



# RÉFLEXION 2050

Rapport de consultation publique

11 mai 2023



OFFICE  
DE CONSULTATION PUBLIQUE  
DE MONTRÉAL



## Réflexion 2050

Consultation publique sur le document intitulé  
*Projet de ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité*  
(Ville de Montréal)

### *Édition et diffusion*

Office de consultation publique de Montréal

1550, rue Metcalfe, bureau 1414

Montréal (Québec) H3A 1X6

Téléphone : 514 872-3568

Télécopieur : 514 872-2556

ocpm.qc.ca

info@ocpm.qc.ca

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2023

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2023

978-2-925161-21-9 (imprimé)

978-2-925161-22-6 (PDF)

Crédit photo de la page couverture : Valérie Paquette – Concertation Montréal

Montréal, le 11 mai 2023

Madame Valérie Plante

Mairesse de la Ville de Montréal

Madame Dominique Ollivier

Présidente du comité exécutif

Ville de Montréal

Hôtel de ville – Édifice Lucien-Saulnier

155, rue Notre-Dame Est

Montréal (Québec)

H2Y 1B5

**Objet : Rapport de consultation publique sur le Projet de ville : vers un plan d’urbanisme et de mobilité**

Mesdames,

Je vous présente le rapport de l’Office de consultation publique de Montréal portant sur le document de vision territoriale intitulé *Projet de ville : vers un plan d’urbanisme et de mobilité*, première étape avant la réalisation du futur *Plan d’urbanisme et de mobilité 2050* (PUM).

Mandaté par le conseil municipal pour mener une démarche d’envergure, l’Office a réalisé la plus imposante consultation publique de son histoire. De portée globale, cette démarche intitulée *Réflexion 2050*, est celle qui a suscité la participation citoyenne la plus importante et la plus diversifiée. Elle a permis à la population de se familiariser avec le *Plan d’urbanisme*, dialoguer et échanger sur les possibles futurs et formuler des propositions riches et innovantes. En organisant 110 activités, dont 92 en salle et 18 en ligne, l’OCPM suscité la participation suivante :

- Contributions citoyennes (mémoires, réponses aux questionnaires) : 4 310
- Participation aux activités en salle : 1 938
- Participation aux activités en ligne : 7 079

La soirée d'information qui lançait la consultation s'est tenue le 5 avril 2022; c'est donc en 13 mois que les activités d'information, l'expression des opinions, l'analyse et l'écriture du présent rapport ont été complétées.

Pour l'OCPM, cet exercice revêt une importance majeure, parce que c'est une première étape qui prépare le futur Plan d'urbanisme et de mobilité qui sera lui aussi soumis à la population. En vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et de la Charte de la Ville de Montréal, le *Plan d'urbanisme et de mobilité* demeure le document de référence en matière d'aménagement du territoire de Montréal et la population doit y être associée.

La transformation proposée dans le document de vision produit par la Ville concerne toute la population montréalaise. Un effort particulier dans la conception de la démarche de consultation a été réalisé afin de joindre une grande diversité de groupes de la population montréalaise, pour être présents sur tout le territoire et pour assurer la participation des plus jeunes citoyens.

L'Office a multiplié les opportunités de participation et déployé son équipe sur tout le territoire de Montréal. Les contraintes de temps ont mené à des solutions créatives telles que des partenariats avec le RÉSEAU de la communauté autochtone à Montréal, Concertation Montréal, les diverses organisations scolaires du territoire de Montréal et le Service de la culture de la Ville de Montréal. L'OCPM a aussi innové en intégrant un volet culturel dans la consultation. Il s'agissait d'une expérimentation visant à démontrer que l'art peut contribuer au dialogue sur la transformation de la ville.

La diversité des personnes rencontrées permet d'engager un dialogue et de puiser à l'expertise et l'expérience citoyennes des diverses communautés qui représentent bien toute la composition de la population montréalaise. Par ailleurs, la participation citoyenne doit contribuer à la lutte contre les inégalités sociales et donner la parole aux groupes les plus exclus. L'Office s'engage à poursuivre son travail en ce sens.

Le *Projet de ville* est bien accueilli et doit servir de canevas pour le futur *Plan d'urbanisme et de mobilité 2050*. S'inspirant de la richesse des opinions exprimées, la commission formule 22 recommandations et identifie de grands principes et des actions prioritaires qui devront guider le futur PUM, dans le souci d'atteindre les objectifs de carboneutralité et d'équité sociale.

Il est recommandé d'intégrer au PUM, et ce de manière transversale, six principes directeurs : la transition socioécologique; la valorisation de la nature et la protection de l'environnement; la planification intégrée de l'urbanisme et de la mobilité; le respect et le développement de l'identité des territoires; la participation et la représentativité citoyennes; et la prospérité économique résiliente.

L'analyse a mis en lumière que le *Projet de ville* tient peu compte du caractère nordique de Montréal, ce qui doit être modifié. Les effets des changements climatiques, la nature, la biodiversité, l'aménagement territorial, la mobilité, les façons de vivre de sa population sont teintés par cette caractéristique.

Une grande préoccupation demeure : la population doit pouvoir habiter Montréal. Le PUM doit être conçu d'abord et avant tout pour que la mixité socioéconomique et la diversité de la ville soient au cœur de son développement futur.

Je tiens à remercier les commissaires *ad hoc* de l'Office qui ont réalisé un travail d'une envergure hors du commun. Marie Leahey présidait les travaux de cette consultation, appuyée par Jacques Internoscia et Pierre-Constantin Charles. Je les remercie pour leur professionnalisme et leur engagement.

La consultation *Réflexion 2050* démontre une fois de plus l'importance de l'intelligence collective. Elle trace un lien clair entre les différents publics rejoints et leur souhait de participer activement au développement de leur ville.

Ce rapport sera rendu public le 25 mai 2023 à moins que vous souhaitiez qu'il le soit à une date antérieure.

Je vous prie d'agréer, Madame la Mairesse et Madame la Présidente, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente,



Isabelle Beaulieu

c. c. : Robert Beaudry, conseiller de ville et membre du comité exécutif responsable de l'urbanisme, de la participation citoyenne et de la démocratie

# Table des matières

## LA DÉMARCHE DE CONSULTATION ..... 1

<b>1.1</b>	<b>Le mandat</b>	<b>1</b>
<b>1.2</b>	<b>Présentation du Projet de ville</b>	<b>2</b>
1.2.1	Les démarches préliminaires au Projet de ville	2
1.2.2	Une vision pour 2050	3
1.2.3	Une réflexion pour des futurs possibles	3
<b>1.3</b>	<b>Le dossier de documentation</b>	<b>10</b>
<b>1.4</b>	<b>La démarche de consultation</b>	<b>10</b>
1.4.1	Les activités préliminaires	11
1.4.2	La phase d'information	12
1.4.3	Les activités de consultation	12
<b>1.5</b>	<b>Tableaux synthèses de la participation</b>	<b>17</b>

## LES OPINIONS EXPRIMÉES ..... 21

<b>2.1</b>	<b>L'accueil général du Projet de ville</b>	<b>21</b>
<b>2.2</b>	<b>Les milieux de vie</b>	<b>25</b>
2.2.1	Les enjeux en matière d'habitation	25
2.2.2	Les enjeux en matière de commerces, de services et d'équipements collectifs	31
2.2.3	Les propositions en matière d'habitation	34
2.2.4	Les propositions en matière de commerces, de services et d'équipements collectifs	41
<b>2.3</b>	<b>La mobilité des personnes et le transport des marchandises</b>	<b>46</b>
2.3.1	Les enjeux en matière de mobilité	46
2.3.2	Les enjeux en matière de transport des marchandises	50
2.3.3	Les propositions en matière de mobilité	51
2.3.4	Les propositions en matière de transport des marchandises	58

<b>2.4 Les activités économiques</b>	<b>60</b>
2.4.1 Les enjeux en matière d'activités économiques	60
2.4.2 Les propositions en matière d'activités économiques	62
<b>2.5 Le climat et l'environnement</b>	<b>65</b>
2.5.1 Les enjeux en matière de climat et d'environnement	65
2.5.2 Les propositions en matière de climat et d'environnement	71
<b>2.6 L'identité urbaine – Le patrimoine, les paysages, les arts et la culture</b>	<b>81</b>
2.6.1 Les enjeux en matière d'identité urbaine	81
2.6.2 Les propositions en matière d'identité urbaine	85

## **L'ANALYSE DE LA COMMISSION ..... 91**

<b>3.1 Les principes directeurs</b>	<b>91</b>
3.1.1 La transition socioécologique	92
3.1.2 La valorisation de la nature et la protection de l'environnement	93
3.1.3 Une approche de planification intégrée de l'urbanisme et de la mobilité	93
3.1.4 Le respect et le développement de l'identité des territoires	94
3.1.5 La participation et la représentativité citoyennes	95
3.1.6 La prospérité économique résiliente	95
<b>3.2 Les milieux de vie</b>	<b>97</b>
3.2.1 Le logement	97
3.2.2 La densification et la compacité	100
3.2.3 Des services, des équipements collectifs et complets	103
<b>3.3 La mobilité et les transports</b>	<b>105</b>
<b>3.4 Les activités économiques</b>	<b>110</b>
<b>3.5 Le climat et l'environnement</b>	<b>113</b>
<b>3.6 L'identité de la ville – Le patrimoine, les paysages, les arts et la culture</b>	<b>118</b>

## **CONCLUSION..... 122**

<b>ANNEXE 1</b> - Les renseignements relatifs au mandat	<b>125</b>
---------------------------------------------------------	------------

<b>ANNEXE 2</b> - Les recommandations	<b>129</b>
---------------------------------------	------------



# 1

## LA DÉMARCHE DE CONSULTATION

### 1.1 Le mandat

La Ville de Montréal a mandaté l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) pour tenir, sous la forme d'un « *exercice de cocréation*<sup>1</sup> », une consultation publique sur le document intitulé *Projet de ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité*<sup>2</sup>. La commission constituée par l'Office et responsable de la consultation était composée de Marie Leahey, présidente, de Jacques Internoscia et de Pierre-Constantin Charles, commissaires. Le rapport de la commission comprend deux parties. La première partie du rapport rend compte de la vision énoncée dans le *Projet de ville* et de la démarche de consultation mise en place par l'OCPM. La seconde partie du rapport fait la synthèse des opinions exprimées. Le troisième chapitre présente l'analyse et les recommandations des commissaires.

Toutes les références en bas de page sont numérotées et renvoient à la liste de documentation de l'Office à l'adresse suivante : <https://ocpm.qc.ca/fr/consultation-publique/projet-ville/documentation>.

<sup>1</sup> Ville de Montréal, Sommaire décisionnel, doc. 1.1, p. 1.

<sup>2</sup> Ville de Montréal, *Projet de ville*, doc. 3.1.



## 1.2 Présentation du Projet de ville

Produit par la Ville de Montréal, le Projet de ville est une proposition de vision pour l'avenir de la métropole. En tant que document de réflexion, il constitue la première étape d'une démarche à plus long terme : la réalisation du futur Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM).

Le PUM sera le document de référence en matière d'aménagement pour l'ensemble du territoire montréalais. Succédant au Plan d'urbanisme de 2004 et au Plan de transport de 2008, ce document viendra influencer l'évolution du territoire et les modes de vie de la population montréalaise, encadrer les usages et la réglementation locale de chaque arrondissement, et proposer un plan d'action. Le Projet de ville soumis à la consultation oriente la réflexion autour des questions suivantes :

- À quoi voulons-nous que la ville ressemble dans le futur?
- Comment souhaitons-nous qu'elle soit organisée, construite et aménagée?
- Que devons-nous préserver et que devons-nous transformer?
- De quelles manières désirons-nous nous déplacer dans la ville?

### 1.2.1 Les démarches préliminaires au Projet de ville

Divers documents et démarches ont alimenté la conception du Projet de ville. En premier lieu, le Projet de ville s'inscrit en continuité avec le Plan stratégique Montréal 2030, lui-même fruit d'une démarche participative réalisée en 2019, par la Ville de Montréal. Le Projet de ville s'arrime aux grandes orientations de ce Plan stratégique.

En 2019, une collaboration auprès des différents services municipaux et des arrondissements a permis de réaliser un portrait-diagnostic de l'urbanisme et de la mobilité à Montréal, ainsi qu'un bilan des plans d'urbanisme et de transport antérieurs. Des études sur la densité et la gestion de la demande en transport, des projections démographiques ainsi que des scénarios prospectifs, sont venus enrichir ce portrait-diagnostic<sup>3</sup>. Entre 2019 et 2021, la Ville de Montréal a aussi tenu des activités de discussion et d'idéation auprès de différents publics.

---

<sup>3</sup> Ces études figurent aux points 3.2 à 3.7 de notre dossier de documentation.

## 1.2.2 Une vision pour 2050

La vision proposée dans le Projet de ville consiste à faire de Montréal, d'ici l'an 2050, une ville à la fois carboneutre, résiliente et inclusive. Montréal s'est engagée au niveau international à atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Cet objectif, qui s'applique à l'ensemble des activités sur le territoire municipal – par exemple, le transport des personnes et des marchandises, la production de biens et de services, le chauffage et la climatisation des bâtiments – consiste à réduire les émissions de gaz à effet de serre, puis à compenser celles libérées dans l'atmosphère, de façon à ce que leur impact sur le climat soit nul. Ainsi, Montréal contribuerait à l'objectif de limiter l'élévation de la température planétaire à 1,5°C par rapport aux niveaux préindustriels, tel que préconisé par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), et à réduire les risques posés par les changements climatiques<sup>4</sup>.

L'objectif de résilience est lié à de tels risques. La Ville compte orienter son développement de façon à pouvoir s'adapter aux aléas climatiques, et maintenir des structures et un niveau de fonctionnement acceptables<sup>5</sup>.

L'objectif d'inclusion vise à ce que personne ne soit laissé pour compte dans cette transition écologique et que chaque personne puisse s'épanouir à Montréal, quels que soient son âge et son revenu<sup>6</sup>.

Outre l'engagement pour la carboneutralité, le choix de l'année 2050 comme horizon au Projet de ville et au PUM tient à l'envergure des actions et des investissements nécessaires pour mener à bien ces transformations.

## 1.2.3 Une réflexion pour des futurs possibles

Afin d'atteindre la vision proposée, le Projet de ville énonce sept dimensions et quatorze chemins de transition. Les dimensions sont des ensembles d'enjeux qui influencent l'aménagement du territoire et la façon de le vivre en ville. Par ailleurs, le Projet de ville nomme *chemins de transition* les grands changements à envisager pour parvenir à la vision d'avenir souhaitée.

---

<sup>4</sup> Pour plus de détails concernant la carboneutralité, voir [Réponses de la Ville de Montréal aux questions de la commission – 24 août 2022](#), doc. 6.5.1.

<sup>5</sup> Ville de Montréal, Projet de ville, doc. 3.1, p. 139.

<sup>6</sup> Ville de Montréal, Projet de ville, doc. 3.1, p. 9.

## Les 7 dimensions présentées dans le Projet de ville

### I. Le climat et l'environnement

Pluies, tempêtes, vagues de chaleur, périodes accélérées de gel et dégel, sécheresses estivales et crues gagneront en fréquence et en intensité. Ces épisodes dégraderont les infrastructures et les bâtiments en plus d'affecter la santé et la qualité de vie de la population. Malgré des modèles économiques respectueux de l'environnement, tels l'achat local et l'économie circulaire, les efforts de réduction des gaz à effet de serre (GES) sont ralentis par l'augmentation constante du nombre de véhicules motorisés en circulation.

### II. La mobilité

Les véhicules motorisés occupent 74% de l'espace de voirie, comparativement à 19 % pour la marche, 1 % pour le vélo et 1 % pour le transport collectif. Cyclistes et piétons font face à des enjeux de sécurité. L'augmentation des mouvements de marchandises, liée à la croissance démographique, pourrait accroître l'utilisation du réseau routier et les défis de cohabitation, de sécurité et de partage de la route.

### III. Les formes urbaines et l'occupation du sol

Le coût des logements augmente partout à Montréal et la taille des nouvelles unités diminue significativement dans les quartiers centraux. L'augmentation de la population rend insuffisants les équipements collectifs existants (ex. écoles, centres sportifs, bibliothèques). Les terrains encore disponibles sont souvent contaminés, peu accessibles et mal pourvus en infrastructures. La valeur des terrains rend difficile l'acquisition des milieux naturels pour les protéger, et met de la pression sur la préservation des bâtiments patrimoniaux.

### IV. Les activités

Un déplacement d'emplois montréalais vers d'autres secteurs de la région métropolitaine provoque une augmentation des distances parcourues par la main-d'œuvre, généralement en voiture. Le télétravail pourrait avoir un impact à long terme sur le choix du lieu de résidence, les modes de déplacement, l'occupation des espaces de bureau et l'organisation du travail. Le commerce électronique entre en concurrence directe avec les

commerces locaux, qui jouent un rôle important dans la vitalité des quartiers. Au même moment, de nouvelles activités de production et de fabrication se sont implantées à Montréal, telle l'agriculture urbaine.

## **V. Les inégalités sociales**

Les personnes à faible revenu, les Autochtones, les personnes racisées, les personnes immigrantes, les personnes ayant des limitations physiques et les femmes sont les plus susceptibles de subir un manque d'équité au regard des services de santé, de l'éducation, de l'emploi, de l'environnement, du logement et de la mobilité, entre autres. Pour certaines d'entre elles, les inégalités vécues se cumulent et se renforcent.

## **VI. La population**

Près de 400 000 personnes s'ajouteront à la population montréalaise d'ici à 2050. Stimulée par l'immigration internationale, cette croissance aura un effet direct sur les besoins en services, en logements, en espaces publics et en équipements collectifs. Elle pourrait générer 700 000 déplacements quotidiens de plus sur l'Île de Montréal d'ici 2036. Le nombre de personnes âgées de 65 ans et plus dépassera la population de moins de 20 ans.

## **VII. La gouvernance**

La participation citoyenne est valorisée par les instances montréalaises dans les projets d'aménagement. Cependant, des groupes tels que les Autochtones, les personnes racisées et les personnes immigrantes y sont sous-représentés. Les communs, c'est-à-dire des ressources, des biens ou des espaces partagés gérés de façon collective par une communauté d'utilisateurs<sup>7</sup>, pourraient constituer une solution innovante pour l'accès au logement, à une alimentation de qualité et à une mobilité durable.

La ville intelligente, qui repose sur la connectivité des personnes et des objets, favorisera l'innovation, mais soulève aussi des préoccupations de sécurité et d'éthique liées à l'utilisation des données récoltées dans l'espace urbain par les géants du numérique.

---

<sup>7</sup> Plus précisément, les communs peuvent inclure : 1. une ressource, un bien, ou un espace partagé (ex. : espaces, infrastructures, équipements et services locaux); 2. une communauté d'utilisateurs; 3. un modèle de gouvernance permettant au collectif de gérer la ressource. Les communs font primer le droit d'usage sur la propriété, c'est-à-dire que les personnes qui utilisent un commun peuvent participer à sa coproduction, à sa reproduction et à sa gestion de façon démocratique, sans pouvoir le détruire, le revendre ou l'aliéner. Tiré de Projet de ville, doc. 3.1, p. 136.

## **Les 14 chemins de transition du Projet de ville**

Les 14 chemins de transition proposés par le Projet de ville sont les grands changements à effectuer pour parvenir à la vision d'avenir souhaitée. Ils sont élaborés à partir de constats sur la situation actuelle, d'éléments de vision pour atteindre un futur souhaitable, et de défis à relever pour parvenir à cette vision. Selon la Ville, la recherche d'un nouvel équilibre exigera une mobilisation de tous les acteurs et une gouvernance améliorée, voire réinventée.

Les chemins de transition envisagés se déploient sur trois échelles territoriales :

- La métropole est l'échelle du rayonnement économique, culturel, touristique et entrepreneurial de la ville, de son rôle au Québec et de sa position à l'international. Elle englobe les grands projets et infrastructures, les écosystèmes naturels et les déplacements à grande échelle.
- Le quartier est l'échelle de la réponse aux besoins quotidiens, à savoir des commerces, services et équipements collectifs (écoles, espaces publics et de loisirs). En tant qu'espace d'interactions sociales, de patrimoine et de culture, le quartier constitue une référence identitaire pour ses résidents.
- Le bâtiment et ses abords renvoient à l'environnement immédiat des individus, incluant le lieu de résidence, certains commerces et équipements, et marquent l'interface entre le privé et le public.

### **I. Des efforts d'innovation amplifiés**

Les écoquartiers, l'économie circulaire, les zones d'innovation et les dispositifs de gouvernance multiacteurs, tels l'urbanisme transitoire et le bureau de projet partagé Louvain-Est, sont quelques exemples d'actions innovantes en développement. La Ville de Montréal souhaite les généraliser. Encadrer l'innovation dans un PUM est un défi, et les outils de transition n'existent pas encore tous.

### **II. La valorisation du patrimoine dans un contexte de transition écologique**

Le patrimoine bâti montréalais apporte des bénéfices sur les plans culturel, identitaire, touristique et économique. Sa préservation et sa valorisation sont toutefois confrontées à la pression foncière, la banalisation de l'architecture, à la perte des vues et la vacance prolongée, notamment celle des grands ensembles institutionnels. Pour participer à la transition écologique, le patrimoine devrait accueillir de nouveaux usages qui répondent aux besoins de la population.

### **III. Une place repensée pour la biodiversité, d'une rive à l'autre**

Dans un contexte de rareté et de cherté des espaces libres, la Ville désire faire passer de 6,35 % à 10 % les aires terrestres protégées. Les solutions envisagées comprennent l'aménagement de grands parcs, la restauration d'écosystèmes et la renaturalisation de certaines aires. Accorder un rôle structurant à la biodiversité et ramener la présence de l'eau en ville font également partie des intentions.

### **IV. Une forme urbaine renouvelée**

Tout en affirmant que la densité soutient les transports collectifs et actifs, augmente l'offre de logements, rentabilise les infrastructures et freine l'étalement urbain, la Ville concède que les choix actuels ne contribuent pas systématiquement à atteindre ces objectifs. Pour être acceptable, un milieu plus compact doit combiner une mixité d'usages, un cadre bâti de qualité et des déplacements agréables en toute saison.

### **V. Des quartiers qui font place à la mobilité douce et au design universel**

La voie publique accueille des modes de déplacement aux masses et aux vitesses très différentes. Les aménagements cyclables sont disparates et les piétons, plus exposés que tout autre usager aux accidents. Le stationnement sur rue comporte environ 500 000 places, gratuites à 90 %. Pour la Ville, un changement de culture et de valeurs doit reposer sur une mobilité sécuritaire, conviviale et inclusive, un rééquilibrage des modes de transport, une diversification des fonctions de la rue et l'accessibilité universelle.

### **VI. Un accès au territoire facilité par des transports collectifs efficaces et de grandes infrastructures bien intégrées au milieu**

Des secteurs tels que Saint-Laurent, le centre-nord et l'est de Montréal sont mal desservis par le transport structurant. Les projets d'infrastructures de transport sont rarement abordés de façon intégrée ou pour leurs cobénéfices<sup>8</sup>. C'est dans cette optique que la Ville souhaite offrir davantage d'options efficaces, des infrastructures accessibles de façon conviviale, ainsi qu'une meilleure intégration urbaine du port, de l'aéroport et des gares de triage.

### **VII. Une métropole prospère, créative et ouverte sur le monde**

Montréal abrite une variété d'entreprises, d'organisations, de grappes industrielles, et contribue activement à l'économie du savoir. Son poids économique s'érode cependant au profit des banlieues, sa structure économique

---

<sup>8</sup> Le terme cobénéfice réfère aux conséquences indirectes positives résultant de mesures de réduction des émissions de GES. Voir Projet de ville, doc. 3.1, p. 136.

favorise peu la main-d'œuvre moins qualifiée, et la taille limitée du marché local accroît l'importance du commerce extérieur et de la logistique urbaine. La Ville souhaite donc adopter une structure économique concurrentielle facilitant la transition écologique, qui reposerait notamment sur une logistique urbaine décarbonée.

### **VIII. Des quartiers industriels diversifiés, attrayants et accessibles**

Les quartiers industriels sont des « déserts de tout, sauf d'emplois », et peinent à attirer de nouveaux investissements. Ils peuvent toutefois devenir un maillon essentiel de la transition écologique grâce à des modèles d'aménagements industriels plus compacts, à des activités économiques complémentaires et à une diversification des fonctions, ainsi qu'à leur intégration aux réseaux de transports actifs et collectifs.

### **IX. Un cœur de la métropole attractif et diversifié**

Le cœur de la métropole, qui comprend son centre-ville, est l'hôte d'un riche patrimoine, de paysages naturels emblématiques, et de la plus grande concentration d'activités commerciales, culturelles et touristiques au Québec. Il est aussi le premier pôle de la province en matière d'économie, de savoir, de recherche et de santé. La Ville entend conserver cette attractivité tout en l'inscrivant dans une économie verte, mais aussi répondre aux besoins quotidiens de ses résidents, par une offre de logements diversifiée, des commerces, services et équipements adaptés, et une mobilité apaisée.

### **X. Des commerces qui dynamisent les quartiers**

Alors qu'ils participent au dynamisme et à la qualité de vie des quartiers, les commerces de proximité subissent les transformations liées au commerce électronique et à la concurrence des grandes surfaces. La vision municipale consiste à améliorer la gestion d'ensemble de l'offre, à assurer l'abordabilité des locaux et faciliter leur occupation transitoire, à améliorer l'approvisionnement des commerces, ainsi qu'à dynamiser les artères commerciales grâce à une programmation culturelle et à des espaces non marchands.

### **XI. Une offre équilibrée d'équipements collectifs et d'espaces publics qui soutiennent la vie dans les quartiers**

La diminution de la taille des logements accentue le besoin d'espaces publics de proximité, mais certains quartiers souffrent d'un manque en termes d'espaces, d'entretien et de sécurité. Concentrée dans le centre-ville, l'offre culturelle n'est pas assez représentative de la diversité montréalaise. La Ville a pour ambition que chaque quartier bénéficie d'équipements mutualisés et d'espaces collectifs animés, dont les fonctions diverses favoriseront la qualité de vie, l'équité sociale et la transition écologique.

## **XII. Une nature intégrée dans les quartiers**

La canopée montréalaise est inégalement répartie, au préjudice de quartiers abritant une forte proportion de personnes à faible revenu et de personnes racisées ou immigrantes. Les cours aménagées en stationnements et le gazon limitent la biodiversité. Pour réduire les risques associés aux aléas climatiques, la Ville compte miser sur la biodiversité et la participation citoyenne, déployer des infrastructures vertes partout où cela est possible, et favoriser l'intégration d'une agriculture urbaine aux nouvelles constructions.

## **XIII. Des bâtiments écoénergétiques, adaptables, résilients et polyvalents**

Le chauffage au gaz naturel fossile produit 43 % des gaz à effet de serre à Montréal, mais la réglementation en matière d'efficacité énergétique doit respecter la capacité de payer des ménages. La collecte des matières organiques n'inclut pas les immeubles de 9 logements et plus, les institutions et les commerces. Mettre à niveau le bâti existant, être attentif à l'implantation, aux matériaux et aux sources d'énergie des nouvelles constructions, déployer des équipements de collecte de résidus domestiques, ainsi que réduire et valoriser les résidus de chantier sont des solutions visées en matière de sobriété énergétique.

## **XIV. Des logements de qualité et abordables**

L'augmentation du coût des copropriétés s'est accélérée ces dernières années. Les loyers abordables, familiaux, adaptables ou universellement accessibles sont peu nombreux, ce qui alimente les discriminations auprès des locataires. Le logement social nécessite un apport financier soutenu. Selon la vision municipale, tous devraient pouvoir accéder, sans discrimination, à un logement sain, abordable et de taille suffisante, tandis que les outils municipaux limiteraient les effets négatifs de l'embourgeoisement.





## 1.3 Le dossier de documentation

En plus du document intitulé Projet de ville, la Ville de Montréal a déposé plusieurs documents complémentaires d'information aux fins de cette consultation. Le dossier complet se trouve sur le site de l'Office à l'adresse suivante : <https://ocpm.qc.ca/fr/consultation-publique/projet-ville/documentation>.

## 1.4 La démarche de consultation

La Ville de Montréal a mandaté l'OCPM pour réaliser une consultation publique afin de mener une discussion collective à propos du Projet de ville. Notons que l'objet de la consultation contient un certain nombre de défis de par sa nature. Il s'agit d'abord d'un exercice de prospective sur le long terme pour lequel on demande à la population d'identifier les solutions des 25 prochaines années. Ensuite, il fallait imaginer une manière de permettre le dialogue sur un nombre important d'enjeux, chacun d'un haut niveau de complexité. D'autant plus que les sujets à traiter, dans le contexte de la crise climatique, ont des conséquences directes sur le quotidien et représentent des choix difficiles.

La transformation proposée par le Projet de ville concerne à l'évidence toute la population montréalaise. Un effort particulier dans la conception de la démarche a été consacré à rejoindre une grande diversité de groupes de la population montréalaise, à être présent sur tout le territoire et à s'assurer la participation de nos plus jeunes concitoyens.

La stratégie utilisée a donc été de multiplier les canaux de participation et déployer l'équipe de l'OCPM sur tout le territoire de Montréal. Les contraintes de ressources et de temps ont mené à des solutions créatives telles que des partenariats avec le RÉSEAU de la communauté autochtone à Montréal, Concertation Montréal, les diverses organisations scolaires du territoire de Montréal et le service de la Culture de la Ville de Montréal.

Pour la première fois, l'OCPM a pu intégrer un volet culturel dans une démarche de consultation. Il s'agissait là d'une expérimentation visant à démontrer que l'art comme source de dialogue peut contribuer à la transformation de la ville.

Trois étapes ont ponctué la démarche de consultation : les activités préliminaires, la phase d'information et les activités de consultation.

### 1.4.1 Les activités préliminaires

Deux séries d'activités, soit les rencontres de préconsultation et les webinaires, ont été mises en place pour ouvrir le dialogue et informer la population de la consultation à venir. Ces activités visaient à démarrer la mobilisation et à faire connaître le Projet de ville.

#### Les rencontres de préconsultation

Les rencontres de préconsultation, au nombre de 7, avaient pour objectif de découvrir les attentes de différents groupes avant le lancement officiel de la démarche de consultation. Il s'agissait en outre de démarrer les discussions et la réflexion avec une multitude de groupes et organisations, et les impliquer dans le processus consultatif. Sept rencontres ont eu lieu et ont réuni au total 72 personnes :

1. Patrimoine et culture – 1<sup>er</sup> février 2022
2. Dimensions sociales et logement – 3 février 2022
3. Mobilité – 8 février 2022
4. Environnement – 10 février 2022
5. Affaires, tourisme, économie et internationalisation – 15 février 2022
6. Institutions académiques – 17 février 2022
7. Santé publique – 5 avril 2022

#### Les webinaires

Afin de stimuler la réflexion de la population montréalaise sur les enjeux à aborder dans le cadre du futur Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM), des intervenants d'horizons divers ont été réunis lors de quatre panels thématiques en ligne :

##### 1. Planifier la ville à long terme : comment faire? – 24 février 2022

- Gérard Beaudet, urbaniste émérite, École d'urbanisme et d'architecture de paysage, Université de Montréal
- Laurence Bherer, professeure agrégée - participation publique et la démocratie locale, Département de science politique, Université de Montréal
- Louis-Michel Fournier, urbaniste, directeur, L'Atelier Urbain

##### 2. Développer Montréal : s'inspirer des villes du monde – 3 mars 2022

- Cécile Diguët, directrice, Département Urbanisme, Aménagements et Territoires, Institut Paris Region
- Nik Luka, professeur agrégé en architecture et aménagement urbain, Université McGill

### 3. Repenser la mobilité à Montréal – 10 mars 2022

- Marie-Soleil Cloutier, professeure, Centre Urbanisation Culture Société, Institut national de la recherche scientifique
- Blaise Rémillard, responsable transport et urbanisme, Conseil régional de l'environnement de Montréal
- Martin Trépanier, directeur, Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport

### 4. Construire une ville pour tous et toutes – 17 mars 2022

- Maude Landreville, agente de planification, Direction de la santé publique de Montréal
- Mélissa Côté-Douyon, membre, Conseil des Montréalaises
- Bruno Demers, directeur général, Architecture Sans Frontières Québec (ASFQ)

## 1.4.2 La phase d'information

Les personnes représentant le Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal ont présenté le Projet de ville le 5 avril 2022, lors d'une séance publique en personne dans les salles de l'OCPM. Cette séance était simultanément webdiffusée.

Par la suite, le 21 avril, les citoyens ont pu poser en direct des questions et obtenir des réponses des représentants de la Ville à propos de l'objet de la consultation. La participation était possible en personne dans les bureaux de l'OCPM ou par téléphone, la séance étant webdiffusée en direct.

## 1.4.3 Les activités de consultation<sup>9</sup>

L'OCPM a pu recueillir les opinions des citoyens et des groupes au cours des mois d'avril à novembre 2022. Différents formats en ligne et en personne ont été conçus pour rejoindre la plus grande diversité de personnes et de publics.

## La plateforme de discussion en ligne

Du 1<sup>er</sup> avril au 15 août 2022, l'OCPM a mis en ligne une plateforme de discussion sur la page de la consultation [reflexion2050.ca](https://reflexion2050.ca). La population y était invitée à s'exprimer sur les sept dimensions du Projet de ville et l'avenir de Montréal dans son sens large, à formuler des propositions et à en débattre. Une synthèse de l'ensemble des contributions pour chacune des thématiques a ensuite été produite. Entre le 1<sup>er</sup> septembre et le 31 octobre, la population a

---

<sup>9</sup> Les synthèses des activités présentées dans cette section figurent aux points 6.6 à 6.15 de notre dossier de documentation : <https://ocpm.qc.ca/fr/consultation-publique/projet-ville/documentation>.

été invitée à proposer des pistes pour améliorer et préciser les propositions contenues dans la synthèse, et à formuler de nouvelles idées.

## Les questionnaires en ligne

Les personnes intéressées pouvaient donner leur opinion par le biais de questionnaires en ligne. Quatre questionnaires ont été réalisés au cours de la démarche :

- Questionnaire de lancement de la consultation
- Questionnaire sur la stratégie centre-ville
- Questionnaire sur la mobilité
- Questionnaire sur la vision de développement

## La collecte d'informations sur le terrain

Une équipe de 13 intervieweurs a été mise sur pied afin d'aller à la rencontre de la population montréalaise. Entre les mois de juin et de septembre, l'équipe s'est rendue dans 17 des 19 arrondissements montréalais pour réaliser des entrevues dans le cadre d'événements culturels ou communautaires et le long d'artères commerciales. Le choix de certains lieux et événements visait à rejoindre des publics spécifiques :

- Les personnes racisées ou immigrantes, dans le cadre du Salon international de la Femme noire;
- Les personnes en situation de handicap, au Centre d'Intégration à la Vie Active (CIVA);
- Les familles, au Biodôme et à l'Insectarium de Montréal;
- Les personnes en situation d'itinérance, à la place Émilie-Gamelin.

## Les forums citoyens

Trois forums citoyens ont été organisés dans différents secteurs de Montréal, soit :

- Forum sur les quartiers centraux et la stratégie centre-ville, le 12 juin à la Casa d'Italia, arr. Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension;
- Forum sur les quartiers de l'ouest, le 17 septembre au Centre des loisirs de Saint-Laurent, arr. Saint-Laurent;
- Forum sur les quartiers de l'est, le 2 octobre au Centre récréatif de Rivière-des-Prairies, arr. Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles.

Ces événements avaient pour objectif de nourrir et de stimuler la réflexion collective sur la vision et les principes mis au jeu dans le Projet de ville. Des experts invités ont prononcé des conférences sur les thématiques suivantes : la mobilité durable, le logement abordable, la revitalisation du centre-ville, la fiscalité municipale, l'agriculture urbaine, les outils de

planification, la densification, l'art dans les milieux de vie et l'occupation transitoire des bâtiments. Les forums comportaient également une période d'atelier où les participants pouvaient dialoguer entre eux et formuler des propositions.

## Les ateliers auprès des jeunes

Afin de maximiser la participation des jeunes, l'OCPM a établi des collaborations avec tous les centres de services scolaires francophones, les commissions scolaires anglophones et l'association des cégeps de l'île de Montréal. L'OCPM a mené des ateliers créatifs et de discussion sur place ou en ligne, avec tous les établissements ayant signalé leur intérêt à participer. Au niveau secondaire, des jeunes de différentes écoles au sein d'un même centre de services ou d'une même commission scolaire ont parfois été regroupés dans un établissement pour la tenue d'un atelier. Les ateliers concernés sont marqués d'un astérisque\* dans la liste suivante :

- ◇ Centre de services scolaires de la Pointe-de-l'Île
  - École Henri-Bourassa\*, arr. Montréal-Nord, 27 avril
- ◇ Centre de services scolaires de Montréal
  - École Père-Marquette, arr. Rosemont–La Petite-Patrie, 6 septembre
  - École Jeanne-Mance, arr. Plateau-Mont-Royal, 28 septembre
  - École La Dauversière, arr. Ahuntsic-Cartierville, 29 septembre
  - École Joseph-François Perreault, arr. Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, 4 octobre
  - École Georges-Vanier, arr. Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, 11 octobre
  - École Édouard-Montpetit, arr. Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, 25 octobre
- ◇ Centre de services scolaires Marguerite-Bourgeoys
  - École Monseigneur Richard\*, arr. Verdun, 20 octobre
- ◇ Commission scolaire English Montréal
  - Atelier en ligne\*, 27 mai
- ◇ Commission scolaire Lester B. Pearson
  - Lasalle Community Comprehensive High School, 1er novembre
- ◇ Cégeps
  - Vanier College, arr. Saint-Laurent, 17 août et 6 septembre
  - Cégep Saint-Laurent, arr. Saint-Laurent, 21 septembre

En plus des ateliers auprès d'écoles, l'OCPM a réalisé un partenariat avec l'OBNL Concertation Montréal en vue d'organiser une journée d'ateliers avec des membres de conseils jeunesse d'arrondissement, du Forum Jeunesse de l'île de Montréal, d'Environnement JEUnesse et

de Citoyenneté jeunesse. Au cours de cette journée, qui a eu lieu le 24 septembre à la BANQ Vieux-Montréal, des jeunes représentant 10 arrondissements se sont exprimés sur l'avenir de Montréal dans le cadre d'ateliers sur les sept dimensions du Projet de ville.

## Les ateliers sur demande

Pour toute la durée de la démarche de consultation, citoyens et groupes avaient la possibilité de télécharger une trousse prêt-à-consulter permettant d'animer une conversation sur l'avenir de Montréal. Des animateurs de l'OCPM pouvaient prendre en charge l'animation au besoin, option dont plusieurs groupes et organisations se sont prévalus. Des ateliers, réalisés sous forme de discussions ouvertes ou encadrées, ont ainsi été organisés par :

- Le centre de services aux immigrants CARI Saint-Laurent, arr. Saint-Laurent, le 13 juin;
- La table de quartier Vivre Saint-Michel en santé, arr. Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, le 15 septembre;
- RÉSEAU de la communauté autochtone à Montréal, le 24 août;
- L'Institut de développement urbain du Québec (IDU) à l'intention de développeurs immobiliers, le 8 septembre;
- L'Administration portuaire de Montréal, accompagnée d'acteurs de la logistique des marchandises, le 3 octobre;
- La Société du Parc Jean-Drapeau, à l'intention d'experts actifs dans les domaines de la nature et du climat, de la mobilité, de la collaboration et de l'inclusion, le 18 octobre.

## Les groupes de discussion

Entre le 23 août et le 8 septembre 2022, l'OCPM a convié des personnes représentantes d'organisations à des tables-rondes thématiques, afin de recueillir leurs points de vue sur le Projet de ville, en rapport aux problématiques auxquels ils font face dans leurs secteurs respectifs. Les enjeux relatifs à sept domaines d'activités ont été abordés dans treize groupes de discussion ayant réuni au total 68 personnes.

- Chambres de commerce et Corporations de développement économique communautaire (CDEC) - 2 groupes de discussion
- Grands parcs et espaces verts - 2 groupes
- Revitalisation urbaine intégrée et tables de concertation - 2 groupes
- Organisations de la santé - 2 groupes
- Organismes communautaires et acteurs du milieu - 2 groupes
- Arts visuels et performatifs - 1 groupe
- Groupes de communautés culturelles - 2 groupes

## Le volet artistique et culturel

Une collaboration à l'automne 2022 avec le Service de la culture de la Ville de Montréal a permis à l'OCPM d'expérimenter des liens uniques entre participation publique et médiation culturelle afin de rejoindre les enfants et adolescents de 6 à 18 ans et les artistes montréalais dans le cadre de la consultation Réflexion 2050.

Ce volet artistique et culturel a notamment permis de récolter des informations variées auprès des plus jeunes, premiers concernés par le PUM 2050, notamment sous la forme de dessins, cartes, enregistrements sonores, notes et récits. Au total, près d'une vingtaine d'activités, réalisées en collaboration étroite avec le Service de la culture de la Ville de Montréal, auront favorisé l'expression d'une variété importante de publics dans neuf arrondissements, parmi lesquelles:

- Des activités de médiations culturelles en arrondissements dans des maisons de la culture et des bibliothèques, notamment par le biais d'expositions, et sous forme de parcours exploratoires;
- Des ateliers créatifs de mapping dans le cadre du festival MAPP Montréal;
- Un parcours urbain d'art public, ouvert à tous et accessible sur inscription;
- Une causerie en mode virtuel animée par Culture Montréal sur les différentes dimensions du Projet de ville avec la présence de quatre artistes locaux;
- Des rencontres avec des artistes locaux, au cœur de leur quartier afin de récolter leurs opinions sur le Projet de ville;
- Une collaboration d'un mois avec trois classes d'une école primaire, accompagnées d'une médiatrice culturelle afin de documenter l'œuvre d'artistes locaux et le lien entre leur travail et les composantes du Projet de ville.

## La Stratégie centre-ville renouvelée 2022-2030

Au cours des mois de mai à juillet 2022, l'OCPM a intégré à sa démarche Réflexion 2050, en collaboration avec le Service du développement économique de la Ville de Montréal, une série d'activités devant aboutir à la réalisation d'une Stratégie centre-ville renouvelée 2022-2030. Quatre types d'activités ont été conçus pour valider auprès de la population montréalaise et d'acteurs socioéconomiques les priorités et initiatives structurantes de Montréal pour son centre-ville.

1. En juin 2022, cinq discussions stratégiques regroupant experts et acteurs socioéconomiques ont permis d'échanger sur l'énoncé de vision de la Ville et les chantiers de travail au cœur de la stratégie de relance du centre-ville;

2. Un panel d'experts et un atelier sur la revitalisation du centre-ville ont été inclus à la programmation du Forum citoyen du 12 juin;
3. Un questionnaire et une plateforme de discussion en ligne portant sur différents enjeux relatifs au centre-ville ont été intégrés au site de la consultation [reflexion2050.ca](https://reflexion2050.ca);
4. Un total de 8 opinions écrites sur la Stratégie centre-ville renouvelée ont été recueillies par l'OCPM pour le Service du développement économique de Montréal<sup>10</sup>.

## L'audition des opinions

La démarche de consultation s'est conclue par la tenue de six séances d'audition des opinions. Celles-ci ont eu lieu dans les bureaux de l'OCPM du 11 au 20 octobre 2022. Ce fut l'occasion pour tous ceux et celles qui le désiraient de présenter devant la commission leur opinion concernant le Projet de ville et le futur Plan d'urbanisme et de mobilité 2050. Les participants ont pu présenter leur opinion et échanger avec les commissaires durant environ 20 minutes chacun. Les enregistrements et les transcriptions des séances ont été ajoutés au dossier de documentation de la consultation.

Au terme de la démarche de consultation, la commission a analysé l'ensemble des opinions et références qui lui ont été fournies dans le but de formuler des recommandations à remettre aux élus municipaux.

## 1.5 Tableaux synthèses de la participation

Une consultation hors de l'ordinaire; dans l'histoire de l'OCPM, cette consultation de grande ampleur et de portée globale est de loin celle qui a suscité la participation la plus importante et la plus diversifiée de la population montréalaise. Elle a porté sur le Plan d'urbanisme et de mobilité qui balisera le déploiement de la Ville de Montréal jusqu'en 2050.

- Contributions citoyennes (mémoires, réponses aux questionnaires) : 4 310
- Participation aux activités en salle : 1 938
- Participation aux activités en ligne : 7 079
- Et 110 activités distinctes, donc 92 en salle et 18 en ligne

---

<sup>10</sup> Pour les personnes concernées, ces opinions écrites ont été intégrées ou figurent en annexe des opinions écrites déposées pour la présente consultation.



**Tableau 1 - Participation aux activités de consultation**

Type d'activité	Nom de l'activité	Participations en présentiel	Participations en ligne	Contributions
<b>Préconsultations</b>				
Rencontres de préconsultation	7 tables rondes		72	
Webinaires	4 webinaires		3 351	
<b>Phase d'information</b>				
Séance d'information		20	491	
Séances de questions et de réponses		20	540	
<b>Activités de consultation</b>				
Plateforme de discussion en ligne	Consultation reflexion2050.ca		810	364
Questionnaires en ligne	4 questionnaires			3084
Questionnaire d'interception	25 événements/lieux visités	695		695
Forums citoyens	3 forums	120	961	
Ateliers auprès des jeunes	15 ateliers	412	15	
Rencontres des partenaires	6 tables rondes	79		
Groupes de discussion	12 rencontres	68		
Volet culturel	20 activités	376	6	
Stratégie centre-ville renouvelée	5 conversations	43		
<b>TOTAL</b>	<b>104 ACTIVITÉS</b>	<b>1833</b>	<b>6246</b>	<b>4143</b>

**Tableau 2 - Participation aux six (6) séances d'audition des opinions**

	Mémoires sans présentations	Présentations avec mémoires	Présentations sans mémoires	Présence en salle	Visionnement sur le web
<b>TOTAL</b>	<b>116</b>	<b>46</b>	<b>5</b>	<b>105</b>	<b>833</b>





# 2

## LES OPINIONS EXPRIMÉES

### 2.1 L'accueil général du Projet de ville

Pour une majorité de participants, en tant que document annonciateur du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM), le Projet de ville « *s'amorce sur une base solide*<sup>11</sup> ». Le vaste exercice de consultation sur lequel il s'appuie « *témoigne de la volonté de l'administration municipale d'écouter et de considérer les aspirations des citoyens quant à leur vision du Montréal de demain*<sup>12</sup>. » La décision de penser l'aménagement du territoire et la mobilité de façon intégrée est unanimement saluée, et l'attention accordée à l'urgence climatique est perçue comme essentielle.

<sup>11</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : pour une croissance économique durable, doc. 8.22, p. 4.

<sup>12</sup> SDC Montréal Centre-ville, Mémoire présenté dans le cadre de la consultation publique sur le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, doc. 8.12, p. 4.

Pour plusieurs personnes, l'élaboration du PUM constitue une « *occasion unique de réinventer notre ville*<sup>13</sup> », afin de faire de Montréal « *une figure de proue et une source d'inspiration*<sup>14</sup> ». Mais sans opérer des « *changements structurels dans les domaines de l'économie, de l'aménagement, de la mobilité, de l'habitation, de la santé ou encore de l'alimentation*<sup>15</sup> », sans un PUM « *ambitieux et contraignant, il sera impossible d'atteindre les cibles de carboneutralité et de résilience*<sup>16</sup>. »

Tout en affirmant leur adhésion au diagnostic, aux objectifs et aux défis identifiés par le Projet de ville, certains y voient un document « *relativement désincarné, se référant peu à des territoires ou à des secteurs précis*<sup>17</sup> »; l'alternance de concepts « *tantôt très concrets, tantôt très abstraits*<sup>18</sup> » rend la lecture parfois ardue. Notant que le Plan d'urbanisme actuel est en vigueur depuis 2004, et le Plan de transport, depuis 2008, ils souhaiteraient une réflexion globale plutôt qu'une simple mise à jour des documents, et demandent à la Ville d' « *exprimer plus clairement le positionnement et les intentions municipales quant à la continuité ou à la rupture du PUM vis-à-vis des outils d'urbanisme*<sup>19</sup>. »

Pour rejoindre les citoyens et les organisations, le PUM devra « *se faire pédagogue plutôt qu'idéologue*<sup>20</sup> », et exprimer clairement comment les chemins de transition pourront se déployer sur le territoire en s'adaptant aux réalités des différents milieux. La mise en œuvre de ces actions concrètes devra reposer sur une réglementation « *accessible, agile et flexible*<sup>21</sup> », et conserver sa pertinence grâce à des démarches de suivi.

Bien que le Projet de ville intègre l'essentiel des sujets abordés par les participants, certains de ces sujets ne recevraient pas une attention à la mesure de leur importance.

---

<sup>13</sup> Devimco Immobilier, Mémoire sur le Projet de ville, doc. 8.8, p. 4.

<sup>14</sup> Habiter Ville-Marie, Le Projet de ville – Une vision audacieuse pour Montréal, doc. 8.25, p. 9.

<sup>15</sup> Conseil des Montréalaises, Avis pour une transition écologique juste et féministe, doc. 8.30, p. 42.

<sup>16</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, Mémoire sur le Projet de ville, doc. 8.35, p. 3.

<sup>17</sup> Ordre des urbanistes du Québec, Pour une réflexion ancrée dans le territoire et les apprentissages du passé, doc. 8.117, p. 9.

<sup>18</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, Mémoire sur le Projet de ville, doc. 8.35, p. 5.

<sup>19</sup> Ordre des urbanistes du Québec, Pour une réflexion ancrée dans le territoire et les apprentissages du passé, doc. 8.117, p. 7.

<sup>20</sup> Héritage Montréal, Mémoire sur le Projet de ville, doc. 8.38, p. 5.

<sup>21</sup> *Ibid.*, p. 8.

On note, au premier chef, le contraste entre « *la place négligeable faite à l'abordabilité du logement*<sup>22</sup> » dans le Projet de ville, et le fait que celle-ci constitue la principale préoccupation des citoyens, organismes et experts rencontrés dans le cadre de cette consultation.

Tous s'accordent à densifier la ville pour freiner l'étalement urbain et permettre à chacun de choisir son milieu de vie. Cela dit, les acteurs économiques militent avant tout pour plus de prévisibilité et de flexibilité en matière de réglementation et de procédures afin d'accroître l'offre résidentielle, tandis que citoyens et organismes proposent un éventail de solutions réglementaires, financières et fiscales, pour faciliter le maintien, la création et l'accès aux logements sociaux et abordables. Tous s'accordent sur une planification étroite de l'habitation et du transport structurant.

De nombreuses personnes ont centré leurs propos sur les « *disparités et discriminations territoriales*<sup>23</sup> » qui caractérisent l'accès aux ressources urbaines dans les différents milieux de vie, et le besoin prioritaire que chaque personne puisse profiter de ces ressources de façon équitable. Ces disparités touchent, entre autres les commerces et les services de proximité, les espaces publics, la verdure et les équipements collectifs, les infrastructures de transport actif et collectif, la culture et le patrimoine. Pour le secteur du centre-ville, ces enjeux se posent d'une façon toute particulière, étant donné sa nature à la fois de milieu de vie et de pôle économique et stratégique aux niveaux régional et international.

Si une part des citoyens ne souhaitent pas voir diminuer l'espace dévolu à l'automobile, bon nombre de participants adhèrent à une utilisation plus polyvalente de la chaussée, au profit des déplacements actifs, du verdissement et des espaces publics, mais aussi de l'intégration de logements. Le faible sentiment de sécurité et le manque d'infrastructures en site propre constituent le principal frein à la pratique du vélo.

Certains enjeux et leur rôle dans l'environnement urbain n'ont été qu'effleurés dans le Projet de ville, et devraient être enchâssés dans le Plan d'urbanisme et de mobilité : le développement économique et la logistique des marchandises, les paysages, et la place des artistes dans le devenir de la ville.

On souligne l'interdépendance de tous ces enjeux, et les liens directs qu'ils entretiennent avec la résilience aux changements climatiques. On préconise pour chacun d'eux une vision

---

<sup>22</sup> Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant, L'abordabilité de l'habitation au cœur des priorités du PUM, doc. 8.82, p. 4.

<sup>23</sup> Conseil interculturel de Montréal, Horizon 2050 : Prendre en compte les disparités et les discriminations territoriales dans l'aménagement urbain futur de Montréal, doc. 8.34, p. 13.

d'ensemble et des solutions systémiques. L'identification et la priorisation des actions à porter dans des contextes spécifiques devrait reposer sur l'implication des acteurs et des citoyens en amont et au fil des processus, et sur une représentation équitable de la diversité montréalaise au sein des instances décisionnelles et consultatives. Ainsi les perceptions et la réalité des femmes, notamment celles « à la croisée des oppressions », des jeunes, des Autochtones et des personnes en situation de handicap, se traduiraient concrètement dans la planification urbaine.

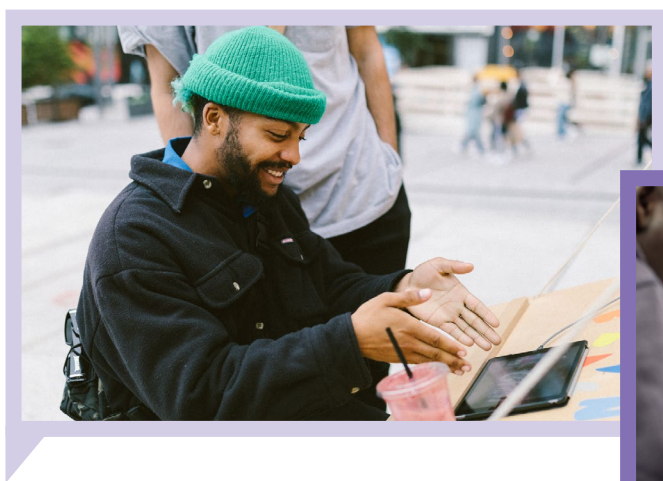
À un autre niveau, étant donné l'influence de la région métropolitaine sur des questions telles que l'habitation, la mobilité et l'environnement, le futur PUM gagnerait à se « *décloisonner*<sup>24</sup> » afin d'embrasser aussi cette dimension.

Ce chapitre propose un condensé des enjeux identifiés lors de la consultation, ainsi que les pistes d'actions suggérées pour y répondre. Enjeux et propositions y sont partagés en cinq thématiques : les milieux de vie, la mobilité des personnes et le transport des marchandises, les activités économiques, l'environnement et l'identité.

On peut consulter en tout temps l'ensemble des contributions sur le site web de l'OCPM : <https://ocpm.qc.ca/fr/consultation-publique/projet-ville/documentation>.

---

<sup>24</sup>Vélo Québec, Le plan d'urbanisme et de mobilité de la ville de Montréal, doc. 8.110, p. 4.



## 2.2 Les milieux de vie

La thématique Milieu de vie comprend les enjeux et propositions relatifs à la densification, au logement, aux commerces et services, ainsi qu'aux équipements et espaces publics. Il s'agit de la thématique ayant recueilli le plus grand nombre de contributions lors de cette consultation.

Dans leur vaste majorité, les propos recueillis rejoignent le diagnostic, les objectifs et les défis énoncés par la Ville de Montréal dans le Projet de ville. On convient de la nécessité d'accomplir des efforts soutenus pour préserver et renforcer l'abordabilité du logement, d'accroître la disponibilité de logis aux typologies variées, bien entretenus et accessibles à des personnes de toutes conditions socioéconomiques et physiques, et de trouver des solutions à l'enjeu financier posé par le logement social. On convient également des avantages liés à la densification urbaine, et de l'importance de bien planifier celle-ci pour ne pas nuire à la qualité de vie. Tout comme la Ville, les participants souhaitent qu'une offre de commerces et services de proximité réponde aux besoins de la population, en particulier sur le plan alimentaire, et que leurs propriétaires bénéficient de locaux abordables dans des espaces flexibles au sein de tous les milieux de vie, y compris au centre-ville. Enfin, Ville et participants s'entendent sur l'objectif d'une offre d'équipements et d'espaces collectifs favorisant la qualité de vie, l'équité sociale et la transition écologique dans tous les quartiers, y compris les plus dépourvus.

Cependant, au-delà du consensus général sur les orientations, les participants ont formulé une grande diversité de commentaires détaillés sur les objectifs à atteindre et les actions à mener pour y parvenir. Ce faisant, ils attirent aussi l'attention sur les contextes spécifiques à certains groupes de personnes.

### 2.2.1 Les enjeux en matière d'habitation

#### Le logement abordable

L'abordabilité du logement est, pour de nombreux citoyens, organismes et experts, un enjeu clé du futur Plan d'urbanisme et de mobilité. Décrivant l'habitation comme un besoin fondamental, mais aussi comme un important prérequis pour la participation citoyenne et politique, ces contributeurs soulignent que l'offre en matière de logement ne répond pas aux besoins d'une part grandissante de la population montréalaise, en termes de nombre, de prix, de tailles et de typologies.

Les enjeux qu'ils identifient peuvent être regroupés sous trois principaux constats. Tout d'abord, le Projet de ville relativise l'ampleur de la crise du logement, en comparant la situation



montréalaise à celles de Toronto et de Vancouver : « *Ce n'est pas un exploit d'être considérée comme une ville abordable parmi les villes canadiennes les plus inabordables. Plutôt que de nous comparer aux pires, nous devons nous comparer aux villes les plus abordables, les plus innovantes et les plus inspirantes*<sup>25</sup>. » Le Canada serait d'ailleurs, parmi les pays du G7, celui où l'écart entre le prix médian des logements et le revenu médian des ménages a le plus augmenté ces dernières années<sup>26</sup>. En second lieu, la principale cause de cette crise tient à la marchandisation de l'habitation, c'est-à-dire à son utilisation en tant que produit destiné à générer des profits. Enfin, la planification de l'habitation est menée à la pièce sans tenir compte des changements démographiques, ni des besoins des citoyens et des différents quartiers.

Relativement à la crise du logement et à la difficulté de trouver un logement abordable, ces mêmes participants observent que les milieux de vie les plus complets, les mieux pourvus en services et en offre de transports actif et collectif, sont aussi les plus dispendieux, et que les nouveaux projets résidentiels ne répondent pas aux besoins des populations en place. Dans plusieurs quartiers, la présence d'une grande proportion d'étudiants vivant en colocation sur le marché privé entre en compétition avec les familles pour les logements à plusieurs chambres, ce qui pousse les loyers à la hausse. Les hébergements temporaires de type Airbnb contribuent aussi à la hausse des loyers en augmentant la rareté des unités d'habitation. Un organisme indique par exemple que 4 % (ou 2 900 logements) de toutes les unités de l'arrondissement de Ville-Marie étaient affichées sur le site AirBnB en 2022, et que de ce nombre, 80 % étaient des logements complets. Or, bien que la loi québécoise impose aux locateurs d'acquiescer un permis, 95 % d'entre eux n'en disposaient toujours pas à cette date<sup>27</sup>.

En conséquence, la rareté des logements à la fois abordables et salubres oblige de nombreux ménages à revenu faible ou modeste à s'établir loin des commerces et services, et à faire des compromis sur la taille et la qualité de leurs logements. Cette situation affecte en particulier les femmes, que des revenus plus faibles et des responsabilités plus exigeantes en matière de travail reproductif<sup>28</sup> tendent à fragiliser.

---

<sup>25</sup> Habiter Ville-Marie, Le Projet de ville – Une vision audacieuse pour Montréal, doc. 8.25, p. 4.

<sup>26</sup> OCPM, Forum du 12 juin - Transcription - Premier panel, doc. 7.3.7, p. 10.

<sup>27</sup> <http://insideairbnb.com/montreal>, cité par Habiter Ville-Marie, Le Projet de ville – Une vision audacieuse pour Montréal, doc. 8.25, p. 25.

<sup>28</sup> Travail reproductif : Le travail reproductif inclut les tâches domestiques ainsi que toute forme de travail, rémunéré ou non, qui consiste à répondre à des besoins de soins, d'éducation, de soutien ou d'assistance aux autres. Dans la sphère publique, il inclut les emplois des secteurs de l'enseignement, de l'éducation à la petite enfance, de la santé, de la protection de la jeunesse et du milieu communautaire. Extrait de Conseil des Montréalaises, Avis pour une transition écologique juste et féministe, doc. 8.30, p. 64.

Les personnes âgées sont aussi vulnérables à la gentrification. Celles qui disposent encore de loyers bas deviennent des cibles pour les spéculateurs qui ont recours aux rénovictions, ce qui les déracine de leurs communautés et accroît leur isolement. Par ailleurs, il n'existe à ce jour aucun projet de logement destiné aux communautés autochtones à Montréal, malgré des besoins importants en unités familiales et en logements adaptés à ces communautés.

Dans tous les cas, on souligne qu'un logement de piètre qualité nuit à la santé physique et mentale des personnes affectées, notamment au développement des enfants. Un cadre bâti qui n'offre qu'un faible confort thermique rend les personnes plus vulnérables aux épisodes de chaleur et de froid extrêmes associés aux changements climatiques.

Des personnes de tous horizons, y compris des promoteurs immobiliers, s'inquiètent de ce que le contexte actuel nuit au maintien ou à la création de logements sociaux et abordables. Ils relèvent certaines défaillances des mécanismes conçus pour stimuler cette abordabilité.

La définition du logement social énoncée dans le Projet de ville, qui n'englobe que les logements sociaux et communautaires réalisés dans le cadre d'un programme de subvention AccèsLogis, serait trop restrictive. Relativement au financement de ce programme par le gouvernement du Québec, on note que, malgré que 36 % des familles à faible revenu québécoises vivent à Montréal, la métropole n'a reçu que 11 % de l'enveloppe budgétaire d'AccèsLogis en 2022<sup>29</sup>. Les subventions arrivent sous forme d'aide à la personne, ce qui crée une dépendance des personnes bénéficiaires à ces aides, et ne favorise pas leur autonomie financière. Le gouvernement tend par ailleurs à délaisser AccèsLogis, actuellement le seul programme d'aide financière provincial favorisant la création de logement social et communautaire.

Du côté municipal, des développeurs immobiliers notent que le Règlement pour une métropole mixte (RMM) ne permet pas d'intégrer la part exigée de logements sociaux et communautaires dans le même bâtiment que des logements privés, exigeant plutôt de prévoir à cette fin un terrain autonome. Cela tiendrait notamment au fait que les coopératives d'habitation n'ont souvent pas l'expertise nécessaire pour entretenir de grands bâtiments. Le terrain cédé est donc sous-utilisé du point de vue de la densité, et les promoteurs tendent à augmenter le prix des unités dans la partie privée du projet pour compenser leur perte. Tel que prévu par le RMM, la Ville doit verser une contrepartie financière aux promoteurs qui réaliseraient un projet de logement social clé en main. Or, selon ces participants, il arrive souvent que la Ville ne dispose pas des fonds nécessaires pour verser cette contrepartie. De

---

<sup>29</sup> Habiter Ville-Marie, Le Projet de ville – Une vision audacieuse pour Montréal, doc. 8.25, p. 13.

la même manière, la Ville manquerait de fonds pour réaliser les projets de logement social sur les terrains acquis grâce à son droit de préemption. L'augmentation des coûts de construction fragilise d'autant plus la réalisation de ces projets.

Pour de nombreux participants impliqués dans le milieu communautaire, la définition du logement abordable serait également problématique, pour la raison qu'elle exclut les logements communautaires (ex. coopératives d'habitation, OBNL).

Plusieurs dispositions des programmes de création de logements abordables semblent contrevenir à leur objectif premier. Le Programme habitation abordable Québec (PHAQ), mis en place en 2022, ne garantit le contrôle des loyers que pour 5 ans, et permet aux promoteurs privés de réaliser des projets à l'abordabilité non pérenne. En étant calibrés sur le prix médian du marché dans des secteurs donnés, notamment des secteurs récemment gentrifiés, les seuils d'abordabilité établis par des programmes tels que le RMM et le PHAQ ne correspondent pas à la capacité de payer des ménages qu'ils sont sensés aider. Ces seuils auraient plutôt pour effet de normaliser les prix haussiers et de marginaliser les prix modiques encore existants.

Gens d'affaires, organismes à but non lucratif, experts et citoyens rappellent que la taxe foncière est actuellement la principale source de revenus de Montréal et des autres municipalités du Québec. Cette situation entraîne une hausse inévitable du coût des unités résidentielles, de même que la standardisation des unités construites sous forme de copropriétés de petite taille au coût relativement élevé.

Ce rôle pivot de la taxe foncière a d'autres implications concrètes : malgré les programmes incitatifs en vigueur, des propriétaires montréalais sont réticents à entreprendre des travaux de rénovation sur leurs immeubles, non seulement en raison du coût de la main d'œuvre et des matériaux, mais aussi à cause de l'augmentation des taxes foncières que ces rénovations pourront induire. Un propriétaire peut y trouver un motif supplémentaire pour hausser les loyers de façon significative, ou vendre les unités sous forme de copropriété.

## **L'accessibilité universelle en habitation**

Des citoyens et des organismes de défense des droits pour les personnes en situation de handicap indiquent que le tiers de la population québécoise vit avec une ou des limitations fonctionnelles, une proportion appelée à augmenter avec le vieillissement démographique. Ils soulignent aussi que toute personne, à un moment ou l'autre de sa vie, peut se retrouver en situation de handicap.

Dans ce contexte, ces intervenants regrettent que la conception des unités d'habitation nouvellement construites empêche d'emblée une part importante de la population d'y accéder, de les utiliser ou d'y habiter. Ils notent par ailleurs que les résidences destinées aux personnes âgées, aux personnes à mobilité réduite, aux personnes immigrantes ou aux personnes à faibles revenus, tendent à se concentrer au sein des quartiers dits vulnérables.

## La prévisibilité dans le développement immobilier

Des promoteurs immobiliers, des experts et des représentants du milieu des affaires déplorent un manque de prévisibilité et de flexibilité sur le plan de la réglementation, des acteurs et des processus entourant le développement des projets immobiliers, un problème susceptible, selon eux, de nuire à la bonne marche des projets, d'accroître le coût des procédures et, a fortiori, le coût des unités.

Leur premier constat est que, du fait de la réglementation en vigueur, les quartiers centraux de Montréal accueillent très peu de nouveaux citoyens, et risquent même de voir leur population diminuer. Or, selon certains, la gentrification serait généralement plus importante dans les endroits où l'on restreint le développement, car en l'absence de constructions neuves, les ménages mieux nantis s'approprient le cadre bâti existant.

Pour de nombreux acteurs économiques, la réglementation d'arrondissement vient souvent contredire les orientations du Plan d'urbanisme en imposant des maximums d'étages inférieurs à ceux prévus au Plan. Or, densifier en maximisant le nombre d'unités dans un contexte de hauteurs limitées risque de produire un cadre bâti massif, avec un effet de monotonie.

Ces mêmes participants ajoutent que, malgré l'existence de règlements et d'outils de planification, tels que le règlement de zonage et les programmes particuliers d'urbanisme (PPU), les instances municipales n'hésitent pas à négocier les composantes des projets en recourant au Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI)<sup>30</sup>, ou au règlement de concordance<sup>31</sup>.

---

<sup>30</sup> Le Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) vise à permettre, à certaines conditions, qu'un projet soit réalisé malgré le fait qu'il déroge à l'un ou l'autre des règlements d'urbanisme de la municipalité. Cette technique permet d'encadrer le développement urbain au cas par cas et relève du « zonage par projet », car, à la suite de l'approbation de la demande, le nouveau zonage est rattaché au projet lui-même et non à toute sa zone. Voir <https://www.mamh.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/reglementation/reglement-sur-les-projets-particuliers-de-construction>.

<sup>31</sup> L'adoption d'un règlement de concordance vise à assurer la conformité d'un règlement d'arrondissement au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Voir <https://www.mamh.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/regle-de-conformite/>.

Toujours en matière de prévisibilité, les intervenants notent que certains arrondissements ont retiré les seuils minimaux de stationnement, alors que d'autres maintiennent des seuils minimaux élevés, dont le coût d'intégration se répercute sur les prix des logements. Par ailleurs, il ne semble pas y avoir de lien clair entre la volonté de densification affichée par la Ville et la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), et l'intégration du transport structurant. Par exemple, bien que le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) ait identifié plus d'une centaine d'aires TOD<sup>32</sup> sur le territoire de Montréal, assortis de seuils minimaux de densité résidentielle<sup>33</sup>, la réglementation des arrondissements empêche parfois leur déploiement en refusant d'harmoniser les densités autorisées, voire en n'autorisant que des usages autres que résidentiels.

Dans le cas de projets immobiliers impliquant une démolition, des promoteurs notent que la distinction entre un bâtiment à valeur patrimoniale et un autre dépourvu d'une telle valeur n'est pas toujours clairement expliquée. Concernant les édifices sans valeur patrimoniale, la Ville invoque parfois l'argument du développement durable afin d'empêcher une démolition.

La question de l'acceptabilité sociale tendrait aussi à fragiliser les projets immobiliers. Considérant que les inconvénients de la densification – les impacts visuels, l'augmentation de la congestion routière et de l'achalandage des parcs – sont ressentis essentiellement par les personnes habitant déjà un secteur, tandis que les avantages – un meilleur accès au logement, une mobilité plus durable, la baisse des coûts énergétiques, un accroissement de la productivité, la réduction de la consommation d'espaces, etc. – ne profitent pas directement à ces mêmes personnes, les projets de densification s'exposent à une surreprésentation des personnes impactées négativement.

En ce sens, le processus d'approbation référendaire, qui permet aux citoyens habitant la zone du projet d'exercer une influence déterminante sur sa réalisation ou non, « *privilégie l'intérêt des derniers arrivés dans un secteur aux dépens des personnes qui voudraient y habiter, et au détriment du bien commun de façon générale*<sup>34</sup>. »

---

<sup>32</sup> Une aire TOD (Transit Oriented Development) est un aménagement urbain de haute densité permettant aux personnes qui y habitent d'avoir accès au transport collectif à distance de marche ou de vélo. Extrait de <https://www.lecourrierdusud.ca/quest-ce-quune-aire-tod-transit-oriented-development/>.

<sup>33</sup> Communauté métropolitaine de Montréal, Plan métropolitain d'aménagement et de développement – 2012, doc. 4.1.1, p. 87; Extrait de OCPM, Activité de discussion avec des développeurs immobiliers – Synthèse – 8 septembre 2022, doc. 6.9, p. 7.

<sup>34</sup> OCPM, Activité de discussion avec des développeurs immobiliers – Synthèse – 8 septembre 2022, doc. 6.9, p. 8.

Enfin, une certaine confusion au niveau des acteurs impliqués et des processus à suivre nuirait à la prévisibilité des projets. Par exemple, la préséance de certains acteurs sur d'autres, en particulier dans le cas du REM, la position de l'ARTM sur un sujet donné, et le cadre dans lequel il serait possible de rencontrer les différentes instances sur les orientations du PUM, demeurent des questions à clarifier.

## **2.2.2 Les enjeux en matière de commerces, de services et d'équipements collectifs**

Des citoyens – y compris des adolescents – des organismes communautaires et d'autres groupes, ont témoigné du besoin que les quartiers procurent un sentiment d'appartenance à leurs résidents. Une variété d'enjeux viendrait toutefois, selon eux, contrecarrer l'atteinte de cet objectif.

Des secteurs éloignés du centre, tels les arrondissements de Saint-Laurent et de Montréal-Nord, accusent un déficit en matière de commerces, de services et d'infrastructures, affectant la portion la moins favorisée de la population, et en particulier celle ne disposant pas de voiture. Ce fait est appuyé par le questionnaire de lancement de la consultation, où plus du tiers des répondants habitant des quartiers excentrés ont indiqué résider à plus de 15 minutes de cliniques médicales et autres lieux de santé, d'équipements culturels, de sports et de loisirs, tandis que le quart environ demeurent à plus de 15 minutes de commerces d'achats courants, de commerces d'alimentation et de services financiers<sup>35</sup>.

Alors que plusieurs de ces secteurs, principalement dans l'est de l'île, peuvent être qualifiés de déserts alimentaires, les quartiers engagés dans un processus d'embourgeoisement connaissent du même coup une transformation de leur offre commerciale, avec un impact négatif sur les choix alimentaires des ménages plus modestes.

Dans les quartiers centraux, les commerçants ayant pignon sur les artères commerciales peinent à rentabiliser leur entreprise en raison du coût trop élevé des loyers commerciaux. Il n'existe pas de cadre réglementaire structurant permettant de contrôler ces loyers.

De nombreux commentaires provenant surtout d'adolescents, d'enfants, de membres de communautés autochtones et d'organismes communautaires, rendent compte d'un important manque d'espaces intérieurs et extérieurs, lesquels permettraient à des groupes spécifiques de se réunir, de participer à des activités et de se divertir, de tenir des célébrations ou encore de recevoir des services. À ce manque s'ajoutent les défaillances propres aux espaces existants, notamment en matière d'entretien et de sécurité.

---

<sup>35</sup> OCPM, Tableaux réponses aux questionnaires, Questionnaire de lancement, doc. 6.16.1.

Des témoignages d'enfants issus de milieux défavorisés ont démontré qu'ils fréquentent des lieux d'activités moins variés (ex. le parc) que ceux des milieux mieux nantis (ex. le parc, la plage, le cinéma, La Ronde, les quilles, les musées, le cirque, etc.)<sup>36</sup>.

De leur propre avis, les adolescents montréalais ne disposent guère d'infrastructures qui leur soient spécifiquement destinées. Plusieurs d'entre eux signalent également un manque de plateaux sportifs dans leurs milieux de vie – les terrains existants étant « *toujours occupés*<sup>37</sup> » – et dans les secteurs éloignés du centre, le mauvais entretien de tels espaces lorsqu'ils existent, couplé à un manque de sécurité.

Plusieurs adolescents et jeunes adultes, parmi lesquels une majorité de filles et de femmes, font part de leur sentiment d'insécurité dans l'espace public le soir et la nuit, en lien avec le manque d'éclairage et la présence de gangs de rues dans certains quartiers, et de leur tendance à ne pas quitter la maison à ces moments de la journée. Ces jeunes déplorent également une exposition plus importante des personnes non blanches aux interventions policières, et un niveau de harcèlement plus élevé envers les femmes et les filles portant le voile.

Des personnes autochtones signalent que, de façon générale, l'environnement et le territoire montréalais sont perçus comme « *hostiles*<sup>38</sup> » par les Autochtones qui viennent y habiter. Plusieurs raisons ayant trait à d'aménagement urbain et à la réglementation expliquent cette impression d'hostilité :

- L'absence d'infrastructures appartenant aux Autochtones et gérées par eux. Des participants autochtones soulignent que la quasi-totalité des bâtiments accueillant leurs communautés sont détenus en location, ce qui crée de l'instabilité et un manque de sécurité à long terme. Les communautés misaient beaucoup sur Desti-NATIONS, un projet de centre culturel à grande échelle à l'intention des Autochtones dans le Vieux-Montréal, mais celui-ci n'a toujours pas été réalisé<sup>39</sup>.
- L'absence d'espaces extérieurs, notamment naturels, que les communautés autochtones pourraient investir librement.
- L'impossibilité réglementaire d'accomplir certains rites et pratiques, par exemple d'allumer un feu sacré.

---

<sup>36</sup> OCPM, Volet culturel en collaboration avec le Service de la culture de Montréal – Synthèse – Septembre-octobre 2022, doc. 6.12, p. 5.

<sup>37</sup> *Ibid.*, p. 7.

<sup>38</sup> OCPM, Activité de discussion sur les enjeux autochtones – Synthèse – 24 août 2022, doc. 6.8, p. 6.

<sup>39</sup> Voir <http://www.desti-nations.ca/>.

- L'absence de références à l'héritage des communautés autochtones dans la ville. Des expositions en galeries d'art existent, mais prennent fin rapidement, et les projets de représentation existants sont d'ordre privé.

Le déficit d'espaces, notamment de lieux sécurisés et couverts, concerne également les personnes en situation d'itinérance, selon une diversité de participants. Des intervenants auprès de personnes autochtones en situation d'itinérance font remarquer que plusieurs de ces personnes ont choisi de vivre à l'extérieur du fait de conditions difficiles dans les milieux d'accueil. Néanmoins, précisent-ils, un manque d'espaces extérieurs à leur intention les oblige à rester sur le trottoir, ce qui accentue leur insécurité.

Des représentants d'organismes communautaires font remarquer que le Projet de ville n'aborde pas la question des services communautaires dans sa définition des quartiers complets. Pourtant, les organisations locales ont de la difficulté à offrir des services à la communauté par manque d'espaces et de moyens. Ce problème serait plus aigu au centre-ville, du fait des valeurs foncières élevées et des taux de taxation applicables.

Des participants de tous horizons conviennent que le centre-ville présente une dynamique particulière relativement à l'enjeu des commerces, services et équipements collectifs. En tant que pôle économique, culturel, touristique et de savoir, où résident plus de 60 000 personnes, le centre-ville connaît actuellement la deuxième croissance démographique au Canada, ayant concentré 20 % des mises en chantier de la région métropolitaine sur 1 % de ce territoire. Or, bien que le centre-ville possède une densité suffisante pour être une « *ville en cinq minutes*<sup>40</sup> », le manque de services de proximité et d'équipements collectifs l'empêcherait de devenir un véritable lieu de vie, notamment pour les familles. On précise que :

- Les parcs, plateaux sportifs et centres communautaires y sont insuffisants au regard des besoins de la population.
- Bien que la construction d'une école publique ait été annoncée dans le secteur Peter-McGill, le centre-ville n'en compte aucune à l'heure actuelle. Ce manque tient notamment au fait que les budgets d'acquisition de terrains pour les Centres de services scolaires ne sont pas ajustés en fonction de la localisation de la future école.
- La vocation régionale des artères commerciales du centre-ville entre en conflit avec sa vocation locale et rend difficile la consolidation de la vie de quartier. Le coût « *prohibitif*<sup>41</sup> »

<sup>40</sup> OCPM, Stratégie Centre-ville - Synthèse des Petits-déjeuners stratégiques - Octobre 2022, doc. 6.6, p. 15.

<sup>41</sup> SDC Montréal Centre-ville, Mémoire présenté dans le cadre de la consultation publique sur le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, doc. 8.12, p. 18.



des baux commerciaux et le taux de taxation élevé découragent plusieurs commerçants offrant des services de première nécessité, tels que fruiterie, boulangerie ou quincaillerie, de s'installer au centre-ville. On précise d'ailleurs que Montréal est la ville canadienne affichant le plus haut taux d'imposition des propriétés non résidentielles<sup>42</sup>.

## 2.3 Les propositions en matière d'habitation

La densification comme solution à l'étalement urbain fait l'objet d'un vaste consensus au sein des participants. Certains rappellent le caractère holistique des solutions à adopter, en précisant qu'électrifier les transports sans changer la façon d'occuper le territoire ne permettra pas d'atteindre la carboneutralité. Nombre d'entre eux insistent sur le fait que l'augmentation et le vieillissement de la population, les ressources limitées et le contexte ponctué de crises, exigent à court et à long termes, et cela pour l'ensemble du territoire, une planification intégrée de l'offre de logements, incluant la construction, la rénovation, l'adaptation et la transformation des unités.

Promoteurs, gens d'affaires et organismes sociocommunautaires considèrent « *incontournable*<sup>43</sup> » de solliciter le gouvernement du Québec afin d'autoriser la mixité verticale, c'est-à-dire la possibilité d'intégrer, au sein d'un même bâtiment, des usages diversifiés et complémentaires tels qu'habitation, épicerie, services de proximité, écoles et locaux communautaires.

Au-delà de ces consensus, les avis diffèrent quant aux meilleures approches pour réaliser cette densification, et aux solutions qui permettraient à quiconque, tel que l'exprime la Ville de Montréal dans son Projet de ville, de choisir son milieu de vie conformément à ses besoins.

### – Favoriser la densification et simplifier les processus

Du point de vue des promoteurs immobiliers et de la communauté d'affaires, augmenter l'offre de logements en étant « *moins sévère*<sup>44</sup> » sur la densité, est la solution à privilégier pour atteindre une mixité sociale et fonctionnelle des quartiers, tout en favorisant le développement durable. En plus d'assurer des économies d'échelle sur la production des logements eux-mêmes et d'ainsi réduire leurs prix, la densification permet d'absorber les coûts de redéveloppement relatifs à la décontamination des sites et au maintien de certaines activités existantes, tout en libérant plus d'espaces pour les parcs, les parcours riverains, ainsi que les équipements collectifs et culturels. En outre, les quartiers les plus denses

<sup>42</sup> Ce taux est établi à 36,24 \$ par tranche de 1 000 \$ d'évaluation foncière. Cité par Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.22, Annexe - Le centre-ville de Montréal à l'horizon 2030 : le milieu des affaires identifie cinq principes d'intervention clés, p. 9.

<sup>43</sup> OCPM, Activité de discussion avec des développeurs immobiliers – Synthèse – 8 septembre 2022, doc. 6.9, p. 9.

<sup>44</sup> *Ibid.*, p. 5.

permettent à la Ville de répartir sur plus d'unités les coûts des services et des espaces publics, et de libérer des budgets pour des investissements dans la qualité de vie. Dans un contexte de haute densité comme celui du centre-ville, élargir l'offre d'habitation améliorerait la résilience de la vie commerciale et culturelle, par un accroissement de la clientèle locale.

De l'avis de ces intervenants, une majoration des hauteurs et des coefficients d'occupation du sol (COS)<sup>45</sup> est tout à fait compatible avec la notion d'échelle humaine, entendue comme la convivialité d'un milieu et la qualité de vie qu'il procure. Ils en donnent pour exemple la comparaison entre certains pavillons de l'UQAM, qu'une faible hauteur ne rend pas plus « humains<sup>46</sup> », et le Complexe Desjardins, auquel des travaux ont permis, malgré sa taille imposante, d'animer la rue Sainte-Catherine. En somme, résume un de ces participants, la densification « *ne signifie pas construire uniquement de hautes tours, [mais] entraîne plutôt la possibilité d'innover et de faire preuve d'intelligence architecturale et urbanistique, afin de créer de nouveaux milieux de vie agréables et attractifs<sup>47</sup>.* »

Ces mêmes participants formulent plusieurs propositions afin de rendre le processus de densification le plus efficace possible. Une première étape consisterait à définir en amont et à harmoniser les cibles de développement par quartier en prévoyant les besoins en matière d'habitation jusqu'en 2050, pour que les paramètres du PUM soient conséquents aux objectifs de développement. Ensuite, il est suggéré de poursuivre le travail de concertation avec la CMM afin de tendre vers les mêmes objectifs en matière d'aménagement, de manière à limiter l'exode hors de l'île. Un suivi et des bilans réguliers devraient rendre compte de l'avancement des efforts.

Une densification planifiée de façon intégrée allierait plusieurs types d'interventions, dont l'une des principales consiste à lier systématiquement la planification des transports à celle de l'habitation. Ayant accordé au préalable la réglementation des arrondissements aux aires TOD identifiées dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), on recommande de densifier les aires avoisinant les stations de transport collectif lourd en étendant leur rayonnement, et de densifier les aires longeant les axes structurants de transport en commun. Les densités devraient être ajustées en amont de la décision d'intégrer un mode de transport structurant, en visant par exemple des hauteurs de 6 à 8 étages le long des grands axes et au sein des nouveaux secteurs à développer, et d'au moins 15 étages près des stations de métro, de train et de REM.

Afin d'allier la densification à une meilleure prise en compte de l'impact environnemental, mais aussi de reconnaître les coûts moins élevés des services pour les immeubles multi-résidentiels par rapport aux habitations unifamiliales, des participants suggèrent de demander une modification à la Loi sur la

<sup>45</sup> Le coefficient d'occupation du sol (COS) est une unité de mesure, calculée en divisant le total des superficies de plancher d'un immeuble par la superficie totale du terrain. Par exemple, un COS de 4 signifie qu'un bâtiment possède une superficie de plancher équivalant à quatre fois la superficie du terrain où il est implanté. Extrait de Ville de Montréal, Décoder la densité, doc. 3.2, section 1, p. 13.

<sup>46</sup> OCPM, Activité de discussion avec des développeurs immobiliers – Synthèse – 8 septembre 2022, doc. 6.9, p. 5.

<sup>47</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : pour une croissance économique durable, doc. 8.22, p. 6.

fiscalité municipale pour que les immeubles de six logements et plus bénéficient d'un taux de taxation inférieur ou égal aux immeubles de moins de six logements, plutôt que supérieur ou égal comme c'est le cas actuellement.

Pour des acteurs économiques, accroître la densité des logements sociaux et abordables permettrait d'augmenter leur production grâce aux économies d'échelle réalisées. En vertu du Règlement pour une métropole mixte, cela pourrait se faire en combinant ces projets avec des unités privées au sein de mêmes bâtiments. À l'exemple de Toronto, on propose de confier la gestion des projets d'habitation communautaire à des entités privées, en se basant sur l'idée qu'une entité détenant plus de ressources serait mieux à même de gérer l'entretien de projets communautaires de grande ampleur.

Produire davantage d'abordabilité serait réalisable en offrant aux promoteurs « *des outils incitatifs plutôt que des pénalités*<sup>48</sup> », tels des congés fiscaux, l'annulation des frais de développement sur le logement locatif comme à Vancouver, ou, dans le cas de terrains contaminés, le développement de certains projets par analyse de risques plutôt que par décontamination. Cela étant dit, on précise que tous les quartiers ne pourraient pas profiter d'un même niveau d'abordabilité, le centre-ville d'une « *métropole internationale en croissance*<sup>49</sup> » se caractérisant par un coût de la vie supérieur à celui de quartiers plus excentrés.

Renforcer la prévisibilité et la transparence des procédures d'approbation des projets immobiliers est un élément crucial pour les promoteurs et les gens d'affaires. Sur le plan réglementaire, ces intervenants demandent d'interdire, à moins d'avis contraire d'un promoteur, tout recours possible à un règlement sur les PPCMOI ou à un référendum au sein des territoires encadrés par un Programme particulier d'urbanisme (PPU). La participation citoyenne pourrait être intégrée à toutes les étapes de développement d'un projet, mais sans possibilité pour les riverains de renverser celui-ci par un référendum. Advenant le maintien de la procédure référendaire, on suggère de prévoir la possibilité d'aller en appel en cas d'opposition majoritaire à un projet lors d'un processus référendaire, comme cela est pratiqué en Ontario. Une autre procédure d'appel pourrait aussi être mise en place pour les cas de contradiction apparente entre les principes défendus dans un Programme particulier d'urbanisme (PPU) et le règlement de zonage correspondant.

Une gouvernance basée sur la concertation est également jugée essentielle à la prévisibilité des procédures. En s'inspirant des meilleures pratiques à l'international, par exemple de la collaboration mise en place avec les promoteurs par la Ville de Malmö, en Suède, en préparation au développement de l'écoquartier Bo01, des acteurs économiques demandent la mise en place de mécanismes de planification et de conception de projets de développement urbain qui, en amont des appels d'offres, intégreraient des promoteurs et des développeurs afin de dresser le plan d'ensemble de ces projets, d'évaluer les contraintes et de définir les objectifs.

<sup>48</sup> OCPM, Activité de discussion avec des développeurs immobiliers – Synthèse – 8 septembre 2022, doc. 6.9, p. 8.

<sup>49</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : pour une croissance économique durable, doc. 8.22, p. 4.

Plus près de nous, on demande de s'inspirer du Chantier Montréal abordable et de la cellule facilitatrice mise sur pied par la Ville, qui vise une réalisation accélérée des projets immobiliers en simplifiant certains processus et en favorisant la communication, et de désigner un fonctionnaire municipal comme accompagnateur pour chaque grand projet immobilier. Ce fonctionnaire serait l'unique point de référence des promoteurs pour faciliter la navigation à travers les différents services de la Ville (urbanisme, eau, mobilité, etc.).

Sans s'accorder sur ce point de manière uniforme, citoyens, groupes sociocommunautaires et experts tendent, hors du centre des affaires, à privilégier les développements immobiliers compacts à la construction de tours. Tout en reconnaissant que le gratte-ciel peut constituer un mode de densification adéquat, dans la mesure où 40 % des ménages montréalais sont formés d'une seule personne, on invite à considérer que le modèle des plex avec ruelles, présent depuis plus d'un siècle, rend possible la ville des 15 minutes, en accueillant une densité de population de 5 000 à 9 000 habitants par km<sup>2</sup>, un transport collectif efficace et un ensemble dynamique de commerces et services.

Afin de limiter les impacts négatifs de la densification pour les riverains dans les quartiers densément construits (perte de vues, augmentation de la congestion), et de favoriser l'acceptabilité sociale des projets, ces intervenants suggèrent d'axer la densification sur les secteurs peu habités, tels que les quartiers industriels dévitalisés et les grands stationnements, et d'intégrer ces secteurs au réseau de transport structurant. Lorsque des projets de densification sont entrepris dans les quartiers construits, ils considèrent que la bonification de l'espace public et une meilleure offre d'emplois à l'intention des riverains seraient souhaitables pour en favoriser l'acceptabilité sociale.

### — Des solutions pour l'abordabilité

Malgré ces suggestions, l'abordabilité du logement demeure la principale préoccupation affichée par une majorité de citoyens et d'organismes. À une question formulée par l'OCPM dans le questionnaire *Vision de développement*<sup>50</sup>, concernant les solutions à privilégier par la Ville pour réduire les inégalités sociales, une forte majorité de citoyens a placé « Améliorer l'abordabilité et la qualité des logements » au premier rang parmi sept réponses possibles.

Pour ces participants, améliorer l'abordabilité signifierait d'abord de favoriser, pour l'ensemble des Montréalais, l'accès à un logement où vivre « *de manière digne*<sup>51</sup> », sans crainte d'être expulsés ou de ne plus être en mesure de payer son loyer, de ne plus considérer le logement comme un investissement, mais comme un droit fondamental, de ne pas concentrer spatialement les zones de richesse, y compris au centre-ville, et de renverser l'appauvrissement de certains quartiers périphériques en s'ajustant à leurs enjeux spécifiques. Une approche unique, qui allouerait le même niveau d'investissements aux quartiers plus et moins fortunés, ne ferait qu'accentuer les inégalités entre eux-ci.

<sup>50</sup> Ce questionnaire a été administré à 695 personnes en public (interception), en plus de recevoir 684 réponses en ligne. Voir : OCPM, Questionnaire sur la vision de développement – en ligne, doc. 6.16.3, p. 14 et OCPM, Questionnaire sur la vision de développement – interception, doc. 6.16.4, p. 14.

<sup>51</sup> Concertation Montréal, Rencontre interconseil – Réflexion 2050, doc. 8.10, p. 6.

Différentes mesures ont été suggérées afin de créer davantage d'abordabilité, tant pour les logements existants que pour les logements neufs.

Avant toute chose, indique-t-on, il serait opportun de redéfinir la notion d'abordabilité en l'accordant à la capacité de payer des ménages et, plutôt que d'aider des individus à devenir propriétaires dans un marché inabordable, de travailler à rendre les propriétés abordables de façon pérenne. Évaluer a priori l'impact des interventions urbaines sur l'abordabilité du logement et promouvoir l'application des mesures choisies à l'ensemble de la région métropolitaine, permettrait d'atteindre des résultats plus en phase avec les objectifs.

Les intervenants invitent la Ville à miser sur le bâti existant pour augmenter la part de logements abordables. Tout en assurant un suivi des bâtiments vacants à revaloriser afin d'y intégrer du logement abordable, il faudrait privilégier l'utilisation des sites excédentaires pour la création de logements familiaux et sociaux, favoriser la reconversion de logements privés en logements abordables et sociaux, et permettre l'intégration de logements sociaux ou privés dans des espaces de bureaux inoccupés au centre-ville.

Des experts et des organismes prient la Ville de s'intéresser à la demande en matière de logement, et non seulement à l'offre. Ils proposent, d'une part, d'accorder une priorité d'acquisition pour les propriétaires occupants aux dépens des investisseurs et de moduler la taxe foncière au bénéfice des propriétaires occupants. D'autre part, ils suggèrent de mieux encadrer et de taxer la demande spéculative, notamment la vente sur plan, les reventes rapides (*flips*), la vacance prolongée et, à l'instar des villes de Vancouver et de Toronto, l'investissement étranger. Les revenus tirés des diverses taxations pourraient servir au financement de logements sociaux.

Deux exemples étrangers sont cités. À Barcelone, une loi attribue le statut de grand propriétaire à tout propriétaire de 10 unités de logement ou plus, et applique des contraintes d'ordre fiscal aux comportements jugés spéculatifs. À Amsterdam, les propriétaires de logements et de bureaux vacants depuis plus de 12 mois ont l'obligation d'héberger un locataire tout en limitant le coût du loyer perçu.

D'autres mesures suggérées visent à encadrer les propriétaires et à protéger les locataires. Elles incluent la création d'un registre des loyers, la modification des conditions d'autorisation de l'usage conditionnel « résidence de tourisme », ainsi qu'un moratoire ou l'encadrement des démarches de conversion de logements locatifs en copropriétés pour préserver la sécurité des occupants.

Afin d'aider les propriétaires, on propose d'augmenter les ressources qui leur sont offertes pour favoriser l'entretien et la rénovation des immeubles, par exemple en demandant la création d'un crédit d'impôt pour la rénovation ou la décontamination, et d'accorder des avantages fiscaux à ceux qui choisiraient de vendre leur propriété à un OBNL ou à une coopérative.

Au sujet des logements à construire, les moyens suggérés consisteraient à abolir les programmes d'accession à la propriété générant une abordabilité non-pérenne, tels qu'Accès-Condo, à privilégier

des formes de propriété « *sur lesquelles la spéculation n'a pas de prise*<sup>52</sup> », telles que les fiducies d'utilité sociale<sup>53</sup> et la capitalisation partagée<sup>54</sup>, ainsi qu'à promouvoir des types d'habitation comme le cohabitat, qui favorise un « *mode de vie abordable*<sup>55</sup> », et les logements accessoires d'arrière-cour tels que les *Laneway Houses* de Vancouver.

Les nouveaux TOD offrent une occasion d'intégrer une part importante de logements sociaux et abordables. Dans la foulée du projet de coopérative Le Havre Frontenac<sup>56</sup>, dans l'arrondissement de Ville-Marie, on propose aussi de s'entendre avec la STM concernant l'ensemble de ses propriétés à densifier, afin d'y développer une proportion significative de logements sociaux et abordables.

Divers recours réglementaires et juridiques pourraient faire en sorte d'accélérer la création de logements abordables, estime-t-on. À l'instar de la Ville de Sherbrooke, par exemple, la Ville de Montréal pourrait prioriser le traitement des demandes d'approbation venant de développeurs à but non lucratif. Une autre solution, adoptée à Vancouver en 2021<sup>57</sup>, consisterait à implanter un zonage à densité variable selon le statut juridique du propriétaire, en distinguant les entreprises d'économie sociale réalisant du logement abordable à perpétuité des promoteurs privés à but lucratif. En plus d'augmenter la superficie constructible pour les projets hors-marché, ce mécanisme répartirait les coûts sur davantage d'unités. À l'instar de Vienne, où 60 % des ménages habitent des logements abordables appartenant à la ville ou subventionnés par des sociétés gestionnaires à but non lucratif, Montréal pourrait devenir propriétaire à part entière d'une partie de son parc immobilier. Une révision de la Loi sur l'expropriation, afin de permettre à la Ville d'acquérir des terrains à des prix non spéculatifs, est également souhaitée.

Plusieurs personnes ont souligné que les difficultés exprimées relativement au financement du logement social et abordable, mais aussi aux revenus de la Ville elle-même, rendraient nécessaire d'en diversifier les sources. Il importerait en premier lieu d'étendre la définition du logement social au-delà du seul programme AccèsLogis, afin d'en faciliter l'accès pour davantage de clientèles (ex. jeunes vulnérables, personnes réfugiées ou sans statut), puis de modifier celle du logement abordable pour y inclure aussi l'habitation communautaire. Il faudrait poursuivre les représentations auprès des paliers de gouvernement supérieurs afin d'obtenir des pouvoirs additionnels en matière de logement, et ainsi

<sup>52</sup> Coalition climat Montréal, Pour une ville carboneutre et résiliente, doc. 8.89, p. 17.

<sup>53</sup> Une fiducie d'utilité sociale est l'affectation d'un patrimoine à une vocation d'intérêt général plutôt qu'au bénéfice d'une personne physique ou morale. Voir notamment <https://tiess.ca/fiducie-dutilite-sociale-transfert-et-valorisation/>.

<sup>54</sup> La capitalisation partagée vise à faciliter l'acquisition d'une propriété tout en s'assurant qu'elle demeure perpétuellement abordable. Voir notamment <https://www.quartierartisan.com/acces-a-la-propriete-par-la-capitalisation-partagee/>.

<sup>55</sup> OCPM, Forum du 17 septembre – Transcription, doc. 7.4.5, p. 39.

<sup>56</sup> Coopérative Le Havre Frontenac : <http://clvm.org/projets/cooperative-le-havre-frontenac/>.

<sup>57</sup> La Ville de Vancouver a adopté en 2021 un règlement autorisant systématiquement les OBNL et coopératives d'habitation, de construire des bâtiments de six étages dans des zones normalement limitées à quatre, sans recours nécessaire à une modification de zonage. Extrait de Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant, L'abordabilité de l'habitation au cœur des priorités du PUM, doc. 8.82, p. 6-7.

affranchir la Ville de sa dépendance à la taxe foncière, et de favoriser la stabilité financière des personnes bénéficiaires du logement social en subventionnant les projets immobiliers (« aide à la pierre ») plutôt que les individus (« aide à la personne »).

Des organismes à but non lucratif impliqués dans le domaine de l'habitation jugent toutefois essentiel de développer une stratégie de financement indépendante de l'intérêt des paliers de gouvernements supérieurs. On songe, par exemple, à la création d'un fonds entretenu à partir d'externalités négatives, tels que les revenus tirés de spéculateurs immobiliers, de taxes sur les projets d'habitations de luxe, d'amendes imposées aux propriétaires délinquants ou d'immeubles laissés vacants, ou de mettre à profit des fonds d'investissement liés au secteur public, tels que la Caisse de dépôt et de placement. Le Fonds de solidarité FTQ, Fondation et le Mouvement Desjardins pourraient affecter, en collaboration avec les groupes de ressources techniques et la Ville, un pourcentage de leur patrimoine immobilier résidentiel à des rendements inférieurs à ceux du marché à des fins de logement abordable.

Certaines personnes ont insisté sur la création de logements abordables à l'intention de clientèles spécifiques. Elles demandent de favoriser la création d'ensembles résidentiels adaptés aux besoins des communautés autochtones en s'inspirant du Centre d'amitié autochtone de Val-d'Or<sup>58</sup>, et la protection et la création de maisons de chambres et résidences pour aînés grâce à des modifications aux règlements de zonage. La Ville devrait adopter une position claire sur les besoins en résidences étudiantes abordables, en fixant d'abord des cibles dans les quartiers centraux et les aires TOD.

Quelques stratégies d'appoint permettraient d'outiller et de soutenir davantage le Service de l'habitation municipal. Elles incluent le renforcement du partenariat entre la Ville et les groupes de ressources techniques (GRT), la création de comités logement et d'associations de locataires dans les arrondissements qui en sont dépourvus, la mise sur pied d'un gestionnaire immobilier alternatif tel que Innovation et Développement économique Trois-Rivières<sup>59</sup>, et la création d'une communauté de pratique sur le foncier solidaire<sup>60</sup>.

### — Une accessibilité universelle systématique

Des citoyens et des organismes spécialisés en accessibilité universelle souhaiteraient disposer des mêmes possibilités que le reste de la population quant au choix de leur lieu de vie, tel que le prévoit la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées.

<sup>58</sup> Centre d'amitié autochtone de Val d'Or : <https://www.caavd.ca/> ; Extrait de OCPM, Activité de discussion sur les enjeux autochtones – Synthèse – 24 août 2022, doc. 6.8, p. 4.

<sup>59</sup> Innovation et Développement économique Trois-Rivières : <https://www.idetr.com/fr> ; Extrait de OCPM, Stratégie Centre-ville - Synthèse des Petits-déjeuners stratégiques - Octobre 2022, doc. 6.6, p. 10.

<sup>60</sup> Une communauté de pratique est un groupe de personnes qui partagent une pratique ou un champ d'intérêt commun et qui se rassemblent pour apprendre les uns des autres, pour collaborer et pour créer des solutions innovantes. Voir notamment <https://www.passerelles.quebec/communaute-de-pratique>.

À cette fin, ils demandent de ne plus autoriser la construction de bâtiments dont la conception empêche d'emblée une partie importante de la population d'y accéder, de les utiliser ou d'y habiter, et de rendre universellement accessibles et facilement adaptables tous les nouveaux logements, afin de répondre aux besoins évolutifs des personnes qui les occupent.

## 2.2.4 Les propositions en matière de commerces, de services et d'équipements collectifs

Dans le même esprit, des participants de tous horizons demandent, pour l'ensemble des territoires de la ville, et afin de répondre aux besoins de leurs résidents, un déploiement équitable de commerces, de services et d'équipements collectifs de qualité, accessibles à toutes les tranches d'âges et capacités. Certains souhaiteraient que les quartiers montréalais s'apparentent à des cœurs de village, lesquels comprendraient, outre le logement et les commerces de proximité, des pôles civiques incluant une gamme complète de services sociaux, économiques et culturels.

Les carences observées en matière de commerces, de services et d'équipements collectifs dans certains quartiers défavorisés ou excentrés ont fait l'objet de nombreuses propositions. Des personnes insistent sur la nécessité de développer une connaissance approfondie des causes de la vacance de certains locaux, afin de bien planifier l'offre, à l'aide de quotas, d'un séquençage de déploiement et d'indicateurs de performance, en fonction de l'augmentation prévue de la population.

Elles proposent ensuite d'assurer une plus grande flexibilité des usages pour éviter la vacance prolongée de certains bâtiments. Cet élargissement de la réglementation favoriserait ainsi la mise à profit des ensembles institutionnels, lieux de culte, locaux commerciaux et autres lieux délaissés. Cela permettrait d'offrir une nouvelle vocation aux quelques dizaines de bâtiments inoccupés du parc Jean-Drapeau, et d'accéder au souhait des propriétaires qui, incapables de louer leurs locaux, voudraient les diviser, les agrandir ou en modifier les usages, afin de mieux répondre aux besoins de futurs occupants.

Afin de faciliter l'utilisation des bâtiments au fil du temps et leur adaptation aux besoins du moment, des intervenants demandent d'évaluer la pertinence de conserver le règlement de zonage, notamment les normes en matière de hauteurs, de densité et d'usages, en tant qu'outil de planification des milieux de vie. Certains experts et citoyens sont d'avis qu'à l'exemple des villes de Laval, Calgary, Los Angeles, Miami et Denver, il y aurait lieu de considérer l'adoption d'une réglementation d'urbanisme de type *Form-Based Code*, ou règlement axé sur la forme. Alors que le zonage fonctionnaliste en vigueur tend à figer le type de développements autorisés sur la base des activités déjà présentes dans un secteur, le *Form-Based Code*, en travaillant davantage sur la forme souhaitée du cadre bâti, améliore la flexibilité des usages permis dans les différents secteurs, afin d'en favoriser l'évolution au gré des besoins.



Pour un participant, une plus grande flexibilité des usages, notamment sur le plan de la mixité verticale tel qu'évoqué précédemment, assurerait aussi un meilleur arrimage entre le déploiement des équipements scolaires et l'évolution planifiée du territoire, plutôt qu'une adaptation a posteriori, moins opportune, plus difficile et plus coûteuse. Elle rendrait ainsi possible la création d'écoles de façon innovante en milieu urbain dense.

Rappelant le contexte difficile généré par le télétravail et la pandémie, particulièrement pour les commerces du centre-ville, des acteurs économiques demandent de réviser le cadre fiscal applicable aux usages non-résidentiels, en considérant, par exemple, un rehaussement de la première tranche de valeur immobilière avec un taux réduit de taxation. Imposer une redevance réglementaire aux propriétaires de locaux qui demeurent vacants au-delà d'une période donnée, contribuerait aussi à stimuler l'activité.

### — *L'offre alimentaire*

Une préoccupation partagée par plusieurs personnes concerne le déploiement d'une offre alimentaire de qualité et financièrement accessible, particulièrement dans les quartiers défavorisés. De l'avis d'organismes communautaires ou actifs dans le domaine de la santé, la réduction du nombre de ménages en situation de faible accès alimentaire pourrait se réaliser par le biais du zonage et de mesures telles que les avantages fiscaux, la création de marchés publics dans chaque quartier, et par la multiplication d'initiatives comme des coopératives alimentaires. Inquiets de la santé et de la littératie alimentaire des jeunes, ces participants ont aussi suggéré d'interdire l'installation de nouveaux établissements de restauration rapide près des écoles, comme cela a été fait dans l'arrondissement Côte-des-neiges-Notre-Dame-de-Grâce.

### — *Des équipements collectifs adaptés*

Plusieurs groupes de personnes, à savoir des enfants, des adolescents, de jeunes adultes, des personnes âgées et des personnes autochtones, ont témoigné d'un vif besoin d'espaces et d'infrastructures pour se retrouver et faire des activités.

Les activités de consultation menées auprès des enfants ont fait ressortir le besoin d'accroître l'équité dans l'accès aux activités pour les plus jeunes issus de milieux défavorisés, en facilitant leur contact avec des lieux de culture (ex. musées, cirque) et de loisirs.

Les adolescents, en particulier ceux habitant des arrondissements excentrés au nord et à l'est de Montréal, demandent davantage de lieux et d'activités à l'échelle de leur quartier, de façon à limiter les déplacements de longue distance et le temps passé devant les écrans, particulièrement en hiver. Soulignant le besoin de prendre en compte leurs capacités économiques, ils donnent les exemples suivants :

- Lieux intérieurs : centres sportifs, maisons de jeunes, cafés et restaurants accueillants pour les adolescents, en particulier à proximité des écoles, espaces jeunes en bibliothèques, salles communes, espaces de détente, salles d'étude et de tutorat. Favoriser la fréquentation de tels lieux par une architecture lumineuse, la présence de plantes, une offre de jeux, ainsi qu'une offre de nourriture à prix accessibles.
- Lieux extérieurs : aires de jeux adaptées, terrains de sport (ex. basketball, volleyball, soccer, ping-pong, planchodromes, patinoires, sentiers et buttes de ski), murs d'escalade et autres modules pour adolescents dans les parcs, parc aquatique, murs où pratiquer légalement le graffiti et l'art mural.

Soulignant leur intérêt à se réunir et profiter de Montréal en soirée, ces participants demandent de rendre possible la fréquentation de centres sportifs et communautaires à des heures avancées (ex. minuit), de façon à leur offrir des lieux stimulants, sains et sécuritaires, mais surtout, d'adapter l'éclairage extérieur, notamment dans certains lieux stratégiques tels que les sentiers et allées traversant les parcs et les installations sportives.

D'autres personnes soulignent que dans un contexte de vieillissement de la population, il serait à-propos d'intégrer des équipements dans les parcs pour favoriser l'activité physique des personnes âgées.

Des personnes autochtones, ainsi que d'autres personnes travaillant en collaboration avec elles, demandent de favoriser la création d'espaces de rassemblement et d'activités « *par et pour les Autochtones*<sup>61</sup> », qui leur assureraient une sécurité culturelle, et dont ces communautés pourraient user à titre de propriétaires afin de les adapter à leurs besoins. Le projet *Desti-NATIONS*, un centre culturel à grande échelle pour les Autochtones dans le Vieux-Montréal, devrait être mené à bien.

Pour tous ces groupes, la possibilité d'utiliser des équipements et de bénéficier de services adaptés à leurs besoins respectifs, de prendre part à des activités et d'ainsi vivre des interactions plus profondes avec des pairs, « *fait sentir qu'on est accepté dans la société*<sup>62</sup> », qu'on possède « *un pouvoir de changement*<sup>63</sup> », créant ainsi du capital social pour la résilience d'une communauté face à de grands événements, mais aussi face à des phénomènes comme le vieillissement de la population.

### — La qualité des espaces publics

De nombreuses propositions visent à accroître la qualité et la variété des espaces publics, afin de stimuler la vitalité et l'attractivité des milieux de vie et de favoriser les rassemblements.

Considérant que des espaces de vie propres et beaux paraissent plus agréables, plus attrayants et augmentent le sentiment de sécurité de la population, des citoyens et des acteurs économiques demandent un meilleur entretien de l'espace public, notamment au centre-ville, en déployant à

<sup>61</sup> OCPM, Activité de discussion sur les enjeux autochtones – Synthèse – 24 août 2022, doc. 6.8, p. 5.

<sup>62</sup> OCPM, Activité de discussion sur l'avenir des parcs – Synthèse – 18 octobre 2022, doc. 6.11, p. 8.

<sup>63</sup> *Idem.*

cette fin des effectifs suffisants. Ils souhaiteraient aussi qu'une plus grande attention soit accordée à l'entretien et à l'affichage des locaux vacants pour minimiser l'impact d'une apparence de dévitalisation sur l'expérience client. À leur avis, les autorités devraient sévir ou prévoir des mécanismes dissuasifs à l'intention des propriétaires négligents qui laissent leur propriété à l'abandon.

Pour des jeunes, des citoyens adultes et des organismes, le confort d'utilisation des espaces publics se trouverait amélioré par la multiplication des artères piétonnisées, une installation systématique de toilettes publiques ouvertes à l'année et de fontaines d'eau incluant un système de remplissage de bouteilles réutilisables, l'intégration d'aménagements attrayants et conviviaux pour manger, et des espaces de détente intérieurs gratuits. La Ville de Montréal aurait intérêt à adopter, à l'instar d'Edmonton, une stratégie sur le rapport à l'espace public en hiver, comprenant des orientations sur la lumière naturelle, les plans lumière, les corridors de vent, l'animation des espaces extérieurs, l'activité physique, les verrières et les terrasses chauffées.

Plusieurs citoyens ont partagé leur préoccupation en faveur d'aménagements à la hauteur d'une ville UNESCO de design, et propre à valoriser le patrimoine bâti, notamment au centre-ville. Soulignant la pertinence d'impliquer le milieu artistique et créatif local, ils demandent de définir des lignes directrices en matière de design s'appliquant à l'esthétique des trottoirs, des rues, des édicules, du mobilier urbain, des éclairages, de l'affichage et des artères commerciales. Artistes et organismes communautaires pourraient être impliqués davantage dans l'animation de l'espace public.

Face aux iniquités relevées précédemment quant à la disponibilité et à la qualité des espaces publics dans les différents secteurs de Montréal, des participants souhaitent davantage d'espaces propices aux rassemblements dans les quartiers défavorisés, et des aménagements à l'image des différents quartiers de Montréal, en particulier de leurs communautés immigrantes et/ou racisées.

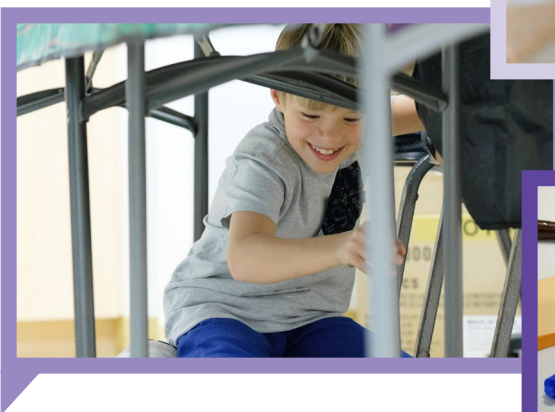
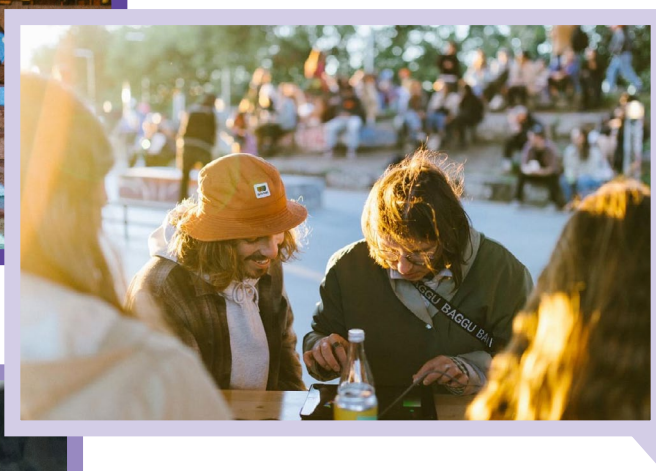
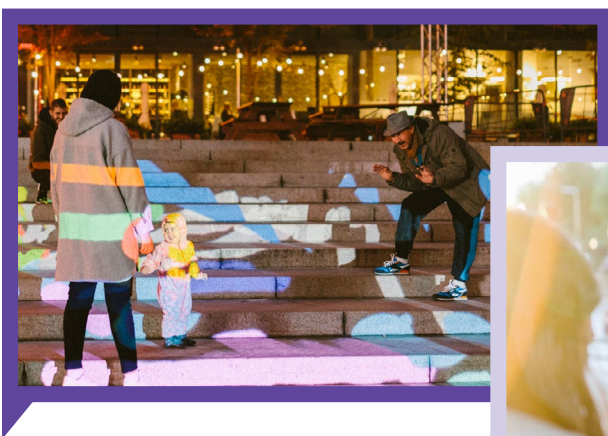
En référence à la proposition du Projet de ville de diversifier l'utilisation des rues, des personnes soumettent l'idée de réaménager celles-ci en suivant des critères de conception similaires aux places publiques, de façon à soutenir le réseau des communs. Elles suggèrent d'introduire le concept de « *rues vertes*<sup>64</sup> » en transformant certains tronçons de rue en espaces et parcs publics de proximité, bloquant ainsi la circulation automobile de transit sans empêcher le stationnement sur la rue, et de s'inspirer du projet Rues de jeu libre de Verdun – qui permet aux enfants de jouer librement dans certaines rues de Verdun où il y a peu de circulation automobile – tout en veillant à ce qu'il soit adapté à la réalité de chaque arrondissement.

Pour leur valeur de lieux d'expression et d'émergence du sentiment de communauté, les espaces libres devraient aussi faire l'objet d'une planification intégrée à l'échelle de la ville, proposent certains participants.

---

<sup>64</sup> OCPM, Plateforme de discussion reflexion2050.ca – Synthèse – Avril-octobre 2022, doc. 6.7, p. 6.

Considérant que le financement des équipements collectifs et des espaces publics est un enjeu déterminant, un groupe attire l'attention sur les accords de bénéfices à la communauté (ABC, ou *community benefits agreements* en anglais) : similaire au Règlement pour une métropole mixte, l'ABC vise à partager la plus-value que retirent des développeurs immobiliers d'investissements publics structurants dans un secteur, tels qu'un changement d'usage, une revitalisation ou encore une nouvelle station de transport, pour qu'elle soit en partie affectée au financement de nouveaux équipements publics ou espaces naturels. Une charte, accompagnée d'un accord particulier, permet d'établir les règles entourant les développements à venir (ex. les abords des futures stations du REM) et le partage de la plus-value induite.



## 2.3 La mobilité des personnes et le transport des marchandises

La mobilité est, avec le logement, le sujet ayant recueilli le plus grand nombre de contributions lors de cette consultation. La question de la mobilité est jugée indissociable de l'aménagement et de la qualité de vie des quartiers, et déterminante pour faire face au phénomène des changements climatiques et réduire l'empreinte carbone de Montréal. Quels que soient leurs domaines d'activités, citoyens et groupes appuient donc le fait d'intégrer le transport des personnes et des marchandises au futur Plan d'urbanisme.

Les participants approuvent en majorité l'idée d'un changement de culture et de valeurs en matière de déplacements. Pour eux comme pour la Ville, ce changement devrait reposer sur une mobilité sécuritaire, conviviale et inclusive, un rééquilibrage des modes de transport, une diversification des fonctions de la rue et l'accessibilité universelle. Nombreux sont ceux qui insistent sur le fait que la répartition inégale du transport structurant sur le territoire de la ville constitue un problème d'iniquité sociale à régler en priorité. Pour plusieurs, la réponse à cet enjeu, tout comme aux enjeux environnementaux et spatiaux posés par la prépondérance de l'automobile, réside en premier lieu dans une planification intégrée de la mobilité aux échelles municipale et métropolitaine.

### 2.3.1 Les enjeux en matière de mobilité

Accordant beaucoup d'importance à leurs déplacements, les jeunes consultés estiment en général que la ville de Montréal reste trop centrée sur l'automobile. Selon eux, le partage de la chaussée entre piétons, cyclistes et automobilistes est difficile et peu sécuritaire pour les usagers des transports actifs, en particulier aux intersections, sur les axes de transit, et de façon plus globale, sur le territoire de la ville durant les mois d'hiver. Bien que les enfants disent apprécier le trajet à pied jusqu'à leur établissement scolaire, surtout s'ils peuvent le faire avec des amis, ils citent le trafic automobile au pourtour de l'école comme une source d'insécurité.

Le réseau cyclable est, de l'avis des jeunes, une force de Montréal, quoique la quantité de pistes cyclables réellement sécuritaires demeure insuffisante à leurs yeux. Ils déplorent que le réseau cyclable et l'offre de vélos Bixi soient de moins en moins développés à mesure que l'on s'éloigne des quartiers centraux.

De la même façon, les jeunes apprécient le service de transport collectif, mais indiquent que l'offre déficiente dans des secteurs excentrés tels que Montréal-Nord, Saint-Michel et l'ouest de l'île limite leurs déplacements, notamment vers le centre-ville. Le transit en transport collectif entre Montréal et les municipalités périphériques est considéré peu efficace et trop coûteux.

Des adolescents de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, qui utilisent le transport public pour se rendre à l'école, notent que, du fait de passages trop peu fréquents, le fort achalandage de l'autobus nuit au confort des usagers, voire les empêche d'y monter. Les transports en commun procurent à beaucoup de jeunes un sentiment d'insécurité, qui tient à la fois au manque de surveillance des stations de métro en soirée, et à l'apparence générale des infrastructures de transport.

## La répartition des modes de transport

À l'instar des jeunes, des citoyens adultes, des organismes et des observateurs experts citent des exemples de secteurs où le déséquilibre entre l'utilisation de l'automobile privée et celle des transports collectifs et actifs, affecte négativement des groupes de population et des milieux de vie.

On note par exemple que, dans l'est et le nord de Montréal, des artères à haut débit, des zones industrielles et des secteurs limitrophes d'infrastructures lourdes offrent un aménagement « *fortement dissuasif*<sup>65</sup> » pour les usagers des transports actifs, alors même que l'offre de transports collectifs, jugée insuffisante, se limite souvent aux autobus. En plus de générer une dépendance à l'automobile, de tels secteurs ont un impact négatif sur la santé, les loisirs, les relations sociales, l'accès à l'emploi, et l'exercice de la citoyenneté des personnes dont le revenu ne permet pas l'achat d'une voiture. De par leur niveau de revenu généralement plus bas et la multiplicité de leurs tâches quotidiennes, les femmes, et davantage encore les femmes racisées, sont plus sujettes à vivre ce genre de situation.

On souligne également que, partout sur le territoire, des infrastructures de transport telles que les autoroutes Métropolitaine, Décarie, Ville-Marie, la rue Notre-Dame, le pont Jacques-Cartier, de même que les voies ferrées, créent les fractures territoriales, nuisent à la sécurité des personnes et à l'accessibilité de certains équipements en transports actifs, par exemple le parc Frédéric-Back dans Saint-Michel, ou le parc Jean-Drapeau.

---

<sup>65</sup> Conseil des Montréalaises, Avis pour une transition écologique juste et féministe, doc. 8.30, p. 31.

Au centre-ville, qui regroupe différents milieux de vie, la mobilité est souvent réfléchiée en fonction des accès en provenance de l'extérieur vers les espaces de travail et de loisir. L'espace public est par conséquent « *surutilisé*<sup>66</sup> » par les automobiles, du fait notamment des personnes à la recherche de stationnement. Aux dires d'un regroupement actif dans ce secteur, le centre-ville serait d'ailleurs l'endroit où l'espace en bordure de rue est le plus sollicité, entres autres pour les stations Bixi, les terrasses et les livraisons.

## La planification du transport collectif

Alors que le transport en commun génère un impact positif sur l'économie québécoise de trois fois supérieur à celui du transport privé par automobile, grâce à la réduction de la pollution atmosphérique, des coûts de santé, de l'importation du pétrole brut et de l'importation des véhicules eux-mêmes, le déséquilibre observé quant à la part des différents modes de transport tiendrait en partie à la disproportion du financement gouvernemental en faveur de l'automobile.

Constatant un déficit de transport collectif structurant hors des quartiers centraux, des participants issus du milieu des affaires et du milieu universitaire soulignent que les entreprises investissent de moins en moins dans des zones urbaines mal desservies; le manque de transport structurant constituerait donc un frein à leur développement économique.

Dans le cas où des modes de transport à potentiel structurant existent ou sont prévus, des participants observent qu'un manque de cohérence et de connectivité ne favorise ni une desserte efficace, ni le développement des territoires. Un citoyen souligne par exemple que les trains de banlieue ont été conçus indépendamment du reste du réseau de transport. Par exemple, la ligne de train en provenance de Saint-Jérôme passe non loin de la station de métro Namur sans disposer d'une gare à proximité, tout comme le train de Mascouche traverse Rivière-des-Prairies sans s'y arrêter.

De façon similaire, selon des universitaires et des citoyens, diverses facettes du Réseau express métropolitain (REM) tendraient à minimiser ses bénéfices pour les milieux de vie et leurs populations. La construction de structures ferroviaires aériennes pour l'implantation du REM ajoutera de nouvelles barrières physiques au sein des secteurs. Le coût très élevé des stations du REM oblige à en réduire le nombre. Le tracé n'étant pas accordé à la concentration

---

<sup>66</sup> OCPM, Stratégie Centre-ville - Synthèse des Petits-déjeuners stratégiques - Octobre 2022, doc. 6.6, p. 18.

d'habitations dans les secteurs traversés, peu d'usagers pourront rejoindre les stations à pied. De grands stationnements incitatifs gratuits seront donc aménagés pour attirer d'autres usagers, ce qui empêchera la création de quartiers adaptés au transport collectif (« Transit Oriented Development » ou TOD) et aura peu d'influence sur la diminution de l'usage de l'automobile. Enfin, le REM aura un effet perturbateur sur les trains de banlieue de Deux-Montagnes, de Mascouche et de Vaudreuil-Hudson, qu'il privera d'une partie de leurs usagers.

Pour des participants, de telles situations s'expliqueraient en partie par un processus de planification à la carte, une implication « *quasi inexistante*<sup>67</sup> » de l'ARTM dans le développement des milieux de vie, ainsi qu'un déficit de transparence et d'implication citoyenne relativement aux projets de transport, particulièrement le Réseau express métropolitain (REM).

## L'accessibilité universelle

Des participants décrivent l'accessibilité universelle comme permettant à toute personne, quelles que soient ses capacités, l'utilisation identique ou similaire, autonome et simultanée des services offerts à l'ensemble de la population.

Dans un contexte de vieillissement de la population, où le tiers de celle-ci vit avec une ou des limitations fonctionnelles, des citoyens et des organismes spécialisés estiment que la conception d'infrastructures et d'environnements propres à empêcher une part importante des personnes de s'y rendre ou de les utiliser, devrait être assimilée à une discrimination systémique basée sur le capacitisme.

En ce sens, plusieurs exemples les amènent à penser que la situation s'est dégradée ces dernières années :

- Le transport adapté présente des inconvénients qui se sont aggravés dans le contexte de la pandémie : service et horaires limités, suspension en cas de tempête, obligation de réserver. Les délais pour le déneigement des débarcadères dédiés au transport adapté sont trop longs depuis plusieurs années, malgré les promesses de changements.
- Les rues piétonnières rendent plus difficile l'opération du transport adapté. Les conducteurs du transport adapté ne peuvent accompagner l'utilisateur jusqu'à la porte lorsqu'ils stationnent le véhicule sur une rue transversale, puisqu'ils n'ont pas le droit de quitter leur véhicule des yeux si un autre usager s'y trouve.
- Sur les rues piétonnières, la présence de vélos, de cyclomoteurs, de trottinettes et de planches électriques circulant à haute vitesse pose un risque pour la sécurité des piétons

---

<sup>67</sup> Institut de développement urbain, Consultations sur le Projet de ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité, doc. 8.9, p. 8.



de manière générale, et pour celle des enfants et des personnes ayant une limitation fonctionnelle en particulier.

- L'implantation du Réseau express vélo sur la rue Saint-Denis oblige les personnes à mobilité réduite ou ayant une limitation visuelle à traverser cette piste cyclable pour sortir ou entrer dans un autobus.

Ces participants déplorent que le Projet de ville reste vague concernant les leviers d'action concrets à mettre en place pour généraliser l'accessibilité universelle. À l'heure actuelle, disent-ils, les projets d'aménagement exemplaires sont trop souvent tributaires de la bonne volonté d'unités administratives et de chargés de projets sensibles à cet enjeu.

### **2.3.2 Les enjeux en matière de transport des marchandises**

Face à la volonté, exprimée par des professionnels de l'industrie logistique et des gens d'affaires, que l'économie montréalaise puisse compter sur des infrastructures fortes et efficaces pour assurer la fluidité du transport des marchandises, deux constats principaux émergent des commentaires des participants.

On constate premièrement une baisse de rentabilité du transport par camionnage au cours des dernières années. La congestion routière, attribuée principalement au nombre élevé de véhicules et de chantiers, aurait ainsi provoqué un surcoût d'environ 130 millions de dollars en 2018<sup>68</sup>. Le calcul de ce montant inclut les coûts excédentaires dus aux retards, à l'utilisation des camions, au carburant et aux émissions atmosphériques.

Des professionnels de la santé attirent ensuite l'attention sur le fait que les rails, les gares de triage et le port affichent la plus forte concentration de particules fines sur le territoire de Montréal. Ils ajoutent que, face à des circonstances semblables, l'Agence européenne de l'environnement aurait recommandé la délocalisation des installations industrialo-portuaires en dehors des zones urbaines peuplées<sup>69</sup>. L'industrie, pour sa part, se dit prête à s'adapter aux impératifs climatiques, mais ne recevrait aucun signal de la Ville en ce sens. Il existe, d'après ses représentants, un déficit de politiques publiques en matière de logistique et de transport des marchandises. Le transport de marchandises et celui de personnes sont pensés de façon indépendante, et les données sont insuffisantes.

---

<sup>68</sup> Tony Brunel, Maëlle Oury et Lucile Siraut, Réflexion à l'horizon 2050 dans le cadre de la révision du Plan d'urbanisme de 2004 et du Plan de mobilité de 2008, doc. 8.15, p. 18.

<sup>69</sup> Association québécoise des médecins pour l'environnement et Santé Urbanité, Mémoire déposé dans le cadre de la consultation publique sur le Projet de ville, doc. 8.29, p. 7.

## 2.3.3 Les propositions en matière de mobilité

### — La présence de l'automobile

Les réponses aux questionnaires administrés en personne et en ligne indiquent que les citoyens sont majoritairement favorables à des aménagements urbains plus sécuritaires et conviviaux pour les déplacements actifs, à une fréquence accrue et à un meilleur déploiement du transport collectif, le tout dans un contexte d'intermodalité amélioré. Cela dit, tous ne souhaitent pas pour autant renoncer à l'auto-solo au profit des transports actifs, ni réduire l'espace dévolu à l'automobile.

En ce sens, nombre de citoyens identifient les chantiers comme le principal enjeu en matière de déplacements. L'application de mesures pour mieux encadrer la taille, la durée, l'impact sur l'environnement immédiat et le nombre de chantiers opérés simultanément sur le territoire municipal, serait donc pour eux le moyen prioritaire d'améliorer les conditions de mobilité.

Selon les participants, différents facteurs viendraient freiner le transfert modal de la voiture vers les transports collectifs et actifs. Dans leur état actuel, les aménagements publics ne sont pas considérés assez sécuritaires et conviviaux pour les déplacements actifs, et le transport collectif ne répond pas à l'ensemble des besoins (fréquence, horaire, prévisibilité, lieux desservis, confort). Le tarif des stationnements publics est trop bas pour inciter à réduire l'usage de la voiture, et plusieurs employeurs fournissent des places stationnement gratuites à leur personnel. En outre, les personnes effectuant leurs déplacements en auto-solo agissent souvent par habitude, et ne reconsidèrent leurs modes de déplacements que lors d'événements particuliers : un déménagement, un nouvel emploi, une relocalisation d'entreprise, des travaux de réfection majeurs des infrastructures de transport, le retour au bureau après la pandémie. A priori, adopter le vélo ou le transport collectif pour une personne utilisant la voiture depuis longtemps n'est pas simple. Un changement de comportement en matière de mobilité ne s'effectue pas tout d'un coup, mais s'opère au fil du temps, par étapes<sup>70</sup>.

Cela dit, de nombreux citoyens, experts et organisations demandent de diminuer la présence de l'automobile et de stimuler un changement dans les habitudes de mobilité à Montréal. Pour atteindre ces objectifs, il conviendrait selon eux de fixer des cibles de réduction de l'utilisation de la voiture personnelle, et d'accroissement de l'usage des transports collectifs et actifs. À celles-ci viendraient s'ajouter une série d'incitatifs, tels que l'adoption de plans de déplacement pour encourager les gens à se rendre autrement au travail, et l'utilisation de la publicité pour promouvoir les options disponibles en matière de transports actifs et collectifs. Cette dernière option faciliterait le transfert modal des résidents de nouveaux projets immobiliers.

Également jugées nécessaires, des mesures contraignantes pourraient inclure des restrictions à la circulation de camions lourds à certaines heures, des péages en milieu urbain pour financer le transport collectif comme à Oslo en Norvège, et une taxe kilométrique basée sur l'usage de la voiture telle que

<sup>70</sup> Ces étapes sont : 1. Habitude; 2. Prise de conscience; 3. Recherche d'alternatives; 4. Opérationnalisation; 5. Intégration. Extrait de OCPM, Forum du 12 juin - Transcription - Premier panel, doc. 7.3.7, p. 6-7.

mise en place à New-York. Cette taxe, dont les revenus seraient réservés au financement du transport collectif, pourrait être appliquée à l'échelle de la CMM.

Plusieurs mesures ont aussi été proposées en matière d'aménagement. Elles incluent le retrait des artères qui sectionnent les grands parcs, une réduction de la largeur des voies de circulation afin de favoriser une diminution de la vitesse, et l'intégration systématique de voies réservées aux transports collectifs, à l'autopartage, au covoiturage ainsi qu'aux taxis sur les grands axes et lors de travaux de réfection de la voirie. Quelques groupes et citoyens, en phase avec l'idée du Projet de ville de diversifier l'utilisation de la chaussée, invitent à s'inspirer des superîlots de Barcelone<sup>71</sup>.

Deux approches sont avancées pour restreindre la présence des stationnements, à savoir la réduction du nombre de places et une tarification accrue. Estimant que la Ville devrait se fixer des objectifs « ambitieux et chiffrés<sup>72</sup> » pour réduire le stationnement de surface, des citoyens et des groupes proposent d'offrir en priorité les places de stationnement sur le domaine public aux personnes ayant des besoins de mobilité spécifiques, aux véhicules en autopartage et aux vélos, d'en convertir une partie en placettes publiques et en espaces verts, et de mutualiser les places restantes dans des stationnements étagés, multifonctionnels et végétalisés.

Sans égard au nombre de cases retirées, des intervenants demandent de taxer en permanence, par le biais d'une tarification dynamique<sup>73</sup>, le stationnement sur les rues commerciales ou dans l'ensemble du domaine public. Les employeurs pourraient également être incités à verser des indemnités équitables de stationnement, c'est-à-dire à financer les titres mensuels de transport collectif des employés qui n'ont pas recours au stationnement de l'entreprise.

Si des gens d'affaires demandent de conserver une certaine fluidité du transport routier vers le centre-ville, plusieurs promoteurs demandent, à l'instar de Minneapolis aux États-Unis, d'éliminer les normes minimales de stationnement pour les nouveaux développements résidentiels et commerciaux : elles pourraient être remplacées par des contributions financières à la mobilité durable. Moins onéreuse en proportion que la construction d'une aire équivalente de stationnement, cette taxe permettrait d'offrir aux futurs résidents des abonnements ou des rabais à l'autopartage, à Bixi et au transport collectif.

Afin de réduire les émissions de GES et d'atteindre la carboneutralité, un grand nombre de participants souhaitent la généralisation de l'utilisation de la voiture électrique, et la multiplication des bornes de recharge sur le domaine public.

---

<sup>71</sup> Super-îlots : Voir notamment <https://centdegres.ca/ressources/les-super-ilots-de-barcelone-une-experimentationurbanistique-radical>.

<sup>72</sup> Vivre en ville, Avis concernant le document préparatoire Projet de ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité, doc. 8.41, p. 4.

<sup>73</sup> La tarification dynamique tient compte de l'offre et de la demande, faisant varier le coût du stationnement en fonction du lieu et de l'heure de la journée.

Des experts dans les domaines des transports et de la santé exhortent toutefois à ne pas se fier à l'automobile électrique pour réduire les émissions polluantes. D'après eux, la perception que les voitures électriques sont propres entraînera une augmentation de leur nombre, du kilométrage parcouru, et des coûts d'infrastructures induits par l'étalement urbain. En tant que moyen de transport privé, elle ne résoudra pas les problèmes de congestion, de coût de la mobilité pour les ménages, d'insécurité routière, de sédentarité et de santé publique. Les voitures électriques n'empêcheront pas non plus la production de particules fines due à l'usure des pneus, des freins, de la chaussée, et à l'utilisation d'abrasifs. Ils précisent que ces particules, distinctes des gaz à effet de serre, sont des polluants de l'air qui ont un effet négatif direct sur la santé, même à faible dose.

### — L'augmentation de la part modale des transport actifs

Des participants d'horizons et de tranches d'âge diversifiés demandent un accroissement et une meilleure promotion de la part modale des transports actifs, afin d'améliorer la santé des personnes, de lutter contre la perte d'autonomie des personnes âgées et la sédentarité chez les jeunes, et par le fait même de diminuer les dépenses de santé publique.

### — La marche

Dans ce domaine, les principales demandes portent sur l'augmentation de l'offre d'aménagements plus sécuritaires, tels que trottoirs élargis ou traversants<sup>74</sup>, îlots refuges, saillies de trottoirs mais aussi rues piétonnes ou partagées et espaces publics, en particulier à proximité des écoles et des pôles de transports collectifs. Des jeunes insistent pour que les piétons aient priorité sur tout autre mode de transport. Ils demandent un meilleur éclairage sur certaines rues et l'harmonisation des limites de vitesse à 30 km/h sur l'ensemble du territoire montréalais. Des personnes âgées proposent pour leur part d'augmenter les temps de traverse aux feux de circulation, et de remplacer les boutons de suppléance (« beg buttons ») par des détecteurs intelligents donnant automatiquement la priorité aux piétons qui désirent traverser.

Les aménagements urbains devraient aussi être plus agréables et conviviaux, grâce au verdissement, à un design architectural et paysager de qualité, et à l'ajout de bancs publics, qui permettraient aux piétons âgés ou à mobilité réduite d'effectuer des trajets à pied plus longs. De nombreux citoyens et groupes aimeraient voir augmenter le nombre de rues piétonnisées et sur des périodes allongées, favoriser la convivialité du centre-ville par la piétonnisation de certains segments, et transformer le Vieux-Montréal en quartier sans voitures, en prévoyant des exceptions pour les résidents.

Afin d'améliorer la connectivité, on suggère d'aménager de nouveaux liens de transport actif, par exemple des passages à niveaux ou des passerelles pour « désenclaver<sup>75</sup> » certains quartiers et secteurs excentrés, ou encore d'intégrer de grands espaces verts comme l'île Sainte-Hélène à la vie de proximité

<sup>74</sup> Un trottoir traversant correspond à une traverse piétonne élevée à la même hauteur que les trottoirs, et agissant comme un dos d'âne pour les automobilistes.

<sup>75</sup> Montréal Physiquement Active, Opinion sur le Projet de ville, doc. 8.98, p. 4.

des quartiers. En suivant l'exemple de ce qui s'est fait dans les villes de Pampelune (Espagne) et de Luxembourg, l'installation d'un ascenseur panoramique de part et d'autre du pont Jacques-Cartier créerait un accès universel vers sa piste multifonctionnelle.

### — *Le vélo*

Tout comme pour la marche, les participants qui se sont prononcés sur la place du vélo mettent l'accent sur la sécurité et le déploiement des réseaux.

Parmi les aménagements souhaités, on note la transformation des bandes cyclables existantes en pistes protégées, un ralentissement de la vitesse des automobiles et la mise en place d'intersections favorisant un rayon de virage limité<sup>76</sup>, qui empêchent aussi piétons et cyclistes de se retrouver dans l'angle mort des automobilistes, l'installation de murets qui rendent impossible le stationnement sur les pistes cyclables, des zones tampons le long des pistes et de l'éclairage à l'intention des cyclistes. Des stationnements sécurisés pour vélos ou des abris modulaires intelligents incluant des espaces pour vélos cargo et vélos électriques, assureraient une expérience plus conviviale.

Des jeunes proposent de compléter la sécurité des aménagements par des cours de sécurité routière pour cyclistes de tous âges et des parcs d'éducation cycliste, comme au Danemark. Considérant que la sécurité seule ne suffira pas à convaincre chacun de se lancer à vélo, un groupe suggère de promouvoir le vélo en diversifiant les représentations des personnes cyclistes, pour que les femmes de toutes origines et de tous horizons puissent s'y reconnaître.

Les participants ont formulé de nombreuses suggestions de nouvelles pistes cyclables protégées à la manière du Réseau express vélo (REV), notamment sur des axes est-ouest tels que la rue Sherbrooke, dans les territoires excentrés de l'île. Cela dit, il conviendrait aussi d'implanter d'autres types de pistes cyclables, tel que des pistes plus larges et des vélo-boulevards dans le style de Münster en Allemagne. Une connexion plus sécuritaire et conviviale avec les réseaux cyclables métropolitains, notamment la Route verte et la Trame verte et bleue du Grand Montréal, est également souhaitée.

Considérant que la sécurisation et l'extension du réseau cyclable influerait positivement sur la pratique du vélo en hiver, il est proposé d'étendre la saison Bixi au-delà des dates en vigueur, et de stimuler la pratique hivernale par la conception de vélos Bixi adaptés à ces conditions.

### — *L'accessibilité universelle*

Des participants demandent de rendre obligatoire l'application des principes de l'accessibilité universelle, en mettant en place des mesures réglementaires contraignantes, en facilitant l'accès aux subventions pour les propriétaires souhaitant adapter leur immeuble, et en imposant des pénalités financières dissuasives pour les acteurs qui ne s'y plieraient pas.

<sup>76</sup> Un rayon de virage limité abaisse la vitesse à laquelle l'automobiliste peut effectuer un virage.

Au chapitre du réseau de transport collectif et des aménagements urbains, une première demande vise à 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.

Pour les personnes à mobilité réduite obligées de recourir à la voiture, on demande d'uniformiser les règlements d'urbanisme de façon à assurer une bonne desserte en stationnement réservé aux personnes handicapées et en débarcadères sur le domaine privé, et de préciser dans le PUM que la totalité du réseau de transport collectif devra devenir universellement accessible, notamment l'intégralité des stations de métro.

Soulignant la pertinence de planifier les réseaux de transports actifs et collectifs de façon conjointe, on recommande d'éviter d'implanter une piste cyclable à un endroit où circule une ligne d'autobus achalandée et jugée essentielle par les personnes ayant une limitation fonctionnelle, mais plutôt de concevoir cette piste sur une rue parallèle. La création d'un guide intégré d'aménagement de la rue pour tous les modes de déplacement, qui prendrait en compte l'accessibilité universelle, faciliterait une application systématique de tels principes.

Un groupe invite enfin la Ville à préciser le vocabulaire du Projet de ville en matière d'accessibilité universelle, afin qu'il débouche sur des actions plus concrètes et porteuses. Entre autres exemples, les « lieux d'emplois », et non pas les « secteurs d'emplois » devraient être universellement accessibles, et les quartiers, les réseaux et les services de transport devraient être « universellement accessibles » plutôt qu'« adaptés », pour la raison qu'une infrastructure conçue selon les principes de l'accessibilité universelle n'a pas besoin d'être adaptée par la suite<sup>77</sup>.

### — Le transport collectif

Dans la plupart des activités de la commission menées auprès d'adolescents et de jeunes adultes, ces derniers se sont exprimés en faveur d'une plus grande fréquence des passages d'autobus à l'intention des élèves en route vers l'école, particulièrement en hiver pour réduire l'attente par temps froid, de l'installation d'abribus plus nombreux et confortables pour se protéger des intempéries, et d'un meilleur sentiment de sécurité dans les stations de métro grâce à un meilleur éclairage, à une apparence plus rassurante des espaces et à une surveillance accrue.

Des citoyens adultes et divers groupes ont insisté sur l'importance de rendre le transport collectif plus attractif. Parmi les idées mises de l'avant, notons la tarification en fonction du revenu, la synchronisation des horaires entre les différents réseaux, l'ajout de navettes et de taxis collectifs vers les stations de métro dans les quartiers moins bien desservis, et des interventions plus symboliques telles que la gratuité des trajets pour les personnes se rendant à un spectacle.

Enfin, d'autres ont souligné que certains atouts montréalais pourraient être mieux exploités, tels que la Gare centrale en tant que porte d'entrée ferroviaire au centre-ville, ou encore l'insularité de Montréal,

<sup>77</sup> Ex Aequo, Pour un Plan d'urbanisme et de mobilité réellement inclusif, doc. 8.24, p. 7 et 11.

en utilisant le transport fluvial pour contribuer à désenclaver l'est de l'île. On pense, par exemple, à une liaison structurante entre les principales îles de l'archipel, notamment les îles de Boucherville et l'île Sainte-Thérèse.

### — Le transport structurant

Un grand nombre des propositions formulées durant la consultation publique portaient sur la question du transport structurant, et visaient son développement dans un souci de transition écologique, d'équité territoriale, d'équité sociale et de prospérité économique.

Une priorité nommée tant par les jeunes que les autres participants, consisterait à développer un plan structurant pour offrir à des secteurs tels que Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, Anjou, Montréal-Nord, Saint-Michel, Saint-Laurent, Ahuntsic-Cartierville et Lachine, une desserte « *d'une aussi grande qualité que celle dont disposent déjà le centre et bientôt l'ouest*<sup>78</sup> », en termes de fréquence, de confort, de fiabilité et de connectivité.

Des gens d'affaires, des chercheurs et des étudiants jugent essentiel de déployer le transport collectif concurremment avec le développement des quartiers, au lieu d'attendre le développement de quartiers pour y amener le transport collectif. Selon la même logique, on croit pertinent de densifier les secteurs adjacents aux gares de trains de banlieue, d'ajouter des arrêts dans les quartiers traversés et des départs sur semaine et fin de semaine, et d'implanter une station du REM de l'ouest dans le secteur Bridge-Bonaventure.

La construction du REM de l'est divise les participants. Pour certains il serait important de prévoir une mixité de fonctions autour de ses futures stations, afin qu'il devienne non seulement une solution de transport pendulaire, mais aussi un outil de mobilité locale entre les différents quartiers du secteur. En s'appuyant sur des cibles chiffrées, par exemple que chaque citoyen réside à au plus 500 m d'un mode de transport collectif, on propose de « *déterminer les corridors de transport en commun qui seront développés sur le long terme, puis de procéder à l'expansion du réseau en cadence, année après année*<sup>79</sup>. »

Cela dit, la majorité des personnes qui se sont exprimées sur la question du transport structurant souhaitent abandonner le projet du REM de l'est, au profit d'un transport plus économique, mieux intégré à la trame urbaine existante et surtout, planifié en concertation avec les citoyens.

Pour plusieurs, l'implantation d'un réseau de tramway est la solution qui comporterait le plus d'avantages : on souligne qu'une rame de tramway peut remplacer de 5 à 7 autobus électriques tout en n'ayant qu'un seul chauffeur, et que ces économies annuelles en coûts d'exploitation compenseraient les coûts d'implantation supérieurs à ceux d'une ligne d'autobus. Le tramway

<sup>78</sup> Vivre en ville, Avis concernant le document préparatoire Projet de ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité, doc. 8.41, p. 3.

<sup>79</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : pour une croissance économique durable, doc. 8.22, p. 11.

permettrait le déploiement de plus de stations que le métro et le REM. Il est silencieux et peu polluant, universellement accessible dans son intégralité, fiable en l'hiver, et s'adapte à l'augmentation de l'achalandage par l'ajout de wagons. Une voie réservée et des feux de circulation synchronisés favoriseraient la prévisibilité du service. Des chercheurs et des acteurs économiques indiquent que, combinés au fait qu'il soit plus visible et accepté comme permanent, ces différents aspects du tramway tendent à stimuler le développement immobilier et économique le long de son parcours.

Quel que soit le projet de transport structurant retenu pour assurer une desserte équitable des territoires et des populations, les participants s'accordent à dire que l'élaboration du projet devra prioriser le bien-être des populations des quartiers concernés tout en maximisant les bénéfices écologiques, en plus de s'appuyer sur une enquête origine-destination menée par l'ARTM, et sur un dialogue constant entre les résidents via les associations citoyennes, les élus, la STM, l'ARTM et les acteurs du développement.

### — L'intermodalité des transports

L'amélioration de l'intermodalité des différents modes de déplacements et des réseaux de transport, tant sur le territoire de Montréal que depuis les villes de la région métropolitaine, est une autre priorité qui fait l'objet d'un consensus fort.

Le principal moyen entrevu pour atteindre cet objectif serait de consolider et de transformer toutes les gares, stations et terminaux existants en pôles de mobilités « *complets*<sup>80</sup> », constitués de commerces, de services et d'espaces publics, et de s'assurer que toute nouvelle intervention, notamment dans le cadre du REM, réponde à ce principe.

Comme actions pour illustrer cette idée, on mentionne un meilleur arrimage des réseaux piétonniers avec le réseau de transport collectif, particulièrement à proximité de barrières routières et ferroviaires, et la conception de parcs basés sur le transit, ou « *Transit oriented parks*<sup>81</sup> », en attribuant aux grands parcs une fonction de pôle de mobilité. Moyennant les ententes nécessaires, la STM pourrait également offrir des options d'abonnements incluant aussi le service de vélopartage Bixi, et le service de navettes fluviales pour ceux qui en ont le plus besoin.

Un participant fait remarquer que l'implantation d'un bon réseau de transport en commun à Montréal sans se soucier de la région métropolitaine, aura peu d'effet sur la congestion automobile venue des banlieues. Il y aurait donc lieu de rendre le service de transport collectif entre Montréal et le reste de la CMM efficace et attrayant, en mettant en place une tarification inter municipalités avantageuse, en prolongeant la ligne orange du métro jusqu'à la station Bois-Francs pour en assurer l'intermodalité, et en pensant l'accessibilité des espaces verts et autres destinations de loisirs en transports actifs et collectifs au-delà de l'île de Montréal.

<sup>80</sup> Grégory Taillon, Réflexion 2050, doc. 8.134, p. 2.

<sup>81</sup> OCPM, Activité de discussion sur l'avenir des parcs – Synthèse – 18 octobre 2022, doc. 6.11, p. 9.



## 2.3.4 Les propositions en matière de transport des marchandises

Deux enjeux principaux, portés par deux groupes distincts, ont été identifiés en matière de logistique des marchandises. Alors que les professionnels de la logistique, le milieu des affaires et des universitaires demandent d'améliorer la fluidité du transport des marchandises, des citoyens et des organismes souhaitent avant tout encadrer et réduire son empreinte écologique.

De l'avis d'acteurs économiques, il faut mettre un terme à l'étalement urbain si l'on veut soutenir l'efficacité de la logistique des marchandises, car c'est l'étalement urbain qui rallonge les chaînes de distribution. La solution passe ensuite par la recherche d'un « *point d'équilibre*<sup>82</sup> » entre le déploiement d'axes dédiés au transport actif et collectif et le maintien d'une fluidité pour les déplacements de transit, tant pour le transport de personnes que de marchandises.

Pour ce faire, ces parties prenantes souhaiteraient que la Ville identifie clairement les artères de transit ayant des capacités de déplacement de marchandises et de biens dans le périmètre urbain et qui, pour cette raison, ne peuvent subir de retrait de voies ou d'autres entraves. En vue de mitiger les impacts cumulatifs du transport des personnes et de celui des marchandises, elles rappellent que l'implantation de lignes structurantes pour le transport des personnes, comme le tramway, retirent de la circulation un « *très grand nombre d'automobilistes [en les transférant] dans le transport en commun*<sup>83</sup> », ce qui réduit la congestion et facilite le camionnage. Il serait par ailleurs bénéfique, sur le plan environnemental, de réduire le gabarit des camions tout en assurant une meilleure planification des pratiques de livraison et de ramassage. En amont de ces livraisons, des représentants de l'industrie proposent de multiplier les zones de débarquement, par exemple en développant les infrastructures connexes à l'instar des centres de transbordement intelligents de type « *Port-oriented development*<sup>84</sup> », comme c'est le cas à Savannah aux États-Unis.

Afin de rendre ces différentes idées fonctionnelles, des professionnels de l'industrie et d'autres acteurs économiques demandent à la Ville de produire davantage de données en matière de logistique, et de maintenir en tout temps une gouvernance partenariale et collaborative, en amenant les acteurs privés à mieux comprendre les politiques publiques et à développer des initiatives structurantes. Ces participants disent aussi attendre de la Ville un signal de transition écologique clair en adaptant la réglementation.

Des organismes, des groupes de citoyens et des individus mettent pour leur part l'accent sur un encadrement strict de la logistique, afin d'en réduire au maximum l'empreinte écologique. Si, d'une part,

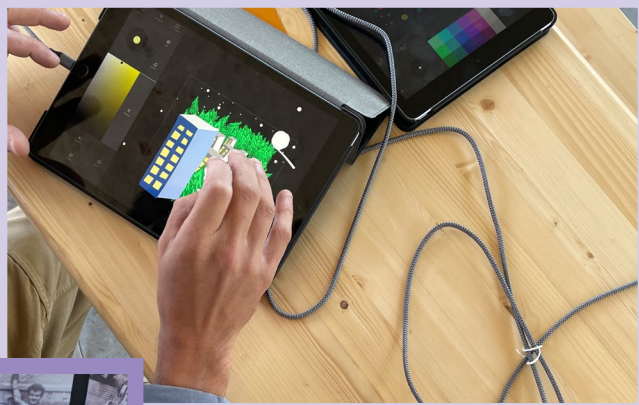
---

<sup>82</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : pour une croissance économique durable, doc. 8.22, p. 12.

<sup>83</sup> Luc Gagnon, Présentation, doc. 8.5.2, p. 29.

<sup>84</sup> Administration portuaire de Montréal, Ancré dans la ville de demain, doc. 8.83, p. 3.

ils proposent d'établir des règles et des horaires d'accès aux véhicules lourds et aux camions de livraison dans certaines zones, en déterminant des heures de livraison sur les artères commerciales piétonnisées en collaboration avec les commerçants, ils soutiennent avant tout la livraison par vélos et véhicules de petite taille à faible empreinte écologique, et la construction d'aménagements cyclables compatibles avec ces véhicules. Une autre solution envisagée consisterait à s'inspirer du Tram Fret de Stuttgart, en Allemagne, et d'assurer le ravitaillement des commerces et services grâce aux tram-cargo, train, métro ou REM, lesquels achemineraient la marchandise et les vélos-cargos lors des périodes de faible achalandage.



## 2.4 Les activités économiques

Dans une certaine mesure, les enjeux et propositions énoncés par les participants relativement aux activités économiques font écho aux éléments de diagnostic, défis et objectifs identifiés par la Ville de Montréal dans son Projet de ville.

Les participants issus du milieu des affaires attribuent une importance significative au rôle de moteur économique de Montréal, notamment lié à l'économie du savoir et à sa capacité d'attirer les talents. Tout comme la Ville, ils reconnaissent que le tissu industriel de la métropole est fragilisé, que son poids économique s'érode au profit des banlieues et que la nature limitée de son marché local accentue l'importance de sa compétitivité à l'international, de son commerce extérieur et de sa logistique urbaine.

Ces intervenants jugent néanmoins que le Projet de ville accorde beaucoup d'attention à des éléments tels que le commerce de proximité et l'économie circulaire, et trop peu au commerce international, à l'industrie, à la logistique des marchandises et la position stratégique de la métropole à l'international. Ils voient les actions en faveur de la transition écologique avant tout comme un positionnement stratégique visant à maintenir la compétitivité et la prospérité de Montréal sur le plan économique, plutôt que comme une réponse structurelle aux aléas climatiques.

Si l'abordabilité du logement est, pour les citoyens, le principal enjeu économique auquel Montréal doit faire face, une partie d'entre eux, à l'instar des groupes et des gens d'affaires, s'entendent avec la Ville sur le besoin d'assurer des occasions d'emploi pour l'ensemble de la main d'œuvre, tant dans les domaines de l'industrie manufacturière, des services, et de l'activité commerciale que de l'économie sociale.

### 2.4.1 Les enjeux en matière d'activités économiques

Les acteurs économiques rappellent qu'avec près de 400 sièges sociaux d'entreprises internationales ou régionales, près des deux tiers des entreprises exportatrices du Québec, 70 organisations internationales dont 5 sièges de l'ONU, et en tant que pôle universitaire, d'innovation et de recherche, la ville de Montréal et son centre-ville constituent un « *centre de gravité décisionnel et institutionnel majeur*<sup>85</sup> » dont le dynamisme doit être soutenu.

---

<sup>85</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : pour une croissance économique durable, doc. 8.22, p. 4.

Bien que, selon eux, la Ville ait démontré par ses actions que la santé des artères commerciales est pour elle une priorité, ces participants, auxquels s'ajoutent des citoyens et des organismes, identifient plusieurs défis à surmonter pour stimuler ce dynamisme, favoriser la compétitivité de Montréal à l'international et assurer sa prospérité. Nombre de ces éléments concernent le centre-ville de Montréal.

En premier lieu, la pénurie de personnel, « *très contraignante pour une économie en croissance*<sup>86</sup> », est intimement liée à la rareté des logements, qui complexifie l'attraction d'immigrants et de travailleurs temporaires en réponse à cet enjeu. Dans un secteur comme le centre-ville, les employés n'ont souvent pas les moyens d'habiter près de leur lieu d'emploi.

Les citoyens ayant répondu au questionnaire de la Stratégie centre-ville identifient plusieurs facteurs qui freineraient leur désir de venir travailler, étudier, magasiner, ou se divertir au centre-ville. Ce sont l'accès peu rapide ou agréable en transport actif et collectif, la qualité insuffisante des aménagements sur les plans du verdissement et de l'accès piétonnier, le prix jugé trop élevé des activités culturelles et créatives, et le fait que ces activités ne soient pas suffisamment représentatives de la diversité montréalaise.

Les chantiers nuisent au dynamisme du centre-ville, selon plusieurs participants : ils contribuent à la congestion automobile, et sont une source de malpropreté, de bruit, de confusion dans les déplacements, et de difficultés accrues pour les personnes à mobilité réduite.

D'autres enjeux concernent l'ensemble du territoire : dans la région métropolitaine, le taux d'inoccupation des espaces industriels est à un niveau historiquement bas. À Montréal, seuls 1,3 % des espaces pour locaux industriels et laboratoires de recherche et développement sont actuellement disponibles<sup>87</sup>.

Sur le plan de la logistique des marchandises et de l'industrie, des professionnels soulignent que l'engagement pris par des ports internationaux et de grandes entreprises de transport maritime, telles que Maersk, d'atteindre la carboneutralité via l'électrification des navires lors des opérations à quai aux installations portuaires, constitue un défi pour la compétitivité de Montréal, qui ne dispose pas de telles installations à l'heure actuelle.

---

<sup>86</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : pour une croissance économique durable, doc. 8.22, p. 4.

<sup>87</sup> *Ibid.*, p. 12.

De plus, avec l'essor du commerce en ligne et les perturbations des chaînes d'approvisionnement liées à la pandémie, jamais les entrepôts de la région montréalaise n'ont été aussi remplis en 20 ans. Le Port de Montréal se retrouve donc confronté à des problèmes de congestion, puisque de nombreux importateurs y abandonnent des conteneurs, faute d'espaces d'entreposage suffisants à leur disposition.

À proximité du Port de Montréal, la cohabitation de zones industrielles lourdes et de zones résidentielles constitue un enjeu, à la fois pour les acteurs économiques et pour les citoyens. Alors que la présence d'entrepôts et d'activités de livraison engendrent des nuisances multiples pour les riverains, les gens d'affaires notent que, « *trop souvent*<sup>88</sup> », des autorisations de constructions résidentielles sont données à proximité de ces espaces, sans obligation de création de zones tampons ou d'installations de mitigation.

## 2.4.2 Les propositions en matière d'activités économiques

Les personnes s'étant prononcées sur les enjeux liés aux activités économiques demandent à la Ville de favoriser l'attractivité de la métropole à l'international, et la qualité de vie dans les quartiers.

À cette fin, diverses propositions sont mises de l'avant. Selon les représentants des milieux d'affaires, la Ville aurait avantage à cartographier les actifs stratégiques sur son territoire, puis à capitaliser sur ceux-ci en incluant systématiquement le développement économique dans ses décisions d'aménagement. En outre, considérant que plusieurs entreprises recherchent des territoires sains où les exigences environnementales sont élevées, Montréal gagnerait, selon eux, à se positionner parmi les villes exigeantes en la matière, sans toutefois se retrouver en situation de désavantage concurrentiel dans la région métropolitaine pour l'attraction et le maintien d'entreprises.

Ce désir de renforcer les facteurs d'attractivité de Montréal auprès des organisations, des travailleurs, des visiteurs et des étudiants, est particulièrement affirmé en ce qui concerne le centre-ville. Pour les participants, le succès de l'opération reposerait principalement sur une collaboration étroite des parties, sur des mécanismes facilitant la création d'emplois locaux, et sur une expérience de fréquentation la plus conviviale possible.

Plus précisément, on demande de stimuler la relance du centre-ville et d'assurer la synergie des efforts de chacun en mobilisant l'ensemble des acteurs-clés du secteur autour d'un plan d'action concerté. Ce regroupement pourrait prendre appui sur l'Alliance du centre-ville, déjà constituée par la SDC Centre-ville. Au sein de l'appareil municipal, une entité désignée responsable du centre-ville devrait disposer de ressources financières et humaines adaptées à ce contexte de relance.

---

<sup>88</sup> CargoM, Réflexion 2050, doc. 8.123, p. 5.

Un dialogue constant devrait être maintenu avec des gestionnaires intermédiaires sur les enjeux les concernant, tels que la réglementation, la fiscalité, la mobilité et la mutualisation des stationnements privés. Le renforcement de la collaboration entre les établissements d'enseignement et les entreprises pourrait reposer, par exemple, sur un arrimage des formations et stages des étudiants d'établissements collégiaux et universitaires aux besoins des entreprises avoisinantes. Afin de pourvoir aux besoins de personnel, la Ville et ses partenaires devraient veiller à soutenir l'implication des grands employeurs dans le milieu local, et créer les conditions propices à l'embauche locale tout en favorisant une offre de logements adaptés à la situation des employés.

Tant les gens d'affaires que les citoyens estiment que la qualité de l'expérience qui pourrait favoriser la relance du centre-ville repose sur une collaboration entre tous les acteurs. Les éléments à prendre en considération, selon eux, sont un accès rapide et agréable au secteur en transport collectif et actif, une convivialité améliorée du centre-ville pour les piétons, la cohabitation des usagers et le sentiment de sécurité, la réduction de la pollution sonore et visuelle, et une meilleure approche visuelle et communicationnelle des chantiers pour en mitiger l'impact. On demande également d'animer le secteur en faisant appel, par exemple, aux artistes locaux et aux organismes d'économie sociale.

Malgré les inquiétudes exprimées par des regroupements de citoyens relativement à la proximité d'activités industrielles et de zones résidentielles, la préservation des emplois industriels encore existants dans des secteurs incluant ateliers, centres de distribution, entrepôts, et usines, ainsi que la revalorisation de ces secteurs en zones mixtes densifiées, font consensus parmi les gens d'affaires et des organisations à visée sociale.

Deux types de solutions sont proposées pour résoudre l'enjeu de la distribution des marchandises : d'une part, les professionnels de la logistique et la communauté d'affaires misent sur une capacité et une fluidité accrues des modes d'entreposage et de distribution actuels, tout en se disant favorables à des initiatives de livraison urbaine telles que le Projet Colibri. De l'autre, des participants recommandent plutôt de s'appuyer sur la production locale et l'économie sociale pour réviser les chaînes d'approvisionnement au profit des courtes distances.

Les participants issus du milieu des affaires et de l'industrie ont insisté sur l'importance du maintien de liens de proximité entre le Port de Montréal en tant que site d'arrivée des marchandises depuis l'extérieur, et les aires de livraison qui traversent les quartiers résidentiels, moyennant l'aménagement de zones tampons entre le site et ces quartiers. Ils proposent de valoriser cette proximité par la densification des secteurs industriels existants, en particulier dans l'Est de Montréal, et demandent que soit énoncée une vision claire en ce sens. De l'avis d'un groupe d'experts, cette densification pourrait prendre la forme de « *villages industriels*<sup>89</sup> », c'est-à-dire des milieux de vie favorisant la persistance d'entreprises à forte densité d'emplois en présentiel, des logements adaptés au profil des employés de ces entreprises, des activités économiques circulaires, et des mesures de mitigation pour protéger la quiétude des résidents et riverains.

---

<sup>89</sup> Rayside Labossière, Mémoire sur le Projet de ville, doc. 8.14, p. 16.

Afin de fluidifier la logistique des marchandises, des professionnels de l'industrie jugent nécessaire d'investir dans le déficit d'entretien des infrastructures en collaboration avec les paliers supérieurs de gouvernement, et d'appuyer l'implantation de centres de transbordement intelligents et de hubs logistiques. Ils établissent un lien direct entre, d'une part, la réduction du navettage sur le réseau de transport routier supérieur et les ponts au profit du transport collectif, et d'autre part, le besoin d'identifier et de développer des axes de transit pour le transport et la distribution, à la fois rapides et connectés aux infrastructures stratégiques telles que le port de Montréal, les gares ferroviaires, les aéroports, les zones industrielles et les grands complexes. Améliorer la collecte de données sur le transport de marchandises en partenariat avec les instances concernées, permettrait également de mieux planifier le stockage, la livraison, et l'emplacement des futurs sites d'entreposage.

Rappelant l'objectif de carboneutralité, plusieurs participants insistent sur une révision des chaînes d'approvisionnement aux profits des courtes distances. S'ils jugent nécessaire d'adapter la logistique d'expédition et de ramassage à la réalité des entreprises de plus petite taille, notamment par la réduction de la taille des véhicules et l'aménagement des rues, ils croient aussi essentiel de soutenir le développement de plateformes alternatives locales dans des domaines tel que la livraison et la consommation, clairement inscrites dans une logique des communs.

Dans le même esprit, ils invitent à encourager l'utilisation de matériaux de construction locaux et traçables. Afin de favoriser l'autonomie alimentaire tout en développant l'emploi et l'entrepreneuriat, ils souhaiteraient que la Ville soutienne l'implantation et le développement de l'agriculture urbaine commerciale et industrielle, la revalorisation des friches agricoles de la communauté métropolitaine<sup>90</sup>, et la création d'un réseau étendu de marchés publics.

<sup>90</sup> Inventaire des friches agricoles métropolitaines : <https://cmm.qc.ca/nouvelles/un-nouvel-inventaire-des-friches-agricoles-metropolitaines/>; cité par Conseil régional de l'environnement de Montréal, Mémoire sur le Projet de ville, doc. 8.35, p. 16.



## 2.5 Le climat et l'environnement

Tout comme pour les milieux de vie et la mobilité, les participants à la consultation publique accueillent favorablement la vision environnementale élaborée par la Ville de Montréal dans son Projet de ville, notamment en ce qui concerne l'adaptation et la lutte aux changements climatiques.

Entre autres éléments, l'enjeu de l'équité sociale et territoriale en matière de verdure, ainsi que les objectifs d'accorder un rôle structurant à la biodiversité, d'augmenter les superficies naturalisées, de miser sur la présence de l'eau, d'atteindre la sécurité alimentaire grâce à l'agriculture urbaine, de généraliser la collecte des matières résiduelles, de construire des écoquartiers et de maximiser la sobriété carbone du cadre bâti, reçoivent tous des échos positifs des participants. L'intention affirmée par la Ville d'assumer son rôle de leader, par la mise à niveau de ses bâtiments et de sa flotte de véhicules, est également soulignée.

Les participants ont donc saisi l'occasion qui leur était offerte d'approfondir certaines idées, d'en proposer de nouvelles et d'établir des priorités d'actions, en attirant l'attention de la Ville sur des enjeux qu'ils jugent prioritaires.

### 2.5.1 Les enjeux en matière de climat et d'environnement

D'entrée de jeu, des experts, des groupes et des citoyens apportent des précisions relativement au contexte des changements climatiques, ainsi qu'aux enjeux actuels et pressentis en lien avec ce phénomène, sur le territoire de Montréal et au-delà.

#### Les changements climatiques

Les changements climatiques, rappellent-ils, représentent actuellement la plus grande menace à la santé publique, et pourraient causer 20 000 décès de plus au Québec d'ici 2050<sup>91</sup>. Or, les analyses des coûts-bénéfices intégrant la santé sont souvent manquantes dans les analyses de développement économique de projets urbains.

---

<sup>91</sup> Association québécoise des médecins pour l'environnement et Santé Urbanité, Mémoire déposé dans le cadre de la consultation publique sur le Projet de ville, doc. 8.29, p. 18-19.



Les événements climatiques extrêmes, telles les chaleurs accablantes, renforceront les inégalités sociales sur le territoire municipal. La concentration d'îlots de chaleur, la défavorisation matérielle et sociale, la difficulté d'accès à une alimentation saine conjuguée à l'inflation, et le manque d'infrastructures et de services sur lesquels s'appuyer en cas de besoin, vont accentuer la vulnérabilité des personnes, en particulier dans les secteurs suivants : Montréal-Nord, Parc-Extension, Saint-Michel, Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles, Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, Pointe-Saint-Charles, Émard, Lachine, Lasalle. Le centre-ville compte également de nombreux îlots de chaleur.

Plusieurs intervenants ont indiqué que la transition écologique, telle qu'elle est présentée dans le Projet de ville, n'est pas articulée de façon à réduire les inégalités sociales. Entre autres exemples donnés, les femmes sont plus vulnérables que les hommes aux phénomènes climatiques extrêmes dû à leur plus grande précarité économique, elle-même liée au travail reproductif. Les événements climatiques auront pour effet d'accroître chez les femmes la charge de travail liée aux soins, la charge mentale et le stress, les violences physiques, psychologiques et sexuelles subies - comme cela fut démontré, par exemple, à la suite de l'ouragan Katrina - et les inégalités entre les femmes elles-mêmes, selon leur niveau de revenu, leurs capacités, et leur appartenance ou non à un groupe racisé.

En outre, bien que les femmes soient davantage impliquées que les hommes dans l'action climatique, elles sont en général moins représentées dans les sphères décisionnelles ayant le pouvoir d'agir sur cet enjeu. Cela influence le type d'approches retenues pour répondre aux changements climatiques, les hommes ayant tendance à privilégier les solutions orientées vers le marché économique et les approches technoscientifiques, tandis que les femmes priorisent davantage les actions liées à la vie quotidienne.

Dans la même veine, le Projet de ville accorde peu d'attention à une autre crise étroitement liée à celle des changements climatiques, selon des experts : la perte de biodiversité et l'érosion de la biomasse<sup>92</sup>. À Montréal, par exemple, plusieurs espèces indigènes d'arbres et de plantes pourraient ne pas résister aux bouleversements climatiques. Au niveau continental, le Québec est appelé à devenir un refuge climatique pour de nombreuses espèces animales et végétales, qui étendent leurs aires de répartition vers le nord au rythme de 45 à 70 km par décennie<sup>93</sup>.

---

<sup>92</sup> La biomasse est la masse totale des organismes vivants mesurée dans une population ou une aire donnée.

<sup>93</sup> Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal, Le paysage comme pierre angulaire d'une vision de transition écologique et de qualité de vie pour Montréal, doc. 8.21, p. 12.

## La notion de carboneutralité

Bien que les enjeux posés par les perturbations climatiques soient somme toute assez clairs pour la Ville et les participants, des failles en matière de gouvernance risquent de freiner le déploiement de solutions d'adaptation réellement porteuses.

Tout d'abord, si une vaste majorité d'intervenants dit adhérer à l'objectif d'une ville carboneutre en 2050, ce concept n'en paraît pas moins flou, voire « *abstrait, élitiste et intellectuelle*<sup>94</sup> » aux yeux de certains. Un organisme regrette par exemple que le Projet de ville n'explique pas comment le PUM peut contribuer à atteindre l'objectif de réduire de 55 % les émissions de GES d'ici 2030.

De l'avis d'experts, la Ville ne semble pas avoir une stratégie claire quant à l'encadrement des dimensions sociale, environnementale et économique des espaces verts et de la verdure sur son territoire, chaque arrondissement travaillant dans ce domaine de façon relativement autonome. La Ville souffrirait en outre d'un manque de main-d'œuvre et d'expertise à cet égard. Certains principes mis de l'avant par la bureaucratie ne seraient pas forcément appliqués sur le terrain dû à un manque de formation au sein des effectifs, ce manque étant lui-même tributaire de l'important roulement du personnel. Parfois, les obstacles se situent aussi au niveau décisionnel : on mentionne par exemple que les gestionnaires des grands parcs montréalais ne semblent pas prêts à intégrer l'agriculture urbaine dans ces espaces verts<sup>95</sup>.

Des participants ont mis en lumière les responsabilités d'autres paliers décisionnels. Ainsi, le gouvernement du Québec ne ferait que « *répéter des programmes inefficaces pour réduire les gaz à effet de serre*<sup>96</sup> ». On estime en effet que les subventions aux véhicules électriques et à l'efficacité énergétique ne permettent pas d'agir fermement sur les causes structurelles de la pollution que sont la taille du parc automobile et le développement immobilier. Par ailleurs, les contraintes financières d'institutions publiques comme les écoles, les cliniques publiques ou les CHSLD, posent des limites importantes à l'atteinte d'une qualité écologique pour ces bâtiments, le ministère de l'Éducation étant toujours en mesure d'outrepasser le droit des municipalités dans le cadre de projets d'écoles et de contourner la réglementation en termes d'urbanisme et de développement durable.

---

<sup>94</sup> OCPM, Groupes de discussion thématiques – Synthèse – Août-septembre 2022, doc. 6.14, p. 4.

<sup>95</sup> OCPM, Activité de discussion sur l'avenir des parcs – Synthèse – 18 octobre 2022, doc. 6.11, p. 7.

<sup>96</sup> Stop, Présentation dans le cadre de Réflexion 2050, doc. 8.6, p. 10.

Divers participants, parmi lesquels des adolescents, déplorent un manque de sensibilité au sein de la population relativement au phénomène des changements climatiques, et disent noter peu d'améliorations dans les comportements à cet égard. Des groupes et des citoyens avouent quant à eux ignorer comment devenir « *plus écologiques*<sup>97</sup> » aux niveaux individuel et collectif. Ils soulignent au passage que les gens sont souvent peu familiers avec les concepts relatifs au développement durable, comme celui, par exemple, de rétention des eaux.

Questionnés sur leur perception des changements climatiques, des représentants autochtones indiquent que les problèmes rencontrés en ville par leurs communautés sont si nombreux et si criants que ces dernières n'ont ni le temps ni l'énergie de penser à une ville carboneutre pour 2050. Ces participants soulignent qu'il faudra « *sept générations*<sup>98</sup> » pour réparer les dommages infligés à l'environnement et la biodiversité, à Montréal et ailleurs.

## La présence, la connectivité et l'accès à la verdure

Sur le plan de la verdure existante, des experts rappellent que Montréal possède 3,7 hectares de parc par 1 000 habitants, ce qui la place devant Toronto (2,9), mais derrière Calgary (6,7) et Québec (7,7)<sup>99</sup>. La verdure urbaine sur le territoire de Montréal a diminué de 10 % entre 2011 et 2019<sup>100</sup> et les espaces verts montréalais sont généralement plus fragilisés qu'on ne le croit. En attestent, par exemple, le stress hydrique (pénurie d'eau) et la compaction des sols qui affaiblissent les arbres, les grandes étendues gazonnées sans valeur écologique notable, la pression démographique sur l'utilisation des parcs et, en lien avec cet achalandage, le piétinement des espaces naturels qui ouvre la porte aux espèces envahissantes.

À Montréal, la température de certains secteurs peut présenter une différence de 10 degrés Celsius selon leur niveau de verdissement. Ces écarts sont entre autres attribuables à la place significative réservée au stationnement de surface, y compris dans certains espaces verts tels le parc Jean-Drapeau, des milieux fortement minéralisés comme le centre-ville, et même des espaces récemment construits comme le campus MIL, auquel le parc Pierre-Dansereau voisin ne peut faire contrepoids.

---

<sup>97</sup> OCPM, Volet culturel en collaboration avec le Service de la culture de Montréal – Synthèse – Septembre-octobre 2022, doc. 6.12, p. 11.

<sup>98</sup> OCPM, Activité de discussion sur les enjeux autochtones – Synthèse – 24 août 2022, doc. 6.8, p. 6.

<sup>99</sup> Société du parc Jean-Drapeau, Opinion présentée dans le cadre de Réflexion 2050, doc. 8.27, p. 5.

<sup>100</sup> <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/16-002-x/2021001/article/00002-fra.htm> ; Extrait de SDC Montréal Centre-ville, Mémoire présenté dans le cadre de la consultation publique sur le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, doc. 8.12, p. 12.

Distribués aux extrémités du territoire, des parcs-nature tels que le Bois d'Anjou, le Bois-de-Liesse, le Bois-de-Saraguay, le Cap-Saint-Jacques et le parc national des Îles-de-Boucherville sont difficiles d'accès malgré leur attractivité. Au cœur des milieux de vie, les nombreux Montréalais n'ayant pas accès à un espace personnel pour cultiver dépendent de l'offre municipale en matière de jardins communautaires ou collectifs, mais des listes d'attente sont nécessaires pour y accéder.

Outre la répartition des espaces verts, le manque de connectivité entre ces espaces est jugé préoccupant. Montréal, précise-t-on, a perdu 80 % de sa connectivité naturelle au cours des 50 dernières années<sup>101</sup>. Un regroupement d'organismes note par exemple que les arrondissements de Lasalle, Lachine, Le Sud-Ouest et Verdun possèdent très peu de liens écologiques dans l'axe nord-sud. Dans ce secteur, le statut de la dalle-parc, un pont piétonnier et cyclable autrefois envisagé pour relier le quartier Notre-Dame-de-Grâce au Sud-Ouest, est aujourd'hui précaire. Le terrain de golf Meadowbrook comporte bien 57 hectares de verdure, mais il est réservé aux seuls golfeurs durant la belle saison.

Jugée peu encourageante par des participants issus du nord et de l'est de Montréal, la restauration des espaces naturels se limite actuellement à « *quelques laboratoires de réaménagement et à quelques centres commerciaux locaux*<sup>102</sup> ». Si d'une part, il existe de grandes zones d'importance écologique non protégées sur et autour de l'Île de Montréal, tel que les terrains adjacents à l'aéroport Montréal-Trudeau, des participants dénoncent aussi un flou concernant la proportion d'aires protégées dans l'agglomération de Montréal. Ils signalent que, d'après le Registre des aires protégées du Québec, la superficie totale d'aires protégées du territoire de l'Agglomération serait en réalité de 3,46 %, soit inférieure aux 6,35 % annoncés par le Projet de ville<sup>103</sup>. La majorité de ces aires sont aussi désignées comme *milieu naturel de conservation volontaire*, sans précisions concernant la nature, la source et la durée des moyens de protection utilisés.

## Le rapport à l'eau et au fleuve

Depuis longtemps, une grande partie de la population montréalaise n'entretient plus de relation profonde avec le fleuve Saint-Laurent, alors qu'elle tend à rechercher un contact avec la nature en périphérie de Montréal. Sur un périmètre de plus de 125 km, l'archipel de Montréal offre pourtant de nombreux espaces en bordure d'eau potentiellement propices aux loisirs ou à la conservation.

---

<sup>101</sup> Stop, Présentation dans le cadre de Réflexion 2050, doc. 8.6, p. 5.

<sup>102</sup> *Ibid.*, p. 6.

<sup>103</sup> *Ibid.*, p. 6 et 13.

Une grande proportion de ces berges sont toutefois détériorées, peu d'efforts ayant été accomplis pour les sauvegarder ou les mettre en valeur au cours des dernières décennies. Elles offrent donc un potentiel considérable pour l'amélioration du cadre de vie des populations montréalaises, mais posent des défis en matière de nuisances sonores et de sécurité, du fait des activités industrielles et portuaires implantées à proximité, et de coûts de restauration.

## La qualité de l'eau, de l'air et de l'environnement sonore

Des professionnels de la santé notent que de fortes pluies entraînent souvent une surverse des eaux d'égout dans les cours d'eau, contaminant ainsi les eaux de baignade et de consommation en aval. Plus de la moitié des épidémies de maladies liées à l'eau de consommation (ex. gastroentérite aiguë) surviendraient d'ailleurs après de telles intempéries<sup>104</sup>.

Des participants écrivent que, malgré l'affirmation du Projet de ville selon laquelle la qualité de l'air à Montréal « s'améliore globalement depuis 2002<sup>105</sup> », le Règlement de Montréal sur les rejets à l'atmosphère ne prévoit aucune mesure pour contrôler les particules de 2,5 micromètres de diamètre ou moins, qui contribuent significativement aux changements climatiques et aux problèmes de santé humaine. Ils précisent que ce règlement n'a pas fait l'objet d'une révision majeure depuis son adoption en 2001.

La Projet de ville aborde peu la question du bruit. C'est ce qu'observent des citoyens qui, malgré des niveaux sonores parfois incommodants liés à l'accroissement du parc automobile et à la multiplication des chantiers de construction, notent aussi l'absence de réglementation sur cet enjeu.

## L'interface entre les activités industrielles et les milieux de vie

Dans l'est de Montréal, plusieurs citoyens, groupes de citoyens et organismes s'opposent vivement au déménagement du centre de transbordement de conteneurs Ray-Mont Logistique en bordure de la rue Notre-Dame, et aux nuisances appréhendées pour les riverains, incluant la destruction de friches existantes, l'augmentation de la pollution de l'air, des vibrations, du bruit, et l'accroissement des îlots de chaleur « dans un quartier parmi les plus

---

<sup>104</sup> Association québécoise des médecins pour l'environnement et Santé Urbanité, Mémoire déposé dans le cadre de la consultation publique sur le Projet de ville, doc. 8.29, p. 19.

<sup>105</sup> Ville de Montréal, Projet de ville, doc. 3.1, p. 38; cité par Stop, Présentation dans le cadre de Réflexion 2050, doc. 8.6, p. 9.

*minéralisés et chauds de l'île de Montréal*<sup>106</sup> ». Ils s'opposent du même souffle, pour des raisons équivalentes, au prolongement du boulevard Assomption vers le sud et de la rue Souigny vers l'est, lesquels amèneront respectivement 19 000 et 29 000 véhicules par jour de plus dans le secteur. Craignant la réalisation de tels projets en dépit de l'opposition citoyenne, ils déplorent la « *contradiction entre les souhaits vertueux*<sup>107</sup> » formulés dans le Projet de ville, et les réalités politiques et économiques « *qui organisent concrètement l'aménagement de nos quartiers*<sup>108</sup>. »

## L'écogentrification

Tout en formulant les enjeux ci-dessus, plusieurs intervenants se disent conscients que les mesures prises pour favoriser la résilience des milieux face aux impacts des changements climatiques et en améliorer la qualité de vie de façon générale, tels que le verdissement et des aménagements propices à une mobilité plus durable, s'accompagnent d'un risque d'écogentrification. Dans des quartiers auparavant moins prisés, l'augmentation de l'attractivité pouvant résulter de telles mesures risque en effet d'influencer à la hausse les valeurs foncières et les loyers, et d'ainsi pousser les locataires moins fortunés hors de leur milieu d'attache.

### 2.5.2 Les propositions en matière de climat et d'environnement

Une multiplicité d'intervenants, parmi lesquels des professionnels de l'immobilier, estiment que l'enjeu des changements climatiques « *doit prévaloir sur tous les autres*<sup>109</sup>. »

Comme certains l'ont fait remarquer, des éléments tels que le logement, la mobilité, l'aménagement de l'espace public, les parcs et l'accès à la nature, ainsi que les services et les commerces de proximité, en plus d'être interdépendants, entretiennent tous des « *liens directs*<sup>110</sup> » avec la résilience face aux changements climatiques. Cette dimension transversale de la transition écologique, mais aussi l'ampleur des coûts liés à sa réalisation, exigent selon eux une réflexion systémique et une démarche globale plutôt qu'une approche par arrondissement ou par entité administrative. Cela implique également d'intégrer la santé au Projet de ville et au Plan d'urbanisme et de mobilité de façon transversale, en précisant les effets des inégalités sociales sur la santé des populations, en évaluant les

<sup>106</sup> Mères en colère pour Hochelaga, Pour une ville soucieuse du vivant, doc. 8.159, p. 5.

<sup>107</sup> *Ibid.*, p. 3.

<sup>108</sup> *Idem.*

<sup>109</sup> OCPM, Activité de discussion avec des développeurs immobiliers – Synthèse – 8 septembre 2022, doc. 6.9, p. 5.

<sup>110</sup> Conseil des Montréalaises, Avis pour une transition écologique juste et féministe, doc. 8.30, p. 24.

possibles répercussions de projets urbains sur la santé, et en montrant « *clairement ce que les citoyens de Montréal ont à gagner en termes de qualité de vie*<sup>111</sup>. »

Comme pour chaque thématique abordée jusqu'ici, des intervenants insistent sur la nécessité de définir des objectifs mesurables et quantifiables, d'instaurer un suivi transparent de l'atteinte de ces objectifs, et d'informer la population des progrès accomplis vers l'atteinte de la carboneutralité. Ces différentes mesures devraient également s'accompagner, selon certains, d'un plan d'urgence pour faire face aux événements météorologiques ou sanitaires extrêmes.

Les propositions des participants relatives à plusieurs des sujets mentionnés ci-dessus (le logement, l'espace public, les transports et la mobilité, les services et les commerces de proximité) ont déjà été présentées dans les sections Milieux de vie et Mobilité de ce rapport. La présente sous-section regroupe donc celles qui concernent la place de la nature en ville, la résilience du cadre bâti, la pollution atmosphérique et sonore, et le traitement des matières résiduelles.

### ■ *Le verdissement et les îlots de chaleur*

Les enfants rencontrés dans le cadre d'ateliers de consultation publique ont mentionné à de nombreuses reprises, à l'oral et par le biais de dessins, leur désir de voir davantage de nature en ville, incluant des jardins, des arbres et des fleurs, afin d'améliorer la qualité de leur environnement, mais aussi de favoriser la présence d'animaux, en particulier des abeilles.

Pour des experts, des organismes et des citoyens, accroître le verdissement et optimiser ses bienfaits devrait commencer par la fixation d'un objectif zéro îlot de chaleur dans les milieux résidentiels, scolaires ou de travail, en priorisant les quartiers défavorisés du point de vue socio-économique et les plus à risque en matière d'îlots de chaleur. Dans des quartiers tels que Parc-Extension, où 80 % des résidents n'ont pas accès à une cour, la création de parcs-écoles pourrait apporter une solution au manque d'espaces verts.

Insistant sur la protection de la verdure existante, des participants invitent à considérer que, pour remplacer la capacité sanitaire et environnementale occasionnée par la perte d'un arbre adulte à grand déploiement, il faut planter de 20 à 50 jeunes arbres de 3 mètres pour rétablir l'effet dépolluant initial<sup>112</sup>. Dans la même optique, on demande de pratiquer une organisation responsable des friches, qui abritent une riche biodiversité, et de remplacer les pelouses par des plantations propices à la pollinisation, telles que les prairies mellifères.

Afin de remplacer les îlots de chaleur par des îlots de fraîcheur, on invite à réduire au maximum les surfaces asphaltées telles que les stationnements, à intensifier le verdissement partout sur le territoire, notamment sur les rues, au sein des aires industrielles et des sites ferroviaires, à miser sur une

<sup>111</sup> OCPM, Groupes de discussion thématiques – Synthèse – Août-septembre 2022, doc. 6.14, p. 16.

<sup>112</sup> Association québécoise des médecins pour l'environnement et Santé Urbanité, Mémoire déposé dans le cadre de la consultation publique sur le Projet de ville, doc. 8.29, p. 17-18.

généralisation d'aménagements simples et facilement acceptés des citoyens telles que les saillies de trottoirs, et à favoriser la verticalité verte, c'est-à-dire la croissance des plantes sur les parois extérieures des bâtiments, les balcons et les toits. À moyen terme, précise-t-on, chaque personne devrait apercevoir au moins trois arbres depuis son lieu d'habitation, d'études ou de travail. Afin d'éviter d'avoir à choisir entre l'intégration d'espaces verts et la construction de logements, la Ville devrait dédier des portions de voirie à l'habitation, en réduisant à cette fin la largeur de grandes artères telles que le boulevard Henri-Bourassa.

La décontamination des sols par phytoremédiation ou bioremédiation<sup>113</sup>, qui présente des avantages sur les plans écologique et économique, créerait aussi rapidement des îlots de fraîcheur dans des secteurs qui en sont dépourvus. En matière de financement, une idée consiste à demander au gouvernement du Québec d'adopter une Politique d'intégration de la santé préventive en aménagement urbain, en réservant pour les municipalités l'équivalent de 1 % des investissements en infrastructures publiques dans un fonds de verdissement urbain. Ce fonds devrait aussi prévoir le verdissement du réseau autoroutier lors de projets de réaménagement<sup>114</sup>.

#### — La biodiversité et les milieux naturels

Si verdier en privilégiant des végétaux indigènes, mieux adaptés au climat, paraît un choix logique pour plusieurs, des participants ont également suggéré de faire preuve de prévoyance en adaptant progressivement les choix d'espèces au réchauffement climatique.

Des experts recommandent de distinguer les fonctions des parcs relativement à l'importance accordée à la biodiversité. Certains parcs auraient ainsi une fonction de préservation, comportant des passerelles pour éviter les piétinements, tandis que d'autres favoriseraient les loisirs et la promenade ou serviraient de parcs nourriciers. La création d'un grand parc de l'Est en reliant le golf métropolitain d'Anjou au parc-nature du Bois-d'Anjou, et la conversion du golf Meadowbrook en parc naturel, permettraient de mettre cette idée en pratique dès l'étape de conception.

Afin de protéger au mieux la biodiversité, on recommande d'opérer une distinction claire entre l'accès à la verdure pour tous et la protection de l'habitat d'espèces végétales et animales, de maximiser les zones tampons autour des écosystèmes fragiles, et de répertorier toutes les espèces animales et végétales à protéger lors de travaux. Pour maximiser la résilience face aux changements climatiques, des participants souhaitent que la part des milieux naturels à protéger d'ici 2030 aille au-delà de 10 % du territoire, tel que prévu actuellement.

<sup>113</sup> La bioremédiation consiste à utiliser des organismes vivants pour détoxifier et transformer les contaminants environnementaux, tandis que la phytoremédiation élimine les contaminants par les plantes.

<sup>114</sup> Association québécoise des médecins pour l'environnement et Santé Urbanité, Mémoire déposé dans le cadre de la consultation publique sur le Projet de ville, doc. 8.29, p. 25.



### — *L'agriculture urbaine*

Pour le potentiel qu'elle représente dans la résilience alimentaire de la population, des participants estiment que l'agriculture urbaine devrait faire l'objet d'une politique municipale, ou, à l'exemple de Ville-Marie, d'une stratégie alimentaire dans chaque arrondissement.

Quelle que soit sa forme, cet encadrement devrait inclure une variété de mesures, par exemple l'objectif de couvrir 25 % des besoins des citoyens en fruits et légumes à l'intérieur des limites de la ville, comme c'est le cas à Toronto, et assurer un accès équitable à ces ressources par l'implantation de jardins collectifs, de fermes urbaines et de serres dans les grands parcs, les espaces vacants, les cours d'écoles, les toitures et les rues. Ces aménagements fourniraient l'occasion d'améliorer la littératie alimentaire des personnes, et de les sensibiliser au gaspillage de la nourriture et de l'eau.

### — *L'interface entre les activités industrielles et les milieux de vie*

Face aux nuisances subies et à celles pressenties, nombre d'organismes, de citoyens et de regroupements de citoyens ont signifié leur désir de voir adopter un moratoire sur l'implantation du terminal de transbordement de conteneurs Ray-Mont Logistique, sur le prolongement envisagé de la rue Souigny et du boulevard Assomption-Sud, ainsi que sur la mise en service du viaduc Notre-Dame du Port de Montréal. Une autre solution imaginée consisterait à relocaliser Ray-Mont Logistique, par exemple sur le terrain mis en vente par la compagnie Imperial Oil Esso dans l'est de Montréal.

S'ajoutant à ces propositions, les participants demandent de quantifier et de cartographier les nuisances actuelles et anticipées liées à ces projets, d'adopter des mesures de mitigation du bruit, de soumettre les projets à une évaluation environnementale du BAPE, et de mandater la Direction de la santé publique de Montréal pour mener une étude d'impact sur la santé dans l'ensemble du secteur.

Un désir commun à tous ces participants est de protéger la friche ferroviaire de Viauville, le boisé Grace Dart, la friche industrielle Dubo, le boisé Beni-Hana, le boisé l'Assomption, et le lot 6 254 912 appartenant à la Ville de Montréal localisé en bordure du Boisé Steinberg, en créant un parc-nature qui serait administré par les citoyens et des organismes locaux.

### — *Les trames vertes et bleues*

De nombreux intervenants soutiennent l'objectif du Projet de ville consistant à favoriser la connectivité écologique et à créer un réseau de corridors verts pour relier les parcs et les espaces publics. D'après eux, le déploiement d'une telle trame permettrait de répartir la verdure de façon plus équitable dans la ville, tout en se conformant à la recommandation de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) selon laquelle chaque citoyen devrait avoir accès à un espace vert de 0.5 à 1 hectare, à au plus 300 mètres de son lieu de résidence.

Selon des participants, ce réseau accomplirait deux fonctions distinctes. D'une part, il favoriserait la mobilité active sécuritaire pour tous, en reliant les centres locaux à d'autres zones commerciales et résidentielles, à des grands parcs et à des espaces verts de proximité, à des nœuds du réseau de transport urbain, ainsi qu'à des œuvres d'art public et des lieux patrimoniaux et culturels. D'autre part, il offrirait des services écologiques précis, tels que le maintien des habitats d'espèces ciblées, la migration de certaines espèces végétales et la restauration écologique d'espaces dégradés, qui permettraient l'émergence de nouveaux habitats, de nouvelles zones tampons ou de corridors en pas japonais<sup>115</sup> et qui contribueraient à une meilleure connectivité écologique.

Ces intervenants estiment que des segments enfouis d'anciens ruisseaux, les espaces verts actuellement non accessibles, les voies ferroviaires en activité ou abandonnées, en s'associant à des ouvrages verdis tels que des rues, des ponts, de grands ensembles immobiliers et des toitures, pourraient composer « *les fondements d'un parcours paysager de grande envergure*<sup>116</sup> ». Ces liens verts et bleus devraient d'ailleurs se déployer à travers tout le territoire de la communauté métropolitaine en « *suivant la même stratégie de connexion*<sup>117</sup>. » Plusieurs idées de trames à consolider ou à créer ont été mises de l'avant.

◇ Dans l'ouest de Montréal

- Connecter la nouvelle Bande Verte située au pied de la falaise Saint-Jacques, le canal de Lachine, le canal de l'Aqueduc, et la piste cyclable le long du fleuve Saint-Laurent avec son chapelet de parcs entre Verdun et Dorval.
- Concrétiser le projet de Dalle-parc sous la forme d'un pont piétonnier et faunique reliant la Falaise Saint-Jacques, la Bande Verte, le parc Turcot et le canal de Lachine, de façon à constituer un nouveau grand parc. À l'ouest et au nord, intégrer le terrain de golf Meadowbrook et le futur corridor vert d'Hydro-Québec devant relier Saraguay à LaSalle. Du côté sud, prolonger le lien jusqu'au parc Angrignon et au parc des Rapides.

◇ Dans l'est de Montréal

- Créer un corridor de verdure entre le fleuve Saint-Laurent, Anjou et la rivière des Prairies, en incluant le bassin versant du ruisseau de la Grande-Prairie (dit « ruisseau Molson »), des espaces verts tels que la friche ferroviaire Viauville, le parc Maisonneuve, le parc Félix Leclerc, les boisés isolés de Beni-Hana et Lacordaire, et le Parc-nature du Ruisseau-De Montigny.
- Relier le Vieux-Port à l'extrémité est de Pointe-aux-Trembles, en consolidant notamment la bande verte le long de la rue Notre-Dame.

<sup>115</sup> Un corridor en pas japonais est un corridor naturel favorisant le passage de certaines espèces entre deux réservoirs de biodiversité. Voir notamment <https://agencelichen.fr/corridor-pas-japonais/>.

<sup>116</sup> Rayside Labossière, Mémoire sur le Projet de ville, doc. 8.14, p. 14.

<sup>117</sup> Société du parc Jean-Drapeau, Opinion présentée dans le cadre de Réflexion 2050, doc. 8.27, p. 7.

### — La présence de l'eau

Plusieurs citoyens et groupes ont demandé de valoriser l'eau visuellement et physiquement, de la « sortir des conduits<sup>118</sup> », et d'intégrer pleinement le fleuve Saint-Laurent au Plan d'urbanisme et de mobilité. C'est notamment un souhait exprimé par des enfants et des adolescents, qui désirent profiter de nouvelles plages urbaines et pouvoir y accéder depuis les milieux défavorisés.

De l'avis de participants adultes, la restauration écologique des nombreuses berges détériorées de l'île, qui offrent « de magnifiques points de vue », sont propices au plein air et constituent des zones humides importantes sur le plan écologique, devrait s'appuyer sur une stratégie d'ensemble. Dans le cadre d'une telle stratégie, il serait judicieux d'étendre la notion de biodiversité aux écosystèmes aquatiques, de favoriser la résilience des milieux de vie face aux inondations potentiellement causées par la montée des eaux en créant des zones tampons de verdure le long des berges, et d'associer le Port de Montréal aux projets d'aménagement de corridors verts ou de percées visuelles

À l'intérieur des terres, la répartition équitable des jardins de pluie, des milieux humides, des lacs et des cours d'eau restaurés, contribuerait à une meilleure gestion et à une filtration plus efficace des eaux de pluie et de ruissellement, et à l'attraction d'une faune et d'une flore spécifiques et diversifiées. Ces mesures pourraient permettre d'éviter la construction d'infrastructures de captation et de rétention coûteuses.

### — Un cadre bâti résilient

Plusieurs participants se sont également prononcés sur la contribution du cadre bâti à la résilience environnementale de la métropole. Leurs avis touchent principalement l'encadrement de la performance des bâtiments, ainsi que le choix des matériaux et des sources d'énergie.

En référence à l'objectif de la Ville de décarboner le parc immobilier à l'horizon 2050, un participant précise que les constructions existantes et nouvelles auront l'obligation de respecter les normes du bâtiment à carbone zéro (BCZ)<sup>119</sup>, et d'appliquer ces normes aux travaux. Citant la ville de Vancouver, qui s'est fixé l'objectif d'une consommation énergétique nette zéro pour les nouveaux bâtiments d'ici 2030, d'autres intervenants estiment que la Ville de Montréal pourrait se montrer plus ambitieuse en intégrant les scénarios climatiques de 2050 aux critères de design, et en imposant des normes de performance par paliers sans rendre celles-ci immédiatement obligatoires, afin que le marché puisse s'y préparer. De la sorte, indique-t-on, le contenu moyen en carbone du béton pourrait être réduit progressivement à 40 % de la moyenne actuelle d'ici 2050.

<sup>118</sup> OCPM, Activité de discussion sur l'avenir des parcs – Synthèse – 18 octobre 2022, doc. 6.11, p. 6.

<sup>119</sup> Les normes du bâtiment à carbone zéro sont édictées par le Conseil du bâtiment durable du Canada : <https://www.cagbc.org/fr/notre-travail/certifications/normes-du-batiment-a-carbone-zero/>.

Si densifier à partir du cadre bâti existant est présenté comme la solution immobilière la plus durable, de nombreuses propositions visent à réduire au minimum l'empreinte environnementale des nouvelles constructions. Parmi celles-ci, on trouve le fait d'exiger le respect de certifications environnementales telles que Novoclimat et LEED<sup>120</sup>, de concevoir une Charte montréalaise des écoquartiers en s'inspirant du programme nord-américain EcoDistrict, et de prendre exemple sur la France en fixant d'avance le prix d'un projet pour ensuite retenir la proposition la plus durable.

Au regard des matériaux et de l'empreinte énergétique, on recommande d'exiger des toitures à indice de réflectance élevé<sup>121</sup> comme les toits blancs ou végétalisés, de favoriser les bâtiments à énergie positive<sup>122</sup>, de réduire l'utilisation du béton en privilégiant des matériaux tels que le bois lamellé-croisé, et d'adopter un Coefficient de biotope par surface<sup>123</sup> de 60 % pour l'ensemble des futurs écoquartiers.

Montréal, croit-on, devrait imiter les villes de Seattle et San Francisco et bannir complètement le gaz naturel des nouvelles constructions, y compris le gaz naturel renouvelable. Afin de réduire les déperditions thermiques<sup>124</sup> tout en favorisant la circularité, on propose d'implanter des réseaux thermiques urbains avec boucles énergétiques et géothermie. Sur ce dernier point, un participant invite la Ville à faire des représentations auprès du Gouvernement du Québec afin qu'il permette aux municipalités d'agir comme partenaires de projets énergétiques employant la géothermie, comme c'est déjà le cas pour l'hydroélectricité et l'éolien : la géothermie communautaire permettrait aux municipalités de tirer des revenus de la vente de chaleur et de froid extraits du sous-sol.

### ■ *Les matières résiduelles et la propreté*

Alors que les enfants se montrent très sensibles à la quantité de débris dans l'espace public, notamment sur les trottoirs et dans les parcs, les adolescents établissent un lien direct entre la propreté et le sentiment de sécurité dans leurs milieux de vie. Tous insistent sur la nécessité de sensibiliser la population à la réduction de l'usage du plastique, et d'élargir la collecte des matières recyclables et compostables à un plus grand nombre de sites publics et privés, tels que les parcs, les bâtiments institutionnels et les immeubles de neuf logements et plus.

<sup>120</sup> Leadership in Energy and Environmental Design.

<sup>121</sup> L'Indice de réflexion Solaire indique la capacité d'un matériau à réfléchir la chaleur solaire et faisant preuve d'une faible augmentation de température lorsqu'il est exposé aux rayons du soleil. Voir notamment [www.vnzinc.com](http://www.vnzinc.com).

<sup>122</sup> Un bâtiment à énergie positive (BEPOS) est un bâtiment dont le bilan énergétique global est positif, c'est-à-dire qu'il produit plus d'énergie (thermique ou électrique) qu'il n'en consomme. Voir notamment <https://www.connaissancedesenergies.org/fiche-pedagogique/batiment-energie-positive>.

<sup>123</sup> Le coefficient de biotope par surface représente la part de surface végétale sur l'ensemble d'un site, incluant sols, toitures, terrasses, façades et murs végétalisés, et surfaces alvéolées perméables. Voir notamment [https://participatoryplanning.ca/sites/default/files/upload/document/tool/20191007\\_biotope\\_area\\_factor\\_fr.pdf](https://participatoryplanning.ca/sites/default/files/upload/document/tool/20191007_biotope_area_factor_fr.pdf).

<sup>124</sup> La déperdition thermique est la perte de chaleur que subit un bâtiment par ses parois et ses échanges de fluide avec l'extérieur.

Des participants adultes voient dans la collecte en vrac des matières recyclables une « *recette vouée à l'échec*<sup>125</sup> », et estiment que la collecte différenciée est « *le meilleur, peut-être le seul moyen viable*<sup>126</sup> » de trouver des marchés pour les résidus recyclables. Le papier, « *le plus précieux des produits avec l'aluminium*<sup>127</sup> », devrait selon eux être collecté un jour distinct, comme c'est le cas à Ottawa.

Quelle que soit la méthode retenue, la collecte des matières résiduelles pourrait être facilitée si Montréal disposait, à l'instar de certaines villes européennes, des conteneurs semi-enfouis dans l'espace public, ce qui limiterait la fréquence, les coûts et les nuisances associées aux collectes. Au niveau du traitement, et moyennant la collaboration des acteurs concernés, davantage d'installations favorisant l'intégration des résidus dans des boucles d'économie circulaire pourraient être implantées, entre autres à des fins de réutilisation, de chauffage de bâtiments et d'agriculture urbaine.

Cela dit, on rappelle l'importance de réduire la production de déchets à la source, par exemple en instaurant un système de tarification et de gratification pour la population, en fédérant les résidents et commerçants d'une rue autour de l'objectif zéro déchet, ou en favorisant l'écoconception des événements. Impliquer davantage les riverains dans l'entretien et la collecte des résidus sur l'espace public sensibiliserait aussi le public à cet enjeu.

#### — La pollution de l'air et la pollution acoustique

Outre les mesures relatives au verdissement, aux milieux naturels et à la mobilité durable, des participants proposent une série de moyens structurants et d'actions spécifiques afin de minimiser la pollution de l'air et la pollution sonore.

À leur avis, la première action à mettre en œuvre serait de réaliser une cartographie fine et en temps réel de la pollution atmosphérique sur le territoire pour les principaux polluants, notamment les particules fines (PM), les oxydes d'azote (NOx) et l'ozone (O<sub>3</sub>), ainsi que les autres polluants toxiques comme les métaux lourds. Puisque le Projet de ville envisage la création d'une « *Zone zéro émission (ZZE)*<sup>128</sup> » dans le centre-ville, on recommande d'accorder une attention particulière à la surveillance de la pollution atmosphérique dans ce secteur. Sur la base de ce diagnostic, les participants demandent à la Ville de procéder à une révision générale du règlement de Montréal (2001-10) sur les rejets à l'atmosphère et, plus spécifiquement, de mettre en place un modèle qui permettrait de prévoir à court terme les dépassements de polluants atmosphériques, couplé à un plan d'intervention préventif pour prévenir ces pics. Ce plan inclurait par exemple la gratuité des transports en commun et l'abaissement des vitesses sur les autoroutes urbaines.

<sup>125</sup> Stop, Présentation dans le cadre de Réflexion 2050, doc. 8.6, p. 11.

<sup>126</sup> *Idem.*

<sup>127</sup> *Idem.*

<sup>128</sup> Ville de Montréal, Projet de ville, doc. 3.1, p. 16.

Considérant l'impact de la pollution sonore sur la santé des citoyens, des professionnels de la santé demandent d'établir un objectif de zéro pollution sonore, c'est-à-dire d'un niveau de bruit inférieur aux niveaux et aux seuils recommandés par l'Institut national de santé publique du Québec.

Enfin, des professionnels de la logistique des marchandises aimeraient voir la Ville collaborer avec le gouvernement fédéral, afin que le Port de Montréal emboîte le pas aux ports internationaux et aux grandes entreprises de transport des marchandises qui se sont engagés à atteindre la carboneutralité via l'électrification des navires et des infrastructures portuaires, ce qui contribuerait aussi à la réduction de la pollution atmosphérique et sonore.

### — *Sensibiliser, mobiliser, inciter, contraindre*

À l'instar de la Ville de Montréal, des participants considèrent qu'atteindre la carboneutralité exigera de sensibiliser les publics de tous âges aux enjeux environnementaux, de mettre à profit l'intelligence collective et citoyenne pour faciliter l'éclosion du changement au niveau local, et de maintenir une coopération constante avec les paliers supérieurs de gouvernement, les organisations des secteurs privés et à but non lucratifs présentes sur le territoire et l'ensemble des citoyens de l'île.

Pour ce faire, on propose de susciter l'adhésion de la population en expliquant simplement le concept de carboneutralité, mais sans en faire un instrument de marketing ou une image de marque. Des infrastructures vertes, à créer dans les différents arrondissements, pourraient agir en tant que vitrines d'innovation et outils de sensibilisation, comme c'est déjà le cas de la Place des Fleurs de macadam sur l'avenue du Mont-Royal et du parc Centennial Hall à Beaconsfield.

Dans la perspective d'une collaboration entre la Ville et les autres paliers de gouvernement pour atteindre la carboneutralité, on suggère également de faire des représentations auprès du gouvernement provincial afin que l'éducation à l'environnement soit mieux intégrée aux programmes scolaires.

Les participants à la consultation s'accordent à penser que mobiliser l'intelligence collective et citoyenne, tout en favorisant l'expérimentation, seront essentielles dans la lutte et l'adaptation aux changements climatiques. Si l'on propose, d'une part, de capitaliser sur l'expertise générée par des projets antérieurs ou en cours et d'impliquer la communauté de recherche, on souhaite avant tout permettre aux citoyens de réfléchir, de cocréer les projets municipaux et d'en déterminer les emplacements.

Cependant, considérant que la population ne forme pas un tout homogène, des groupes demandent à la Ville d'adapter les stratégies de communication, de sensibilisation, et les réponses à la crise climatique en tenant compte des perceptions et des réalités différenciées à cet égard, selon le genre et dans une perspective intersectionnelle. Plus précisément, certains participants ont demandé de reconnaître les groupes de femmes comme des partenaires de la transition écologique en appuyant financièrement leurs activités liées aux changements climatiques, et en les outillant davantage, d'inclure des solutions

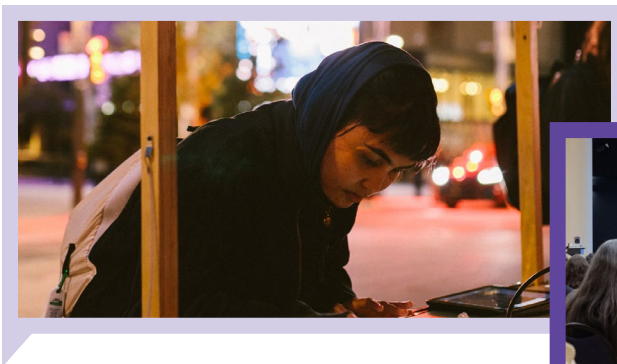
ayant pour effet de valoriser le travail reproductif, et surtout, d'augmenter la présence des femmes, et particulièrement des femmes à la croisée des oppressions, dans les instances décisionnelles en matière de lutte contre les changements climatiques.

En réponse à une question de la commission sur la façon de prévenir l'écogentrification, des participants jugent impératif, avant de lancer tout projet visant le verdissement ou l'amélioration des transports collectifs ou actifs, de consulter les populations des milieux concernés sur leurs besoins prioritaires. Plus encore, dit un autre intervenant, en offrant des recours aux résidents, des outils tels qu'un registre des loyers permettrait d'éviter les hausses de loyers suscitées par de tels aménagements.

Enfin, divers intervenants croient que des mesures incitatives ou contraignantes, mises en œuvre en collaboration avec les autres paliers de gouvernement, participeraient à protéger les éléments naturels et à réduire la pollution.

Certaines de ces mesures pourraient consister à accorder une valeur financière à la qualité de l'environnement. Il serait par exemple possible de demander aux entreprises de se doter de plans de gestion des déplacements, de développer le mécénat environnemental, par exemple pour la restauration écologique des rives, et de prendre en compte les services écosystémiques fournis par les infrastructures naturelles, en intégrant ceux-ci dans le calcul des actifs et des coûts des projets. Par exemple, la Ville de Toronto a calculé qu'un arbre mature rend pour 700 dollars de services écosystémiques à chaque année. En ce sens, chaque arbre mature coupé pour la réalisation d'un projet entraînerait une surtaxe foncière annuelle de 700 \$, pour une période correspondant à la durée de vie résiduelle de l'arbre.

En collaboration avec le gouvernement du Québec, on préconise également de faire payer davantage pour les kilomètres parcourus grâce à une taxe kilométrique, d'augmenter significativement les frais d'immatriculation pour les véhicules lourds, y compris électriques, et de taxer davantage les entreprises les plus polluantes.



## 2.6 L'identité urbaine – Le patrimoine, les paysages, les arts et la culture

La thématique de l'identité de la ville rassemble les thèmes du patrimoine, des paysages, des arts et de la culture. Étant donnée la nature transversale de ce concept d'identité, certains enjeux et propositions qui s'y rattachent ont déjà été abordés dans d'autres sections de ce chapitre, notamment celles qui portent sur les milieux de vie et l'environnement.

À l'instar de la Ville, des participants d'horizons variés estiment que, par sa diversité, le patrimoine montréalais est une source de fierté et de qualité de vie pour sa population, un vecteur de mobilisation et de créativité, en plus d'apporter des bénéfices culturels, touristiques et économiques. Ils sont d'avis que la reconversion du patrimoine bâti actuellement vacant devrait permettre de répondre aux besoins de la population.

De la même façon, ces participants attribuent eux aussi une valeur iconique au patrimoine et aux paysages de l'axe regroupant le mont Royal, le centre-ville, le Vieux-Montréal, le fleuve Saint-Laurent et ses îles, et s'inquiètent de la perte de vues vers et depuis la montagne, occasionnée par la densification intensive du centre-ville.

Dans un diagnostic similaire à celui du Projet de ville, les participants perçoivent des enjeux d'équité sociale dans la concentration d'œuvres d'art publiques, d'événements et d'institutions culturelles au cœur de la métropole, et dans le fait que cette offre culturelle est peu représentative de la diversité montréalaise.

En plus des précisions qu'ils apportent sur ces différents sujets, les intervenants identifient deux lacunes principales dans le Projet de ville relativement à l'identité de la ville. La première consiste en un manque de compréhension et de prise en charge de la notion de paysage au-delà de la question des vues. La seconde lacune concerne le défaut de prise en compte de l'implication des artistes dans le devenir de la ville, et de tout de ce qui pourrait favoriser cette implication.

### 2.6.1 Les enjeux en matière d'identité urbaine

#### Le patrimoine et l'architecture

Malgré un consensus de base sur les bénéfices associés au patrimoine bâti, des participants jugent que le Projet de ville tend à traiter celui-ci avant tout comme une attraction et un



objet de mémoire, aux dépens de sa contribution concrète au quotidien des Montréalais. Cette perception amènerait d'ailleurs le Projet de ville à ne pas considérer le patrimoine modeste, c'est-à-dire les bâtiments moins stylisés et souvent plus récents tels que les maisons shoebox<sup>129</sup>, les petits garages de quartier, les commerces pavillonnaires comme les Dairy Queen, les conciergeries des années 1960 aux marquises expressives, et à omettre des ensembles patrimoniaux tels que celui de l'Expo 67.

La confusion quant aux types de bâtiments à préserver, et par le fait même, à la valeur patrimoniale qu'il conviendrait de leur attribuer, tient à la disparité de traitement du patrimoine d'un arrondissement à l'autre, ou dit autrement, à l'absence d'une vision intégrée de conservation et de mise en valeur.

Au sujet des édifices ou ensembles patrimoniaux vacants, on fait remarquer qu'une réglementation trop rigide, qui compliquerait outre mesure l'accueil de nouveaux usages ou ne tiendrait pas compte des coûts de mise aux normes et de décontamination, peut bloquer leur revitalisation au point de rendre leur détérioration irrémédiable.

Enfin, et en phase avec le Projet de ville, de nombreux citoyens et groupes déplorent la banalisation de l'architecture contemporaine à Montréal. Si, pour les uns, la qualité architecturale du cadre bâti dépend excessivement d'outils discrétionnaires tels que les comités consultatifs d'urbanisme (CCU) et les règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), pour d'autres, des normes trop strictes en matière de hauteurs et de densité freinent les développeurs immobiliers désireux d'innover par des formes et des architectures audacieuses.

## Les paysages

Une variété de contributeurs affirment que la densification est en train de changer le visage de la ville, notamment la multiplication des tours à proximité de la montagne. Ce phénomène les pousse à se questionner sur la capacité effective du Plan d'urbanisme en vigueur et du Plan de protection et de mise en valeur du mont Royal (PPMVMR) de maintenir la prédominance du mont Royal dans le paysage montréalais.

---

<sup>129</sup> Les maisons shoebox sont des bâtiments résidentiels urbains d'un seul étage, de plan rectangulaire implanté perpendiculairement à la rue, de dimensions modestes et couverts d'un toit plat pour permettre de futures expansions architecturales comme l'ajout de deux ou trois étages supérieurs. L'appellation de ce type de maisons renvoie à leur forme rectangulaire évoquant une boîte à chaussures. Voir notamment <https://montreal.ca/articles/les-maisons-shoebox-dans-vsp-6250>.

Plus globalement, des participants spécialisés dans les questions paysagères notent que, hormis pour quelques sites emblématiques, le Plan d'urbanisme actuel et le Projet de ville ne présentent pas le paysage « *comme le concept intégrateur et opératoire qu'il est*<sup>130</sup> », ni ne tiennent suffisamment compte de ses dimensions sociale, culturelle, écologique, et des dynamiques qui sous-tendent son évolution.

Le concept de paysage inclut la manière dont les composantes naturelles et anthropiques d'un milieu donné peuvent organiser l'espace, l'expérience qu'en font les usagers ainsi que la valorisation sociale et culturelle qui en découle. Il est donc central, selon eux, dans des projets touchant à la vitalité économique du centre-ville et des artères commerciales, la densification résidentielle, l'intégration du REM de l'Est, ou encore l'aménagement des zones industrielles et de leurs interfaces avec les milieux de vie.

De façon corollaire, des citoyens font remarquer que le territoire de secteurs éloignés du centre, tels les arrondissements de Saint-Laurent et de Montréal-Nord, est fragmenté et ne comporte pas de limites claires. D'autres font une observation semblable à l'échelle métropolitaine, estimant que le paysage de la région est « *extrêmement fragmenté*<sup>131</sup> », et que les espaces végétalisés qui subsistent sont souvent de faibles superficies et dégradés.

Les paysages nocturnes de la ville et leur mise en lumière sont aussi essentiels, estime-t-on, étant donné leur impact sur la perception de l'environnement, l'orientation des usagers, la sécurité en milieu urbain, et l'identité symbolique de la ville. Pourtant, déplorent certains, des illuminations d'envergure comme celles du pont Jacques-Cartier, de la Biosphère et du Quartier des spectacles, n'ont pas fait l'objet d'un plan à l'échelle de la ville, et surchargent les couleurs présentes dans le paysage.

## Les arts et la culture

Une vaste majorité des artistes s'étant exprimés lors de cette consultation, auxquels s'ajoutent des citoyens et des organismes, estiment que le Projet de ville omet le potentiel de l'art pour atteindre ses différents objectifs.

Ces participants jugent que dans le contexte actuel, l'art, la culture et les bienfaits qui y sont associés, sont inégalement distribués sur le territoire, se raréfiant à mesure qu'on s'éloigne du centre. De leur avis, les artistes sont peu mis à contribution dans le devenir et la définition

---

<sup>130</sup> Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal, Le paysage comme pierre angulaire d'une vision de transition écologique et de qualité de vie pour Montréal, doc. 8.21, p. 7.

<sup>131</sup> *Ibid.*, p. 12.

de leurs quartiers de résidence. Les lieux de création et d'expression culturels locaux sont insuffisants ou inaccessibles à nombre d'entre eux, y compris les maisons de la culture.

Alors que la spéculation foncière complique la recherche et le maintien des ateliers d'artistes, les réglementations d'arrondissement entravent le regroupement d'artistes dans des bâtiments pourtant adaptés aux besoins d'entreposage et de bruit liés à leurs activités (ex. musique, usage d'outils). Plusieurs artistes se voient donc contraints, souvent à répétition, de déménager dans des quartiers mal pourvus dans ce type d'espaces, ce qui nuit à leur travail, les isole, les empêche de développer des liens concrets avec les milieux dans lesquels ils se retrouvent et, malgré eux, les fait agir comme des acteurs d'embourgeoisement.

Tout en reconnaissant que la Ville possède de bons outils en matière de conservation, d'acquisition et de diffusion d'art public, tel que le Cadre d'intervention en art de 2010, des intervenants déplorent l'absence de réflexion à l'échelle municipale concernant l'accès équitable à l'art, et la participation citoyenne dans les processus de sélection des œuvres d'art public ou de leur insertion dans le tissu urbain. Ils notent également que, malgré l'engagement pris par la Ville en 2010 de favoriser les projets d'installations temporaires sur le domaine public, cet enjeu n'a été abordé qu'une seule fois, à l'occasion d'un projet pilote d'art public temporaire autochtone.

La diffusion culturelle et le secteur technocréatif doivent composer avec une pénurie de main-d'œuvre et une réglementation excessivement complexe, selon des acteurs culturels présents au centre-ville. Malgré l'étiquette *underground* dont bénéficie Montréal, des lieux émergents se voient souvent contraints de fermer.



## 2.6.2 Les propositions en matière d'identité urbaine

Tous horizons confondus, les participants conviennent de la capacité du patrimoine, des paysages, des arts et de la culture à contribuer à la nature distinctive de Montréal, et à affirmer sa personnalité et ses qualités uniques.

### — Le patrimoine

C'est dans cet esprit, croient plusieurs, qu'il conviendrait avant toute chose de connaître les causes de la disparition et de la fragilisation de nombreux témoins bâtis du patrimoine montréalais, et d'évaluer l'efficacité des instruments en place pour assurer l'insertion harmonieuse de nouveaux bâtiments dans le milieu environnant. On demande également à la Ville d'évaluer dans quelle mesure l'objectif de se comporter comme propriétaire exemplaire et d'agir comme gestionnaire exemplaire de ses bâtiments patrimoniaux, formulé en 2005 dans sa Politique du patrimoine, a été respecté.

Par-dessus tout, les intervenants mettent l'accent sur la protection des grands ensembles patrimoniaux institutionnels et industriels, ainsi que des lieux de culte, avec des propositions nuancées.

Si tous s'entendent sur l'urgence de prévoir des transitions pour éviter leur perte, des organismes insistent sur le maintien d'usages qui permettront de s'ouvrir au public et à la communauté, et de faire primer « *la rentabilité sociale à long terme [sur] la rentabilité monétaire à court terme*<sup>132</sup>. » On cite à ce propos un précédent local, le Monastère du Bon-Pasteur qui, restauré en 1979, accueille aujourd'hui des bureaux, un CPE, une résidence pour personnes âgées, des appartements privés et un lieu culturel. On cite également un exemple international, celui de la Suède, où les propriétés publiques sont transformées sur la base de critères précis, et où les développeurs rivalisent sur le plan qualitatif en fonction d'un prix déterminé à l'avance.

Au chapitre de la conversion des immeubles, étant d'avis qu'une protection efficace du patrimoine ne doit pas dépendre uniquement de fonds publics, d'autres participants invitent la Ville à privilégier la vocation institutionnelle lorsqu'elle est possible, mais à éviter une dégradation trop avancée des bâtiments en n'attendant pas « *le projet parfait*<sup>133</sup> ». En effet, indiquent-ils, la conversion de certains immeubles patrimoniaux au profit de fonctions résidentielles ou commerciales pourrait favoriser leur requalification rapide.

De façon générale, les intervenants demandent à la Ville d'élaborer une vision intégrée et multi-échelle de la conservation, de la mise en valeur et de la commémoration du patrimoine, fondée sur une réflexion collective et inclusive. À cette fin, ils veulent que les autorités municipales harmonisent les outils d'évaluation utilisés par les arrondissements, constituent un inventaire des lieux d'intérêts, tels

<sup>132</sup> Rayside Labossière, Mémoire sur le Projet de ville, doc. 8.14, p. 8.

<sup>133</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : pour une croissance économique durable, doc. 8.22, p. 14.

que les grands ensembles, les églises, les écoles, les anciennes casernes, le patrimoine modeste et le patrimoine moderne, dotent Montréal d'une charte du patrimoine comprenant des critères d'évaluation et d'acceptabilité des propositions de conservation, puis assurent l'intégrité des bâtiments patrimoniaux désaffectés par l'adoption de stratégies de mise en attente sécurisée et d'utilisation transitoire avant leur revitalisation.

Les participants ont aussi demandé que les meilleurs mécanismes d'intervention et de financement permettant la sauvegarde et la reconversion des grands ensembles institutionnels et des églises soient identifiés. Les idées suivantes sont formulées :

- Confier un mandat public à la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM).
- Créer une instance sur le modèle de l'ancienne Société immobilière du patrimoine architectural de Montréal (SIMPA), laquelle agirait comme levier pour favoriser les projets de conservation et requalification.
- Mettre sur pied un fonds mixte de requalification du patrimoine qui bonifierait les budgets de projets pour couvrir le surcoût lié à la nature patrimoniale des immeubles visés.
- Offrir des incitatifs à l'excellence architecturale aux promoteurs et propriétaires d'édifices patrimoniaux, en établissant une grille de critères pour un projet signature, des primes de densité et des congés fiscaux pour la meilleure proposition en compensation de coûts de réhabilitation significatifs, et faciliter les processus d'approbation des projets ayant une composante patrimoniale.

### — L'architecture

Des citoyens et des gens d'affaires soulignent que de nombreuses villes à l'international « brillent par leur signature architecturale<sup>134</sup> », et souhaitent qu'il en aille de même pour Montréal, ville UNESCO de design. Afin de générer le patrimoine de demain, l'importance de la qualité architecturale doit constamment être rappelée, disent-ils, et différentes mesures devraient être mises en place pour s'en assurer, telles que :

- L'établissement de règles de traitement architectural exigeantes, incluant l'utilisation des matériaux visuellement plus intéressants, l'intégration d'éléments architecturaux propres à la culture montréalaise, ou le recours à l'architecture biophilique<sup>135</sup> pour favoriser la santé des usagers.
- La mise sur pied d'une fiducie métropolitaine du patrimoine dotée de ressources financières, juridiques, professionnelles, et d'un mécanisme de concertation et de suivi.
- La mise en place d'un cadre normatif flexible pour éviter la monotonie et favoriser l'innovation en matière d'intégration architecturale.

<sup>134</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : pour une croissance économique durable, doc. 8.22, p. 14.

<sup>135</sup> En se combinant avec les éléments naturels, l'architecture biophilique vise à améliorer le bien-être des usagers, par la réduction du stress, une meilleure concentration et en suscitant un fonctionnement émotionnel plus positif. Extrait de Association québécoise des médecins pour l'environnement et Santé Urbanité, Mémoire déposé dans le cadre de la consultation publique sur le Projet de ville, doc. 8.29, p. 26.

### — Les paysages

Les participants invitent la Ville à profiter du PUM pour y enchâsser la notion de paysage en tant que concept intégré et structurant, et à se doter d'une vision commune en matière d'intervention paysagère. Une telle vision reconnaîtrait les dimensions sociales, écologiques et économiques du paysage, son caractère dynamique et évolutif, et permettrait d'aborder le paysage comme un projet collectif et rassembleur.

Dans cette optique, des experts recommandent de mettre en lumière, par le biais de diagnostics, les territoires montréalais ayant une valeur sur le plan paysager aux yeux de citoyens et d'acteurs. Ces territoires devraient inclure les paysages naturels « ordinaires » et ceux appartenant à des milieux de vie, afin d'orienter la Ville dans le choix des sites à conserver, restaurer ou renaturaliser, et de la guider dans ses objectifs de gestion (ex. gestion des eaux, attractivité économique) et dans les modes de gouvernance à y mettre en place.

Il serait également essentiel de garantir que les connaissances produites sur les valorisations paysagères éclairent la décision publique, trouvent leur place dans la réglementation et informent la délivrance de permis, grâce à la création de mécanismes de suivi et de sensibilisation tels qu'un observatoire des paysages.

Plus concrètement, divers commentateurs demandent de mettre en valeur la relation paysagère historique entre le parc du Mont-Royal, le centre-ville, le fleuve Saint-Laurent et le parc Jean-Drapeau. En référence à ces lieux, et dans la continuité de la promenade Fleuve-Montagne, on propose d'aborder le concept de paysage comme un tout intégrant les connexions physiques et visuelles, la restauration écologique des rives, et d'appliquer formellement la notion de patrimoine aux panoramas emblématiques. Inscire au PUM un objectif de perméabilité et de transparence du tissu urbain au centre-ville est aussi proposé pour protéger les cônes de vision en direction et en provenance de la montagne. Intégrer de nouveaux belvédères au pont Jacques-Cartier permettrait d'apprécier le paysage reliant les îles à la montagne dans sa totalité.

Toujours dans un esprit de planification intégrée, des intervenants estiment qu'une vision cohérente et une stratégie globale de mise en lumière pourrait faire émerger une « *identité nocturne*<sup>136</sup> » pour Montréal. Cette stratégie limiterait les effets de l'éclairage sur l'environnement et sur la faune en intégrant des mesures comme le contrôle adaptatif<sup>137</sup>, et identifierait des zones noires, c'est-à-dire sans mise en lumière, afin de protéger le ciel étoilé.

<sup>136</sup> Société du parc Jean-Drapeau, Opinion présentée dans le cadre de Réflexion 2050, doc. 8.27, p. 27.

<sup>137</sup> L'éclairage adaptatif permet d'adapter les surfaces éclairées et l'intensité lumineuse selon différents critères.

### — Les arts, les artistes, la culture

En tant que « *catalyseurs de l'appartenance locale*<sup>138</sup> », susceptibles de donner de la couleur et une identité aux quartiers, l'art et la culture devraient être placés au cœur du futur PUM, selon plusieurs participants. Ici encore, on préconise l'élaboration d'une vision territoriale à l'échelle de la métropole, qui s'appuierait sur une alliance stratégique entre la culture et l'urbanisme. La vision en question pourrait chapeauter un plan d'action culturel local défini pour chaque arrondissement. En s'attardant aux notions d'accessibilité, d'équité et d'approche participative dans l'implantation des œuvres d'art public et des manifestations culturelles sur le territoire, la vision et les plans affiliés aborderaient la créativité montréalaise de façon cohérente et intégrée.

À titre d'exemples de la pertinence d'associer la culture et l'urbanisme, on recommande les actions suivantes :

- Cartographier, dans les arrondissements excentrés, les lieux propices à une identité culturelle et artistique forte, notamment les cœurs de village, les rives et les entrées de ville.
- Conjuguer la densification et les pôles de mobilité avec une offre culturelle de proximité ou de destination. Par exemple, implanter un pôle culturel à l'intersection des axes Jean-Talon et Pie-IX, où convergent le SRB Pie-IX et le prolongement de la ligne bleue.
- Au centre-ville, mutualiser les équipements spécialisés utilisés lors de festivals et autres événements, et favoriser par la réglementation foncière l'implantation de lieux à vocation artistique.
- S'inspirer de l'urbanisme tactique<sup>139</sup> afin d'expérimenter en matière de culture.
- Offrir aux artistes davantage de flexibilité réglementaire dans leur utilisation de l'espace urbain pour faire place à l'expérimentation, et accroître la présence des arts vivants et des lieux de diffusion éphémères.

Afin de bien mettre en œuvre ces propositions, des artistes, des professionnels du milieu culturel et des gens d'affaires suggèrent de favoriser l'emploi et la stabilité des personnes créatives dans les différents quartiers.

Considérant que les artistes sont à même de susciter l'attachement des personnes envers les environnements urbains et naturels, de créer « *des prototypes pour une ville différente*<sup>140</sup> », de tisser des liens entre les personnes en animant les lieux, ou encore de stimuler la participation publique, on suggère de les inclure à toutes les étapes des projets municipaux, et d'encourager les concepteurs et

<sup>138</sup> Culture Montréal, Mémoire sur le Projet de ville, doc. 8.7, p. 12.

<sup>139</sup> L'urbanisme tactique propose des aménagements temporaires qui utilisent du mobilier facile à installer pour démontrer les changements possibles à l'aménagement d'une rue, d'une intersection ou d'un espace public. On peut ainsi montrer comment l'aménagement peut influencer le comportement des usagers. Voir notamment <https://urbanisme.ecologieurbaine.net>.

<sup>140</sup> OCPM, Volet culturel en collaboration avec le Service de la culture de Montréal – Synthèse – Septembre-octobre 2022, doc. 6.12, p. 9.

développeurs à travailler avec eux pour bénéficier d'un « *regard d'artiste*<sup>141</sup> » sur les projets urbains. On demande en outre de prévoir annuellement, dans tous les arrondissements, une enveloppe réservée aux artistes, et d'accorder davantage de moyens aux arrondissements moins pourvus pour la création et la diffusion artistiques.

Une autre solution essentielle, selon ces participants, consisterait à favoriser la création de lieux d'habitation, de pratique, de diffusion et d'échanges afin de renforcer la stabilité et l'implication des artistes, artisans et travailleurs culturels dans leurs milieux de vie. On recommande par exemple de créer des associations d'artistes de quartier, de créer davantage de résidences d'artistes pour « *stimuler l'imaginaire*<sup>142</sup> » des quartiers, et de faciliter l'utilisation d'églises et autres bâtiments désaffectés pour y aménager des pôles centralisés, autogérés et placés à l'abri de la spéculation, à l'intention des artistes, des artisans et des travailleurs culturels.

Dans la même lignée, différentes propositions visent à garantir un bassin conséquent de talents et de diffuseurs émergents. On mentionne la protection des salles de spectacle de petite et de moyenne tailles, la simplification des procédures administratives à l'endroit des lieux de création et de production, la formation et l'attraction de nouveaux techniciens créatifs, et le soutien aux artistes en démarrage, notamment des artistes autochtones.

---

<sup>141</sup> OCPM, Volet culturel en collaboration avec le Service de la culture de Montréal – Synthèse – Septembre-octobre 2022, doc. 6.12, p. 9.

<sup>142</sup> *Idem.*







# 3

## L'ANALYSE DE LA COMMISSION

### 3.1 Les principes directeurs

Le document de consultation élaboré par la Ville établit sept futurs possibles et propose de nombreux sujets de réflexion. Plusieurs préoccupations ont été partagées au cours de cette consultation quant aux grandes orientations transversales qui devraient soutenir la mise en œuvre du Plan d'urbanisme et de mobilité et ses objectifs plus spécifiques. Pour en faire une synthèse, la commission recommande six principes directeurs qui devront guider toutes les orientations de la Ville dans le futur Plan d'urbanisme et de mobilité.

Au préalable, la commission relève que le Projet de ville tient peu compte du caractère nordique de Montréal. Les effets des changements climatiques, la nature, la biodiversité, l'aménagement territorial, la mobilité, les façons de vivre de sa population sont teintés par cette caractéristique. Son histoire et sa prospérité actuelle et future sont tributaires de saisons contrastées.

### 3.1.1 La transition socioécologique

Le Projet de ville souligne que « *les effets des changements climatiques affectent les populations et les écosystèmes à l'échelle planétaire, et Montréal n'y échappe pas*<sup>143</sup> ». Ces dérèglements, tels que l'augmentation des températures, les vagues de chaleur, les pluies abondantes, les crues ou sécheresses et les tempêtes violentes, seraient, selon la majorité des experts du climat, dus à l'activité humaine et à ses modes de production et de consommation.

La transition écologique proposée par le Projet de ville veut s'attaquer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'adaptation aux changements climatiques, et fixe comme un des objectifs la carboneutralité. Cette proposition a été largement retenue par les personnes qui ont participé à la consultation.

Tout comme la COP 27 a reconnu en novembre 2022 que certains pays sont plus vulnérables que d'autres face aux catastrophes climatiques, le document de la Ville reconnaît que les inégalités environnementales actuelles et futures touchent particulièrement les personnes en situation de pauvreté et d'exclusion. Toutefois, le document traite séparément l'adaptation aux changements climatiques et les inégalités sociales et territoriales.

Une des principales sources d'émissions de gaz à effet de serre (GES) est l'utilisation de l'automobile. Le réseau de transport en commun dessert mieux les quartiers centraux, où le niveau de vie est généralement plus élevé, que les quartiers périphériques où se retrouvent davantage de personnes vulnérables, incitant ces dernières à utiliser leur voiture. Il en va de même pour les conditions d'habitation. Les personnes moins bien nanties habitent des logements à faible qualité écoénergétique, dans des quartiers mal desservis par les services de proximité; la faible qualité de l'aménagement urbain est source d'îlots de chaleur par manque de parcs et de verdure.

Pour réussir la transition écologique souhaitée, la Ville doit s'attaquer prioritairement à éliminer les inégalités territoriales tout en favorisant le maintien de la population actuelle dans les territoires à réaménager. Dans son désir de créer des quartiers complets, qu'il s'agisse d'écoquartiers, de villes en 15 minutes<sup>144</sup> ou de milieux de vie à échelle humaine, la Ville doit viser la réduction des inégalités sociales en ayant comme but de ne laisser personne derrière. Ces inégalités sociales sont souvent basées sur le genre, la classe sociale, la situation

---

<sup>143</sup> Ville de Montréal, Projet de ville, doc. 3.1, p. 34.

<sup>144</sup> La ville des 15 minutes est un concept qui prône une organisation de la ville faisant en sorte que les habitants ont accès à la plupart de leurs destinations de travail, de magasinage, de soins, d'éducation et de loisir en moins d'un quart d'heure de marche ou de vélo. Extrait de <https://collectivitesviables.org/articles/ville-des-15-minutes.aspx>.

de handicap, l'âge, la couleur de la peau, l'origine ethnique, l'orientation sexuelle, la religion. L'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) est l'un des outils efficaces pour comprendre ces inégalités et y remédier. La transition écologique ne doit pas devenir un moyen pour exclure des populations plus vulnérables par un processus d'écogentrification.

Bien que le Projet de ville définisse la transition écologique comme un nouveau modèle économique et social respectant les limites des écosystèmes et réduisant les émissions de GES, la commission estime que l'utilisation de l'appellation « transition socioécologique » traduit mieux les préoccupations exprimées durant la consultation. Elle reconnaît que la transition socioécologique aurait pour finalité de créer une ville plus inclusive, respectueuse de sa population, où tous les milieux de vie permettraient de se loger adéquatement, de travailler, et d'accéder à des commerces de proximité et à des équipements collectifs (école, place publique, parc, corridor vert, centre récréosportif et culturel), dans un environnement sain et universellement accessible.

### **3.1.2 La valorisation de la nature et la protection de l'environnement**

Pour contrer les effets du réchauffement climatique, la protection de l'environnement et la biodiversité sont devenues des incontournables pour la majorité des participants qui se sont exprimés sur le Projet de ville.

Les citoyens ne veulent plus d'une ville où l'occupation du territoire est déterminée par l'utilisation de l'auto solo en tout temps. Ils optent pour des transports en commun adaptés à leurs multiples déplacements et des transports actifs sécuritaires et conviviaux. De plus, ils veulent une ville plus verte, moins minéralisée et plus saine pour les humains, et qui protège la biodiversité. Ils désirent accéder à des espaces verts de qualité, aux berges du fleuve et des cours d'eau, et que ces divers espaces soient interreliés par des corridors verts et actifs. Ils souhaitent valoriser la situation de l'île dans l'archipel en accordant plus de soin aux paysages, notamment au mont Royal par la protection de ses vues.

### **3.1.3 Une approche de planification intégrée de l'urbanisme et de la mobilité**

Un exercice de planification intégrée suppose une réflexion en amont, sur la forme des quartiers et la desserte des réseaux selon plusieurs paramètres. Il permet de voir venir et d'envisager un développement équilibré et équitable des quartiers, et entre ceux-ci,

l'implantation de futurs espaces verts et bleus, de corridors écologiques, de TOD, de réseaux de transports adaptés à la densité actuelle ou souhaitée des territoires et à l'activité économique et humaine.

Dans un contexte de pénurie de logements et de crise climatique, la commission est d'avis que la Ville et les arrondissements auraient intérêt à harmoniser leurs cibles de densification. Le PUM devra s'arrimer au PMAD afin que les TOD qui y sont prévus soient réalisés. Il devra planifier, en collaboration avec les paliers de gouvernement supérieur, l'imbrication de la densification et des réseaux et pôles de transport structurant, pour former une trame interconnectée et accessible sur l'ensemble du territoire.

La conception des réseaux de transport des personnes, des marchandises et de leurs infrastructures, devra faire l'objet d'une planification intégrée. Les activités économiques ont besoin de la fluidité du transport des marchandises et des personnes. La commission voit une relation claire entre la diminution des véhicules motorisés privés et une meilleure fluidité du transport des marchandises et des personnes.

Montréal est reconnue dans le monde pour sa prédominance dans la recherche et le développement de l'intelligence artificielle (IA), tout comme de ses applications transversales dans un nombre grandissant de secteurs de l'économie. L'exercice de production du plan d'urbanisme et de mobilité demandera l'intégration d'une énorme quantité de bases de données provenant des milieux économiques et institutionnels, y compris des données ouvertes de la ville de Montréal. Ainsi, l'intelligence artificielle s'appuiera sur l'intelligence collective pour générer des scénarios et projections de visions du PUM 2050.

### **3.1.4 Le respect et le développement de l'identité des territoires**

Le Projet de ville fait peu mention des éléments contribuant à l'identité de la Ville et de ses quartiers. Le PUM aurait donc intérêt à nommer ce qui fait ces identités, aux niveaux matériel et immatériel, afin de mieux les protéger et les mettre en valeur.

Pour le continent nord-américain, Montréal est une vieille ville. Moteur économique pour le développement du Canada, elle est aussi une métropole multiculturelle, la plus grande ville francophone d'Amérique, qui a su prendre sa place à l'échelle internationale en tant que ville de culture, de savoir et d'innovation. Il faut mettre en valeur cette richesse, et faire en sorte que chacun puisse se reconnaître dans la ville.

Pour y parvenir, Montréal dispose de deux grandes forces sur lesquelles s'appuyer : les acteurs qui la composent, à savoir sa population diversifiée, son milieu communautaire riche et son environnement économique, et son sens de la créativité. La transition socioécologique servira aussi de base sur laquelle s'appuyer pour continuer à la définir.

Dans chacune de ses interventions, la Ville devra porter attention aux détails. Par une signalisation adéquate, par une mise en valeur du patrimoine bâti des quartiers et du centre-ville, par un mobilier urbain différencié, par des densités d'occupation et des hauteurs de construction variées, par la reconnaissance d'une population diversifiée, le PUM devra refléter le passé et le présent de la ville.

### **3.1.5 La participation et la représentativité citoyennes**

Le principe d'une participation continue et active au suivi de la réalisation et de l'implantation du futur plan d'urbanisme et de mobilité 2050 a été soulevé par les parties prenantes qui ont participé à la commission Réflexion2050 : les organismes communautaires et associatifs, les milieux d'affaires et institutionnels ainsi que les citoyens.

Les instances décisionnelles mises en place par la Ville devront être représentatives de la diversité de la population et de ses acteurs économiques et sociaux.

De l'avis partagé, le PUM 2050 devra faire l'objet de redditions de comptes et de mises à jour régulières qui s'appuieront sur une série d'indicateurs de performance étroitement liés à ses objectifs. Les parties prenantes souhaitent être impliquées à toutes les étapes du processus; la Ville devrait donc proposer et mettre sur pied un processus de gouvernance transparent et respectueux.

### **3.1.6 La prospérité économique résiliente**

Montréal dispose d'éléments historiques et structurants qui ont assuré sa prospérité économique :

- Une ville internationale et le cœur économique de la province avec près de 400 sièges sociaux;
- Un port en eau profonde à la fine pointe de la technologie, le plus éloigné de l'océan Atlantique à l'intérieur des terres, qui génère une vaste activité économique grâce aux réseaux ferroviaires et de transports routiers des marchandises, aux centres de logistique et de distribution;

- Dix grappes industrielles sectorielles en plus des centres de recherche en matière d'intelligence artificielle, de technologies de l'information et du jeu vidéo, entres autres;
- La richesse académique et la présence de nombreux étudiants étrangers, que procurent cinq campus universitaires et de nombreux centres de recherche qui font de Montréal une importante ville étudiante et de savoir;
- Les festivals, les congrès et les événements majeurs qui, été comme hiver, positionnent Montréal comme destination de choix en Amérique du Nord.

Mais il faudra faire plus; la crise climatique mondiale oblige les villes et les pays à revoir leur développement économique afin d'être plus résilients. Montréal s'est donné des objectifs ambitieux de carboneutralité et a été l'hôte de plusieurs conférences et forums internationaux à ce sujet.

Les entreprises font aussi face à un défi : générer des profits tout en étant carboneutre, ou à tout le moins, beaucoup plus respectueux de la nature. Les investisseurs sont de plus en plus préoccupés par les impacts écologiques et sociaux de leurs placements. Déjà, certaines activités semblent prometteuses : l'économie circulaire, l'agriculture urbaine et la mise en place de circuits courts et de recyclage.



## RECOMMANDATION 1

La commission recommande à la Ville d'utiliser le Projet de ville comme base du futur Plan d'urbanisme et de mobilité 2050. Cependant, la commission recommande d'encadrer l'ensemble des démarches de planification et de développement urbains en intégrant au PUM les six principes directeurs suivants :

- la transition socioécologique, en associant systématiquement la notion d'équité sociale à l'adaptation aux changements climatiques;
- la valorisation de la nature et la protection de l'environnement;
- une approche de planification intégrée de l'urbanisme et de la mobilité;
- le respect et le développement de l'identité des territoires;
- la participation et la représentativité citoyennes;
- la prospérité économique résiliente.

## 3.2 Les milieux de vie

Le Projet de ville utilise trois échelles pour imaginer la ville de 2050 : le bâtiment, le quartier et la métropole. Bien que jugeant ces trois échelons d'intervention intéressants, la commission estime qu'il faut jeter un regard plus clair sur les corrections à apporter dans l'organisation actuelle de la ville.

### 3.2.1 Le logement

Pour se qualifier comme résident de Montréal, il faut pouvoir y habiter. Tout en estimant que l'offre actuelle de logements est insuffisante pour répondre à une population croissante, ayant des revenus et des besoins diversifiés, la commission estime que la seule augmentation de cette offre ne réglera pas la difficulté de se loger. Les mesures à mettre en place devront assurer le maintien des ménages plus vulnérables dans les logements qu'ils occupent, en les protégeant contre les évictions à des fins spéculatives. Elles devront favoriser la préservation du parc immobilier existant en luttant contre sa dégradation. Seul un cocktail d'actions permettra de préserver la mixité socioéconomique et la diversité qui font la force de Montréal.

L'accessibilité au logement social pour les plus démunis constitue un enjeu majeur auquel doivent s'attaquer la Ville et les paliers de gouvernement supérieurs. Plusieurs facteurs freinent la construction de logements sociaux, abordables et familiaux à Montréal. Le financement en est un central qui touche autant les promoteurs que les futurs occupants. Pourtant, il existe ailleurs au Canada et dans le monde, plusieurs exemples d'outils qui ont fait leurs preuves et qui pourraient fonctionner ici pour résoudre la pénurie de logements. Ces solutions sont financières, fiscales ou règlementaires. Des partenaires privés, communautaires et institutionnels n'attendent que la mise en place de politiques et de règlements pour lancer leurs projets. La commission est d'avis que le moment est venu d'agir.

Pour la commission, l'abordabilité des logements est un enjeu majeur, tant pour les locataires que pour les futurs acheteurs. D'ailleurs, le concept d'abordabilité devrait être revu : avoir un logement à 20 % sous le prix du marché ne correspond pas toujours à la capacité financière d'un ménage. Le logement social et communautaire est une réponse pour les locataires à revenus plus limités. Actuellement, la création et l'entretien d'habitations à loyer modique, de coopératives, de logements communautaires dépendent du financement des gouvernements fédéral et provincial. La Ville de Montréal multiplie ses efforts pour faire augmenter celui-ci.

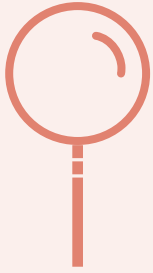


La commission invite la Ville à envisager d'autres pistes de solution :

- étudier la possibilité de créer du logement social et communautaire au sein du parc immobilier existant;
- déployer des alternatives facilitant l'acquisition d'un logement, telle que la capitalisation partagée;
- privilégier les programmes de subvention dédiés aux logements par rapport à ceux destinés directement aux personnes. Le financement « à la pierre » permet en effet de pérenniser l'abordabilité des logements;
- travailler, de concert avec des partenaires financiers (capital patient), des organismes sociaux et des institutions, à la création de fiducies d'utilité sociale, en ayant recours si nécessaire au droit de préemption municipal;
- créer son propre fonds d'investissement dans le logement social à partir de pénalités plus conséquentes imposées aux propriétaires de logements ou de locaux vacants ou insalubres;
- devenir, à l'exemple de Vienne, un propriétaire foncier sur ses propres terrains en créant des logements de typologies variées (ex. cohabitats, logements familiaux, maisons de chambre, logements pour segments particuliers de la population) et facilement adaptables.

La commission se préoccupe par ailleurs de la situation du marché privé de location. Prévenir la gentrification et les évictions implique pour la Ville de déployer des mesures réglementaires et financières favorisant la stabilité des loyers, notamment la création d'un registre des loyers, des entraves à la rénoviction, et la multiplication des modes de tenure.

La Ville devrait se montrer plus contraignante lors de la délivrance de permis de construction ou de dérogations réglementaires, mais aussi revoir sa façon de faire. Trop souvent, des délais indus, des règlements contradictoires entre les arrondissements et la ville centre font en sorte de retarder les projets et ainsi d'en augmenter leur coût. La commission est sensible aux critiques concernant l'utilisation répandue du règlement sur les Projets particuliers de construction et de modification d'un immeuble (PPCMOI) et du règlement de concordance, alors qu'un projet est déjà enclenché. Un bon plan d'urbanisme devrait, au départ, s'appliquer à toutes les circonstances. Le processus d'approbation et de consultation en amont devrait déjà inclure les préoccupations soulevées par ces outils utilisés après coup.



## RECOMMANDATION 2

La commission recommande que le PUM affirme clairement la nécessité que tous les ménages montréalais, quelles que soient leurs conditions socioéconomiques, puissent trouver un logement conforme à leurs besoins. Dans ce but, la commission recommande à la Ville de :

- prioriser le développement de logements sociaux et communautaires et de logements abordables. À cette fin, la Ville devra notamment travailler, en collaboration avec ses partenaires, à une diversification des modes de financement des logements sociaux et abordables;
- protéger les ménages occupant le parc de logements locatifs, notamment en créant un registre des loyers, et en utilisant tous les moyens légaux à sa disposition pour prévenir la spéculation liée aux rénovictions, à la vacance prolongée, aux reventes précipitées, aux investisseurs étrangers et à l'hébergement touristique illégal;
- protéger le parc immobilier existant en utilisant les moyens légaux disponibles pour éviter sa dégradation.

À l'instar de participants, la commission estime qu'une taxe foncière basée sur l'évaluation d'un immeuble et appliquée indifféremment à son mode de tenure et à sa densité d'occupation, n'est plus viable. Celle-ci devrait être modulée afin de tenir compte de l'empreinte écologique et de l'utilisation des infrastructures publiques associées aux différentes typologies d'habitation, telles que la maison unifamiliale, l'appartement en plex et la copropriété de six logements et plus. Elle devrait aussi tenir compte de la tenure, en récompensant la condition de propriétaire-occupant par rapport à celle de propriétaire-spéculateur.



## RECOMMANDATION 3

La commission recommande de multiplier les mesures pour rendre la taxe foncière plus équitable, notamment en arrimant celle-ci à l'impact écologique des différentes typologies d'habitation et à la tenure du logement.

### 3.2.2 La densification et la compacité

La commission retient le large consensus qui se dégage de la consultation concernant la densification et la compacité du territoire de la Ville et de la communauté métropolitaine. Telles que définies dans le Projet de ville, la densification « *consiste à augmenter la quantité de personnes et d'activités sur un territoire donné*<sup>145</sup> » alors que la compacité « *réfère au degré de rapprochement entre les différentes composantes urbaines construites*<sup>146</sup>. » Celles-ci permettent de limiter l'étalement urbain, d'offrir de meilleurs réseaux de transports collectifs et actifs, d'établir de meilleurs services et commerces de proximité, de réduire les besoins de mobilité et la consommation énergétique. C'est un moyen efficace pour lutter contre les changements climatiques et réduire les émissions de GES.

La commission estime que la notion de la « ville en 15 minutes » traduit bien la volonté exprimée lors de la consultation. Elle s'inscrit dans la vision du Projet de ville qui souhaite « *réorganiser la ville autour des humains qui y vivent et de leur permettre d'accéder aux ressources urbaines*<sup>147</sup> ». Réaliser la ville en 15 minutes ne peut se faire que par l'accroissement de logements le long des axes de transport collectif, aux gares, stations et nœuds intermodaux (TOD), et par le développement d'un réseau de transport actif dans un environnement agréable et sécuritaire. Il faudra également viser une variété dans l'offre de logements pour répondre aux différents besoins de la population montréalaise et ainsi assurer la mixité sociale désirée, tout en veillant à la mixité d'usages (espaces commerciaux, institutionnels, d'affaires, communautaires et résidentiels). Une plus grande hauteur alliée à une diminution de l'espace dévolu à l'automobile permettra une meilleure utilisation du sol en créant des espaces publics et des espaces verts.

Les avis partagés sur la densification sont riches de commentaires variés, convergents et divergents, ancrés dans une vision globale ou particulière à un territoire donné. La commission estime que la réconciliation de la majorité des opinions sera facilitée par l'approche intégrée de l'urbanisme et de la mobilité. Le Projet de ville indique que celle-ci « *permet de tenir compte des différents contextes territoriaux. Tous les quartiers n'ont pas été conçus de la même façon, ne sont pas appréciés pour les mêmes raisons et ne doivent pas faire face aux mêmes types de défis urbains*<sup>148</sup>. »

---

<sup>145</sup> Ville de Montréal, Projet de ville, doc. 3.1, p. 137.

<sup>146</sup> *Idem.*

<sup>147</sup> *Ibid.*, p. 18.

<sup>148</sup> *Idem.*

Les principes de densification et de compacité devront donc être modulés selon la nature des quartiers. Pour la commission, il est normal qu'un centre-ville abrite des édifices à bureaux et résidentiels plus hauts; cependant, le manque de services (ex. écoles et commerces de proximité), de communs, de paysages urbains ne peut être ignoré. La commission retient que, dans un quartier principalement composé de résidences en plex, des édifices de 8 à 15 étages à usages mixtes autour d'un pôle de transport en commun seraient mieux harmonisés à l'environnement existant. Les notions de beauté et de qualité de vie des citoyens doivent être prioritaires.

Les Montréalais veulent demeurer dans des quartiers à l'identité riche, qui leur procurent un sentiment d'appartenance; une ville où le coût de la vie demeure compétitif et avantageux lorsque comparé avec celui des autres communautés plus éloignées de la grande région métropolitaine. Ils veulent avoir accès à des logements abordables et de qualité, vivre dans des quartiers sécuritaires et en harmonie avec la biodiversité et l'environnement.

La commission retient que le sentiment de sécurité se déploie à plusieurs niveaux. Pour beaucoup de Montréalais, la sécurité consiste d'abord à ne pas craindre de subir une rénoviction ou la gentrification, mais au contraire à être en mesure d'enraciner sa famille dans un milieu de vie stable et évolutif à long terme. Ensuite, bien que le sentiment de sécurité dans la ville soit encore partagé par bon nombre de citoyens, il faut constater qu'il y a des lacunes dans l'aménagement de l'espace public. Des modifications doivent être faites pour la sécurité des enfants aux abords des écoles, aux intersections pour les personnes plus âgées, et le long des parcours cyclables, pour ne donner que quelques exemples. Enfin, combinée à un aménagement convivial, une densification accrue maximise la possibilité de voir et d'être vue, ce qui constitue une règle de base en matière de sécurité urbaine.

La commission prend acte que les citoyens, bien qu'habitants d'une grande ville comme Montréal, cherchent tout de même à retrouver la commodité de vivre dans ce qui s'apparenterait à des cœurs de village. Conçus à échelle humaine, on y retrouverait tout ce qui est jugé nécessaire à un milieu de vie complet en matière d'institutions, de commerces de petites et grandes surfaces et de services de proximité. On retrouverait aussi dans ces environnements locaux des espaces communs extérieurs et intérieurs utiles à la vie communautaire. À cet effet, le PUM 2050 devra tabler sur une équité de l'offre de commerces, de services et d'institutions sur tout le territoire de Montréal et pour tous les groupes d'âge.

La commission retient aussi que le centre-ville et le Vieux-Montréal constituent des lieux propices à l'accueil de nouveaux résidents. À l'exemple d'une ville comme Calgary, la

transformation d'immeubles à bureaux de classe B et C<sup>149</sup> en tour à logements et à usages multiples devrait être accélérée. De telles actions favoriseraient la vitalité des lieux par le maintien ou le retour de commerces, de bureaux, de services institutionnels et privés au centre-ville. Tout en misant sur une mixité sociale, et considérant la présence d'institutions d'enseignement supérieur, un effort particulier devra être fait pour augmenter le parc de logements étudiants abordables, en prévoyant des programmes et une réglementation adaptés. Faute de quoi, des milliers d'étudiants continueront d'occuper des logements conçus pour les familles, avec un impact à la hausse sur le prix des loyers.

La transformation de tours à usages multiples voulue dans le centre-ville devrait s'appliquer également partout sur le territoire urbain, surtout dans les quartiers déjà denses. Trop souvent, on constate le manque d'espace pour ouvrir une école, un service public, des commerces, des logements sociaux ou abordables. On croit, à tort, que ces services manquants doivent nécessairement disposer d'un bâtiment dédié, préférablement de faible hauteur. Or, un changement de réglementation et de façon de faire pourrait remédier à ce manque d'espace au sol, en multipliant les édifices multi-usages et en augmentant les hauteurs. La diversité horizontale de fonctions pourrait devenir la diversité verticale de fonctions. Notons que le Règlement pour une métropole mixte est une avancée pour le développement de logements plus accessibles financièrement; cependant, certaines règles, telles que l'obligation de construire les logements sociaux et communautaires dans un bâtiment distinct du projet résidentiel privé, nuisent à la densification des milieux de vie et à leur mixité socioéconomique.



#### RECOMMANDATION 4

La commission recommande d'innover pour favoriser l'éclosion de milieux de vie complets et compacts, en particulier en autorisant la mixité verticale d'usages et la mixité de tenures à l'intérieur des édifices. Pour y arriver, la Ville devra donc agir afin que soient modifiés les lois et règlements pertinents.

<sup>149</sup> Pour une explication des classes d'immeubles à bureaux, voir notamment <https://hispanic-net.org/fr/les-3-classes-dimmeubles-de-bureaux-classe-a-classe-b-et-classe-c/#Quest-ce-que-un-espace-de-bureau-de-classe-B>.

La commission souligne que l'application de nouveaux principes d'urbanisme comme celui du « Form-Based Code », dans sa plus grande flexibilité, pourrait s'avérer avantageuse et astucieuse pour répondre aux attentes exprimées par les citoyens et le milieu des affaires.

La commission retient également le souhait exprimé d'établir un processus de gouvernance basé sur la concertation, en amont des processus d'appels d'offres, avec une gestion simplifiée des projets soutenue par des fonctionnaires facilitateurs pour l'accélération des étapes d'approbation.

Les parties prenantes rencontrées dans cette consultation, et lors de consultations antérieures réalisées par l'Office pour des programmes particuliers d'urbanisme (PPU), se sont entendues sur l'importance de pouvoir voir venir : les promoteurs, développeurs et organismes souhaitent qu'une planification des lieux soit toujours déposée en amont du lancement des projets de développement de secteurs par la Ville. Les cibles de développement pour 2050 devront aussi être énoncées, et prévaloir sur celles des services d'urbanisme des arrondissements.

### **3.2.3 Des services, des équipements collectifs et complets**

Pour s'assurer de corriger les iniquités territoriales, il faudrait évidemment que chaque quartier dispose de logements adaptés permettant une plus grande mixité sociale, mais ce ne sera pas suffisant. Tout quartier doit également répondre aux besoins de transport, d'alimentation, d'éducation des enfants, de divertissement, de socialisation et, idéalement, de travail de ses habitants. Il faut, par une meilleure répartition des équipements collectifs, des services et des commerces de proximité, corriger le déséquilibre actuel et l'iniquité d'accès à ces lieux pour les diverses clientèles (enfants, adolescents, travailleurs, personnes âgées, personnes avec un handicap, que l'on soit femme ou homme, immigrant ou natif) et entre les différents quartiers.

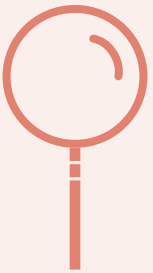
L'espace public des quartiers doit être repensé. Les places publiques, les rues, les parcs, les corridors verts, accessibles tant en hiver qu'en été, doivent être attrayants, sécuritaires, et permettre une variété d'activités. La commission retient la pertinence des commentaires à ce sujet, entre autres sur l'aménagement des abords des écoles, la piétonisation de certaines rues commerciales, la vitalité des espaces publics et sur l'offre alimentaire variée et de qualité.



## RECOMMANDATION 5

La commission recommande que le PUM priorise, dans un souci d'équité, le déploiement d'espaces commerciaux, de services et d'équipements collectifs dans les quartiers actuellement en déficit.

Plusieurs interventions ont souligné les fractures existantes entre les territoires, souvent provoquées par les autoroutes, les voies ferrées et autres moyens de transport, ainsi que par des aménagements relativement anciens et moins bien adaptés (ex. vieux parc industriel, carrière, bâtiment à l'abandon). Plusieurs quartiers sont enclavés par ces lourdes structures et, de ce fait, offrent une mauvaise qualité de vie pour les résidents. Ces fractures physiques sont aussi associées à des fractures sociales.



## RECOMMANDATION 6

La commission recommande que le PUM favorise l'interconnectivité des quartiers isolés ou enclavés, en soumettant des solutions précises d'aménagement pour contrer les fractures territoriales.

Comme le démontrent les réponses aux questionnaires en ligne et le travail d'interception fait par l'équipe de l'Office à l'été 2022, les personnes interrogées ont des opinions sur l'organisation de la ville, des connaissances sur les problèmes urbains, et formulent des souhaits d'aménagement et de mobilité, sans pour autant être familières avec le Plan d'urbanisme. Cela tient notamment au fait que cet outil de planification utilise des notions

précises et un langage technique qui sont plutôt difficiles à comprendre pour des citoyens par ailleurs intéressés au devenir de leur ville. Pour que les Montréalais s'approprient ce futur Plan, il sera important de créer des outils pédagogiques adaptés. Par exemple, la Ville pourrait créer des modélisations des quartiers et des projets immobiliers pour que les citoyens puissent visualiser un Montréal plus dense, plus compact et plus connecté.

### 3.3 La mobilité et les transports

La commission retient que le transport multimodal des personnes et des marchandises est perçu comme devant être un ensemble de systèmes structurants interconnectés et fluides. Cet ensemble est la base du développement de la vie sociale et économique d'une ville saine et performante. Il constitue aussi un point de départ incontournable pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre et atteindre l'objectif de carboneutralité que la Ville s'est fixé.

La commission a saisi l'urgence de certains gestes que les citoyens et acteurs de la société civile souhaiteraient voir la Ville poser en priorité :

- agir sur les inégalités d'accès aux transports collectifs et actifs afin d'atteindre l'équilibre et l'équité dans la desserte des arrondissements et quartiers, qu'ils soient à faible ou à forte densité;
- assurer l'interconnexion des réseaux de transport montréalais à ceux du reste de la région métropolitaine afin de faciliter les déplacements et de désenclaver les zones sur tout le territoire;
- établir une tarification compétitive à l'échelle métropolitaine correspondant aux capacités financières de la population montréalaise; la tarification sociale serait une solution à considérer.

L'atteinte de l'équilibre et de l'équité dans la desserte des transports collectifs et actifs sera tributaire d'un effort concerté pour établir le bon mode de transport au bon endroit. Afin de diminuer la place de l'automobile dans la ville, il faut tabler sur des moyens structurants de transport. On peut imaginer que de nouveaux moyens, tel le tramway, peuvent consolider les réseaux actuels des trains de banlieue, du REM, du métro, d'autobus, de vélo et de marche. Encore faudra-t-il que le tout soit facilement accessible et interconnecté. Le moyen à déterminer est fonction de la distance à parcourir. La desserte devrait permettre à l'utilisateur de se rendre à sa destination ou à un mode de transport collectif à pied ou à vélo, hiver comme été, par des parcours sécuritaires et conviviaux. Cela impliquera de revoir les priorités de déneigement des rues, des trottoirs et des pistes cyclables locales, et d'optimiser les distances à parcourir pour accéder aux transports collectifs. Pour qu'une infrastructure cyclable



ou piétonne soit jugée acceptable, elle devrait permettre à un enfant non accompagné d'accomplir ses déplacements sans risque. Une précédente consultation<sup>150</sup> avait mis de l'avant le concept du test des enfants, pratiqué en Suède, qui vise à favoriser leur autonomie en toute sécurité dans les déplacements actifs.

D'avantage d'artères commerciales devraient être réservées au transport actif à l'année, moyennant la division de la chaussée pour les déplacements cyclables et les piétons.



## RECOMMANDATION 7

La commission recommande que le PUM associe étroitement l'atteinte de la carboneutralité à une réduction substantielle de l'utilisation des véhicules privés. Afin de stimuler le transfert modal vers les transports collectifs et actifs, la commission recommande de planifier :

- pour l'ensemble de la municipalité, un accès équitable aux infrastructures de transports collectifs et partagés, afin de garantir des déplacements efficaces et conviviaux inter-quartiers et vers le centre-ville;
- des services interconnectés de transport actifs et collectifs attrayants, bien adaptés aux besoins financiers et de mobilité de la population montréalaise, et la promotion d'une telle interconnexion entre Montréal et sa région métropolitaine;
- un déploiement équitable d'infrastructures de transport actif sécuritaires pour tous les usagers et toutes les catégories d'âges sur l'ensemble des parcours.

Une expérience satisfaisante d'un moyen de transport en commun et actif de qualité et accessible sera significative pour les jeunes et les nouveaux Montréalais, qui tendront à demeurer des usagers permanents. On sait qu'il est plus difficile de convaincre des automobilistes qui ont, dans le passé, eu peu d'accès aux transports en commun ou vécu de mauvaises expériences.

---

<sup>150</sup> OCPM, Rapport de consultation publique Namur-Hippodrome, 2020, p. 27.

À l'instar de nombreux commentaires émis lors de la consultation, la commission est d'avis que l'on doit viser une diminution du parc automobile. Source de pollution, de congestion routière coûteuse, d'accaparement de l'espace public, l'automobile comme moyen de transport principal est un obstacle au réaménagement de quartiers plus complets et au développement d'un réseau de transport en commun et actif efficient.

On ne peut pas imaginer bannir d'ici 2050 l'utilisation de l'auto, qu'elle soit à essence ou électrique. D'ailleurs pour la commission, l'automobile électrique et ses systèmes de recharge ne sont pas la solution puisque ce type de véhicule :

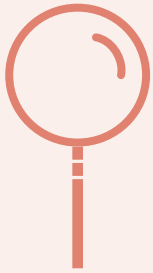
- ne constitue qu'une réponse partielle à la pollution produite ici et ailleurs dans le monde, tant par sa fabrication que par son usage;
- contribue à la congestion routière, et par conséquent nuit à la fluidité du transport en commun et des marchandises;
- augmente les besoins énergétiques électriques, surtout considérant la commercialisation de modèles de types camions légers et VUS;
- perpétue un difficile partage des voies publiques et alourdit le paysage, notamment par la multiplication des bornes de recharge.

Il y aura des situations où l'automobile sera encore nécessaire, et pour lesquelles l'autopartage sera la solution à privilégier. Entre-temps, il est urgent de revoir le partage des rues entre piétons, cyclistes et automobilistes, et de miser, pour y parvenir, sur la diminution du stationnement de surface sur rue. Il faut penser à une tarification incitative et accrue des espaces de stationnement sur rue, à la mutualisation des stationnements hors rue, à la création de stationnement étagés et multifonctionnels. Pour désinciter l'achat privé d'une automobile et son utilisation, la Ville devrait revoir sa norme minimale de stationnement dans les nouveaux immeubles. La promenabilité<sup>151</sup> des quartiers, la sécurité des cyclistes, la fiabilité des transports en commun et le transport des marchandises doivent primer.

La commission est d'avis qu'un état des lieux devrait être fait sur la problématique du stationnement sur rue à Montréal. Toutes les avenues possibles éprouvées qui amèneraient à une meilleure gestion de l'offre de stationnement devraient être étudiées pour en diminuer l'impact sur chaque quartier (forme urbaine, densité, etc.).

---

<sup>151</sup> On entend par promenabilité la convivialité des déplacements à pied, par rapport à la marchabilité qui ne serait que fonctionnelle.

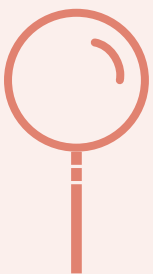


## RECOMMANDATION 8

La commission recommande qu'un plan de gestion des déplacements et du stationnement soit inscrit au PUM 2050, en ayant pour objectifs :

- de limiter de manière substantielle le nombre de cases de stationnement sur rue dans les quartiers à forte densité et les nouveaux projets immobiliers;
- de mettre en place des mesures de conversion des stationnements extérieurs existants, de mutualiser les espaces de stationnements intérieurs publics ou privés, et de déployer d'autres solutions comme la construction de stationnements étagés ou souterrains.

La commission fait siennes les propositions de citoyens relativement à l'écofiscalité en matière de mobilité : en-lieux de stationnement, tarification sociale du transport collectif, taxe kilométrique, tarification dynamique du stationnement. Elle invite la Ville à identifier des formes alternatives de financement et à en étudier les impacts économiques afin que ses revenus fiscaux favorisent le maintien des services et l'amélioration du cadre urbain pour tous les citoyens.



## RECOMMANDATION 9

La commission recommande que la Ville diversifie ses sources de revenus par l'application de mesures d'écofiscalité.

Au-delà d'innovations technologiques qu'on peut difficilement prévoir d'ici 2050, la commission considère qu'il importe d'améliorer la fluidité du transport de marchandises tout en diminuant ses effets indésirables. La diminution de la part modale de l'automobile sur le réseau libérera de la capacité pour le camionnage et le transport collectif.

Par ses activités portuaires nord-américaines, Montréal est et restera un lieu de transport et d'entreposage de marchandises. Il faudra concevoir et améliorer les infrastructures supérieures des réseaux de transport afin qu'elles soient mieux intégrées aux milieux de vie, que des aménagements atténuent leur impact environnemental, et que des liens soient mis en place pour favoriser le raccordement des quartiers traversés par des autoroutes et d'autres infrastructures majeures.

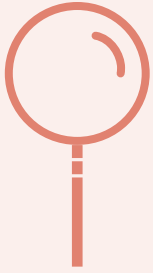
Il est prévu que la population montréalaise s'accroîtra sensiblement d'ici 2050, enjeu auquel la densification des quartiers permettrait de répondre. Pour faire face à une hausse de la demande de transport et distribution de marchandises induite sur tout le territoire municipal à des fins locales, la Ville devra réserver des axes de transit traversant le territoire montréalais. De plus, à des fins de commerce international, ces axes de transit permettront au camionnage dédié à l'exportation ou en transit non destiné à Montréal, notamment le camionnage issu du port de Montréal, d'évacuer rapidement le territoire. La Ville de Montréal et les grands partenaires auraient donc intérêt à planifier la logistique de manière concertée.



### RECOMMANDATION 10

La commission recommande que le PUM favorise la fluidité et l'efficacité du transport motorisé en dédiant à la logistique des marchandises des axes de transit clairement identifiés et connectés aux réseaux supérieurs du MTQ et de la région métropolitaine.

La pandémie de COVID-19 a accéléré le changement d'habitudes chez les citoyens qui commandent de plus en plus en ligne, avec un impact significatif sur les livraisons. Dans la foulée d'innovations récentes telles que le projet Colibri, des centres de rupture de charge associés à des points de dépôt dans les commerces devront essaimer sur l'ensemble du territoire, en assurant la transition vers des véhicules plus petits : vélos cargos et mini-camions de livraisons électriques. La commission invite donc à profiter de ces nouveaux modes de livraison, conjugués à un réaménagement de l'espace public au profit des mobilités douces, pour interdire l'accès au camionnage lourd sur le territoire en-dehors des axes de transit.



## RECOMMANDATION 11

La commission recommande que la Ville favorise l'innovation dans la distribution des marchandises, notamment en réservant l'accès aux milieux de vie aux vélos cargos, aux petits véhicules électriques et à d'autres solutions équivalentes.

### 3.4 Les activités économiques

Les enjeux liés à l'activité économique de la métropole, notamment au niveau international, sont peu abordés dans le document Projet de ville. Les activités de consultation organisées par la commission ont toutefois fait émerger beaucoup d'idées et d'actions concrètes à entreprendre par la Ville sur ces questions.

La commission reconnaît les efforts des milieux privés, institutionnels et municipaux dans la création d'une alliance d'acteurs du centre-ville, afin d'assurer la résilience de la zone et de faire converger les actions vers le renforcement de son identité et de la qualité d'expérience du lieu. La commission est sensible au besoin d'intensifier cette synergie en réponse aux enjeux communs, notamment la rétention et l'attraction des travailleurs, des étudiants et des visiteurs, dans un milieu de vie bien aménagé répondant aux attentes de ses résidents. La commission appuie la mise en place d'une entité facilitatrice permanente au niveau municipal dédiée à la coordination des efforts de revitalisation du centre-ville. Naturellement, ce qui est bon pour le cœur de Montréal est également applicable à tous les territoires.

La flexibilité engendrée par la mixité verticale et la mutualisation des espaces aura pour effets de stimuler l'activité économique du centre-ville et d'accroître la résilience des milieux denses ou dévitalisés. L'occupation transitoire ou temporaire des espaces vacants est particulièrement appropriée pour générer des activités émergentes et une mutualisation des services communautaires.

Dans le même esprit, la commission adhère à la proposition d'alléger le fardeau fiscal des petits commerçants. Elle estime toutefois que ces allègements n'obtiendront pas l'effet escompté tant que des mesures préventives et des pénalités à la spéculation et à la vacance prolongée des locaux commerciaux ne seront pas appliquées en parallèle.

La Ville devra planifier l'évolution de son tissu urbain afin qu'il puisse soutenir le maintien des activités commerciales et industrielles existantes qui font sa force. En ce sens, la commission est d'avis que la Ville devra se doter d'une vision stratégique quant à la manière de densifier, de réaménager, d'améliorer l'accès et de verdir les zones industrielles pour les rendre plus attrayantes aux travailleurs.

Le port de Montréal et les aéroports Pierre-Trudeau et Mirabel sont des actifs que Montréal et sa région devront sans cesse valoriser. Cette plaque tournante des marchandises génère d'importantes activités de transport, d'entreposage et de distribution au niveau nord-américain, qui sont la source de nombreux emplois.

La mise en place du réseau de grappes industrielles basées à Montréal, couvrant des secteurs d'activités présents dans la région métropolitaine ou à l'échelle nationale, a démontré clairement le dynamisme économique de la ville et la volonté de ses acteurs de se positionner dans les champs de l'innovation technologique et des affaires. Plusieurs de ces champs d'activités se sont concentrés dans des quartiers de Montréal, parmi lesquels l'intelligence artificielle, le jeu vidéo, la finance et les technologies de l'information. D'autres renforcent la collaboration interuniversitaire, comme c'est le cas de l'économie circulaire. Plusieurs grappes déployées à l'échelle de la province mais basées à Montréal démontrent sans équivoque le rôle de métropole économique et le leadership de Montréal. La Ville et la région métropolitaine doivent pérenniser cette façon structurante de soutenir les secteurs économiques émergents créateurs de richesse.

L'achat local et l'agriculture urbaine ont beaucoup captivé les citoyens qui recherchent une plus grande autonomie alimentaire. La Ville devrait se donner les objectifs suivants :

- amener la production agricole urbaine à une échelle quasi industrielle pour que sa production ait un effet sensible sur l'objectif de l'autonomie alimentaire douze mois par année, identifier et qualifier les toitures de grande superficie susceptibles de recevoir des installations agricoles urbaines importantes à l'année, comme des serres de grande ampleur, et prévoir une réglementation en ce sens;
- favoriser le maintien et l'implantation de marchés publics dans chaque arrondissement de Montréal, et accroître la desserte des quartiers par des marchés fermiers itinérants quatre saisons.

Le rayonnement universitaire montréalais constitue en soi une activité économique à préserver. La présence de nombreux étudiants nationaux et étrangers assure la vitalité de plusieurs quartiers, mais l'offre de logements doit permettre de les accueillir à des prix adaptés à leur capacité financière. En collaboration avec le programme des grappes de la CMM, et

pour favoriser la rétention des étudiants, la Ville devrait viser à développer les liens entre les entreprises innovantes et le milieu universitaire.

Le rayonnement d'une grande métropole s'appuie sur son attractivité touristique en matière de sports, de culture et d'affaires. Montréal, avec son centre-ville dynamique et habité, est le reflet d'une ville vibrante de jour et de nuit, douze mois par année. Cependant, la commission considère que l'hivernalité de Montréal serait davantage mise en valeur si elle était mieux structurée, grâce à une stratégie orientée autour du bien-être et du plaisir en hiver.

Dans un souci de développement économique responsable, la commission est d'avis qu'il faut développer des activités socioéconomiques innovantes et diversifiées telles que l'économie verte<sup>152</sup>, l'agriculture urbaine, l'économie circulaire, l'intelligence artificielle et autres secteurs innovants.



## RECOMMANDATION 12

La commission recommande que le PUM soutienne activement la prospérité économique montréalaise, notamment par le biais des actions suivantes :

- protéger et promouvoir le développement et le rayonnement des activités aéroportuaires, portuaires, ferroviaires, du transport routier et de la distribution des marchandises, afin de pérenniser et de faire prospérer les activités industrielles et manufacturières sur son territoire et à l'exportation;
- travailler activement à poursuivre le développement de la stratégie montréalaise des grappes industrielles et la propager à d'autres secteurs économiques prometteurs;
- favoriser un meilleur maillage entre les entreprises et le milieu universitaire;
- adopter une stratégie relative à l'identité hivernale de Montréal.

---

<sup>152</sup> L'économie verte désigne un modèle économique dont l'objectif est de produire des biens et des services de manière durable, en limitant la consommation et les gaspillages de ressources (matières premières, eau, énergie) et la production de déchets. Voir notamment <https://www.economie.gouv.fr/cedef/economie-verte>.



### RECOMMANDATION 13

La commission recommande que le PUM oriente l'économie montréalaise vers la résilience environnementale, notamment par le biais des actions suivantes :

- adopter une vision stratégique quant à la manière de densifier, de réaménager, d'améliorer l'accès et de verdir les zones industrielles pour les rendre plus attrayantes aux travailleurs;
- poursuivre le développement d'activités socioéconomiques innovantes et écoresponsables diversifiées telles que l'économie verte, l'agriculture urbaine, l'économie circulaire, l'intelligence artificielle et autres secteurs innovants en leur procurant, le cas échéant, des zones d'innovation dédiées;
- adopter une réglementation claire afin d'autoriser les propriétaires de locaux vacants à les rendre disponibles à des fonctions commerciales ou communautaires ainsi que pour des usages transitoires ou de court terme;
- accroître significativement la résilience alimentaire de la collectivité montréalaise par la mise en place d'une stratégie globale d'agriculture urbaine, incluant des moyens d'action et des indicateurs de suivi de performance.

## 3.5 Le climat et l'environnement

Montréal, dans son plan climat, s'est fixé comme objectif d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Cela signifie que le point nul des émissions de gaz à effet de serre (GES) devra être atteint par l'élimination des émissions ou par leur compensation. Bien que l'atteinte de cet objectif soit souhaitée par un grand nombre de personnes, la commission retient que le concept a semblé mal compris par plusieurs. La commission invite la Ville, par une campagne de sensibilisation, à stimuler une adhésion plus large de la population à la nécessité d'agir en environnement en expliquant notamment en quoi consiste la carboneutralité.

Les actions de la Ville peuvent être déterminantes. Les citoyens s'attendent à ce qu'elle donne l'exemple en modifiant ses propres comportements et agisse comme leader pour influencer les habitudes individuelles et corporatives, en adoptant des objectifs clairs et des mesures efficaces face à ses parcs de véhicules et d'immeubles.



L'atteinte de la carboneutralité d'ici 2050 représente un immense défi, qui requerra un effort soutenu et coordonné de tous les membres de la société civile. La commission insiste sur le fait que toutes les actions entreprises sur le territoire municipal, quelles qu'elles soient, devraient découler d'une approche systémique et d'une planification intégrée. C'est le cas notamment de la pollution atmosphérique, hydraulique et acoustique, mais aussi de la pollution visuelle liée notamment à l'affichage.



#### **RECOMMANDATION 14**

La commission recommande que le PUM définisse clairement la notion de carboneutralité et ses implications pour la Ville, les citoyens et les acteurs socioéconomiques, et que son atteinte fasse l'objet d'une sensibilisation continue.



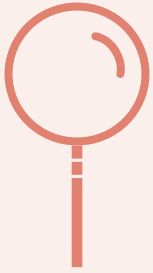
#### **RECOMMANDATION 15**

La commission recommande à la Ville, dans le cadre du PUM :

- de se fixer des objectifs clairs de réduction des polluants atmosphériques reposant sur des indicateurs précis;
- d'adopter des normes montréalaises visant à réduire la pollution acoustique et visuelle.

Plusieurs propositions reçues par la commission mettent de l'avant la possibilité pour chaque citoyen de vivre dans un environnement plus sain et résilient face aux changements climatiques. La commission constate en effet un manque d'équité quant à la part de verdissage, d'espaces verts et de milieux naturels entre les quartiers montréalais. Certains quartiers, qui trop souvent accueillent aussi des populations dites vulnérables, sont beaucoup plus affectés que d'autres par les îlots de chaleur. Le redressement de ces inégalités doit faire l'objet d'actions prioritaires.

Néanmoins, une crainte exprimée par plusieurs est que ces améliorations environnementales n'aient pour effet de chasser, par une hausse des loyers, les habitants actuels. La commission est d'avis que la Ville aurait intérêt à mobiliser les ressources socioéconomiques, en particulier dans les milieux concernés, pour identifier les actions à prendre.



## RECOMMANDATION 16

La commission recommande à la Ville de multiplier les mesures visant à prévenir l'écogentrification, notamment en mettant à profit l'intelligence collective dans les milieux concernés.

Les Montréalais apprécient leurs espaces verts et bleus et souhaitent qu'on en prenne grand soin et les développe. Ils apprécient la proximité avec la nature et souhaitent y avoir accès toute l'année. La commission reconnaît que l'aménagement des parcs et espaces verts devra renforcer la biodiversité tant dans les parcs que les boisés, les friches et autres milieux naturels, en commençant par des gestes simples tels que l'utilisation d'essences indigènes en remplacement des pelouses.

En réduisant l'espace occupé par l'automobile, la commission estime qu'il est possible et souhaitable de déployer une trame de corridors écologiques pour les transports actifs et la biodiversité. Cette trame relierait les quartiers entre eux ainsi qu'avec les parcs existants ou à venir. La commission est très sensible au fait que ces corridors et toute action future de verdissement doivent aussi être réfléchis pour rehausser la qualité du paysage.

La lutte aux changements climatiques et à ses effets exigera aussi que la Ville se dote d'une politique de verdissement des vastes espaces de stationnement commerciaux, industriels ou institutionnels qui jonchent son territoire. La trame de rue est un espace qu'on tient pour perdu, mais qui appartient à la Ville et pourrait facilement servir à l'intégration d'arbres, de jardins de pluie, de noues, de terre-pleins, entre autres. Des allées ou des corridors de verdure pourraient s'insérer sur les rues jugées trop larges. De même, afin d'offrir à la population des accès aux îlots de fraîcheur dans les quartiers fortement minéralisés, la Ville aurait avantage à conclure des partenariats avec les propriétaires d'espaces verts privés ou institutionnels.

Tout en reconnaissant la difficulté de transformer un quartier existant en écoquartier, la commission retient que des actions de verdissement telles que la verticalité verte, les aménagements verts en remplacement d'espaces minéralisés et l'agriculture au sol ou sur toiture apporteraient de nombreux bénéfices aux milieux de vie, en particulier si elles sont

déployées à grande échelle. Parmi ces avantages, on trouve la possibilité de rafraîchir les bâtiments et les quartiers en évitant le recours systématique aux appareils de climatisation, dont l'impact sur l'environnement est 2 000 fois plus néfaste que le CO<sub>2</sub><sup>153</sup>, la réduction des dépenses énergétiques et financières pour les ménages, la réduction de la pollution atmosphérique ambiante, l'accroissement de la pollinisation, ainsi qu'une meilleure gestion des eaux de ruissellement. Sur ce dernier point, la commission estime que l'eau, ressource vitale, doit être préservée et mise en valeur par tous les moyens possibles face à un avenir incertain.

L'insularité de Montréal devrait être soulignée par la recherche de solutions durables pour l'accès aux berges et à l'eau. Cette consultation publique, ainsi que d'autres qui l'ont précédée, a fait ressortir le souhait des Montréalais que soient restaurés des cours d'eau aujourd'hui enfouis. La Ville doit en examiner la faisabilité, tout comme elle doit identifier les emplacements possibles d'accès aux berges.



## RECOMMANDATION 17

La commission recommande que le PUM maximise l'espace consacré à la nature, à la biodiversité et à l'eau, notamment par les moyens suivants :

- l'adoption d'un plan d'intégration et d'interconnexion des trames vertes et bleues, en précisant les vocations de chacune relativement à la biodiversité et aux déplacements actifs, et en veillant à leur distribution équitable sur le territoire;
- la restauration des cours d'eau enfouis aux endroits qui pourraient s'y prêter;
- l'adoption d'un plan des berges disponibles à la restauration écologique et à la conservation, incluant des objectifs ciblés; L'intégration systématique d'infrastructures de récupération des eaux de pluie dans les nouveaux projets immobiliers, incluant les logements sociaux, communautaires et abordables.

<sup>153</sup> <https://www.lesnumeriques.com/climatiseur/climatiseurs-quel-impact-sur-l-environnement-n153291.html>

La commission reconnaît l'intention inscrite au Plan directeur de gestion des matières résiduelles de l'agglomération 2020-2025 d'étendre la collecte de ces matières aux bâtiments de 9 logements et plus, de même qu'aux écoles. La Ville doit néanmoins améliorer sa performance dans le traitement de ces matières, et mieux expliquer leur traitement et le tri que les citoyens doivent en faire. En plus de la nécessité d'utiliser des véhicules de collecte écoénergétiques de petite taille, la Ville devrait étudier la faisabilité d'installer des infrastructures telles que les conteneurs à matières résiduelles semi-enfouis, et des réseaux de collecte par aspiration souterraine dans les écoquartiers.

Par ailleurs, les citoyens ont manifesté le souhait que soit élaborée et mise en place rapidement une politique de récupération et de recyclage des matériaux de construction. La commission est d'avis que le maillage d'entreprises, ou économie circulaire, permettrait également d'encadrer la récupération et le recyclage de résidus d'activités industrielles et de construction. La préservation du patrimoine construit constituerait aussi une avenue pour éviter de générer des déchets de construction.

La commission retient que la création de logements sociaux, communautaires et abordables exige que ceux-ci soient construits selon des normes élevées en matière d'efficacité énergétique et de matériaux écologiques. Ces projets de développement devront se matérialiser avec le souci d'inclusion d'espaces de verdure ou communs conséquents.



### RECOMMANDATION 18

La commission recommande que la Ville accélère l'amélioration des pratiques de traitement des résidus, notamment par les moyens suivants :

- l'implantation de technologies de collecte innovantes afin d'améliorer la propreté des rues et de réduire la fréquence des collectes;
- l'implantation de la collecte différenciée des matières recyclables;
- une gestion écologique systématique des matériaux de construction.

### 3.6 L'identité de la ville – Le patrimoine, les paysages, les arts et la culture

Selon Héritage Montréal, « Montréal doit ressembler à Montréal » ! La commission souhaite que la conception du PUM 2050 soit ancrée dans le territoire et ses quatre saisons. Le patrimoine historique et culturel de sites emblématiques, tel que le mont Royal, les grands parcs et le fleuve Saint-Laurent, devrait être préservé et mis en valeur. Ces éléments structuraux et centraux, tout comme les quartiers et « villages », sont au cœur de la vie des citoyens dans les arrondissements.

Il faut placer la culture et le patrimoine au cœur du PUM, car en plus de contribuer à la qualité de vie, ces éléments agissent comme les principaux catalyseurs de l'appartenance locale. En ce sens, le PUM doit proposer des mesures et une réglementation pour la préservation des bâtiments patrimoniaux et des sites historiques, la création de nouveaux espaces culturels qui célèbrent l'histoire et les différentes communautés montréalaises. Sachant les coûts significatifs de ces projets patrimoniaux, la Ville pourrait faciliter la conversion des bâtiments en prévoyant un assouplissement réglementaire lié notamment aux redevances, ou des compensations par le biais de congés fiscaux accordés aux promoteurs.

L'architecture des bâtiments sera d'autant mieux soulignée si le paysage fait l'objet d'une attention égale. La Ville aurait tout intérêt à se doter d'une vision claire en matière d'intervention paysagère dans ses dimensions sociales, écologiques et économiques. Cette notion dépasse la simple plantation d'arbres. Il faudra dans certains cas conserver ou restaurer des paysages naturels dans les milieux de vie, et mettre en valeur les grands axes d'interconnexion physique et visuelle. On peut penser ici à la relation entre le parc du Mont-Royal, le centre-ville, le fleuve Saint-Laurent et le parc Jean-Drapeau. Face au contexte de densification intense du centre-ville, la Ville aura intérêt à identifier clairement les cônes de vision et les vues paysagères qu'elle souhaite conserver, notamment en direction et en provenance de la montagne, en projetant d'avance la silhouette qui en résulterait.

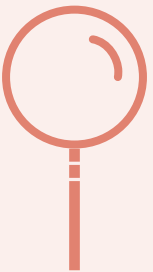


## RECOMMANDATION 19

La commission recommande à la Ville d'adopter une charte du patrimoine ayant pour fonctions de définir, d'inventorier et de protéger le patrimoine bâti, naturel, immatériel et paysager, dans le respect de son caractère évolutif.

Mis à part l'empreinte historique laissée par le patrimoine sur l'aménagement urbain, la commission retient que les Montréalais souhaitent voir de nouveaux développements dont l'aménagement et le paysage architectural enrichiront l'identité de leur ville. Les citoyens souhaitent des projets beaux, audacieux, dignes du statut de ville de design octroyé par l'UNESCO. Malheureusement, la création de projets architecturaux durables et d'envergure a souvent écopé de la règle gouvernementale du plus bas soumissionnaire, et l'environnement immédiat, tels que les espaces verts et l'art public, sont couramment négligés. Tout nouveau projet doit participer à définir le patrimoine de demain.

La pollution lumineuse nuit au paysage nocturne et à la création d'un environnement plus sain et plus efficace énergétiquement. L'occasion se présente de généraliser l'utilisation de DEL sur tout le territoire, dans les espaces publics, les stationnements et les terrains de jeu, en privilégiant les éclairages au sol. La Ville devrait également inciter tous les citoyens et corporations à limiter, sans nuire à la sécurité publique, leur éclairage extérieur.



## RECOMMANDATION 20

La commission recommande que le PUM contribue à limiter la pollution lumineuse, notamment par la mise en œuvre d'un plan lumière auquel seraient soumis les partenaires socioéconomiques.

La commission retient de ses interactions avec le milieu artistique que les acteurs établis dans les quartiers souhaiteraient devenir des parties prenantes des choix de la Ville ou des arrondissements en matière d'art public. Bien entendu, cela n'impliquerait pas que les décisions favorisent automatiquement les artistes locaux. L'art public pourrait être financé grâce à des budgets participatifs locaux distincts, obtenus en alternance par les arrondissements.



### RECOMMANDATION 21

La commission recommande que le PUM contribue à généraliser l'intégration de projets d'art public permanents et éphémères dans les interventions sur le tissu urbain, en privilégiant l'apport des artistes locaux, notamment des artistes autochtones et ceux issus de la diversité.

Les artistes demandent l'accès à des résidences d'artistes, à titre personnel, en coopérative ou sous toute autre forme, afin de pouvoir être libres d'habiter leur atelier, ce qui s'avèrerait pour eux un gage de stabilité. La Ville pourrait développer un modèle d'affaires pour les projets de financement d'aménagement de résidences d'artistes qui s'apparenterait au logement social.

La commission prend également acte du souhait qu'on attribue aux artistes davantage de visibilité, notamment par un accès accru et protégé aux espaces publics extérieurs et intérieurs, notamment aux maisons de la culture et aux bibliothèques municipales.



### RECOMMANDATION 22

La commission recommande que la Ville stimule la création de résidences d'artistes et facilite l'accès des artistes locaux aux espaces d'exposition comme les maisons de la culture, les bibliothèques et autres espaces communs intérieurs et extérieurs.







# 4 CONCLUSION

La consultation Réflexion 2050 sur le Projet de ville, en préparation au futur Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, prouve une nouvelle fois l'importance de l'intelligence collective. Elle trace un lien clair entre les différents publics rejoints et leur souhait de participer activement au développement de leur ville.

C'est une grande force d'avoir une population mobilisée. L'adhésion au Projet de ville qu'a démontrée cette multiplicité d'acteurs, et l'effet de continuité ressenti entre ce document et des exercices de planification tels que la Stratégie Montréal 2030, le Plan climat et la Stratégie centre-ville renouvelée 2022-2030, permettent d'envisager l'avenir avec confiance. Encore faudra-t-il répondre à l'attente des participants d'accéder en continu à des données et à des indicateurs de suivi de performance.

Citoyens et organisations ont formulé un très grand nombre de points de vue, dont ce rapport fait état, sur la direction que la Ville devrait prendre. S’inspirant de la richesse de ces propositions, la commission a identifié de grands principes et des actions prioritaires qui devront guider le futur PUM, dans le souci d’atteindre les objectifs de carboneutralité et d’équité sociale.

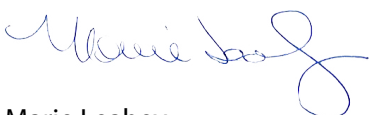
Plus que jamais, la réponse aux enjeux en matière de milieux de vie, de mobilité, d’environnement, d’identité et d’économie, doit être transversale. La commission énonce à cette fin six principes directeurs qui devraient servir d’assises au PUM. La conception et la livraison du futur PUM exigeront, par ailleurs la collaboration active de l’ensemble des services municipaux. Le besoin exprimé de collaborer avec les instances métropolitaines nous rappelle que les solutions en matière de résilience doivent être déployées au-delà des limites de la ville.

La commission rappelle le rôle fondamental que devra jouer l’abordabilité du logement si Montréal souhaite conserver la mixité socioéconomique et la diversité qui font sa force. Une répartition juste et équilibrée des réseaux de transport collectif et actif, tout comme des trames vertes et bleues, sera également essentielle à l’atteinte d’une équité territoriale et environnementale. Préserver le patrimoine et en créer du nouveau requerront davantage de flexibilité aux niveaux des règlements et du financement. La notion de paysage devra être mieux comprise afin d’être mise en valeur. La résilience économique de Montréal dépendra de sa capacité à se diversifier, et ses entreprises devront pouvoir accéder à une chaîne d’approvisionnement efficace et à des réseaux de transports fluides ouverts sur le monde.

La nordicité de Montréal devra être abordée de front puisqu’elle affecte directement chacune des thématiques traitées dans ce rapport. Afin de favoriser la qualité de vie de la population au-delà de la saison estivale, la commission invite la Ville à valoriser l’hiver montréalais, notamment dans le contexte évolutif des bouleversements climatiques.

Le défi du PUM est d’ordre territorial, mais il est aussi temporel. Le PUM devra combiner des actions urgentes et une stratégie à long terme, en prévoyant des étapes claires pour parvenir à l’objectif de carboneutralité à temps pour 2050. D’ici là, il faudra constamment expliquer en quoi consiste la carboneutralité, pourquoi elle est essentielle, et répéter ce qui est attendu de la Ville, des citoyens et des parties prenantes.

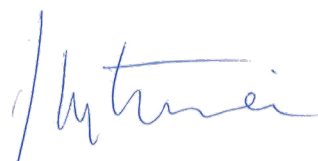
La commission remercie l'équipe de l'OCPM, les représentants de la Ville de Montréal, ainsi que tous les collaborateurs et partenaires qui l'ont accompagnée dans la réalisation de ce vaste exercice de consultation. Elle remercie tout particulièrement les participants qui ont pris le temps de partager leurs points de vue, notamment les plus jeunes pour qui cela constituait une première expérience. Elle convie chaleureusement la population à s'exprimer à nouveau lorsque l'administration municipale lui soumettra, dans le cadre d'une nouvelle consultation publique, son projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050.



Marie Leahey  
Présidente de la commission



Pierre-Constantin Charles  
Commissaire *ad hoc*



Jacques Internoscia  
Commissaire *ad hoc*

# ANNEXE 1 - Les renseignements relatifs au mandat

## CONTEXTE

Au printemps 2019, le Service de l'urbanisme et de la mobilité a été mandaté afin de réviser les plans d'urbanisme (2004) et de transport (2008) actuellement en vigueur. L'une des raisons de mandater le même service pour la révision des deux plans était de s'assurer d'une intégration de la planification des domaines de l'aménagement du territoire et de la mobilité. Afin d'y arriver, la proposition innovante retenue a été d'élaborer un seul plan, soit un plan d'urbanisme qui comprend un fort volet axé sur la mobilité (Plan d'urbanisme et de mobilité).

Une étape importante de cette démarche consiste à élaborer une vision territoriale pour Montréal, de concert avec la société civile et les Montréalaises et Montréalais. Pour ce faire, la Ville a préparé un document intitulé *Projet de ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité*. Ce document se veut un appel à la participation et à l'implication des Montréalaises et Montréalais dans la définition de l'avenir de leur ville. Les propositions qu'il décrit sont le résultat d'ateliers de travail et d'idéation menés avec des organisations de la société civile, des entreprises et des institutions. Le Projet de ville servira d'outil à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) pour démarrer cet exercice de cocréation. Bien que les travaux se soient déroulés dans un contexte de pandémie, le Projet de ville s'inscrit dans un contexte de relance de la métropole.

Ce sommaire décisionnel concerne l'adoption du document intitulé *Projet de ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité*, tout en mandatant l'OCPM pour consulter la collectivité montréalaise sur ce document.

## DESCRIPTION

### Document du Projet de ville

Le Projet de ville est un document de vision territoriale qui expose les grandes intentions de la Ville en matière d'urbanisme et de mobilité servant de base, par la suite, à l'élaboration du Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM). Il s'articule autour de trois échelles d'intervention : le bâtiment, le quartier et la métropole. Bien qu'elles soient liées au territoire, ces échelles placent l'humain au premier plan. Dans un contexte où les projets urbains sont de longue haleine, un horizon de planification sur une longue période est souhaité. Ainsi, l'horizon 2050 a été choisi pour le Projet de ville et le PUM pour guider et accompagner les transformations à accomplir sur le territoire montréalais.

Le Projet de ville pose aux Montréalaises et Montréalais des questions stratégiques qui se basent sur des constats et des projections. Il présente aussi 14 chemins de transition. Les chemins de transition sont des pistes de réflexion proposées par la Ville pour répondre aux défis sociaux et économiques ainsi qu'aux défis des changements climatiques auxquels elle est confrontée.

À quoi voulons-nous que la ville ressemble dans le futur? Comment souhaitons-nous qu'elle soit organisée, construite et aménagée? Que devons-nous conserver et que devons-nous transformer? Dans quelles conditions désirons-nous nous déplacer dans la ville? Et comment voulons-nous le faire? Nous sommes à l'heure de faire des choix individuels et collectifs, des choix qui façonneront le Montréal de demain. Afin de démontrer l'importance de la démarche du PUM 2050, il est proposé de mandater l'OCPM pour démarrer la conversation avec la population en se basant sur le document du Projet de ville.

### **Mandat de consultation à l'OCPM**

En octroyant un mandat innovant de consultation et de cocréation à l'OCPM, la Ville de Montréal vise les objectifs de consultation suivants :

1. tester des approches innovantes de consultation pour que les Montréalaises et Montréalais puissent s'exprimer sur la ville que nous voulons;
2. cocréer collectivement une vision d'avenir de la ville pour créer des milieux de vie où l'on veut naître, grandir et s'épanouir, et ainsi jeter des bases solides pour le PUM 2050 à venir;
3. comprendre les besoins et les attentes en matière d'urbanisme et de mobilité des Montréalaises et Montréalais;
4. aller à la rencontre des Montréalaises et Montréalais dans leurs milieux, c'est-à-dire dans les 19 arrondissements de la ville;
5. joindre les publics les moins souvent entendus dans les espaces formels de participation : les enfants, les adolescent(e)s, les aîné(e)s, les femmes, les nouveaux arrivants, les personnes racisées, les personnes autochtones, les personnes en situation de handicap physique et intellectuel, et les personnes vivant sous le seuil de la pauvreté;
6. créer un volet jeunesse s'adressant aux enfants et aux adolescents(e)s (de même qu'à leurs parents et enseignant(e)s), car ils seront les principaux acteurs et bénéficiaires des fruits du PUM 2050. Le PUM 2050 est pour eux. Les groupes d'âge visés sont :
  - a. les enfants de 5 à 12 ans;
  - b. les adolescent(e)s de 13 à 17 ans;
  - c. les jeunes adultes de 18 à 30 ans;

7. mettre au jeu auprès des Montréalaises et Montréalais des propositions (éléments de vision) présentées dans le Projet de ville;
8. échanger sur les choix collectifs que nous sommes prêts à faire pour transformer le territoire et changer nos habitudes de vie : nos façons de nous loger, de nous déplacer, de nous divertir, de travailler, d'apprendre, de produire et de consommer pour réussir une transition écologique solidaire, équitable et inclusive.

## **La commission, son équipe et les représentants de la Ville de Montréal**

### **La commission**

Marie Leahey, présidente de la commission

Jacques Internoscia, commissaire *ad hoc*

Pierre-Constantin Charles, commissaire *ad hoc*

Marc-André Lapointe, secrétaire-analyste

Joseph Tchinda Kenfo, analyste

Akos Verboczy, analyste

### **L'équipe de l'OCPM**

Isabelle Beaulieu, présidente

Guy Grenier, secrétaire général

Louis-Alexandre Cazal, chargé de projets techniques

Nadim Tadjine, coordonnateur de démarches participatives et à l'innovation

Laurent Maurice Lafontant, agent administratif

Lizon Levesque, adjointe administrative

Geneviève Robitaille, adjointe de direction

Gilles Vézina, attaché de recherche et de documentation

Gabriel Martre-Dufour, adjoint aux affaires publiques

Louis-Robert Beaulieu-Guay, analyste quantitatif

Sébastien Boyer, technicien administratif

Raphaëlle Aubin, graphiste

## **Les représentants de la Ville de Montréal**

### **Service de l'urbanisme et de la mobilité – Projet de ville**

Lucie Careau, directrice par intérim, Service de l'urbanisme et de la mobilité

Guillaume Longchamps, conseiller en aménagement, chef d'équipe, Division des plans et des politiques

Pascal Lacasse, chef de division, Division des plans et des politiques

Stéphanie Wells, conseillère en aménagement, Division de la planification urbaine

Pauline Lambton, conseillère en aménagement, Division des plans et des politiques

### **Personnes-ressources – Projet de ville**

Salwa Mjouji, cheffe de section au Service de la diversité et de l'inclusion sociale

Floriane Vayssières, cheffe de division Planification et développement de la mobilité

Clotilde Tarditi, directrice de service, Service de l'habitation

### **Service du développement économique – Stratégie centre-ville renouvelée 2022-2030**

Maha Berechid, chef de division par intérim, Intelligence économique, Direction de l'intelligence économique et du rayonnement international

Claire Aubert, commissaire au développement économique, Stratégie renouvelée du centre-ville

Stéphane Dupupet, commissaire au développement économique, Entrepreneuriat collectif

Pamela Echeverria, commissaire au développement économique, Mise en valeur des pôles économiques

## ANNEXE 2 - Les recommandations

### RECOMMANDATION 1

La commission recommande à la Ville d'utiliser le Projet de ville comme base du futur Plan d'urbanisme et de mobilité 2050. Cependant, la commission recommande d'encadrer l'ensemble des démarches de planification et de développement urbains en intégrant au PUM les six principes directeurs suivants :

- la transition socioécologique, en associant systématiquement la notion d'équité sociale à l'adaptation aux changements climatiques;
- la valorisation de la nature et la protection de l'environnement;
- une approche de planification intégrée de l'urbanisme et de la mobilité;
- le respect et le développement de l'identité des territoires;
- la participation et la représentativité citoyennes;
- la prospérité économique résiliente.

### RECOMMANDATION 2

La commission recommande que le PUM affirme clairement la nécessité que tous les ménages montréalais, quelles que soient leurs conditions socioéconomiques, puissent trouver un logement conforme à leurs besoins. Dans ce but, la commission recommande à la Ville de :

- prioriser le développement de logements sociaux et communautaires et de logements abordables. À cette fin, la Ville devra notamment travailler, en collaboration avec ses partenaires, à une diversification des modes de financement des logements sociaux et abordables;
- protéger les ménages occupant le parc de logements locatifs, notamment en créant un registre des loyers, et en utilisant tous les moyens légaux à sa disposition pour prévenir la spéculation liée aux rénovictions, à la vacance prolongée, aux reventes précipitées, aux investisseurs étrangers et à l'hébergement touristique illégal;
- protéger le parc immobilier existant en utilisant les moyens légaux disponibles pour éviter sa dégradation.



### RECOMMANDATION 3

La commission recommande de multiplier les mesures pour rendre la taxe foncière plus équitable, notamment en arrimant celle-ci à l'impact écologique des différentes typologies d'habitation et à la tenure du logement.

### RECOMMANDATION 4

La commission recommande d'innover pour favoriser l'éclosion de milieux de vie complets et compacts, en particulier en autorisant la mixité verticale d'usages et la mixité de tenures à l'intérieur des édifices. Pour y arriver, la Ville devra donc agir afin que soient modifiés les lois et règlements pertinents.

### RECOMMANDATION 5

La commission recommande que le PUM priorise, dans un souci d'équité, le déploiement d'espaces commerciaux, de services et d'équipements collectifs dans les quartiers actuellement en déficit.

### RECOMMANDATION 6

La commission recommande que le PUM favorise l'interconnectivité des quartiers isolés ou enclavés, en soumettant des solutions précises d'aménagement pour contrer les fractures territoriales.

### RECOMMANDATION 7

La commission recommande que le PUM associe étroitement l'atteinte de la carboneutralité à une réduction substantielle de l'utilisation des véhicules privés. Afin de stimuler le transfert modal vers les transports collectifs et actifs, la commission recommande de planifier :

- pour l'ensemble de la municipalité, un accès équitable aux infrastructures de transports collectifs et partagés, afin de garantir des déplacements efficaces et conviviaux inter-quartiers et vers le centre-ville;
- des services interconnectés de transport actifs et collectifs attrayants, bien adaptés aux besoins financiers et de mobilité de la population montréalaise, et la promotion d'une telle interconnexion entre Montréal et sa région métropolitaine;
- un déploiement équitable d'infrastructures de transport actif sécuritaires pour tous les usagers et toutes les catégories d'âges sur l'ensemble des parcours.

### **RECOMMANDATION 8**

La commission recommande qu'un plan de gestion des déplacements et du stationnement soit inscrit au PUM 2050, en ayant pour objectifs :

- de limiter de manière substantielle le nombre de cases de stationnement sur rue dans les quartiers à forte densité et les nouveaux projets immobiliers;
- de mettre en place des mesures de conversion des stationnements extérieurs existants, de mutualiser les espaces de stationnements intérieurs publics ou privés, et de déployer d'autres solutions comme la construction de stationnements étagés ou souterrains.

### **RECOMMANDATION 9**

La commission recommande que la Ville diversifie ses sources de revenus par l'application de mesures d'écofiscalité.

### **RECOMMANDATION 10**

La commission recommande que le PUM favorise la fluidité et l'efficacité du transport motorisé en dédiant à la logistique des marchandises des axes de transit clairement identifiés et connectés aux réseaux supérieurs du MTQ et de la région métropolitain.

### **RECOMMANDATION 11**

La commission recommande que la Ville favorise l'innovation dans la distribution des marchandises, notamment en réservant l'accès aux milieux de vie aux vélos cargos, aux petits véhicules électriques et à d'autres solutions équivalentes.

### **RECOMMANDATION 12**

La commission recommande que le PUM soutienne activement la prospérité économique montréalaise, notamment par le biais des actions suivantes :

- protéger et promouvoir le développement et le rayonnement des activités aéroportuaires, portuaires, ferroviaires, du transport routier et de la distribution des marchandises, afin de pérenniser et de faire prospérer les activités industrielles et manufacturières sur son territoire et à l'exportation;
- travailler activement à poursuivre le développement de la stratégie montréalaise des grappes industrielles et la propager à d'autres secteurs économiques prometteurs;
- favoriser un meilleur maillage entre les entreprises et le milieu universitaire;
- adopter une stratégie relative à l'identité hivernale de Montréal.

### RECOMMANDATION 13

La commission recommande que le PUM oriente l'économie montréalaise vers la résilience environnementale, notamment par le biais des actions suivantes :

- adopter une vision stratégique quant à la manière de densifier, de réaménager, d'améliorer l'accès et de verdir les zones industrielles pour les rendre plus attrayantes aux travailleurs;
- poursuivre le développement d'activités socioéconomiques innovantes et écoresponsables diversifiées telles que l'économie verte, l'agriculture urbaine, l'économie circulaire, l'intelligence artificielle et autres secteurs innovants en leur procurant, le cas échéant, des zones d'innovation dédiées;
- adopter une réglementation claire afin d'autoriser les propriétaires de locaux vacants à les rendre disponibles à des fonctions commerciales ou communautaires ainsi que pour des usages transitoires ou de court terme;
- accroître significativement la résilience alimentaire de la collectivité montréalaise par la mise en place d'une stratégie globale d'agriculture urbaine, incluant des moyens d'action et des indicateurs de suivi de performance.

### RECOMMANDATION 14

La commission recommande que le PUM définisse clairement la notion de carboneutralité et ses implications pour la Ville, les citoyens et les acteurs socioéconomiques, et que son atteinte fasse l'objet d'une sensibilisation continue.

### RECOMMANDATION 15

La commission recommande à la Ville, dans le cadre du PUM :

- de se fixer des objectifs clairs de réduction des polluants atmosphériques reposant sur des indicateurs précis;
- d'adopter des normes montréalaises visant à réduire la pollution acoustique et visuelle.

### RECOMMANDATION 16

La commission recommande à la Ville de multiplier les mesures visant à prévenir l'écogentrification, notamment en mettant à profit l'intelligence collective dans les milieux concernés.

### RECOMMANDATION 17

La commission recommande que le PUM maximise l'espace consacré à la nature, à la biodiversité et à l'eau, notamment par les moyens suivants :

- l'adoption d'un plan d'intégration et d'interconnexion des trames vertes et bleues, en précisant les vocations de chacune relativement à la biodiversité et aux déplacements actifs, et en veillant à leur distribution équitable sur le territoire;
- la restauration des cours d'eau enfouis aux endroits qui pourraient s'y prêter;
- l'adoption d'un plan des berges disponibles à la restauration écologique et à la conservation, incluant des objectifs ciblés; L'intégration systématique d'infrastructures de récupération des eaux de pluie dans les nouveaux projets immobiliers, incluant les logements sociaux, communautaires et abordables.

### RECOMMANDATION 18

La commission recommande que la Ville accélère l'amélioration des pratiques de traitement des résidus, notamment par les moyens suivants :

- l'implantation de technologies de collecte innovantes afin d'améliorer la propreté des rues et de réduire la fréquence des collectes;
- l'implantation de la collecte différenciée des matières recyclables;
- une gestion écologique systématique des matériaux de construction.

### RECOMMANDATION 19

La commission recommande à la Ville d'adopter une charte du patrimoine ayant pour fonctions de définir, d'inventorier et de protéger le patrimoine bâti, naturel, immatériel et paysager, dans le respect de son caractère évolutif.

### RECOMMANDATION 20

La commission recommande que le PUM contribue à limiter la pollution lumineuse, notamment par la mise en œuvre d'un plan lumière auquel seraient soumis les partenaires socioéconomiques.

### RECOMMANDATION 21

La commission recommande que le PUM contribue à généraliser l'intégration de projets d'art public permanents et éphémères dans les interventions sur le tissu urbain, en privilégiant l'apport des artistes locaux, notamment des artistes autochtones et ceux issus de la diversité.

## **RECOMMANDATION 22**

La commission recommande que la Ville stimule la création de résidences d'artistes et facilite l'accès des artistes locaux aux espaces d'exposition comme les maisons de la culture, les bibliothèques et autres espaces communs intérieurs et extérieurs.



Office de consultation publique de Montréal  
1550, rue Metcalfe, bureau 1414  
Montréal (Québec) H3A 1X6  
Téléphone : 514 872-3568



L'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), créé en septembre 2002 et inscrit à la Charte de la Ville de Montréal, est un organisme indépendant qui réalise les mandats de consultation publique confiés par le conseil municipal ou le comité exécutif de la Ville de Montréal.

L'OCPM est chargé de recueillir l'opinion des citoyens et des parties prenantes concernées sur divers sujets. Ses commissaires et employés ne sont ni des élus ni des employés municipaux et mènent les débats en toute neutralité.

Une consultation publique de l'OCPM permet la compréhension en profondeur d'un projet et de ses enjeux. Elle donne une voix à la communauté, offre une tribune pour poser des questions et recueille les points de vue afin de préparer des recommandations spécifiques pour la décision publique.

[ocpm.qc.ca](http://ocpm.qc.ca)

Suivez l'OCPM sur...

