

Mémoire déposé dans le cadre de la consultation publique organisée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) portant sur le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) de la Ville de Montréal.

OCPM

19 septembre 2024

Organisation : Villeray en transition

Villeray en transition est un groupe citoyen créé en février 2024 pour réunir des gens du quartier qui souhaitent contribuer à la transition socioécologique dans leur quartier. Jusqu'à présent, il y a près de 200 personnes membres du groupe Facebook et un noyau d'une douzaine de personnes qui participent régulièrement à organiser des rencontres et des activités. Nous avons pris le temps de rédiger ce mémoire pour mettre de l'avant les préoccupations la population villeroise à l'échelle de la métropole. Notre intention est claire : contribuer à ce que Montréal devienne une ville à échelle humaine respectant des principes de justice sociale et environnementale.

Pour débiter, nous souhaitons mentionner que pour nous, lorsqu'on parle de transition, il est nécessaire de parler de transition socioécologique pour inclure d'office la justice sociale par opposition à la transition écologique qui peut être parfois principalement axée sur le progrès technologique (une vision technocentrée).

Puis, de manière générale, nous pensons qu'il est essentiel de mettre des efforts soutenus dans la collaboration avec les villes liées afin d'atteindre les cibles de l'agglomération et de la Communauté métropolitaine de Montréal. Le cafouillage récent autour de Royalmount laisse présager la mise en oeuvre de projets non concertés et qui viennent nuire directement aux objectifs de réduction des GES, de la congestion routière et de prise en compte des iniquités sociales.

Dans un quartier caractérisé par une occupation intensive de l'espace public, la sous-utilisation de l'espace se trouvant sous l'autoroute métropolitaine est paradoxale. [L'alliance pour l'innovation dans les infrastructures urbaines de mobilité](#) a déjà mené un travail intéressant de collecte et d'analyse d'idées prospectives pour l'utilisation de cet espace. Dans un plus court terme, le quartier pourrait bénéficier d'une optimisation de l'usage de cet espace par des aménagements plus sécuritaires et plus agréables. Ici des pistes d'inspiration :

- Amélioration de la qualité de l'espace via des projets de murales en intégrant des projets artistiques des résident-e-s du quartier ou de l'arrondissement afin de limiter le prépondérance du gris
- Élargissement des trottoirs permettant les déplacements piétonniers vers les magasins de grande surface présents dans le secteur. Les personnes n'ayant pas accès à des véhicules et qui veulent avoir accès aux aliments aux coûts plus faibles proposés par ces magasins, doivent marcher aux marges d'un axe routier où les autos circulent à grande vitesse ce qui les rend plus à risque d'être victimes d'accidents routiers.

- Finalement, cet espace pourrait aussi être utilisé pendant la période hivernale comme lieu de stationnement pendant les périodes de déneigement. Ceci pourrait réduire le nombre d'autos qui doivent être déplacées par la Ville lors des opérations de déneigement et ainsi en augmenter l'efficacité.

Nous avons identifié des efforts notables dans le PUM pour adapter et transformer l'urbanisme et la mobilité. Toutefois, ces changements sont profonds eu égard aux pratiques et visions d'une partie des Québécois-e-s attaché-e-s notamment à leur voiture. Il importe donc de penser comment agir sur les façons de voir pour rendre le vélo, les transports publics, l'autopartage plus attractif que la voiture individuelle. En faire même carrément un signe de réussite versus le succès de posséder un gros SUV électrique individuel. C'est pourquoi sur la question des récits et des narratifs, il serait judicieux d'avoir une plus grande cohérence au niveau des messages de la Ville et potentiellement limiter les publicités qui encouragent des comportements néfastes, allant à l'encontre de la transition socioécologique (e.g. publicités de voitures), voire même de créer des spots publicitaires valorisant ces pratiques de mobilité douce et collective, voir les travaux inspirants de la [Chaire de recherche UQAM sur la transition écologique numéro 19](#) et aussi du [collectif Transition en Commun](#) à ce sujet.

Ensuite, sur la question de la reddition de compte et de la mise en œuvre, nous tenons à saluer l'intégration de cibles intermédiaires à travers l'ensemble des orientations du PUM. Comme le souligne le texte, l'identification de cibles intermédiaires pour les années 2030 et 2040 permet de suivre les progressions et d'ajuster les stratégies au besoin, ce qui nous semble à la fois nécessaire et pertinent.

Également, sur le plan de la mise en œuvre du PUM, une suggestion : il pourrait être intéressant d'ajouter au chapitre 7 une sorte de « clause cliquet » qui ferait en sorte qu'à chacun des bilans quinquennaux du PUM, la mise à jour réalisée comprennent les mesures les plus ambitieuses possibles.

D'ailleurs, ce mécanisme existe déjà sur la scène internationale, à travers l'Accord de Paris. En effet, la « clause cliquet », ou *ratchet clause*, renvoie à un mécanisme qui oblige l'ensemble des pays signataires à rehausser tous les cinq ans leur niveau d'ambition en matière de lutte contre les changements climatiques. Ainsi, l'Accord de Paris parvient de cette façon à rehausser continuellement le niveau d'ambition climatique de la communauté internationale et empêche son recul.

La même logique pourrait donc, à notre avis, s'appliquer au PUM. De cette façon, d'un cinq ans à un autre et en fonction de la transformation des besoins et des outils disponibles, le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 représenterait continuellement le niveau le plus ambitieux auquel la Ville de Montréal est capable de s'astreindre, plutôt que de rester au niveau d'ambition actuel pour les 25 prochaines années. Ce mécanisme par lequel les efforts sont redoublés à chaque cycle serait particulièrement bénéfique pour les orientations qui concernent le transport collectif et les bâtiments, compte tenu qu'il s'agit des deux secteurs les plus émetteurs de GES à Montréal.

Pour la suite du présent mémoire, nous détaillerons quelques commentaires et suggestions rattachés à chacune des dix orientations qui structurent le PUM.

Orientation 1. Accélérer le développement et la consolidation de réseaux actifs et collectifs accessibles et de qualité

Objectif 1.1 Assurer la sécurité et le confort du réseau piétonnier, en toutes saisons

Nous sommes d'accord avec l'idée de **réduire la vitesse** des voitures dans les rues car cela améliore effectivement la sécurité des piéton-ne-s et des cyclistes. De plus, une attention doit être portée aussi aux espaces entre piéton-ne-s, cyclistes et voitures (ex. les ouvertures de portières de voitures peuvent être très dangereuses pour les cyclistes en particulier), nécessitant de bien concevoir les aménagements. Cette réduction vise à limiter la circulation automobile et à sécuriser l'espace de déambulation pour la mobilité active et les activités de voisinage. Elle permet de structurer la sécurisation du réseau des rues et des ruelles via différentes stratégies d'aménagement et de gouvernance. Dans un autre ordre d'idées, du marquage au sol pourrait être ajouté pour indiquer que la rue est dans un secteur résidentiel et non pas une artère en incluant des dalles colorées pour que ce soit encore plus visible.

Objectif 1.2 Aménager un réseau cyclable complet et inclusif à l'horizon 2050

Nous croyons qu'il serait aussi pertinent d'accroître le nombre de vélorues à Montréal. En septembre 2024, il y a 9 vélorues sur le territoire montréalais, ce n'est clairement pas suffisant! Selon nous, les vélorues permettent des déplacements plus sécuritaires et influencent positivement les personnes à utiliser ce mode de transport. Dans notre perspective, toutes les zones de 30 km/h dans les rues locales deviendraient des vélorues puisque les voitures ne sont pas supposées rouler rapidement de toute manière.

De plus, pour favoriser la mobilité active durant l'hiver, le réseau cyclable devrait être déneigé dans son entièreté et en priorité, d'autant plus que les risques de chute sont plus élevés pour les cyclistes durant cette saison. L'engouement des citoyen-ne-s et notamment des familles pour le vélo souligne la nécessité d'investir massivement dans la pratique de ce mode de transport.

Objectif 1.4 Promouvoir un accès équitable aux réseaux de transport collectif pour l'ensemble de la population

Parmi les pistes à explorer, la gratuité des transports collectifs. Des initiatives telles que celle de la ville de Montpellier en France (500 000 habitants) ont fait leurs preuves en matière de réduction des inégalités sociales face au transport et de réduction du nombre d'auto solos. Cette gratuité pourrait se déployer progressivement, d'abord pour certaines catégories de citoyens et citoyennes selon des critères d'âge ou de revenus, puis pour l'ensemble de la population. L'horizon 2050 permettrait de fixer un objectif de transports gratuits pour tous et toutes, en tout temps, sur l'ensemble de l'île de Montréal. D'ailleurs, nous pensons qu'il est essentiel de rendre les transports collectifs accessibles pour les personnes à mobilité réduite et donc d'installer en priorité des ascenseurs dans les stations de métro qui n'en ont pas encore.

Objectif 1.5. Concourir à l'amélioration de la performance des réseaux et de l'expérience de déplacement en transport collectif

Il est malheureusement encore trop souvent difficile de se déplacer de manière efficace en transports en commun à Montréal. Particulièrement au moment où plus d'une ligne d'autobus doit être utilisée. Par exemple, un autobus peut prendre du retard sur son trajet et ainsi faire manquer la correspondance des personnes usagères. Ajoutons que même si l'autobus est à l'heure, il arrive régulièrement durant les heures de pointe que le bus est plein et qu'il n'est pas possible d'y embarquer. Cela décourage davantage les personnes à mobilité réduite qui, parfois, décideront simplement de rester chez elle. Nous croyons que l'augmentation de la fréquence de passage (pendant et hors des heures de pointe) serait une des solutions bien intéressantes pour améliorer cette situation. Par ailleurs, il serait intéressant de travailler sur les parcours pour assurer plus facilement des correspondances entre les différents transports, notamment collectifs.

Orientation 3. Bâtir les conditions d'une abordabilité pérenne et d'une qualité de l'habitation

Objectif 3.1 Accroître l'offre de logements et sa diversité

Il est reconnu que la résilience d'une communauté repose sur l'hétérogénéité et la diversité de ses membres. Pour encourager cette diversité au sein d'un quartier, il est essentiel de créer des espaces pouvant accueillir des ménages de tailles et de revenus variés. Nous proposons que la Ville et/ou l'arrondissement VSMPE intègrent dans leurs règlements des mesures obligeant l'inclusion de logements multifamiliaux dans toutes les nouvelles constructions. La prolifération de studios et de petits appartements, souvent plus rentables pour les promoteurs immobiliers, devrait être limitée au profit de la construction de logements pouvant accueillir des ménages de deux personnes ou plus.

Objectif 3.3 Assurer l'abordabilité et la rénovation du parc de logements locatifs et offrir des conditions de logements décentes

Pour des raisons de transparence envers ses habitant-e-s, la Ville et les arrondissements devraient rendre accessibles les données concernant les immeubles vacants. Cela permettrait de sensibiliser aux impacts des vacances immobilières sur la crise du logement et d'exposer les pratiques économiques perverses mises en place par certains propriétaires immobiliers qui retirent des logements du marché locatif afin de réduire l'offre, augmenter la demande et, par conséquent, la valeur de location future.

Or, nous nous réjouissons de voir que la Ville envisage de mettre en place des mesures pour limiter ces pratiques, telles que la redevance à la vacance. Idéalement, cette redevance pourrait prendre la forme d'une taxe sur les logements vacants, qui serait réinvestie dans la construction de logements sociaux et hors marché.

Il existe des organisations et des projets participant à la réhabilitation et la construction de projet d'immobilier collectif agissant dans l'intérêt collectif et général avec qui il serait potentiellement intéressant de travailler comme l'organisation Entremise, mais aussi l'Espace des Possibles et d'autres projets inspirant à Longueuil (Maison de la Congrégation

des Soeurs des Saints Noms de Jésus et de Marie) et à Laval (Collectif autour d'une tasse) porté notamment par les pôles d'économie sociale.

Orientation 5. Repartager équitablement l'espace de la rue

L'aménagement de rues piétonnes à l'année serait une manière de favoriser les déplacements actifs sécuritaires tout en créant des lieux de rencontres pour la population.

Orientation 6. Renforcer l'offre et l'accès des lieux de la vie collective comme soutien à l'équité et à la vie de quartier

Objectif 6.3 Assurer la qualité et la flexibilité des lieux de la vie collective

Nous sommes d'accord avec la mesure visant à "renforcer les collaborations avec les partenaires gouvernementaux, institutionnels, communautaires et les arrondissements afin d'agir sur les freins à la mutualisation et la mixité des usages". Ces collaborations visent notamment à travailler sur l'évolution des normes de conception des lieux de la vie collective, l'ouverture à différents modes de propriété et de gouvernance ainsi qu'à développer des stratégies financières adaptées aux équipements mutualisés. Parmi les innovations sociales à considérer, le développement de tiers-lieux et de projet d'immobilier collectif ouverts au public et porteur de plusieurs usages dans une logique collective nous semble particulièrement intéressant à considérer. Elles doivent également permettre d'élaborer des outils pour favoriser le développement de projets mixtes, mutualisés et interarrondissements.

On reconnaît que la Ville et l'arrondissement offrent des espaces de socialisation tels que les bibliothèques et les parcs, qui favorisent l'émergence et la consolidation du tissu social et de la vie collective. Cependant, il est important de noter que ces types d'espaces peuvent ne pas répondre entièrement aux besoins de lieux de rencontre pour les individus. D'une part, les bibliothèques, en tant qu'institutions, peuvent sembler moins attrayantes pour des rencontres informelles entre citoyen-ne-s. D'autre part, les parcs, bien que idéaux pour les rencontres informelles, sont moins utilisés en hiver dans un contexte nordique comme celui de Montréal.

Il serait donc pertinent de développer des projets complémentaires, tels que des tiers-lieux, des projets d'immobilier collectif, qui offrent des espaces intérieurs et non institutionnels pour les rencontres de socialisation des habitants de Villeray. Un exemple inspirant est celui des [Espaces des possibles](#) aménagés et animés par Solon dans les arrondissements de Rosemont–La Petite-Patrie et Ahuntsic-Cartierville. En soutenant ces projets, la Ville participerait à la construction d'innovations sociales pertinentes pour la transition socioécologique, qui profite directement aux activités économiques locales et aux Montréalais et Montréalaises.

Objectif 6.4 Renforcer la vocation des lieux de la vie collective comme des espaces inclusifs d'appropriation citoyenne

Considérant les enjeux importants d'urbanisation et de mobilité et les changements importants que cela induit dans la vie quotidienne des habitant-e-s du territoire montréalais, il nous semble crucial de garantir en amont, et souhaitable à différents moments de

l'application du plan, d'ici 2050, d'assurer la participation et un droit de regard des habitant-e-s sur la mise en oeuvre du plan.

Des comités citoyens ressemblant aux CCU pourraient être mis en place afin de consulter les habitant-e-s de chaque arrondissement sur d'autres questions que les aménagements urbanistiques. Par exemple, afin de consulter le plan de mise en œuvre du PUM à l'échelle de l'arrondissement (PLUM), aider à prioriser les actions en fonction des besoins exprimés par les résident-e-s de l'arrondissement.

Orientation 8. Accroître la place de la nature et de la biodiversité urbaine

Alors que la place de la nature et de la biodiversité urbaine était de 38% en 2016, nous nous expliquons mal pourquoi la cible n'est que de 40% en 2050. Pire, entre 2016 et 2030, la cible n'augmente pas, stagnante à 38%. Nous affirmons cela en ayant lu la note de bas de page qui explique l'augmentation de l'urbanisation avec celui de la population. Pour nous, protéger la nature est central, l'artificialisation des terres ne doit pas augmenter. Il en dépend de l'autonomie de la ville à long terme. Nous nous expliquons mal ce manque d'ambition qui va à l'encontre du discours en place.

Commentaires et suggestions recueillis lors de la fête de quartier tenue au parc Normanville le samedi 14 septembre dernier :

- Apaiser la circulation et faire respecter les limites au coin Saint-Hubert et Rosaire;
- Rendre le transport en commun gratuit;
- Augmenter la fréquence des autobus (193 et 45 surtout). Ramener les autobus double-articulés qui permettent de transporter plus de gens aux heures de pointe;
- Subventionner l'achat de vélos électriques (plutôt que des voitures);
- Instaurer un registre des loyers;
- Aménager de micro-forêts nourricières, notamment au parc Tillemont;
- Jeter à terre l'autoroute métropolitaine et en faire un boulevard urbain avec tramways et pistes cyclables. Fermer le centre-ville aux autos de Berri-UQAM à Lionel-Groulx et y développer un système de navettes autonomes;
- Travailler à la sécurité alimentaire, et fournir davantage de soutien aux organismes;
- Financer davantage les OBNL travaillant dans le cadre de la transition socio-écologique, comme l'organisme SOLON;
- Améliorer l'état des routes qui deviennent mauvaises;
- Créer de nouveaux parcs;
- Sensibiliser davantage sur l'enjeu du recyclage;
- Améliorer l'éclairage sur les rues et la signalisation;
- Mettre à disposition davantage de locaux abordables pour les organismes citoyens;
- Planter plus d'arbres fruitiers;
- Installer des racks à vélo au parc Normanville;
- Sécuriser les pistes cyclables;
- Sensibiliser les cyclistes, piétons, automobilistes quant à la priorité aux priorités et aux cyclistes sur la route;
- Donner un crédit d'impôt (ou de taxe municipale) à ceux et celles qui n'ont pas d'automobile.
- Le plan de densification intensive augmentera la hauteur des édifices dans le voisinage. Cet acte réduira la luminosité, un effet déjà vécu par le riverains de St-André au sud de la rue Villeray. Serait-il possible d'ajouter des tunnels de lumière ou d'autres structures non électriques pour que les trottoirs restent ensoleillés plus longtemps?