



**OCPM
RÉFLEXION 2050**

**Plateforme de discussion en ligne
Synthèse des propositions**

1^{er} novembre 2022

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction	3
2. Synthèse des propositions.....	4
LE CLIMAT ET L'ENVIRONNEMENT	4
Agriculture urbaine	4
Verdissement et biodiversité	4
Cadre bâti.....	4
Gestion des matériaux, ressources et résidus.....	4
L'ÉQUITÉ SOCIALE	4
Logement	4
Accessibilité universelle	5
Mobilité.....	5
Environnement.....	5
LES FORMES URBAINES ET LES OCCUPATIONS DU SOL	5
Densification et mixité	5
Logement	6
Milieux de vie et équipements collectifs.....	6
L'EMPLOI ET L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE	6
LA MOBILITÉ	7
Transport motorisé	7
Transport actif.....	7
Transport collectif	8
LA GOUVERNANCE.....	8
3. Annexe – Détail des enjeux et propositions.....	9

1. INTRODUCTION

Du 1^{er} avril au 15 août 2022, l'OCPM a rendu publique une plateforme de discussion en ligne sur la page de la consultation reflexion2050.ca. Les participants étaient invités à s'exprimer sur les sept dimensions du Projet de ville¹, la vision 2050 et l'avenir de Montréal dans son sens large, en formulant des propositions ou en votant pour ou contre celles-ci. Entre le 1^{er} septembre et le 31 octobre 2022, les participants avaient la possibilité de poursuivre la discussion à partir de la synthèse des propositions réalisée par l'OCPM.

Du 1^{er} avril au 31 octobre, 364 propositions et arguments ont été rédigés, et 1 252 votes ont été enregistrés. Le document qui suit constitue la synthèse définitive de ces réflexions.

Note : Les propositions telles qu'écrites par les participants sur la plateforme reflexion2050.ca, à la section « Formuler une proposition », ont été reformulées pour les fins de ce document. Merci de vous y référer pour lire les textes dans leur version d'origine.

¹ La population, le climat et l'environnement, les inégalités sociales, la mobilité, les activités, les formes urbaines et l'occupation du sol, la gouvernance.

2. SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS

LE CLIMAT ET L'ENVIRONNEMENT

Agriculture urbaine

- Favoriser le déploiement de serres en divers endroits au sein des quartiers, tels les toits et les rues, afin de combattre l'insécurité alimentaire, d'offrir des aliments frais à prix abordables, de susciter des activités communautaires et de fournir les restaurants en produits locaux.

Verdissement et biodiversité

- Multiplier les corridors de verdure, notamment en généralisant les ruelles vertes.
- Protéger tous les milieux naturels existants et restaurer une part significative d'écosystèmes dégradés, en aménageant des parcs urbains et en favorisant la biodiversité sur des sites industriels et ferroviaires.

Cadre bâti

- Améliorer la performance environnementale des bâtiments en exigeant des certifications environnementales de type LEED et des matériaux tels le bois lamellé-croisé dans les nouvelles constructions, ainsi qu'en favorisant une meilleure efficacité énergétique des bâtiments existants lors de rénovations.

Gestion des matériaux, ressources et résidus

- Réduire et limiter au maximum l'utilisation de l'asphalte en contexte de voirie et hors voirie.
- Réduire la consommation d'eau et la production de déchets par un système de tarification et de gratification, améliorer le traitement local des matières recyclables, notamment par l'automatisation des centres de tri, et implanter des conteneurs à matières résiduelles semi-enfouis.

L'ÉQUITÉ SOCIALE

Logement

- Renforcer le leadership de la Ville dans la création de logements sociaux et abordables.

- Favoriser des formules d'habitation intergénérationnelle.
- Instaurer un moratoire sur la conversion de logements locatifs en copropriétés, ou encadrer les démarches de conversion pour préserver la sécurité et le bien-être des occupants concernés.
- Abolir le profit en matière de logement, et permettre l'accès à des loyers abordables en échange de services communautaires.

Accessibilité universelle

- Viser 100 % de design universel en s'abstenant d'autoriser des projets immobiliers ou d'aménagement comportant des obstacles aux personnes à mobilité réduite, en accélérant la mise en accessibilité du métro, en procédant à celle des commerces lorsqu'ils sont vacants, et en inscrivant les principes du design universel à la réglementation pertinente.
- Créer un bureau de l'accessibilité universelle à la Ville de Montréal.

Mobilité

- Offrir une réduction de tarifs aux usagers du transport collectif en situation de handicap, et mettre en place un service de transport adapté à la fois plus abordable que le service actuel, plus souple et plus efficace en matière de réservations et de paiements.
- Tarifier le transport collectif en fonction du revenu, et instaurer un système de taxation et de gratification selon le nombre de véhicules par ménage.
- Aménager de nouveaux liens de transport actif pour « désenclaver » certains quartiers.

Environnement

- Créer un registre des lieux les plus « à risque » en matière d'îlots de chaleur et mieux cibler les personnes vulnérables.

LES FORMES URBAINES ET LES OCCUPATIONS DU SOL

Densification et mixité

- Prévenir l'étalement urbain en densifiant de manière compacte, de façon à éviter les corridors de vent et les pertes d'ensoleillement, ainsi qu'à préserver le patrimoine bâti

populaire. Augmenter l'offre de logement abordable en permettant la construction de minimaisons, notamment sur les toitures.

Logement

- Prioriser le fait d'habiter un logement à celui d'en profiter de manière spéculative.
- Faire en sorte que des immeubles à logements ne puissent pas demeurer vacants au-delà d'une certaine période.

Milieus de vie et équipements collectifs

- Créer des espaces de détente intérieurs gratuits à différents endroits de la ville, notamment en hauteur pour profiter des vues.
- Introduire le concept de « rues vertes » en transformant certains segments en espaces publics de proximité. Ces espaces bloqueraient la circulation automobile sans empêcher de se stationner sur la rue.
- Accroître la sécurité, la taille, la présence d'équipements, ainsi que la qualité visuelle et écologique des parcs urbains en les consolidant à même certaines rues (ex. De la Cathédrale), ou à même une partie de leur chaussée grâce au retrait du stationnement.
- En accord avec le statut de Montréal de Ville UNESCO de design, établir des règles de traitement architectural exigeantes, en incitant à une utilisation des matériaux plus intéressante visuellement.

L'EMPLOI ET L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

- Combiner à tout projet résidentiel des activités d'emploi autres que commerciales, et évaluer le maintien de l'affectation d'anciens bâtiments industriels à des activités d'entreprises et d'emplois.
- Optimiser l'espace utile des bâtiments en accueillant du cotravail (« coworking »), et en permettant une succession d'usages au cours d'une période donnée (ex. journée).
- Favoriser le contrôle communautaire des espaces commerciaux sur certaines rues principales pour renforcer la résilience économique d'un quartier. La Ville pourrait servir d'intérim dans la reprise de possession de ces bâtiments commerciaux, avant de les transférer à des organismes locaux.
- Rendre l'accès gratuit à certaines stations de métro au centre-ville afin d'y accroître l'achalandage des commerces et services.

LA MOBILITÉ

Transport motorisé

- Interdire la construction de nouvelles stations-service.
- Augmenter l'offre de véhicules en libre-service et retirer la plupart des stationnements sur rue au profit de verdissement, d'espaces locatifs résidentiels ou commerciaux, de voies réservées pour autobus, de pistes cyclables, de trottoirs élargis et de zones de débarquement et de livraison, de dépôts pour les matières résiduelles. Transformer le Vieux-Montréal en quartier « sans voitures ».
- Tarifier de façon permanente toutes les places de stationnement, réserver celles-ci aux personnes ayant des besoins spécifiques, et les rassembler dans des stationnements étagés végétalisés avec commerces au rez-de-chaussée et toitures propices à l'agriculture urbaine.
- Appliquer des restrictions à la circulation de camions lourds durant le jour et des incitatifs pour réduire la possession de véhicules « surdimensionnés » tels que VUS et *pick-up*.

Transport actif

- Utiliser la publicité pour promouvoir les bienfaits en matière de coûts et de santé des transports actifs et collectifs.
- Améliorer la sécurité des piétons grâce à des feux offrant différentes options de temps de traverse, des passages piétonniers rehaussés et mieux indiqués, l'élargissement des trottoirs ou leur ajout lorsqu'il en manque, et la possibilité d'emprunter la chaussée lorsque les trottoirs sont glacés.
- Ajouter des bancs le long des parcours pour permettre aux piétons âgés ou à mobilité réduite d'effectuer des trajets plus longs.
- Rendre permanentes les rues piétonnes actuellement temporaires, mais en réserver une portion aux vélos pour favoriser la sécurité de tous les usagers. Prévoir une utilisation hivernale de ces rues.
- Aménager de nouvelles pistes cyclables de type REV dans les axes nord-sud et est-ouest, et améliorer la sécurité des cyclistes en privilégiant les pistes cyclables en site propre aux voies partagées avec marquage au sol, en élargissant certaines pistes « étroites » (ex. Maisonneuve), ainsi qu'en prévoyant les ressources nécessaires à leur entretien.

- Implanter des infrastructures favorisant l'usage du vélo, notamment des abris modulaires intelligents incluant des espaces pour vélos cargo, biporteurs, vélos électriques et trottinettes électriques.

Transport collectif

- Implanter un mode de transport collectif structurant répondant aux besoins des usagers de l'est de Montréal, tel une nouvelle ligne de métro ou le prolongement de lignes existantes, un tramway ou tram-train, et intégrer les usagers et résidents au processus décisionnel.
- Inciter davantage de personnes à prendre le transport collectif en offrant un service de navettes entre les quartiers résidentiels et les quartiers industriels, ainsi qu'en offrant une tarification intermunicipalités avantageuse.

LA GOUVERNANCE

- Distinguer la mairie de l'arrondissement de Ville-Marie en créant un poste de maire spécifique, ainsi qu'un poste de conseiller d'arrondissement pour chacun des districts, en plus des postes de conseillers de ville, afin d'accorder davantage d'attention aux enjeux locaux.
- Créer un comité consultatif d'urbanisme (CCU) panmontréalais habilité à traiter les projets de grande envergure.
- Favoriser une meilleure inclusion ainsi qu'une meilleure participation des citoyens en créant un conseil des doyens dans chaque arrondissement, une plateforme de consultation et de délibération en ligne permanente, en rendant les applications en ligne plus conviviales et optionnelles, en allégeant les processus administratifs et en facilitant les contacts entre élus et citoyens, ainsi qu'en créant un réseau d'organismes de terrain dont le rôle serait de favoriser l'implication des riverains relativement aux enjeux qui les concernent.
- Dans un contexte de ville intelligente, enrichir les données ouvertes de la Ville mises à la disposition des citoyens, et s'assurer que les données personnelles amassées en ligne soient obtenues de façon consensuelle.

3. ANNEXE – DÉTAIL DES ENJEUX ET PROPOSITIONS

LE CLIMAT ET L'ENVIRONNEMENT

Agriculture urbaine

- Installer davantage de serres urbaines sur les toits des nouvelles constructions afin de favoriser le développement d'une production alimentaire pouvant fournir les restaurants locaux.
- Afin de combattre l'insécurité alimentaire, installer des serres sur rue dans les quartiers, et y associer des ateliers d'agriculture (ex. pour enfants), des cuisines collectives, des marchés et épiceries solidaires, avec la possibilité d'y faire du bénévolat.
- Recouvrir l'autoroute Décarie avec des serres pour fournir l'île en aliments frais.
- Offrir certaines réductions de coûts aux entreprises qui font la promotion de programmes d'agriculture urbaine (utilisation des toits pour jardins dans certains commerces ou bâtiments). Les participants recevraient une partie des récoltes ou pourraient faire don de celle-ci à des organismes de bienfaisance.
- Installer des plantations sur les toits et intégrer la verticalité verte² afin de favoriser la filtration naturelle, tout en optimisant l'espace existant.

Verdissement et biodiversité

- Prioriser les toits verts et les sols végétalisés, tout en exigeant des corridors végétalisés au sol des stationnements publics et privés.
- En matière de verdissement des toitures, s'inspirer du développement domiciliaire Groene Kaap à Rotterdam, un ensemble de toits d'immeubles plats couverts d'îlots de verdure et interreliés par des sentiers et des passerelles.
- Viser la désignation « ruelle verte » pour toutes les ruelles. Créer un programme de verdissement massif de ces espaces en collaboration avec les résidents, et les désigner comme espaces collectifs, où seuls les transports actifs sont autorisés. Imposer des conditions aux résidents souhaitant conserver ou créer un accès automobile depuis leur ruelle.

² Verticalité verte : La croissance des plantes sur les parois extérieures des bâtiments, les balcons et les toits.

- Planter des « voies vertes » plantées d'arbres et d'arbustes afin de faciliter le drainage naturel des sols et d'éviter la saturation des conduites d'égout lors d'événements extrêmes.
- Protéger tous les milieux naturels restant sur l'île et restaurer au moins 15 % des écosystèmes dégradés, conformément à la cible 15 des Objectifs d'Aichi pour la biodiversité.
- L'est de Montréal étant « défavorisé » en matière de milieux naturels, récupérer et bonifier au moins le tiers du Site industriel de la Pointe de l'Île (SIPI) en transformant ces terrains en parcs, boisés, prairies, ruisseaux, marais et autres îlots de fraîcheur.

Cadre bâti

- Exiger que les nouvelles constructions respectent les conditions de la certification environnementale Leadership in Energy and Environmental Design (LEED).
- Favoriser une meilleure efficacité énergétique des bâtiments existants lors de rénovations.
 - o Maintenir les subventions et incitatifs offerts aux propriétaires qui souhaitent améliorer l'isolation de leur propriété.
 - o Développer des outils coercitifs à l'intention des propriétaires qui louent des logements mal isolés.
 - o Abolir progressivement le chauffage de bâtiments à partir d'énergies fossiles.
- Faire du bois lamellé-croisé la nouvelle signature urbaine de Montréal, ce bois étant ignifuge et offrant une meilleure isolation thermique et sonore que le béton.
- Prohiber toute construction domiciliaire le long des autoroutes ainsi que toute transformation de centres commerciaux en espaces d'habitation pour éviter l'impact de la pollution et du bruit sur la santé des familles.

Gestion des matériaux, ressources et résidus

- Limiter l'utilisation de l'asphalte en contexte de voirie au strict minimum, par le rétrécissement des voies, l'utilisation de pavés, l'ajout de saillies ou de mails plantés. Interdire de construire des surfaces extérieures en asphalte hors voirie municipale, et imposer une taxe ciblant les superficies de terrains extérieurs asphaltés, quelle qu'en soit la fin.

- Revoir les méthodes de collecte et de traitement des matières recyclables.
 - Délaisser la méthode pêle-mêle et séparer les collectes de papier, carton, plastique, métal et verre.
 - Augmenter l'automatisation et la robotisation des centres de tri pour améliorer leur efficacité.
 - Obliger les compagnies de recyclage à recycler un maximum de ressources localement et ne pas expédier des matières dans des pays dont les normes environnementales sont moins élevées qu'au Québec et au Canada.
- Instaurer un système de tarification et de gratification intelligent sur la production-réduction de déchets, adapté aux tailles des ménages et aux activités des commerçants.
- Tarifier certains biens et services, tels les déchets et la consommation d'eau selon le volume.
- Implanter des conteneurs à matières résiduelles semi-enfouis comme en Europe.

Autres

- Demander au gouvernement du Québec un financement spécifique au développement durable.
- Demander aux paliers de gouvernement d'« arrêter de subventionner » les énergies fossiles.

L'ÉQUITÉ SOCIALE

Logement

- Confier à la Ville la mission « exclusive » de construire des logements sociaux en prenant comme modèle la ville de Vienne en Autriche.
- Confier à la Ville le leadership dans la création de logements abordables à des endroits situés près des services et des pôles de transport collectif.
 - Déléguer la réalisation du design des projets souhaités à des employés municipaux afin de répondre aux besoins des plus démunis.
 - Déterminer en fonction de contraintes établies par la Ville si un projet doit être réalisé en partenariat public-privé.
 - Confier l'exploitation des logements abordables à l'Office municipal d'habitation de Montréal.

- Encourager et soutenir des formules d'habitation intergénérationnelle permettant l'accès à des loyers abordables en échange de services communautaires.
- Instaurer un moratoire sur la conversion de logements locatifs en copropriétés afin de préserver le parc locatif.
- Obliger par règlement un propriétaire de résidence pour personnes âgées à maintenir les services lorsque celui-ci souhaite convertir cette résidence à un autre usage. Encadrer les démarches pour préserver la sécurité et le bien-être de ces résidents.
- Restreindre le pouvoir des promoteurs de façon à diminuer la proportion de copropriétés privées et à augmenter la part de logements sociaux et abordables dans les nouveaux projets.
- Abolir le profit en matière de logement et confier la gestion de toutes les unités du territoire à des organismes ou groupes citoyens à but non lucratif.

Accessibilité universelle

- Créer un bureau de l'accessibilité universelle pour les personnes à mobilité réduite, en s'assurant que la Ville fixe des cibles pour l'adaptation du cadre bâti existant.
- Exiger l'anonymat des curriculum vitae pour les emplois municipaux.
- S'abstenir de subventionner ou d'autoriser les projets immobiliers comportant des obstacles aux personnes en fauteuil roulant. Viser 100 % de design universel d'ici 2050, afin d'adapter les logements aux besoins changeants des personnes qui y vivent.
- Profiter de la vacance des commerces pour rendre ceux-ci universellement accessibles.
- Faire preuve de créativité pour rendre les bâtiments patrimoniaux universellement accessibles, afin de concilier la mise en valeur du cadre bâti et le respect des droits de la personne.
- Appliquer systématiquement les principes du design universel à tout aménagement pour garantir l'indépendance, l'autonomie fonctionnelle et la participation sociale des personnes à mobilité réduite.
- Adopter, au lieu d'incitatifs, des règlements municipaux et d'arrondissement (ex. Verdun) pour que les commerces, transports et logements soient universellement accessibles. Par exemple, modifier le Règlement sur la construction et la transformation de bâtiments (11-018) afin d'y intégrer les principes du design universel, et imposer des normes plus exigeantes que celles du Code de construction, lequel prévoit encore des « exceptions

discriminatoires » pour les personnes à mobilité réduite. Mettre les promoteurs à contribution en matière d'accès universel.

- Accélérer la mise en accessibilité du métro pour les personnes à mobilité réduite.

Mobilité

- Tout comme pour les personnes âgées, offrir un rabais aux personnes en situation de handicap utilisant le transport collectif.
- Remanier le transport adapté en offrant un service de transport à la demande à la fois plus abordable, plus souple et efficace en matière de réservations et de paiements, et plus rapide, comme le Flexibus de Québec. Contrairement au transport adapté, ce service se réserve le jour même et l'attente ne doit pas dépasser 15 minutes.
- Offrir la gratuité du transport collectif aux personnes vivant sous un seuil de revenu établi.
- Attribuer la gratuité du transport collectif aux personnes ne possédant pas de véhicules.
- Accorder une réduction de taxe aux familles ne possédant qu'une voiture, ou imposer une surtaxe aux familles possédant plus d'un véhicule.
- Aménager de nouveaux liens de transport actif pour « désenclaver » certains quartiers.

Environnement

- Accélérer la réduction des îlots de chaleur par la plantation massive d'arbres. Suivre les recommandations de la Direction régionale de santé publique de Montréal et créer un registre des lieux les plus « à risque », mieux cibler les personnes vulnérables, réduire la largeur des rues et utiliser le droit de préemption de la Ville pour créer des « miniforêts », subventionner l'acquisition de climatiseurs et les projets de toits blancs ou verts.

Autres

- Favoriser l'intégration des nouveaux arrivants et la qualité de vie des personnes âgées en leur offrant diverses gratuités, ex. activités de loisirs, culture, transports collectifs et partagés, etc.

LES FORMES URBAINES ET LES OCCUPATIONS DU SOL

Densification et mixité

- Opter pour la ville compacte au niveau des quartiers plutôt que la densification à l'échelle de la métropole, en aménageant des milieux mixtes, diversifiés, denses, verts et propices à la mobilité durable.
- Densifier de manière douce pour éviter les corridors de vent et les pertes d'ensoleillement, et préserver le patrimoine bâti populaire.
- Autoriser la construction de bâtiments résidentiels de 3 à 5 étages sur tout le territoire de la ville afin de résoudre la crise du logement et lutter contre l'urgence climatique.
- Favoriser une densification combinant des tours à condos et des commerces le long de la voie de service de l'autoroute 25, direction sud, de la Place Versailles aux Galeries d'Anjou.
- Favoriser la densification à l'échelle métropolitaine pour mieux lutter contre l'étalement urbain.
- Augmenter l'offre de logement abordable en permettant la construction de minimaisons, et d'habitations atypiques (ex. studio d'artiste, maison japonaise, maison de verre, observatoire du ciel) sur les toits des immeubles à logements de trois étages ou moins.
- Interdire la construction de maisons unifamiliales et convertir les maisons unifamiliales existantes en bâtiments locatifs plus denses à loyers modiques.
- Favoriser la construction de logements bigénérationnels³.
- Optimiser les usages d'un même lieu à différentes heures de la journée, ex. un restaurant à déjeuners combiné à un restaurant ouvrant le soir seulement; un espace de travail partagé (« coworking ») se transformant en bar le soir; des espaces institutionnels mis à la disposition de groupes communautaires.
- Favoriser le cotravail pour optimiser l'espace utile des bâtiments.

³ Logement bigénérationnel : Habitation divisée en deux logements communicants et destinée aux membres d'une même famille. Voir notamment : <https://www.ecohabitation.com/guides/3618/retour-en-force-des-habitats-intergenerationnels-bigenerationnels/>

Logement

- Au sein des habitations, favoriser les espaces collectifs comme les cuisines, les serres, les espaces de détente, les aires de jeux, ainsi que les stationnements mutualisés.
- Placer le droit au logement au sommet des décisions dans le nouveau Plan d'urbanisme et prioriser le fait d'habiter un logement à celui d'en profiter de manière spéculative.
- Afin de lutter contre la crise du logement, municipaliser le secteur de l'immobilier locatif, construire massivement des immeubles locatifs où 20 % des loyers ont un coût inférieur au marché actuel et financer des organismes de gestion démocratique pour administrer les immeubles afin d'impliquer les citoyens dans la gestion de leur milieu de vie.
- Faire en sorte que des immeubles à logements ne puissent pas demeurer vacants au-delà d'une certaine période.
- Développer une stratégie de conversion des terrains et immeubles vacants en logements abordables, notamment des habitations à loyer modique (HLM) insalubres, par l'entremise de l'Office municipal d'habitation de Montréal (OMHM).
- Obliger tout projet résidentiel à comporter une majorité d'unités traversantes.

Milieux de vie

- Interdire la construction de nouvelles stations-service, et appliquer le droit de préemption municipal sur les terrains qui en accueillent afin d'y développer des usages mixtes (résidentiel et commercial) et des espaces publics. Compenser les coûts de décontamination en majorant les hauteurs et densités permises.
- Apaiser la circulation sur le boulevard René-Lévesque, et réduire la largeur de cet axe pour planter de nouveaux arbres et implanter des traverses piétonnes plus courtes et plus sécuritaires.
- Conférer aux ruelles une vocation de promenade et de découverte.
- Créer des espaces de détente intérieurs gratuits à différents endroits de la ville, notamment en hauteur pour profiter des vues.
- Introduire le concept de « rues vertes » en transformant certains segments en espaces publics de proximité. Ces espaces bloqueraient la circulation automobile sans empêcher de se stationner sur la rue.

- Afin d'accroître la sécurité, l'accès piétonnier, la taille ainsi que la qualité visuelle et écologique des parcs urbains, retirer le stationnement sur leur pourtour immédiat, puis rétrécir, paver et rehausser la chaussée carrossable.
- Fermer la rue De La Cathédrale entre René-Lévesque et De La Gauchetière afin d'agrandir la Place du Canada en y aménageant des aires de jeux pour tous (ex. modules de jeux, jeux d'eau, appareils d'exercice, terrains de pétanque, tables de ping-pong).
- Créer un grand parc avec plan d'eau et équipements collectifs dans la zone ferroviaire en friche délimitée par les rues Bercy, Ontario Est, Moreau et Sainte-Catherine Est, afin de renforcer le tissu social et la qualité environnementale des secteurs Hochelaga-ouest, Centre-Sud et Sainte-Marie.
 - Délimiter les abords de ce nouveau parc par des axes de transport actif et collectif et des immeubles de logement social, afin d'atténuer le caractère industriel du secteur.
 - Créer des traverses au-dessus de l'emprise ferroviaire pour relier les quartiers.
 - Ajouter du relief à ce nouveau parc, voire recouvrir une partie des rails.
- Incarner socialement notre nordicité par l'aménagement de spas publics d'envergure dans les grands parcs de Montréal.

En accord avec le statut de Montréal de Ville UNESCO de design, et afin de favoriser l'acceptabilité sociale des projets immobiliers, établir des règles de traitement architectural exigeantes, en incitant à une utilisation des matériaux (détails, motifs, etc.) plus intéressante visuellement.

L'EMPLOI ET L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

Emploi et inclusion

- Évaluer le maintien de l'affectation d'anciens bâtiments industriels à des activités d'entreprises et d'emplois. Combiner tout projet résidentiel d'envergure à des activités d'emploi autres que commerciales.
- Adopter une approche plus démocratique au sein des milieux de travail.
- Cesser la « discrimination à l'embauche » envers les Québécois francophones unilingues.
- Promouvoir la diversité culturelle québécoise.

Activités économiques

- À la manière du quartier Milton-Parc, favoriser le contrôle communautaire des espaces commerciaux de rues telles que Sainte-Catherine Est, Saint-Denis, Wellington, Masson, Ontario Est pour renforcer la résilience économique d'un quartier (loyers modérés, commerces répondant aux besoins locaux et relations de confiance entre commerçants et citoyens). La Ville pourrait servir d'intérim dans la reprise de possession de ces bâtiments commerciaux, avant de les transférer à des organismes locaux.
- Rendre l'accès gratuit à certaines stations de métro au centre-ville afin d'y accroître l'achalandage des commerces et services.
- Encourager par la taxation le développement de terrains dans des secteurs que l'on souhaite densifier pour l'activité économique.

Transport et distribution des marchandises

- Développer des pôles pour le ramassage à pied ou à vélo des colis.
- Utiliser ou créer des voies de circulation réservées pour le transport de marchandises.

LA MOBILITÉ

Transport motorisé

- Dans les secteurs résidentiels, augmenter l'offre de véhicules en libre-service et retirer une part importante du stationnement sur rue au profit de stationnements pour vélos, de zones de livraison et de dépôts pour les matières résiduelles.
- Retirer le stationnement sur rue dans les rues commerciales au profit de voies réservées pour autobus, de pistes cyclables, de trottoirs élargis et de zones de débarquement et de livraison.
- Retirer la plupart des stationnements sur rue au profit de verdissement, d'espaces locatifs résidentiels ou commerciaux, et éliminer la gratuité du stationnement sur rue pour équilibrer la valeur de ces espaces avec celle du sol destiné à l'immobilier (ex. habitation). Réserver les places de stationnement pour les personnes en ayant « vraiment » besoin, notamment au sein de stationnements étagés comprenant des commerces au rez-de-chaussée ainsi que des toitures et murs végétalisés propices à l'agriculture urbaine.
- Instaurer une tarification permanente de toutes les places de stationnements de la ville pour subvenir à leur entretien.

- Faire payer le coût réel du stationnement sur rue, en fonction du temps d'utilisation ou pour un permis annuel de stationnement.
- Développer une application mobile permettant de vérifier la disponibilité des espaces de stationnement.
- Transformer le Vieux-Montréal en quartier « sans voitures », tout en incluant des parcours et horaires de livraisons spécifiques, des parcours d'accès véhiculaires précis à l'intention des résidents, l'accessibilité véhiculaire en tout temps aux usagers des transports adaptés, le réaménagement de la rue de la Commune en promenade piétonne avec voie carrossable unique et l'emprise nécessaire à l'implantation d'un tramway.
- Interdire la publicité sur les véhicules à essence, et utiliser plutôt la publicité pour promouvoir les avantages des transports collectifs et actifs en matière de coûts et de santé.
- Réduire la largeur des voies de circulation à 3 - 3.3 mètres maximum pour inciter les automobilistes à ralentir, notamment aux virages, et ainsi améliorer la sécurité de tous. Viser un résultat à court terme sur les rues existantes grâce à un marquage au sol.
- Ajouter aux amendes pour excès de vitesse un montant payable à la Ville afin d'augmenter les revenus municipaux et prévenir la conduite dangereuse.
- Prévoir des feux de circulation intelligents ne tournant pas au rouge si aucune voiture n'arrive en sens opposé.
- Réduire le nombre de voitures dans les rues par le biais d'une taxation municipale sur l'essence et des péages sur les ponts.
- Améliorer la fluidité de la circulation automobile, notamment dans les arrondissements du Plateau-Mont-Royal et de Rosemont–La Petite-Patrie, en retirant les sens uniques, les dos d'âne, les saillies de trottoirs, les panneaux d'arrêt systématiques, les pistes cyclables praticables en hiver, et les voies rapides pour vélos de type REV.
- Interdire la circulation des camions lourds sur l'île de Montréal durant le jour.
- Considérant le danger accru et le partage inéquitable de l'espace public, restreindre la circulation des véhicules « surdimensionnés » tels que *pick-up* et VUS, notamment par des vignettes spécifiques.
- Installer des bornes de recharge dans l'espace public à l'intention des vélos, mobylettes et véhicules de petit gabarit.

Transport actif

- Instaurer une politique « zéro mort » de piéton en prenant comme modèle la ville d’Helsinki en Finlande.
- Prévoir une meilleure équité des temps de traverse entre automobilistes et piétons, et augmenter les temps de traverse à l’intention des personnes âgées et à mobilité réduite.
- Conférer au piéton la priorité en matière de mobilité, par divers moyens :
 - Modifier la vocation des boutons de traverse afin d’avoir partout un droit de passage par défaut. Le bouton servirait à demander davantage de temps pour traverser.
 - Prévoir des feux piétons dont le décompte s’amorce dès le changement de feu (comme à La Havane).
 - Permettre aux piétons de marcher sur la chaussée dans les rues secondaires lorsque les trottoirs sont glacés.
 - Permettre aux piétons de traverser les rues n’importe où (« jaywalking ») lorsqu’aucune voiture n’est en vue, tout comme, à l’extérieur de Montréal, on autorise les automobilistes à tourner à droite aux feux rouges.
- Remplacer les dos d’âne par des passages piétons rehaussés (ex. Toronto) et mieux indiqués.
- Élargir les trottoirs ou implanter de nouveaux trottoirs lorsque ceux-ci sont manquants pour accroître la sécurité des piétons, ex. rue de Rouen entre Letourneux et Bennett; rue Pie-IX entre Pierre-de-Coubertin et Ontario.
- Améliorer la qualité des descentes de trottoirs à l’intention des personnes en fauteuil roulant.
- Disposer davantage de bancs sur les trottoirs pour permettre aux personnes qui en ressentent le besoin de s’y reposer et de pouvoir parcourir de plus grandes distances pour avoir accès aux commerces souhaités.
- Profiter de l’atout que constituent pour les riverains les rues piétonnes en rendant celles-ci permanentes, ou allonger leur période d’ouverture pour en profiter au moment des fêtes (ex. Halloween, marchés de Noël).
- Créer une artère réservée aux transports actifs (vélos, trottinettes, planches à roulettes, etc.), comprenant une voie sécuritaire à l’intention des familles et une voie plus rapide. Prévoir une adaptation hivernale de cet axe (ex. ski).

- Réserver une portion des rues piétonnes aux vélos pour favoriser la sécurité de tous les usagers.
- Pour améliorer la sécurité des cyclistes, privilégier les pistes cyclables en site propre aux voies partagées avec marquage au sol, et élargir certaines pistes étroites (ex. Maisonneuve). Prévoir les ressources pour entretenir ces pistes cyclables une fois développées.
- Favoriser la création de nouveaux axes cyclables nord-sud et est-ouest.
- Faciliter la desserte à vélo vers le centre-ville depuis l'est de Montréal en prolongeant le REV de la rue Souigny vers la rue Viau à travers la rue Dickson et la friche du terrain de l'Assomption Sud, pour ensuite aller s'arrimer à la piste cyclable longeant la rue Notre-Dame.
- Aménager des pistes cyclables
 - En vue d'une utilisation quatre saisons le long des voies ferrées pour mieux circuler d'un quartier à l'autre.
 - Sur toutes les artères principales, en commençant par les artères commerciales, afin de donner un accès sécuritaire aux commerces essentiels et de proximité.
 - Dans des quartiers moins pourvus tels que Saint-Léonard.
 - De type REV sur toute la longueur de la rue Sherbrooke pour relier Pointe-aux-Trembles à Lachine, en passant par le centre-ville.
- Déployer des abris intelligents modulaires pour vélos d'une capacité de 20 places, incluant des espaces pour vélos cargo, biporteurs, vélos électriques et trottinettes électriques.
- Inciter les cyclistes à porter plainte contre les véhicules stationnés sur les pistes cyclables, par exemple en leur « remettant » une partie des revenus de contraventions.
- Organiser le chargement de la neige de manière à prioriser l'utilisation du vélo et des transports collectifs.
- Retirer les pistes cyclables praticables en hiver et les voies rapides pour vélos de type REV. Attribuer plutôt certaines « voies secondaires » aux vélos et imposer un permis aux usagers du vélo.

Transports collectifs

- Implanter un mode de transport collectif structurant répondant aux besoins des usagers de l'est de Montréal, et intégrer les usagers et résidents au processus décisionnel.

- Éviter toute forme de privatisation des transports en commun, notamment l'approche défendue par CPDQ-Infra. Prendre position contre l'implantation du REM de l'est, à cause de son coût trop important, du caractère privé de l'entreprise et de son impact négatif pressenti sur le réseau existant de la STM.
- Construire une nouvelle ligne de métro dans l'est de Montréal, reliant la ligne verte à la nouvelle station Anjou. Cette ligne pourrait aussi relier Laval et Boucherville.
- Relier la ligne verte à la ligne bleue du métro par une boucle à Pointe-aux-Trembles.
- Relier Pointe-aux-Trembles à Lachine en passant par le centre-ville en implantant un tramway sur toute la longueur de la rue Sherbrooke.
- Au lieu de construire le Réseau Express Métropolitain (REM), utiliser les voies ferrées existantes dans l'est de Montréal pour implanter un tram-train (tramway aux capacités ferroviaires) se rendant sur la rive nord jusqu'à Joliette, puis vers Trois-Rivières, Québec et Saguenay.
- Maintenir la pression sur les différents paliers gouvernementaux pour la construction d'une ligne rose dans l'est, afin d'offrir une alternative efficace à l'automobile dans ce secteur.
- Introduire des navettes entre les quartiers résidentiels et les quartiers d'emplois industriels pour éviter l'achat d'une voiture.
- Réaliser une analyse des choix de transports (automobile, transport collectif, vélo, marche) par les citoyens afin que les élus s'y conforment dans leurs décisions.
- Afin de limiter l'étalement urbain et d'inciter plus de gens à habiter près de leur travail, faire payer le coût réel, non subventionné, du transport collectif à ses usagers.
- Augmenter et diversifier l'offre de transports collectifs par la gratuité du service ainsi que l'intégration des réseaux entre municipalités voisines.

LA GOUVERNANCE

Renforcement des institutions

- Distinguer et mieux définir la mairie de l'arrondissement de Ville-Marie.
 - Créer un poste de maire d'arrondissement de Ville-Marie distinct de la mairie de Montréal.

- Créer un poste de conseiller d'arrondissement pour chacun des districts de Ville-Marie en plus des postes de conseillers de ville (à la manière du Plateau-Mont-Royal), afin d'assurer un suivi et d'accorder davantage d'attention aux enjeux locaux.
- Créer un comité consultatif d'urbanisme (CCU) panmontréalais habilité à traiter les projets de grande envergure.
- Prévoir un mécanisme qui permettrait aux citoyens d'annuler une décision politique, voire de destituer une administration.

Démocratie participative

- Créer un « conseil des doyennes et doyens » dans chaque arrondissement afin d'encourager la participation citoyenne des aînés.
- Dans un contexte de ville intelligente, rendre les applications en ligne plus conviviales, optionnelles et à licence ouverte dans la mesure du possible. S'assurer que les données personnelles soient amassées de façon consensuelle et diffusées publiquement.
- Favoriser une meilleure inclusion de la population montréalaise aux processus décisionnels grâce aux nouvelles technologies. Par exemple, utiliser une plateforme de consultation et de délibération en ligne permanente (ex. <https://decidim.org/fr/>) pour que les citoyens discutent des propositions soumises et proposent des idées.
- Alléger les processus administratifs, et faciliter les contacts et les échanges directs entre citoyens et élus.
- Créer un réseau d'organismes de terrain proches des quartiers, des organismes communautaires, des commerçants, des entreprises, des citoyens, des élus et des fonctionnaires municipaux, ayant pour rôle de favoriser l'implication des riverains relativement aux enjeux qui les concernent.
- Regrouper en un réseau les commerces situés sur des rues telles Sainte-Catherine Est, Saint-Denis, Wellington, Masson, Ontario Est, etc., et en confier la gestion à des organismes locaux d'économie sociale.