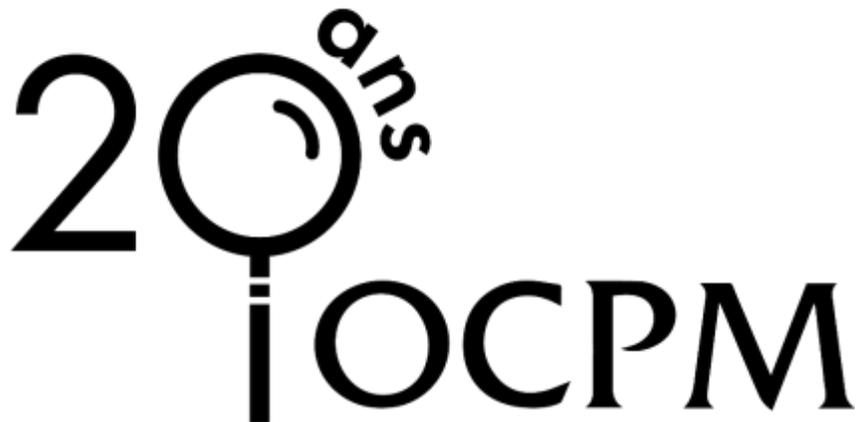


# RÉFLEXION 2050

## Synthèse des réponses au questionnaire en ligne

### Questionnaire Centre-Ville



Janvier 2023

## Avant-propos

Dans le but de permettre une participation diversifiée, l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) met en œuvre divers outils permettant la transmission d'opinions sur l'objet d'une consultation.

Le présent document est une synthèse des réponses obtenues à l'aide de questionnaires administrés en ligne dans le cadre de la consultation publique « Réflexion 2050 ». Il vise à présenter l'étendue des réponses provenant des personnes qui ont choisi d'y participer.

Ces informations s'ajoutent aux opinions qui sont transmises par d'autres moyens prévus dans le cadre de ce mandat de consultation.

Ces résultats ne peuvent être assimilés à ceux d'un sondage puisqu'ils ne sont pas récoltés à l'aide d'un processus d'échantillonnage aléatoire.

L'Office de consultation publique de Montréal, créé en septembre 2002, est un organisme indépendant chargé de recueillir l'opinion des citoyens sur divers sujets. Ses membres 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 aux citoyens, leur permet de poser des questions et recueille leurs points de vue afin de préparer des recommandations pour la décision des élus.

## Méthodologie

Un questionnaire en ligne a été administré du 16 juin au 19 juillet 2022. Il était composé de 11 questions sur le thème du centre-ville et de questions de segmentation sociodémographiques. Le questionnaire était offert en français et en anglais. Les participants étaient invités à participer à partir de divers réseaux sociaux, de l'infolettre de l'OCPM et du site web de la consultation.

## Table des matières

Données démographiques .....	1
Genre .....	1
Âge.....	1
Arrondissement .....	2
Question 1: Quelles sont les idées clés qui vous rejoignent le plus dans cette vision pour le centre-ville en 2030?.....	3
Genre .....	3
Âge.....	4
Territoire .....	5
Réponses ouvertes .....	6
Question 2 : Parmi les éléments suivants, lesquels vous inciteraient particulièrement à venir travailler, étudier ou consommer plus souvent au centre-ville?.....	8
Genre .....	9
Âge.....	10
Territoire .....	11
Réponses ouvertes .....	12
Question 3 : Parmi les éléments suivants, lesquels selon vous contribueraient le plus à améliorer la qualité de vie des résident.e.s au centre-ville? .....	15
Genre .....	16
Âge.....	17
Territoire .....	18
Réponses ouvertes .....	18
Question 4 : Dans l’optique où une zone zéro émission sera implantée de façon progressive au centre-ville d’ici 2030, quel est selon vous le principal avantage lié à ce moyen de mise en œuvre?.....	21
Genre .....	22
Âge.....	22
Territoire .....	23
Réponses ouvertes .....	23
Question 5 : Parmi les éléments suivants, lesquels vous donneraient particulièrement envie de fréquenter plus souvent les activités culturelles et créatives offertes au centre-ville de Montréal?.....	26
Genre .....	27
Âge.....	28
Territoire .....	29
Réponses ouvertes .....	30
Question 6A : Quelle importance accordez-vous aux éléments suivants pour le développement futur du centre-ville sur les plans patrimonial et paysager - La marchabilité de l’espace public.....	32

Genre .....	33
Âge.....	33
Territoire .....	34
Question 6B : Quelle importance accordez-vous aux éléments suivants pour le développement futur du centre-ville sur les plans patrimonial et paysager - La mise à jour des perspectives visuelles d'intérêt à protéger, comme le mont Royal aujourd'hui.....	35
Genre .....	35
Âge.....	36
Territoire .....	36
Question 6C : Quelle importance accordez-vous aux éléments suivants pour le développement futur du centre-ville sur les plans patrimonial et paysager - La sauvegarde de l'identité architecturale et urbaine des différents quartiers du centre-ville.....	37
Genre .....	37
Âge.....	38
Territoire .....	39
Question 6D : Quelle importance accordez-vous aux éléments suivants pour le développement futur du centre-ville sur les plans patrimonial et paysager - L'adoption de certifications environnementales et de pratiques durables en matière d'aménagement. ....	39
Genre .....	40
Âge.....	40
Territoire .....	41
Question 6E : Quelle importance accordez-vous aux éléments suivants pour le développement futur du centre-ville sur les plans patrimonial et paysager - L'aménagement d'infrastructures vertes et l'application de mesures d'adaptation aux changements climatiques (dans les espaces tant publics que privés).....	42
Genre .....	42
Âge.....	43
Territoire .....	43
Question 6F : Quelle importance accordez-vous aux éléments suivants pour le développement futur du centre-ville sur les plans patrimonial et paysager - La mixité des usages au sein d'un même bâtiment, neuf ou patrimonial. ....	44
Genre .....	44
Âge.....	45
Territoire .....	45

## Données démographiques

### Genre

Tableau 1 : distribution selon les genres

Genre	Fréquence	Pourcentage
Femme	344	54 %
Homme	261	41 %
Autre	4	1 %
Je préfère ne pas répondre	26	%
<b>Total</b>	<b>635</b>	<b>100 %</b>

### Âge

Tableau 2 : distribution selon les tranches d'âge

Âge	Fréquence	Pourcentage
18 à 24	40	6 %
25 à 34	201	32 %
35 à 44	174	27 %
45 à 54	105	17 %
55 à 64	63	10 %
65 et plus	37	6 %
Je préfère ne pas répondre	15	2 %
<b>Total</b>	<b>635</b>	<b>100 %</b>

## Arrondissement

Tableau 3 : distribution selon l'arrondissement

Arrondissement	Fréquence	Pourcentage
Rosemont–La Petite-Patrie	106	18 %
Ville-Marie	102	17 %
Le Plateau-Mont-Royal	80	13 %
Le Sud-Ouest	58	10 %
Mercier–Hochelaga-Maisonneuve	53	9 %
Verdun	40	7 %
Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension	40	7 %
Ahuntsic-Cartierville	22	4 %
Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce	21	4 %
Saint-Laurent	15	3 %
Lachine	14	2 %
Outremont	12	2 %
Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles	9	2 %
LaSalle	6	1 %
Anjou	6	1 %
Montréal-Nord	5	1 %
Saint-Léonard	4	1 %
L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève	2	0 %
Pierrefonds-Roxboro	2	0 %
<b>Total</b>	<b>597</b>	<b>100 %</b>

## Question 1: Quelles sont les idées clés qui vous rejoignent le plus dans cette vision pour le centre-ville en 2030?

Tableau 4 : priorisation des idées clés

Priorité	#1	#2	#3
Le centre-ville le plus vert d'Amérique du Nord	183	109	67
Coeur économique et culturel du Québec	140	43	39
Expérience urbaine distinctive	108	97	35
Mosaïque de quartiers habités et authentiques	85	85	62
Diversité de l'offre commerciale, culturelle et touristique	63	82	77
Ville UNESCO de design / centre-ville le plus beau	39	65	46
Autre	17	6	11

## Genre

Tableau 5 : priorisation des idées clés selon le genre

Priorité	Genre	Fréquence (% de la catégorie)		
		#1	#2	#3
Le centre-ville le plus vert d'Amérique du Nord	Femme	105 (31 %)	64 (24 %)	38 (22 %)
	Homme	71 (27 %)	40 (20 %)	25 (17 %)
	Autre/Sans réponse	7 (23 %)	5 (26 %)	4 (31 %)
Coeur économique et culturel du Québec	Femme	69 (20 %)	20 (8 %)	18 (10 %)
	Homme	65 (25 %)	22 (11 %)	19 (13 %)
	Autre/Sans réponse	6 (20 %)	1 (5 %)	2 (15 %)
Expérience urbaine distinctive	Femme	54 (16 %)	54 (20 %)	18 (10 %)
	Homme	48 (18 %)	42 (21 %)	17 (11 %)
	Autre/Sans réponse	6 (20 %)	1 (5 %)	0 (0 %)
Mosaïque de quartiers habités et authentiques	Femme	50 (15 %)	47 (18 %)	29 (16 %)
	Homme	30 (11 %)	33 (16 %)	30 (20 %)
	Autre/Sans réponse	5 (17 %)	5 (26 %)	3 (23 %)
Diversité de l'offre commerciale, culturelle et	Femme	36 (10 %)	40 (15 %)	44 (25 %)

Priorité	Genre	Fréquence (% de la catégorie)		
		#1	#2	#3
touristique	Homme	26 (10 %)	37 (18 %)	31 (21 %)
	Autre/Sans réponse	1 (3 %)	5 (26 %)	2 (15 %)
Ville UNESCO de design / centre-ville le plus beau	Femme	23 (7 %)	36 (14 %)	24 (14 %)
	Homme	15 (6 %)	27 (13 %)	20 (14 %)
	Autre/Sans réponse	1 (3 %)	2 (11 %)	2 (15 %)
Autre	Femme	7 (2 %)	3 (1 %)	5 (3 %)
	Homme	6 (2 %)	3 (1 %)	6 (4 %)
	Autre/Sans réponse	4 (13 %)	0 (0 %)	0 (0 %)

## Âge

Tableau 6 : priorisation des idées clés selon l'âge

Priorité	Âge	Fréquence (% de la catégorie)		
		#1	#2	#3
Le centre-ville le plus vert d'Amérique du Nord	34 et moins	87 (36 %)	42 (22 %)	32 (22 %)
	35 à 64	90 (26 %)	57 (22 %)	32 (19 %)
	65 et plus	5 (14 %)	5 (20 %)	2 (10 %)
Cœur économique et culturel du Québec	34 et moins	39 (16 %)	14 (7 %)	17 (12 %)
	35 à 64	83 (24 %)	26 (10 %)	18 (11 %)
	65 et plus	11 (30 %)	3 (12 %)	3 (15 %)
Expérience urbaine distinctive	34 et moins	47 (20 %)	37 (19 %)	19 (13 %)
	35 à 64	51 (15 %)	55 (21 %)	15 (9 %)
	65 et plus	9 (24 %)	4 (16 %)	1 (5 %)
Mosaïque de quartiers habités et authentiques	34 et moins	34 (14 %)	41 (21 %)	23 (16 %)
	35 à 64	48 (14 %)	37 (14 %)	32 (19 %)
	65 et plus	0 (0 %)	5 (20 %)	6 (30 %)
Diversité de l'offre commerciale, culturelle et touristique	34 et moins	19 (8 %)	29 (15 %)	27 (19 %)
	35 à 64	34 (10 %)	48 (19 %)	42 (25 %)
	65 et plus	10 (27 %)	3 (12 %)	6 (30 %)

Priorité	Âge	Fréquence (% de la catégorie)		
		#1	#2	#3
Ville UNESCO de design / centre-ville le plus beau	34 et moins	13 (5 %)	28 (15 %)	20 (14 %)
	35 à 64	24 (7 %)	31 (12 %)	24 (14 %)
	65 et plus	1 (3 %)	5 (20 %)	1 (5 %)
Autre	34 et moins	2 (1 %)	2 (1 %)	6 (4 %)
	35 à 64	12 (4 %)	4 (2 %)	4 (2 %)
	65 et plus	1 (3 %)	0 (0 %)	1 (5 %)

## Territoire

Tableau 7 : priorisation des idées clés selon le territoire

Priorité	Territoire	Fréquence (% de la catégorie)		
		#1	#2	#3
Le centre-ville le plus vert d'Amérique du Nord	Centre	134 (29 %)	84 (23 %)	55 (22 %)
	Est	13 (32 %)	4 (14 %)	1 (5 %)
	Ouest	25 (27 %)	14 (20 %)	9 (18 %)
Coeur économique et culturel du Québec	Centre	98 (21 %)	30 (8 %)	29 (12 %)
	Est	10 (24 %)	4 (14 %)	3 (16 %)
	Ouest	20 (21 %)	9 (13 %)	5 (10 %)
Expérience urbaine distinctive	Centre	77 (17 %)	66 (18 %)	29 (12 %)
	Est	9 (22 %)	9 (32 %)	3 (16 %)
	Ouest	17 (18 %)	15 (21 %)	3 (6 %)
Mosaïque de quartiers habités et authentiques	Centre	71 (15 %)	61 (17 %)	45 (18 %)
	Est	3 (7 %)	5 (18 %)	3 (16 %)
	Ouest	9 (10 %)	13 (18 %)	11 (22 %)
Diversité de l'offre commerciale, culturelle et touristique	Centre	42 (9 %)	60 (17 %)	48 (19 %)
	Est	4 (10 %)	2 (7 %)	6 (32 %)
	Ouest	11 (12 %)	14 (20 %)	15 (30 %)
Ville UNESCO de design / centre-ville le plus beau	Centre	30 (6 %)	51 (14 %)	37 (15 %)
	Est	1 (2 %)	4 (14 %)	2 (11 %)

Priorité	Territoire	Fréquence (% de la catégorie)		
		#1	#2	#3
	Ouest	6 (6 %)	6 (8 %)	5 (10 %)
	Centre	10 (2 %)	6 (2 %)	7 (3 %)
Autre	Est	1 (2 %)	0 (0 %)	1 (5 %)
	Ouest	6 (6 %)	0 (0 %)	2 (4 %)

## Réponses ouvertes

Tableau 8 : réponses ouvertes

Réponse
Où l'on encourage la business pas les niaiseries qui nuisent à la business
Le centre-ville le plus vert au MONDE. Pourquoi se limiter à l'Amérique du Nord? C'est un seuil comparatif très bas...
L'interculturalité
Ville qui arrête d'irriter ses citoyens
Centre ville Eco responsable : transport actif, zéro déchet, agriculture urbaine et gestion de l'eau et des déchets en circuit court
Centre-ville avec plusieurs rues piétonnes, terrasses, parcours culturel où il est agréable de marcher et de prendre sont temps
Lieu haut en couleurs pendant l'été avec tous ces festivals
Découverte de la diversité des communautés culturelles présentes dans les restaurants
Espace universitaire et du savoir
Grande ville francophone ouverte à la diversité.
cône orange et destruction de la ville
Le plus de rues piétonnes possible. Continuer de développer le service de transports en communs. La voiture c'est le passé.
Centre ville cyclable par excellence, sans voiture.
Un centre-ville qu'on évite à tous prix
L'héritage et le caractère distinct de Montréal (densité en forme de plexes et bâtiments de hauteur moyenne, escaliers extérieurs iconiques, marchabilité, transport en commun, peu de tours en verre typiquement américaines, ville plus "européenne")
Arrêtez les superlatifs inutiles... Le plus vert vous serez pas les plus verts... Faites au mieux surtout!
Coeur culturel du Québec
Un centre-ville exemplaire, innovant, surprenant, inspirant et diversifié, qui enthousiasme, réjouit, invite et motive les citoyens du monde entier à participer et à collaborer au développement durable.

---

## Réponse

---

Abordable, patrimoine, diversité de l'offre commerciale indépendant.

L'accessibilité de TOUS les commerces , institutions pour les personnes âgées et les gens à mobilité réduite.

Pôle d'emploi

Comment accélérer le déclin de la ville en voulant tout contrôler

Vivant pendant les festivals

Plus de plateaux sportifs extérieurs : soccer, basket, hockey, patinoire, roller hockey, piscine, tennis!

Un centre-ville accessible ... rampes, stationnement,

Urbanisme qui décentralise les voitures

Le centre-ville le plus axé sur les piétons et les cyclistes

Des places pour toutes les cultures qui y figurent, en centrant les nations autochtones, sans oubliant les nations Sourdes (qui parlent la LSQ, l'ASL, la protactile, etc.)

Plus de logement et logements abordables

Je ne sais pas si c'est le sujet, mais des sentiers pour vélos protégé telle qua Amsterdam serais géniale, quite a supprimer les emplacement de parking du centre ville.

Des grattes-ciels plus hauts à l'architecture plus audacieuse

Rue propres pas de trous ni de cônes oranges aux deux rues, bcp trop long les réfections, pas de coordination. Vous avez des croûtes à manger...

Propreté et éducation des citoyens sur la propreté et le respect mutuel.

Au coeur de l'innovation et du design, centre gastronomique, marchés publics, accessibilité piétonnière, meilleurs accès aux parcs comme ile ste helene, navette fluviale, fermer cadino

La pagaille du centre ville qui me fait fuir cet endroit.

Mixité sociale au centre-ville (pas juste des studios et des 3 et demi pour personne riche)

un centre-ville abordable

Centre-ville le plus sécuritaire en Amérique

Ouverture, diversité des gens

Stationnement

Culturel et non économique

Centre ville sans voitures

Capitale du transport actif en Amérique du Nord

Stationnement route pour les voitures réveillé vous

---

## Réponse

---

Simplement propre, sécuritaire et invitant! PAS NORMAL qu'en juillet la moitié des lignes de démarcation sur les rues ne sont toujours pas peinturées et toujours plusieurs nids de poules visibles. Vraiment pas invitant et sécuritaire pour les touristes et les gens qui viennent travailler à chaque jour et qui font vivre le centre-ville. Ça fait dure... Faut repaver des rues. Arrêtez de toujours repousser ce problème avec des petites "patch" d'asphalte qui durent même pas un hiver. Un peu de fierté !

Une ville 100 % accessible pour les personnes à mobilité réduite, les personnes malvoyantes, la communauté Sourde, les personnes âgées et les jeunes familles.

stationnement

Une ville accessible aux personnes à mobilité réduite!! Des lois qui obligent aux commerces d'être accessibles.

Là où la culture, le sport et les activités ludiques de qualité sont accessibles aux familles avec enfants de tous âges, inclus les ados.

J'ai 3 enfants et je ne peux me permettre de payer 150\$ par moi pour une activité culturelle pour 5 personnes. LES ÉCARTS SOCIAUX ET CULTURELS S'AGRANDISSENT AVEC L'ÂGE DES ENFANTS.

Un centre-ville est par essence minéralisé... La verdure, qui peut se limiter sur quelques aménagements ponctuels, ne peut être l'axe central sur lequel nous bâtissons un centre-ville, les deux propositions sont oxymoriques. Pour les amateurs de la verdure, il faut sortir du centre-ville.

---

## Question 2 : Parmi les éléments suivants, lesquels vous inciteraient particulièrement à venir travailler, étudier ou consommer plus souvent au centre-ville?

Tableau 9 : priorisation des idées clés

Priorité	#1	#2	#3
Un accès rapide et agréable en transport collectif et actif	378	41	19
L'aménagement d'espaces verts et de lieux de détente	90	283	36
Un accès rapide et agréable au centre-ville en voiture	88	34	7
Une offre culturelle et créative variée et distinctive	26	43	104
Des espaces et événements maximisant les bénéfices des interactions sociales (ex. : cafés, bars, lieux d'innovation, événements de maillage)	21	58	102
Autre	13	8	16
Des espaces de travail ou d'étude attrayants (ex. : luminosité, confort, services de garde)	11	42	95
Une offre commerciale distincte et diversifiée	8	41	54

---

Tableau 10 : priorisation des incitatifs selon le genre

Incitatif	Genre	Fréquence ( % de la catégorie)		
		#1	#2	#3
Un accès rapide et agréable en transport collectif et actif	Femme	197 (57 %)	25 (8 %)	15 (6 %)
	Homme	167 (64 %)	15 (7 %)	4 (2 %)
	Autre/Sans réponse	14 (47 %)	1 (5 %)	0 (0 %)
L'aménagement d'espaces verts et de lieux de détente	Femme	51 (15 %)	158 (52 %)	20 (8 %)
	Homme	35 (13 %)	117 (52 %)	14 (8 %)
	Autre/Sans réponse	4 (13 %)	8 (36 %)	2 (12 %)
Un accès rapide et agréable au centre-ville en voiture	Femme	48 (14 %)	14 (5 %)	4 (2 %)
	Homme	34 (13 %)	19 (8 %)	3 (2 %)
	Autre/Sans réponse	6 (20 %)	1 (5 %)	0 (0 %)
Une offre culturelle et créative variée et distinctive	Femme	20 (6 %)	25 (8 %)	56 (23 %)
	Homme	5 (2 %)	15 (7 %)	40 (23 %)
	Autre/Sans réponse	1 (3 %)	3 (14 %)	8 (50 %)
Des espaces et événements maximisant les bénéfices des interactions sociales (ex. : cafés, bars, lieux d'innovation, événements de maillage)	Femme	8 (2 %)	30 (10 %)	56 (23 %)
	Homme	11 (4 %)	25 (11 %)	42 (24 %)
	Autre/Sans réponse	2 (7 %)	3 (14 %)	4 (25 %)
Autre	Femme	6 (2 %)	7 (2 %)	10 (4 %)
	Homme	4 (2 %)	1 (0 %)	4 (2 %)
	Autre/Sans réponse	3 (10 %)	0 (0 %)	2 (12 %)
Des espaces de travail ou d'étude attrayants (ex. : luminosité, confort, services de garde)	Femme	8 (2 %)	22 (7 %)	53 (22 %)
	Homme	3 (1 %)	17 (8 %)	42 (24 %)
	Autre/Sans réponse	0 (0 %)	3 (14 %)	0 (0 %)
Une offre commerciale distincte et diversifiée	Femme	6 (2 %)	22 (7 %)	27 (11 %)
	Homme	2 (1 %)	16 (7 %)	27 (15 %)
	Autre/Sans réponse	0 (0 %)	3 (14 %)	0 (0 %)

Tableau 11 : priorisation des incitatifs selon l'âge

Incitatif	Âge	Fréquence (% de la catégorie)		
		#1	#2	#3
Un accès rapide et agréable en transport collectif et actif	34 et moins	166 (69 %)	9 (4 %)	5 (3 %)
	35 à 64	189 (55 %)	30 (11 %)	11 (5 %)
	65 et plus	17 (46 %)	2 (7 %)	3 (12 %)
L'aménagement d'espaces verts et de lieux de détente	34 et moins	38 (16 %)	138 (61 %)	10 (6 %)
	35 à 64	45 (13 %)	129 (46 %)	22 (10 %)
	65 et plus	7 (19 %)	11 (39 %)	2 (8 %)
Un accès rapide et agréable au centre-ville en voiture	34 et moins	16 (7 %)	8 (4 %)	1 (1 %)
	35 à 64	63 (18 %)	21 (7 %)	5 (2 %)
	65 et plus	5 (14 %)	4 (14 %)	1 (4 %)
Une offre culturelle et créative variée et distinctive	34 et moins	9 (4 %)	17 (7 %)	36 (20 %)
	35 à 64	13 (4 %)	21 (7 %)	62 (28 %)
	65 et plus	3 (8 %)	3 (11 %)	5 (21 %)
Des espaces et événements maximisant les bénéfices des interactions sociales (ex. : cafés, bars, lieux d'innovation, événements de maillage)	34 et moins	6 (2 %)	20 (9 %)	53 (30 %)
	35 à 64	12 (4 %)	34 (12 %)	45 (20 %)
	65 et plus	2 (5 %)	3 (11 %)	1 (4 %)
Autre	34 et moins	1 (0 %)	1 (0 %)	4 (2 %)
	35 à 64	9 (3 %)	7 (2 %)	11 (5 %)
	65 et plus	1 (3 %)	0 (0 %)	1 (4 %)
Des espaces de travail ou d'étude attrayants (ex. : luminosité, confort, services de garde)	34 et moins	4 (2 %)	24 (11 %)	54 (30 %)
	35 à 64	7 (2 %)	18 (6 %)	35 (16 %)
	65 et plus	0 (0 %)	0 (0 %)	5 (21 %)
Une offre commerciale distincte et diversifiée	34 et moins	1 (0 %)	11 (5 %)	16 (9 %)
	35 à 64	4 (1 %)	23 (8 %)	32 (14 %)
	65 et plus	2 (5 %)	5 (18 %)	6 (25 %)

Tableau 12 : priorisation des incitatifs selon le territoire

Incitatif	Territoire	Fréquence (% de la catégorie)		
		#1	#2	#3
Un accès rapide et agréable en transport collectif et actif	Centre	268 (58 %)	29 (7 %)	15 (5 %)
	Est	26 (63 %)	2 (6 %)	1 (4 %)
	Ouest	59 (63 %)	4 (5 %)	3 (5 %)
L'aménagement d'espaces verts et de lieux de détente	Centre	76 (16 %)	212 (52 %)	26 (8 %)
	Est	2 (5 %)	15 (47 %)	3 (13 %)
	Ouest	10 (11 %)	44 (56 %)	4 (6 %)
Un accès rapide et agréable au centre-ville en voiture	Centre	52 (11 %)	24 (6 %)	4 (1 %)
	Est	10 (24 %)	2 (6 %)	0 (0 %)
	Ouest	17 (18 %)	4 (5 %)	2 (3 %)
Une offre culturelle et créative variée et distinctive	Centre	23 (5 %)	33 (8 %)	79 (25 %)
	Est	0 (0 %)	3 (9 %)	5 (22 %)
	Ouest	2 (2 %)	6 (8 %)	15 (23 %)
Des espaces et événements maximisant les bénéfices des interactions sociales (ex. : cafés, bars, lieux d'innovation, événements de maillage)	Centre	19 (4 %)	41 (10 %)	76 (24 %)
	Est	0 (0 %)	5 (16 %)	2 (9 %)
	Ouest	1 (1 %)	10 (13 %)	16 (24 %)
Autre	Centre	8 (2 %)	6 (1 %)	11 (3 %)
	Est	2 (5 %)	1 (3 %)	0 (0 %)
	Ouest	3 (3 %)	1 (1 %)	3 (5 %)
Des espaces de travail ou d'étude attrayants (ex. : luminosité, confort, services de garde)	Centre	9 (2 %)	30 (7 %)	69 (22 %)
	Est	1 (2 %)	3 (9 %)	10 (43 %)
	Ouest	1 (1 %)	3 (4 %)	13 (20 %)
Une offre commerciale distincte et diversifiée	Centre	7 (2 %)	33 (8 %)	38 (12 %)
	Est	0 (0 %)	1 (3 %)	2 (9 %)
	Ouest	1 (1 %)	7 (9 %)	10 (15 %)

Tableau 13 : réponses ouvertes

---

### Réponse

---

Un accès rapide et agréable, que ce soit par voiture, vélo ou transport en commun. Et je ne parle pas de piste cyclable pour le vélo: ce n'est ni rapide, ni efficace, ni agréable, ni sécuritaire.

Diminuer les taxes pour les business qui voudraient s'établir au centre-ville

Accès complètement bloqué aux voitures.

Diminution de la présence des cônes, des chantiers de ttes sortes, accueil optimal des touristes, mise en valeur de la spécificité montrealaise: territoire iroquoien, présence française et anglo-saxonne, hauts lieux de l'histoire .  
Et oui, amélioration des conditions routieres. J'ai pris les transports en commun tte ma vie de travailleuse, la, je veux me gater...

Bien que je ne sois pas indifférent à la pauvreté et les personnes en situations d'itinérance, il y a plusieurs quartier ou les rues sont sales et ou il y a des rassemblements de sans-abris ce qui nuit à l'image de Montréal et nous donne parfois un sentiment d'insécurité.

en résumé: Propreté et plus de services pour ces personnes dans des endroits mieux encadrés. J'ai travaillé plus de huit ans pour le territoire Ville-Marie , il était parfois lourd de constater la misère et la pauvreté dans le rue . Plusieurs familles semblaient également ébranlées par cette constatation .

Les services de livraison de colis pour le commerce en ligne ont pris beaucoup trop de place ces dernières années. Il est temps que Montréal s'inspire des cas à succès européens et interdise les véhicules de livraison à essence pour la livraison à domicile, encourageant l'adoption des vélo-cargos par tous les joueurs de l'industrie.

Plus de pistes cyclables sécurisées (fermées), accès limité à la circulation automobile, remplacement des stationnements par des espaces verts et de détente

bien voyons donc c'est plus vite de se déplacer a pieds qu'en autobus dans le centre ville

Pour moi, l'attractivité du Centre-ville pourrait augmenter pour les familles, couple ou travailleur.se en mode hybride si l'offre en habitation de tout genre complétait l'offre des espaces à bureaux dans les tours à bureau. Cela aiderait aussi la survie des commerces et des activités culturelles du secteur.

Il faut saisir l'opportunité de la diminution des espaces à bureau pour augmenter les espaces en habitation/logement temporaires et permanents.

Fréquence plus grande de rames de métro!

des logements plutot que des tour a condos pour les riches

Plus de dynamisme, moins de règlementation, plus d'affichage commerciale excitante comme dans les vieux photos des années 50-60-70; trottoirs chauffés sans glace

Et du stationnement lorsqu'il faut prendre sa voiture pour différentes raisons (pièces trop grosses pour être transportées en tr. en com., difficultés de locomotion à cause de l'âge ou d'un handicap, etc.

---

## Réponse

---

Des espaces pour développer et créer des solutions novatrices pour le développement durable où l'on peut réseauter et tisser des liens utiles pour réaliser des projets; Des espaces de connection avec d'autres villes qui souhaitent s'engager dans le développement durable; Des fermes urbaines qui approvisionnent les restaurants où les chefs proposent des plats savoureux à partir de produits ultra locaux, bio et diversifiés avec des valeurs d'équité et de développement durable; Des groupes d'études, programmes universitaires, écoles d'été, projets stimulants en lien avec le développement durable; Des entreprises de confection de tissus et de vêtements sur mesure au lieu d'avoir des tonnes de vêtements jetés à la poubelle; Des événements culturels de plus petites tailles réparties sur l'ensemble du centre-ville; Des espaces pour se rafraîchir comme les jets d'eau de la place des arts; Des serres où l'on pourrait faire l'autoceuillette pour acheter des légumes cultivés en pleine terre; Participer à la création d'œuvres collectives; Pouvoir habiter au centre-ville dans des espaces collectifs où l'on peut s'impliquer dans le développement de solutions novatrices pour le développement durable; Participer au développement d'une ville polynucléaire en décentralisant le centre-ville pour mieux répartir les activités dans la ville; Des espaces publiques en hauteur où l'on peut participer à diverses activités; Des espaces atypiques et inspirants; Des lieux pour se rassembler au cœur de la ville

Un réseau de vélo mieux pensé

Diminuer le stress de transiter au centre ville en rendant plus aisée le déplacement en transport actif ou collectif.  
Augmenter les espaces dédiés aux piétons, notamment sur ste-Catherine

Le droit au contenants d'alcool ouverts dans la rue

Stationnement (payant ou gratuit) plus facile à trouver. Mon copain a préféré aller à Brossard dans un magasin au lieu d'essayer de trouver du parking et faire les détours de construction, festival, rue barré qui bloque le centre-ville...

Un accès plus rapide et agréable en transports actifs, plus de stationnement vélo (idéalement intérieur, protégé et gratuit)

Je ne souhaite pas un centre-ville centre de gravité

Encore plus de places publiques vides, des toilettes à million pour les itinérants, des policiers partout, des fin de party à 10h30 et plus d'arrêts sur les pistes cyclables afin de pouvoir observer les commerces en faillite.  
Ostie de trip d'architectes... le nouveau parc viger est toujours aussi laid, sans verdure et vide.

Une vraie accessibilité pour les personnes à mobilité réduite - devant les transports actifs, qui ne sont pas accessibles à tous, ne l'oublions pas! Et oui, ça implique des espaces de stationnement sur la rue.

Accessibilité par les transports collectifs y compris l'autobus.

Des mesures qui favorisent la diversité commerciale, comme une limite sur les grandes bannières internationales qui font présentement de notre centre-ville un endroit quelconque.

Des entrées plus sécuritaires et mieux éclairées aux stations de métro en soirée.

Une limite sur les chantiers de construction en cours simultanément.

Des stationnements pour voitures électrique accessibles sur la rue et non pas dans des stationnements payants!

Des stationnements intérieurs abordables coûtant au maximum 10\$

Avoir davantage de rues fermés aux voitures au printemps/été/automne, donc rues pour piétons et vélos. Mais il ne faut pas oublier des espaces de stationnement pour les gens qui viennent en voiture (peut-être bâtiment de stationnement à étages)

Installations adaptées aux températures (brumisateurs, ...)

Des rues piétonnes

Des espaces multilingues-multimodales où les gens parlent des langues manuelles (comme celle de LSQ ou de protactile) ainsi que des langage orales (e.g., français, anglais, etc.)

---

## Réponse

---

Ajouter des zones vertes en éliminant des espaces de stationnement doit être mieux évalué pour un meilleur équilibre. Exemple : Ne pas élargir la bande trottoir aux coins, supprimant du stationnement pour une zone verte alors que le trottoir déjà très large (sur rue non commerciale) aurait été largement suffisant pour cette zone verte ( ex. Coins Jeanne Mance-Milton).

Des espaces pour les familles

plus d'immeuble en hauteur, des immeubles plus haut, plus de densité

Une sécurité avec

moins de sans abri agressifs, une meilleure coordination de travaux routiers et immobiliers, une attention accrue sur la propreté. Ville Marie est sale, les papiers d'ordures débordent

Plus de marchés, fruiteries, boulangeries, etc.

De rues calmes sans gros camions bruyants

Plus de choix de transports (Communauto) au centre ville.

Ville piétonnière, restauration de qualité, espaces verts, belles terrasses, offre culturelle., plus d'espace sur les trottoirs pour marcher, feu de circulation au rythme des marcheurs et non sutos, un marché public au centre ville, meilleurs accès aux parcs voisins (mon royal, île Ste Helene), navette fluviale. Voir ce que Lyon a fait de son centre ville

Moins de locaux commerciaux vacants en les transformant en offre de logements ce qui dynamisera aussi avec la densification la fréquentation des commerces

un appartement abordable

Il n'y a pratiquement rien au centre-ville, à part les spectacles, que je ne peux pas avoir à Laval.

Me sentir en sécurité

Des espaces de travail ou d'étude attrayants (ex. : luminosité, confort, services de garde) ET surtout à faible coût!

Mandat de masque rétabli

En toute honnêteté, je ne tiens pas à aller au centre ville puisque c'est plus loin de chez moi. C'est un détour, surtout si des services - activités équivalents sont présents dans mon quartier. Le point qui me ferait considérer le centre ville pour aller travailler serait s'il y avait moins de bruits de tout genre, surtout de voiture.

Un lieu où les artisans de Québec peuvent vendre leurs biens

des rues piétonisées l'été avec des activités gourmandes

un accès rapide et agréable en voiture?!? mais c'est du grand n'importe quoi!!!! nulissime cette possibilité franchement!

Voyager en voiture devrait être lent et difficile. Cela encouragera les transports en commun et réduira le bruit et la pollution.

L'interdiction des voitures dans certaines rues commerciales du vieux port

Des mesures sanitaires adéquates contre la covid, port du masque obligatoire en tout temps et interdiction de voitures à essence.

---

## Réponse

---

Un endroit convivial où tenir des festivals.

La Place des Festivals est trop petite, tout en béton, personnellement j'évite d'assister à des spectacles la-bas par manque de convivialité.

C'est un site très mal accessible en poucette.

Et pourquoi avoir mis des barrières sur le côté? Ça crée un effet d'entonnoir et si jamais un mouvement de foule devait arriver, c'est hyper dangereux.

Svp prendre soin des infrastructures déjà existante qui ont beaucoup de potentiel avant d'essayer de réinventer la ville au complet. Tout n'est pas mauvais parfois ca prend juste un peu d'amour.

Plus de rues/zones sans voitures. Plus de zones pour piétons/cyclistes/transport collectif. Je conduis, mais les voitures n'ont pas de place au centre-ville. C'est désagréable de faire du vélo ou être piéton à cause des voitures, et c'est désagréable de conduire à cause du trafic (voitures). Ce n'est pas efficaces d'avoir des voitures (surtout solo) au centre-ville. Beaucoup mieux d'encourager les transports collectifs/vélo/a pied.

Plus d'espaces de stationnement réservés aux personnes ayant une vignette de stationnement pour personnes en situation de handicap. Des commerces accessibles pour les personnes à mobilité réduite. Présentement, l'offre est très limitée.

Stationnement facile

---

## Question 3 : Parmi les éléments suivants, lesquels selon vous contribueraient le plus à améliorer la qualité de vie des résident.e.s au centre-ville?

Tableau 14 : priorisation des éléments améliorant la qualité de vie

Priorité	#1	#2	#3
Une offre de logements plus diversifiée et plus abordable favorisant l'inclusion sociale	358	28	13
Une offre de commerces et de services de proximité plus complète (ex. : épiceries, pharmacies, écoles, etc.)	120	184	28
L'augmentation des modes de transport collectif et actif au centre-ville (vélo, marche, bus)	67	139	125
L'ajout d'espaces verts et de projets favorisant la transition écologique, afin de réduire les îlots de chaleur notamment	45	123	157
L'augmentation du nombre de projets visant à améliorer la vie de quartier, comme des spectacles extérieurs et des animations de rues	27	52	57
Autre	18	8	11

---

Tableau 15 : priorisation des éléments améliorant la qualité de vie selon le genre

Éléments améliorant la qualité de vie	Genre	Fréquence (% de la catégorie)		
		#1	#2	#3
Une offre de logements plus diversifiée et plus abordable favorisant l'inclusion sociale	Femme	202 (59 %)	17 (6 %)	8 (4 %)
	Homme	141 (54 %)	11 (5 %)	4 (2 %)
	Autre/Sans réponse	15 (50 %)	0 (0 %)	1 (6 %)
Une offre de commerces et de services de proximité plus complète (ex. : épiceries, pharmacies, écoles, etc.)	Femme	63 (18 %)	101 (34 %)	16 (7 %)
	Homme	50 (19 %)	77 (36 %)	12 (8 %)
	Autre/Sans réponse	7 (23 %)	6 (29 %)	0 (0 %)
L'augmentation des modes de transport collectif et actif au centre-ville (vélo, marche, bus)	Femme	30 (9 %)	73 (24 %)	59 (28 %)
	Homme	36 (14 %)	56 (26 %)	63 (39 %)
	Autre/Sans réponse	1 (3 %)	10 (48 %)	3 (18 %)
L'augmentation du nombre de projets visant à améliorer la vie de quartier, comme des spectacles extérieurs et des animations de rues	Femme	16 (5 %)	30 (10 %)	36 (17 %)
	Homme	10 (4 %)	20 (9 %)	18 (11 %)
	Autre/Sans réponse	1 (3 %)	2 (10 %)	3 (18 %)
L'ajout d'espaces verts et de projets favorisant la transition écologique, afin de réduire les îlots de chaleur notamment	Femme	27 (8 %)	76 (25 %)	90 (42 %)
	Homme	16 (6 %)	44 (21 %)	59 (37 %)
	Autre/Sans réponse	2 (7 %)	3 (14 %)	8 (47 %)
Autre	Femme	6 (2 %)	3 (1 %)	5 (2 %)
	Homme	8 (3 %)	5 (2 %)	4 (2 %)
	Autre/Sans réponse	4 (13 %)	0 (0 %)	2 (12 %)

Tableau 16 : priorisation des éléments améliorant la qualité de vie selon l'âge

Éléments améliorant la qualité de vie	Âge	Fréquence (% de la catégorie)		
		#1	#2	#3
Une offre de logements plus diversifiée et plus abordable favorisant l'inclusion sociale	34 et moins	176 (73 %)	9 (4 %)	5 (3 %)
	35 à 64	156 (46 %)	14 (5 %)	5 (3 %)
	65 et plus	22 (59 %)	5 (17 %)	1 (5 %)
Une offre de commerces et de services de proximité plus complète (ex. : épiceries, pharmacies, écoles, etc.)	34 et moins	21 (9 %)	76 (35 %)	8 (5 %)
	35 à 64	88 (26 %)	93 (33 %)	19 (10 %)
	65 et plus	6 (16 %)	13 (45 %)	1 (5 %)
L'augmentation des modes de transport collectif et actif au centre-ville (vélo, marche, bus)	34 et moins	24 (10 %)	62 (29 %)	59 (35 %)
	35 à 64	41 (12 %)	69 (25 %)	61 (32 %)
	65 et plus	1 (3 %)	4 (14 %)	4 (18 %)
L'augmentation du nombre de projets visant à améliorer la vie de quartier, comme des spectacles extérieurs et des animations de rues	34 et moins	7 (3 %)	20 (9 %)	23 (14 %)
	35 à 64	16 (5 %)	28 (10 %)	30 (16 %)
	65 et plus	3 (8 %)	3 (10 %)	2 (9 %)
L'ajout d'espaces verts et de projets favorisant la transition écologique, afin de réduire les îlots de chaleur notamment	34 et moins	12 (5 %)	46 (21 %)	75 (44 %)
	35 à 64	29 (8 %)	69 (25 %)	68 (35 %)
	65 et plus	2 (5 %)	4 (14 %)	12 (55 %)
Autre	34 et moins	1 (0 %)	2 (1 %)	0 (0 %)
	35 à 64	12 (4 %)	6 (2 %)	9 (5 %)
	65 et plus	3 (8 %)	0 (0 %)	2 (9 %)

## Territoire

Tableau 17 : priorisation des éléments améliorant la qualité de vie selon le territoire

Éléments améliorant la qualité de vie	Territoire	Fréquence (% de la catégorie)		
		#1	#2	#3
Une offre de logements plus diversifiée et plus abordable favorisant l'inclusion sociale	Centre	265 (57 %)	16 (4 %)	11 (4 %)
	Est	21 (51 %)	3 (10 %)	0 (0 %)
	Ouest	49 (52 %)	7 (9 %)	2 (4 %)
Une offre de commerces et de services de proximité plus complète (ex. : épiceries, pharmacies, écoles, etc.)	Centre	89 (19 %)	134 (34 %)	18 (6 %)
	Est	8 (20 %)	14 (48 %)	2 (10 %)
	Ouest	14 (15 %)	26 (33 %)	6 (11 %)
L'augmentation des modes de transport collectif et actif au centre-ville (vélo, marche, bus)	Centre	52 (11 %)	102 (26 %)	90 (31 %)
	Est	3 (7 %)	6 (21 %)	11 (55 %)
	Ouest	10 (11 %)	21 (27 %)	16 (29 %)
L'augmentation du nombre de projets visant à améliorer la vie de quartier, comme des spectacles extérieurs et des animations de rues	Centre	17 (4 %)	44 (11 %)	43 (15 %)
	Est	2 (5 %)	1 (3 %)	3 (15 %)
	Ouest	7 (7 %)	5 (6 %)	8 (14 %)
L'ajout d'espaces verts et de projets favorisant la transition écologique, afin de réduire les îlots de chaleur notamment	Centre	28 (6 %)	94 (24 %)	121 (41 %)
	Est	4 (10 %)	5 (17 %)	4 (20 %)
	Ouest	10 (11 %)	18 (23 %)	23 (41 %)
Autre	Centre	11 (2 %)	6 (2 %)	9 (3 %)
	Est	3 (7 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
	Ouest	4 (4 %)	2 (3 %)	1 (2 %)

## Réponses ouvertes

Tableau 18 : réponses ouvertes

Réponse
Une facilité à quitter la ville, que ce soit par voiture ou transport en commun
Stationnement
Que ceux qui veulent vivre au centre-ville le fasse en toute connaissance de cause et qu'on arrête de les minoucher.

---

## Réponse

---

Moins des itinérants dans les stations de métro et au centre ville aiderait aussi

Accès complètement bloqué aux voitures. Celles-ci sont le facteur numéro un de la pollution autant visuelle, sonore, de l'air que de l'espace. L'aménagement nécessaire pour les accommoder, surtout pour une quantité de gens qu'un centre-ville contient, est non seulement irréalisable, mais un drain financier. Cet aménagement créerait encore plus d'îlots de chaleurs et ne serait bénéfique que pour le monde des villes excentriques, qui ne paient pas de taxes à Montréal, qui aurait réussi à se stationner. Une voiture stationnée est d'ailleurs une perte d'espace monumentale pour la petite quantité de gens qu'elle accomode. En plus, une voiture qui circule augmente grandement le risque de blessure grave dû au transport, contrairement à des aménagement de transport actifs et collectifs.

Un espace totalement demotorisé.

Des limites claires sur le gros camionnage et encourager les plus petits camions. Electrique si possible  
Une campagne tout azimut de deratisation

Le centre-ville n'est pas un lieu de résidence. C'est un lieu économique et culturel.

Agriculture urbaine

Du stationnement

Plus de logements typiquement montréalais (plexes au lieu de tours)

Ne laissez pas les petites épiceries se faire racheter par les grands distributeurs.

Un plan d'urbanisme qui place le développement durable au cœur de ses priorités avec l'inclusion d'espaces qui favorisent l'inclusion et la diversité, la création et l'innovation, les commerces de proximité et les déplacements actifs et/ou la mobilité via des voitures électriques, collectives, diversifiées avec des espaces surprenants et inspirants.

Mise en place SIGNIFICATIF et INNOVANT d'un fonctionnement de ville écologique qui prend en compte les facteurs économiques, sociaux. Favoriser les incubateurs d'innovation en matière d'écologie pour motiver des étudiants brillants du monde entier à vouloir s'investir dans le milieu écologique. Plus d'innovations. Plus grand choix de programmes universitaires inédits, un coût de la vie abordable (panel de prix plus large pour donner sa chance à tous). Plus de place pour la culture Autochtones. Meilleure prise en charge des personnes en situation d'itinérance qui peuvent laisser douter aux nouveaux arrivants de la sécurité de la ville alors que ce sont seulement des personnes qui ont besoin d'un réel accompagnement en tant que citoyens. Favoriser l'accès et encourager la consommation de nourriture saine/circuit court pour tous. Système de santé plus efficace, des moyens doivent être déployés à ce propos, le système mérite d'être repensé en terme de prise en charge et de disponibilité (exemple des pays asiatiques comme la Corée ou le Japon). Mise en avant de la seconde main et encourager l'artisanat et la réparation des objets. Des espaces plus accessibles aux personnes en situation de handicap, meilleure inclusion des animaux de compagnie dans la vie citadine pour améliorer la santé mentale.

Gérer les sans-abri

Un accès pour les gens à mobilité réduite et les gens de l'extérieur; plus de place de stationnement; plus de sécurité pour les piétons (des routes distinctes pour les vélos); des débarcadères faciles d'accès pour des taxis

La ville doit mettre en oeuvre des vraies solutions à l'itinérance. On dirait que le nombre d'itinérants a augmenté de façon exponentielle. Il ne faut pas juste déplacer les personnes d'un quartier à un autre, mais offrir du logement abordable et s'inspirer de modèles innovants implantés dans d'autres villes.

La ville doit aussi arrêter les gros projets de condos qui créent pleins de chaos sur les rues et se concentrer à mettre en place des parcs, espaces verts, etc.

Stationnement (payant ou gratuit) plus facile à trouver.  
Accès au fleuve plus facile.

Plus de stationnement pour vélo

Moins d'itinérants dans les espaces publics extérieurs pour la SÉCURITÉ des citoyens.

---

## Réponse

---

Réduire la présence de la voiture en favorisant d'autres formes de transport

En ce moment trop gris trop bruyant toujours le chaos de travaux éternels

Quitter la ville

La consultation des citoyens avant d'ancrer des terrasses, qui les empêchent de stationner, d'accéder à leur logement avec des grosses charges (ex. un meuble), qui limitent leur sécurité (ex. une piste cyclable à traverser pour installer son bébé dans la voiture) et qui posent un véritable casse-tête lors de déménagements.

Limiter les événements bruyants dans des zones résidentielles.

Moins de cônes oranges, une meilleure fluidité des transports terrestres par voiture.

Ces options semblent indiquer une volonté de développer davantage le centre ville comme quartier résidentiel qui dessert ses résidents avant tout. Il ne faut pas écarter l'aspect DESTINATION du centre ville et le fait qu'il est le PATRIMOINE URBAIN de Montréal, ayant plus de 200 ans d'histoire. Le transformer rapidement en quartier résidentiel avec plus de parcs et d'aménités pour les résidents risque tué l'âme de notre ville en la rendant générique et axé sur les résidents, donc une ville dortoir.

Plus de plateaux sportifs extérieurs : soccer, basket, hockey, patinoire, roller hockey, piscine, tennis!

accessibilité pour des gens mobilité limitée, poussettes, chaises roulantes...

Minimiser le nombre et l'impact des voitures

Des spectacles nocturnes extérieurs moins bruyants et une meilleure distribution des scènes pour éviter que les spectacles bruyants tard en soirée (après 21h00) soient devant les immeubles des résidents

Réglementation efficace sur le bruit : moteur de camion, thermopompe etc...

Supprimer la voiture en centre-ville

plus de condo, plus d'habitation, de bureaux, d'industrie

Étant résidente du Vieux les espaces verts ne font qu'ajouter des espaces pour les sans abri de se cacher et nous surprendre une fois la nuit tombée, donc je sors plus

L'arrêt des détours et des cônes oranges partout au centre-ville

Des stationnements. J'habite Ville-Marie et j'aimerais faire mes achats dans mon quartier mais je vais au Dix30. Avec un bébé/enfant, c'est impossible de prendre tous mes achats en poussette. Aucun stationnement donc je vais sur la Rive-Sud. Ce n'est pas normal que les habitants du quartier ne soient pas les bienvenus à acheter dans les commerces.

Stationnement facilement accessible

Ville pionnière, restauration de qualité, belles terrasses qui donnent envie et non des boîtes en bois laides qui bloquent les trottoirs. Moins de sans abris. Marchés publics, plus de propreté. Plus d'espaces verts. Meilleurs accès aux parcs (mont Royal, Jean Drapeau) navette fluviale. Fermer le casino. Feu de circulation qui privilégie les piétons.. postes cyclables plus larges avec espaces pour piétons et coureurs. Pourquoi avons-nous une autoroute de 4 voies sur Pierre Dupuy et une piste cyclable étroite où cyclistes et coureurs/marcheurs se disputent l'espace??

Installation de lignes de tramways dans quelques rues pour faciliter l'accès au centre-ville

Synchronisation des lumières. Lumières piétonnes moins longues après 21h

Une ville plus sécuritaire

La diminution ou la meilleure gestion des chantiers de construction.

---

## Réponse

---

### Stationnement

des navettes électriques en continu avec un parcours sans obstacle sur des trajets populaires nous menant des quartiers aux marchés publics ou au centre-ville

Voyager en voiture devrait être lent et difficile. Cela encouragera les transports en commun et réduira le bruit et la pollution.

Du stationnement et route accessible

S'assurer de l'insonorisation des logements. Si vous voulez un centre-ville très actif ET habité vous devez aussi penser à leur quiétude.

Svp prendre soin des infrastructures déjà existante qui ont beaucoup de potentiel avant d'essayer de réinventer la ville au complet. Tout n'est pas mauvais parfois ca prend juste un peu d'amour.

Des hôtels moins cher

plus de taxes

---

## Question 4 : Dans l'optique où une zone zéro émission sera implantée de façon progressive au centre-ville d'ici 2030, quel est selon vous le principal avantage lié à ce moyen de mise en œuvre?

Tableau 19 : principaux avantages d'une zone zéro émission d'ici 2050

Principal avantage	Fréquence	Pourcentage
Amélioration de la qualité de vie des résidents et des travailleurs, par la réduction de la pollution de l'air, des accidents et du bruit	346	54 %
Augmentation des options de mobilité durable (transport collectif, actif et partagé)	169	27 %
Accélération de l'électrification des transports	71	11 %
Autre	49	8 %

---

## Genre

Tableau 20 : principaux avantages d'une zone zéro émission d'ici 2050 selon le genre

Principal avantage	Genre	Fréquence	% de la catégorie
Amélioration de la qualité de vie des résidents et des travailleurs, par la réduction de la pollution de l'air, des accidents et du bruit	Femme	201	58 %
	Homme	133	51 %
	Autre/Sans réponse	12	40 %
Augmentation des options de mobilité durable (transport collectif, actif et partagé)	Femme	80	23 %
	Homme	80	31 %
	Autre/Sans réponse	9	30 %
Accélération de l'électrification des transports	Femme	43	12 %
	Homme	26	10 %
	Autre/Sans réponse	2	7 %
Autre	Femme	20	6 %
	Homme	22	8 %
	Autre/Sans réponse	7	23 %

## Âge

Tableau 21 : principaux avantages d'une zone zéro émission d'ici 2050 selon l'âge

Principal avantage	Âge	Fréquence	% de la catégorie
Amélioration de la qualité de vie des résidents et des travailleurs, par la réduction de la pollution de l'air, des accidents et du bruit	34 et moins	130	54 %
	35 à 64	185	54 %
	65 et plus	25	68 %
Augmentation des options de mobilité durable (transport collectif, actif et partagé)	34 et moins	77	32 %
	35 à 64	82	24 %
	65 et plus	5	14 %
Accélération de l'électrification des transports	34 et moins	22	9 %
	35 à 64	45	13 %
	65 et plus	3	8 %

Principal avantage	Âge	Fréquence	% de la catégorie
Autre	34 et moins	12	5 %
	35 à 64	30	9 %
	65 et plus	4	11 %

## Territoire

Tableau 22 : principaux avantages d'une zone zéro émission d'ici 2050 selon le territoire

Principal avantage	Territoire	Fréquence	% de la catégorie
Amélioration de la qualité de vie des résidents et des travailleurs, par la réduction de la pollution de l'air, des accidents et du bruit	Centre	250	54 %
	Est	20	49 %
	Ouest	55	59 %
Augmentation des options de mobilité durable (transport collectif, actif et partagé)	Centre	128	28 %
	Est	11	27 %
	Ouest	21	22 %
Accélération de l'électrification des transports	Centre	49	11 %
	Est	5	12 %
	Ouest	11	12 %
Autre	Centre	35	8 %
	Est	5	12 %
	Ouest	7	7 %

## Réponses ouvertes

Tableau 23 : réponses ouvertes

Réponse
Le tourism
Aucun
Meilleur qualité de l'air, réduction du bruit, diminution de la chaleur au niveau du sol

---

## Réponse

---

Il n'y en a pas. C'est en partie pourquoi ça va mal avec leurs idées folles qui nuisent à l'enrichissement, la dépendance et l'exode de business qui pourraient réellement aider la ville. Il faut qu'ils ouvrent leurs yeux avant qu'il soit trop tard.

Accès complètement bloqué aux voitures. Même électrique, une voiture reste une source énorme de pollution sonore (surtout à cause du roulement, qui est d'ailleurs plus bruyant qu'un moteur thermique en haut de 30 km/h), de l'air (poussière de frein et de pneu) et d'espace.

L'aménagement nécessaire pour les accommodé, surtout pour une quantité de gens qu'un centre-ville contient, est non seulement irréalisable, mais un drain financier. Cet aménagement créerait encore plus d'îlots de chaleurs et ne serait bénéfique que pour le monde des villes excentriques, qui ne paient pas de taxes à Montréal, qui aurait réussi à se stationner. Une voiture stationnée est d'ailleurs une perte d'espace monumentale pour la petite quantité de gens qu'elle accomode. En plus, une voiture qui circule augmente grandement le risque de blessure grave dû au transport, contrairement à des aménagement de transport actifs et collectifs.

Numéro 1 mais sachant que ces initiatives polluent plus et créent bien des frustrations

J'espère que vs n'avez pas en tête l'élimination de la voiture. Commencez par limiter les camions bruyant et polluant. Inspirez vs d'expériences ou l'on a su faire avec la voiture.

DERATISEZ MONTRÉAL ET surtout son centre-ville

Ayant bien étudié le français au cours de ma scolarité, je vous assure que cette question n'est pas clair. Plus encore, cette question prouve l'incapacité de bien communiquer des rédacteurs de ce questionnaire. Ces derniers montrent leur détachements par rapport à la réalité et leur existence dans un monde où l'on parle uniquement un langue de technocrates. En québécois de tous les jours : vous êtes vraiment épais.

L'espoir que ce projet pilote soit exemplaire et incite à être reproduit/démocratisé ailleurs.

Pas nécessaire

Devenir une ville pionnière au Canada, afin de montrer la voie pour une meilleure qualité de vie et une empreinte écologique réduite. C'est mieux tout de suite et pour le futur

complètement absurde vos choix

aucun avantage

Je mettrais le troisième choix (augmentation des options de mobilité durable), mais à condition que cette zone zéro émission exclut aussi les voitures électriques. Une voiture reste une voiture et nuit à la convivialité des rues, qu'elle soit électrique ou non.

Ca va contribuer à chasser les touristes et les résidents du centre-ville

Non pertinent

zero emission ne veut pas dire zero pollution  
lol

Aucun

Vos projets sont pour des générations plus jeunes que la mienne qui, pourtant constituait 12,5 % de la population totale de Montréal en '2006' selon les infos que j'ai trouvées. Or nous sommes en 2022, la population des personnes âgées à augmenté et les politiques municipales pour le déplacement en tiennent peu compte à mon avis.

Rien de tout cela. 100 % électriques est une erreur

---

## Réponse

---

Atteindre les objectifs de développement durable et modifier les habitudes de consommation et de mobilité en proposant des solutions efficaces, agréables, diversifiées, inspirantes, attractives et ludiques pour se déplacer dans la ville incluant les petits véhicules électriques de type cart de golf et trottinettes électriques, patin, ski de fonds, vélo, voitures haut de gamme électrique, bus et navette électrique, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et les familles, arbres et végétaux diversifiés qui rendent les déplacements agréables; tuk tuk; taxis électriques; installations ludiques génératrices d'énergie électrique comme par exemple les portes tournantes ou les vélos stationnaires; Arbres urbains dans les rues piétonnes.

Aucun

Plus d'espace vert moins stationnement

Interdiction de vieilles autos plus polluantes, c'est à dire centre-ville c'est pour les riches avec leurs voitures neuves

Tres mauvaise idée, vous allez tuer les entreprises du centre-ville. Les automobilistes ne commenceront pas à changer leur mode de transport. Ceci ne leur donneront pas soudainement le goût de commencer à se promener à vélo (on est pas tous des Valérie Plante, nous n'aimons pas tous le vélo!) ils ne feront que changer de zone de magasinage... Vous n'allez qu'attirer des étudiants et ceux ayant peu de moyen (\$) qui ne dépense pas ou peu. Les foyers avec un revenu disponible intéressant ont tous des voitures et préfèrent ne pas dépendre d'un transport collectif non fiable pour se rendre au centre-ville.

Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et personnes âgées PARTOUT

Positionnement de la Ville en faveur de la réduction de la place de l'auto en ville. La zone Zéro émission n'augmente pas à elle seule les autres offres en transport.

La victoire des mondialistes afin de nous polluer la vie.

Le principal avantage est que l'on contribue à limiter la pollution et on donne l'exemple.

Ce sera potentiellement la mort du centre ville pour des raisons logistiques, d'approvisionnement et d'explosion des coûts d'entretien du patrimoine bâti. Une tarification pour les véhicules à essence devrait plutôt y être graduellement imposée, selon la consommation du véhicule, débutant par les non-résidents non-travailleurs, suivi d'une augmentation graduelle des tarifs sur une période de plusieurs années afin de dissuader l'usage inutile de véhicules puis graduellement rendre leur usage non-économiquement viable sauf en cas d'exceptions. Pensez aux personnes âgées qui devront aller au chum, par exemple. Leur interdira-t-on l'accès?

C'est pas dans le centre ville que les émissions sont les pires, c'est en banlieue et c'est à cause de la difficulté à circuler. Comme la plupart du transport sera électrique rendu 2030 je ne partage pas ce focus sur le centre ville pour combattre les émissions à Montréal.

Minimiser les émissions sans nécessairement viser le zéro absolu.

Espaces marche, vélo, moins de bruit

Réglementation de climatisation/éclairage/alimentation passive de machines en standby pour les bureaux surtout lorsqu'ils ne sont pas occupés

Infrastructure accessible

Honnêtement c'est inutile. Un centre-ville c'est bruyant, c'est ce qui en fait son charme

Pas juste les voitures émettent, et les accidents n'ont rien à voir avec le type de moteur. Pour rendre le centre ville attrayant c'est simple, faut que ça soit beau, durable et invitant. Rien de tout ça en ce moment

Quelle idée stupide. Et ceux qui ont encore des voitures ils font comment??? Surtout en plein hiver ☹️

Cela rendra le centre-ville plus abordable car personne n'y voudrait y habiter... C'est déjà difficile avec des enfants.

Moins de trafic

---

## Réponse

---

Rien

propreté : moins de déchets dans les rues, moins de pollution sur les bâtiments, moins de véhicules

On peut tu juste vivre automobile ou pas

Synchronisation des lumières plus de facilité à utiliser les 2 pont du centre ville

Réduire l'accès et la dépendance aux automobiles au centre-ville.

Réduction des impacts sur les changements climatiques et préservation d'un environnement viable pour les montréalais actuels et futurs.

Je n'en vois pas, c'est de la bullshit.

Svp prendre soin des infrastructures déjà existante qui ont beaucoup de potentiel avant d'essayer de réinventer la ville au complet. Tout n'est pas mauvais parfois ca prend juste un peu d'amour.

l'optique où une zone zéro émission c'est un mensonge et il est impossible d'atteindre. Je suggère au bureau du maire de se concentrer sur objectifs réalisables.

demander les cyclist de payer pour un permits

---

## Question 5 : Parmi les éléments suivants, lesquels vous donneraient particulièrement envie de fréquenter plus souvent les activités culturelles et créatives offertes au centre-ville de Montréal?

Tableau 24 : priorisation des éléments pouvant inciter à visiter le centre-ville

Priorité	#1	#2	#3
L'accessibilité financière des activités	183	20	7
Le développement d'une offre culturelle représentative de la diversité montréalaise	97	70	19
L'impact écologique exemplaire des activités offertes au centre-ville	79	72	31
L'accès à des activités culturelles et créatives diversifiées et de qualité en toutes saisons	70	96	84
L'accès rapide et agréable en transport collectif ou actif	69	116	91
L'accès à des activités culturelles et créatives uniques ou avant-gardistes au Québec	65	79	36
L'aménagement d'espaces verts et de lieux de détente	47	50	109
Autre	25	10	5

---

## Genre

Tableau 25 : priorisation des éléments pouvant inciter à visiter le centre-ville selon le genre

Éléments améliorant la qualité de vie	Genre	Fréquence (% de la catégorie)		
		#1	#2	#3
L'accessibilité financière des activités	Femme	102 (30 %)	13 (5 %)	4 (2 %)
	Homme	69 (26 %)	7 (3 %)	3 (2 %)
	Autre/Sans réponse	12 (40 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
Le développement d'une offre culturelle représentative de la diversité montréalaise	Femme	49 (14 %)	42 (15 %)	12 (6 %)
	Homme	42 (16 %)	24 (11 %)	7 (5 %)
	Autre/Sans réponse	6 (20 %)	4 (21 %)	0 (0 %)
L'impact écologique exemplaire des activités offertes au centre-ville	Femme	43 (12 %)	41 (14 %)	17 (8 %)
	Homme	34 (13 %)	29 (14 %)	11 (7 %)
	Autre/Sans réponse	2 (7 %)	2 (11 %)	3 (23 %)
L'accès à des activités culturelles et créatives diversifiées et de qualité en toutes saisons	Femme	43 (12 %)	58 (20 %)	56 (26 %)
	Homme	27 (10 %)	35 (17 %)	27 (18 %)
	Autre/Sans réponse	0 (0 %)	3 (16 %)	1 (8 %)
L'accès rapide et agréable en transport collectif ou actif	Femme	36 (10 %)	56 (20 %)	54 (25 %)
	Homme	33 (13 %)	56 (27 %)	31 (20 %)
	Autre/Sans réponse	0 (0 %)	4 (21 %)	6 (46 %)
L'accès à des activités culturelles et créatives uniques ou avant-gardistes au Québec	Femme	33 (10 %)	40 (14 %)	17 (8 %)
	Homme	28 (11 %)	34 (16 %)	17 (11 %)
	Autre/Sans réponse	4 (13 %)	5 (26 %)	2 (15 %)
L'aménagement d'espaces verts et de lieux de détente	Femme	25 (7 %)	29 (10 %)	52 (24 %)
	Homme	20 (8 %)	21 (10 %)	56 (36 %)
	Autre/Sans réponse	2 (7 %)	0 (0 %)	1 (8 %)
Autre	Femme	13 (4 %)	6 (2 %)	3 (1 %)
	Homme	8 (3 %)	3 (1 %)	2 (1 %)
	Autre/Sans réponse	4 (13 %)	1 (5 %)	0 (0 %)

Tableau 26 : priorisation des éléments pouvant inciter à visiter le centre-ville selon l'âge

Éléments améliorant la qualité de vie	Âge	Fréquence (% de la catégorie)		
		#1	#2	#3
L'accessibilité financière des activités	34 et moins	79 (33 %)	8 (4 %)	3 (2 %)
	35 à 64	90 (26 %)	10 (4 %)	4 (2 %)
	65 et plus	11 (30 %)	1 (3 %)	0 (0 %)
Le développement d'une offre culturelle représentative de la diversité montréalaise	34 et moins	39 (16 %)	32 (15 %)	7 (4 %)
	35 à 64	48 (14 %)	35 (13 %)	9 (5 %)
	65 et plus	7 (19 %)	3 (10 %)	1 (5 %)
L'impact écologique exemplaire des activités offertes au centre-ville	34 et moins	44 (18 %)	34 (16 %)	21 (12 %)
	35 à 64	33 (10 %)	32 (12 %)	10 (5 %)
	65 et plus	2 (5 %)	5 (17 %)	0 (0 %)
L'accès à des activités culturelles et créatives diversifiées et de qualité en toutes saisons	34 et moins	18 (7 %)	41 (19 %)	40 (23 %)
	35 à 64	45 (13 %)	47 (18 %)	35 (19 %)
	65 et plus	5 (14 %)	6 (21 %)	7 (37 %)
L'accès rapide et agréable en transport collectif ou actif	34 et moins	21 (9 %)	47 (22 %)	39 (23 %)
	35 à 64	45 (13 %)	59 (23 %)	46 (25 %)
	65 et plus	2 (5 %)	6 (21 %)	4 (21 %)
L'accès à des activités culturelles et créatives uniques ou avant-gardistes au Québec	34 et moins	19 (8 %)	31 (15 %)	14 (8 %)
	35 à 64	37 (11 %)	39 (15 %)	21 (11 %)
	65 et plus	7 (19 %)	7 (24 %)	1 (5 %)
L'aménagement d'espaces verts et de lieux de détente	34 et moins	16 (7 %)	20 (9 %)	46 (27 %)
	35 à 64	27 (8 %)	28 (11 %)	57 (31 %)
	65 et plus	2 (5 %)	1 (3 %)	6 (32 %)
Autre	34 et moins	5 (2 %)	0 (0 %)	2 (1 %)
	35 à 64	17 (5 %)	10 (4 %)	3 (2 %)
	65 et plus	1 (3 %)	0 (0 %)	0 (0 %)

## Territoire

Tableau 27 : priorisation des éléments pouvant inciter à visiter le centre-ville selon le territoire

Éléments améliorant la qualité de vie	Territoire	Fréquence (% de la catégorie)		
		#1	#2	#3
L'accessibilité financière des activités	Centre	135 (29 %)	11 (3 %)	5 (2 %)
	Est	9 (22 %)	2 (6 %)	0 (0 %)
	Ouest	28 (30 %)	4 (5 %)	1 (2 %)
Le développement d'une offre culturelle représentative de la diversité montréalaise	Centre	71 (15 %)	57 (15 %)	15 (5 %)
	Est	6 (15 %)	2 (6 %)	1 (5 %)
	Ouest	15 (16 %)	4 (5 %)	2 (4 %)
L'impact écologique exemplaire des activités offertes au centre-ville	Centre	62 (13 %)	53 (14 %)	27 (10 %)
	Est	3 (7 %)	6 (19 %)	0 (0 %)
	Ouest	10 (11 %)	9 (12 %)	2 (4 %)
L'accès à des activités culturelles et créatives diversifiées et de qualité en toutes saisons	Centre	47 (10 %)	75 (20 %)	62 (22 %)
	Est	5 (12 %)	5 (16 %)	4 (19 %)
	Ouest	11 (12 %)	14 (19 %)	13 (23 %)
L'accès rapide et agréable en transport collectif ou actif	Centre	46 (10 %)	81 (22 %)	63 (22 %)
	Est	6 (15 %)	10 (31 %)	6 (29 %)
	Ouest	10 (11 %)	18 (24 %)	18 (32 %)
L'accès à des activités culturelles et créatives uniques ou avant-gardistes au Québec	Centre	48 (10 %)	58 (15 %)	26 (9 %)
	Est	6 (15 %)	4 (12 %)	2 (10 %)
	Ouest	10 (11 %)	14 (19 %)	4 (7 %)
L'aménagement d'espaces verts et de lieux de détente	Centre	36 (8 %)	38 (10 %)	80 (28 %)
	Est	3 (7 %)	2 (6 %)	8 (38 %)
	Ouest	7 (7 %)	8 (11 %)	16 (29 %)
Autre	Centre	17 (4 %)	3 (1 %)	5 (2 %)
	Est	3 (7 %)	1 (3 %)	0 (0 %)
	Ouest	3 (3 %)	3 (4 %)	0 (0 %)

Tableau 28 : réponses ouvertes

---

### Réponse

---

Plus de petits cafés comme le café Pèlerin près du cégep du vieux Montréal.

Stationnement abordable et moins de sens unique et moins de travaux et plus de stationnement de métro comme une station de métro à rivière des prairies qui me permet d'être au centre ville sans prendre de bus ou une station de métro à Dorval etc

Déjà mentionné: un accès facile et agréable, que ce soit à vélo, voiture ou transport en commun. J'ajouterais, un accès abordable.

Accepter qu'il y a différents goûts lorsque ça vient à la culture et la guerre à "l'anglais" décourage beaucoup d'artistes et la population ne peut donc pas en profiter

L'accès peu importe le mode de transport

Aller de l'avant avec les projets de verdissement concernant le Chinatown spécifiquement, augmenter l'offre commerciale relié à la culture chinoise/asiatique en veillant à ce que se ne soit pas uniquement des restaurants/bubble tea (connecter avec les autres chinatowns nord-américains?) et travailler à son amélioration/préservation (bâtiments patrimoniaux), musée (au Shatow plaza, librairie/bibliothèque est-asiatique, offre commerçantes).

Un centre ville sans autos, sauf exceptions justifiées

Un centre-ville non entravé par les cônes et autres travaux, qui permet un stationnement facile afin de promouvoir visites locales et promenades, des aperos relax!

Vos choix se répètent et ne représentent qu'une mince tranche des possibilités. On sent la une orientation idéologique assez réductrice à mon avis.

N'es réponses ne font probablement pas votre affaire...

Plus de stationnement, moins de rues piétonnes

Aucune envie d'aller au centre ville , pas place de stationnements , tout pour écœurer les automobiliste.

acces en voiture

Comment prendre le transport collectif si tu as nul part pour laisser ta voiture

L'accès rapide en voiture et espace de stationnement.

accès en auto

Plus de bilinguisme, ouverture aux québécois non-francophones

Des zones piétonnes.

Artistes qui participent au développement durable via leurs projets; Démarches orientées vers les réflexions en lien avec le développement durable; Diversité culturelle; artistes émergents avec des événements plus intimes; Projets participatifs; Créations collectives; Espaces de réflexions collectives; Espaces autochtones; Danse en ligne; Danse en plein air; Théâtre et cinéma où l'on peut créer des décors et participer à la réalisation de projets collectifs; Cuisiner les produits ultra locaux; autoceuillette; Musique collective; Ateliers de sculptures, céramiques, agriculture urbaine, fleurs, textiles, créativité, sciences, biologie.

Aucune

---

## Réponse

---

restore biodiversity and cultural diversity,  
better understanding and implementation of human-scale architecture (NOT tall glass buildings that create light pollution and kill migrating birds and insects),  
more native species, more rewilding effort in city's urban gardening strategies,

En ce moment le centre-ville est très sale et tout est sous construction. Cela ne donne aucun envie d'aller se promener au centre-ville. J'ai travaillé au centre-ville pendant 12 ans et je ne l'ai jamais vu dans un tel état. C'est vraiment déplorable.

Aucun intérêt, il faut développer d'autres centres névralgiques et une vie de quartier partout.

Une offre adaptée à un public d'enfants ou d'ainés (ludique, pas trop bruyant, axé sur la contemplation)

Moins de gouvernement, moins de règlements, moins de police... laissez nous vivre tabarnak.  
On aurait tout le talent à Montréal pour créer une bouffe de rue comment on le voit au Vietnam... bien non ça aussi devait être contrôlé dans le moindre détail et bien sûr inabordable. On s'en torche de vos projets verts qui nous rendent encore plus misérables.... vous êtes même pas foutu d'adresser un problème aussi simple que la pollution sonore des polices et ambulances... ostie de rumbler à marde, j'en ai plein le cul...

Des activités accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Avoir accès à du stationnement au centre ville

Garder l'aspect URBAINE du centre ville, mixité de fonctions, pas trop de résidentielle !!! Le milieu culturel est fort à Montréal si on lui laisse de la place. Pas besoin de programmer le centre ville comme si c'était un terrain de festival dans une petite ville.

Plus d'espace et une meilleure planification. À chaque événement, il y a toujours trop de gens pour le peu d'espace pour se déplacer (venant d'une personne qui fait 130lbs). Ou sinon il y a des lignes d'attente pour tout (toilettes, nourriture) de 1h+. Ce n'est pas agréable

accessibilité pour gens mobilité limité, plus de stationnement. Moins de construction.

Repenser totalement les transports en communs et les mobilités douces en ville. S'inspirer des métropoles européennes et non américaines (trop en retard et pro voitures). Le métro est malheureusement mal exploité (trop centralisé, et non étendu et le futur REM en centre-ville n'est pas mieux. Je ne comprends toujours pas pourquoi il est aérien d'ailleurs : ce type de transport aurait dû être enterré totalement sur l'île. Cela dénature et engorge le paysage déjà surchargé.

Revoir le prix des abonnements. Comparé à l'Europe le Bixi et l'abonnement au transport public est hors de prix.

L'accès à des activités avec l'interprétation en langues manuelles : LSQ, protactile, ASL, Atgangmuurngniq, etc.

Stationnement

J'ai déjà accès à tout ce qui me plaît de vivre dans le Vieux, par contre j'ai dû démunier de façon drastique mes sorties culturelles à cause de mon confort vis à vis de ma sécurité personnelle

Selon moi, les transports collectifs devraient être gratuits pour l'ensemble de la population et les conducteurs devraient être taxés d'avantage à Montréal dans le but de compenser pour la gratuité des transports collectifs.

propreté des lieux

Toilettes, il manque cruellement d'école. Il faut des familles au centre-ville, impossible sans écoles.

Stationnement pour les familles

Stationnement

La facilité de circulation, notamment en voiture.

---

## Réponse

---

Mandat de masque rétabli

Pouvoir y venir en auto.  
Moins de construction et de cônes oranges partout.

Stationnement

Accès rapide en auto incluant stationnement

Je décroche de cette administration

La suspension de tous spectacles et grands rassemblements tant que la pandémie est en cours.

Plus d'accès pour les voitures, plus de stationnement. Réduction de piste cyclables non-utiliser. Retourner les voies des rues dédiées aux pistes cyclables au auto, bus et taxis.

Svp prendre soin des infrastructures déjà existante qui ont beaucoup de potentiel avant d'essayer de réinventer la ville au complet. Tout n'est pas mauvais parfois ça prend juste un peu d'amour.

L'accessibilité physique pour les personnes à mobilité réduite est essentielle pour garantir l'équité. C'est une question de justice sociale et de développement durable. Montréal doit respecter les obligations des objectifs de développement durable 2015-2030 en matière d'inclusion des personnes handicapées dans les espaces urbains. L'inaccessibilité aux lieux publics nous isole et c'est un facteur d'exclusion dans les activités culturelles de la Ville. Le Festival de Jazz, par exemple, est terriblement inaccessible pour les usagers d'un fauteuil roulant, ainsi que pour les parents qu'utilisent des poussettes pour se déplacer en famille.

Sécurité, salle de bain propre, être confortable pour venir avec les enfants

Aucun

Accessibilité en auto

Parking dispo

Déplacement en voiture

---

## Question 6A : Quelle importance accordez-vous aux éléments suivants pour le développement futur du centre-ville sur les plans patrimonial et paysager - La marchabilité de l'espace public.

Tableau 29 : importance de la marchabilité de l'espace public

Importance	Fréquence	Pourcentage
Pas important	19	3 %
Peu important	29	5 %
Important	148	23 %
Très important	439	69 %

---

## Genre

Tableau 30 : importance de la marchabilité de l'espace public selon le genre

Importance	Genre	Fréquence	% de la catégorie
Pas important	Femme	5	1 %
	Homme	9	3 %
	Autre/Sans réponse	5	17 %
Peu important	Femme	17	5 %
	Homme	11	4 %
	Autre/Sans réponse	1	3 %
Important	Femme	82	24 %
	Homme	57	22 %
	Autre/Sans réponse	9	30 %
Très important	Femme	240	70 %
	Homme	184	70 %
	Autre/Sans réponse	15	50 %

## Âge

Tableau 31 : importance de la marchabilité de l'espace public selon l'âge

Importance	Âge	Fréquence	% de la catégorie
Pas important	34 et moins	4	2 %
	35 à 64	9	3 %
	65 et plus	2	5 %
Peu important	34 et moins	5	2 %
	35 à 64	23	7 %
	65 et plus	0	0 %
Important	34 et moins	44	18 %
	35 à 64	90	26 %

Importance	Âge	Fréquence	% de la catégorie
Très important	65 et plus	11	30 %
	34 et moins	188	78 %
	35 à 64	220	64 %
	65 et plus	24	65 %

## Territoire

Tableau 32 : importance de la marchabilité de l'espace public selon le territoire

Importance	Territoire	Fréquence	% de la catégorie
Pas important	Centre	12	3 %
	Est	3	7 %
	Ouest	4	4 %
Peu important	Centre	21	5 %
	Est	4	10 %
	Ouest	4	4 %
Important	Centre	96	21 %
	Est	10	24 %
	Ouest	25	27 %
Très important	Centre	333	72 %
	Est	24	59 %
	Ouest	61	65 %

**Question 6B : Quelle importance accordez-vous aux éléments suivants pour le développement futur du centre-ville sur les plans patrimonial et paysager - La mise à jour des perspectives visuelles d'intérêt à protéger, comme le mont Royal aujourd'hui.**

Tableau 33 : importance de mettre à jour les perspectives visuelles à protéger

Importance	Fréquence	Pourcentage
Pas important	25	4 %
Peu important	59	9 %
Important	214	34 %
Très important	337	53 %

**Genre**

Tableau 34 : importance de mettre à jour les perspectives visuelles à protéger, selon le genre

Importance	Genre	Fréquence	% de la catégorie
Pas important	Femme	6	2 %
	Homme	15	6 %
	Autre/Sans réponse	4	13 %
Peu important	Femme	20	6 %
	Homme	31	12 %
	Autre/Sans réponse	8	27 %
Important	Femme	123	36 %
	Homme	87	33 %
	Autre/Sans réponse	4	13 %
Très important	Femme	195	57 %
	Homme	128	49 %
	Autre/Sans réponse	14	47 %

## Âge

Tableau 35 : importance de mettre à jour les perspectives visuelles à protéger, selon l'âge

Importance	Âge	Fréquence	% de la catégorie
Pas important	34 et moins	12	5 %
	35 à 64	11	3 %
	65 et plus	0	0 %
Peu important	34 et moins	19	8 %
	35 à 64	34	10 %
	65 et plus	4	11 %
Important	34 et moins	95	39 %
	35 à 64	107	31 %
	65 et plus	8	22 %
Très important	34 et moins	115	48 %
	35 à 64	190	56 %
	65 et plus	25	68 %

## Territoire

Tableau 36 : importance de mettre à jour les perspectives visuelles à protéger, selon le territoire

Importance	Territoire	Fréquence	% de la catégorie
Pas important	Centre	14	3 %
	Est	4	10 %
	Ouest	4	4 %
Peu important	Centre	42	9 %
	Est	6	15 %
	Ouest	10	11 %
Important	Centre	146	32 %
	Est	13	32 %
	Ouest	36	38 %

Importance	Territoire	Fréquence	% de la catégorie
Très important	Centre	260	56 %
	Est	18	44 %
	Ouest	44	47 %

**Question 6C : Quelle importance accordez-vous aux éléments suivants pour le développement futur du centre-ville sur les plans patrimonial et paysager - La sauvegarde de l'identité architecturale et urbaine des différents quartiers du centre-ville.**

Tableau 37 : importance de sauvegarder de l'identité architecturale

Importance	Fréquence	Pourcentage
Pas important	15	2 %
Peu important	82	13 %
Important	266	42 %
Très important	272	43 %

**Genre**

Tableau 38 : importance de sauvegarder de l'identité architecturale selon le genre

Importance	Genre	Fréquence	% de la catégorie
Pas important	Femme	3	1 %
	Homme	7	3 %
	Autre/Sans réponse	5	17 %
Peu important	Femme	32	9 %
	Homme	46	18 %
	Autre/Sans réponse	4	13 %
Important	Femme	153	44 %
	Homme	102	39 %

Importance	Genre	Fréquence	% de la catégorie
	Autre/Sans réponse	11	37 %
Très important	Femme	156	45 %
	Homme	106	41 %
	Autre/Sans réponse	10	33 %

## Âge

Tableau 39 : importance de sauvegarder de l'identité architecturale selon l'âge

Importance	Âge	Fréquence	% de la catégorie
Pas important	34 et moins	4	2 %
	35 à 64	8	2 %
	65 et plus	1	3 %
Peu important	34 et moins	41	17 %
	35 à 64	38	11 %
	65 et plus	1	3 %
Important	34 et moins	97	40 %
	35 à 64	149	44 %
	65 et plus	15	41 %
Très important	34 et moins	99	41 %
	35 à 64	147	43 %
	65 et plus	20	54 %

## Territoire

Tableau 40 : importance de sauvegarder de l'identité architecturale selon le territoire

Importance	Territoire	Fréquence	% de la catégorie
Pas important	Centre	11	2 %
	Est	1	2 %
	Ouest	2	2 %
Peu important	Centre	53	11 %
	Est	7	17 %
	Ouest	15	16 %
Important	Centre	190	41 %
	Est	16	39 %
	Ouest	39	41 %
Très important	Centre	208	45 %
	Est	17	41 %
	Ouest	38	40 %

## Question 6D : Quelle importance accordez-vous aux éléments suivants pour le développement futur du centre-ville sur les plans patrimonial et paysager - L'adoption de certifications environnementales et de pratiques durables en matière d'aménagement.

Tableau 41 : importance d'adopter des certifications environnementales et de pratiques durables

Importance	Fréquence	Pourcentage
Pas important	29	5 %
Peu important	58	9 %
Important	204	32 %
Très important	344	54 %

## Genre

Tableau 42 : importance d'adopter des certifications environnementales et de pratiques durables selon le genre

Importance	Genre	Fréquence	% de la catégorie
Pas important	Femme	8	2 %
	Homme	12	5 %
	Autre/Sans réponse	9	30 %
Peu important	Femme	21	6 %
	Homme	36	14 %
	Autre/Sans réponse	1	3 %
Important	Femme	115	33 %
	Homme	81	31 %
	Autre/Sans réponse	8	27 %
Très important	Femme	200	58 %
	Homme	132	51 %
	Autre/Sans réponse	12	40 %

## Âge

Tableau 43 : importance d'adopter des certifications environnementales et de pratiques durables selon l'âge

Importance	Âge	Fréquence	% de la catégorie
Pas important	34 et moins	9	4 %
	35 à 64	14	4 %
	65 et plus	2	5 %
Peu important	34 et moins	14	6 %
	35 à 64	40	12 %
	65 et plus	3	8 %
Important	34 et moins	65	27 %
	35 à 64	120	35 %
	65 et plus	13	35 %

Importance	Âge	Fréquence	% de la catégorie
Très important	34 et moins	153	63 %
	35 à 64	168	49 %
	65 et plus	19	51 %

## Territoire

Tableau 44 : importance d'adopter des certifications environnementales et de pratiques durables selon le territoire

Importance	Territoire	Fréquence	% de la catégorie
Pas important	Centre	18	4 %
	Est	3	7 %
	Ouest	7	7 %
Peu important	Centre	42	9 %
	Est	5	12 %
	Ouest	6	6 %
Important	Centre	144	31 %
	Est	13	32 %
	Ouest	33	35 %
Très important	Centre	258	56 %
	Est	20	49 %
	Ouest	48	51 %

**Question 6E : Quelle importance accordez-vous aux éléments suivants pour le développement futur du centre-ville sur les plans patrimonial et paysager - L'aménagement d'infrastructures vertes et l'application de mesures d'adaptation aux changements climatiques (dans les espaces tant publics que privés).**

Tableau 45 : importance d'aménager des infrastructures vertes et application des mesures d'adaptation aux changements climatiques

Importance	Fréquence	Pourcentage
Pas important	23	4 %
Peu important	47	7 %
Important	162	26 %
Très important	403	63 %

**Genre**

Tableau 46 : importance d'aménager des infrastructures vertes et application des mesures d'adaptation aux changements climatiques selon le genre

Importance	Genre	Fréquence	% de la catégorie
Pas important	Femme	3	1 %
	Homme	12	5 %
	Autre/Sans réponse	8	27 %
Peu important	Femme	25	7 %
	Homme	21	8 %
	Autre/Sans réponse	1	3 %
Important	Femme	83	24 %
	Homme	74	28 %
	Autre/Sans réponse	5	17 %
Très important	Femme	233	68 %
	Homme	154	59 %
	Autre/Sans réponse	16	53 %

## Âge

Tableau 47 : importance d'aménager des infrastructures vertes et application des mesures d'adaptation aux changements climatiques selon l'âge

Importance	Âge	Fréquence	% de la catégorie
Pas important	34 et moins	6	2 %
	35 à 64	12	4 %
	65 et plus	2	5 %
Peu important	34 et moins	13	5 %
	35 à 64	29	8 %
	65 et plus	4	11 %
Important	34 et moins	43	18 %
	35 à 64	105	31 %
	65 et plus	9	24 %
Très important	34 et moins	179	74 %
	35 à 64	196	57 %
	65 et plus	22	59 %

## Territoire

Tableau 48 : importance d'aménager des infrastructures vertes et application des mesures d'adaptation aux changements climatiques selon le territoire

Importance	Territoire	Fréquence	% de la catégorie
Pas important	Centre	15	3 %
	Est	2	5 %
	Ouest	6	6 %
Peu important	Centre	28	6 %
	Est	7	17 %
	Ouest	7	7 %
Important	Centre	116	25 %
	Est	10	24 %

Importance	Territoire	Fréquence	% de la catégorie
Très important	Ouest	27	29 %
	Centre	303	66 %
	Est	22	54 %
	Ouest	54	57 %

## Question 6F : Quelle importance accordez-vous aux éléments suivants pour le développement futur du centre-ville sur les plans patrimonial et paysager - La mixité des usages au sein d'un même bâtiment, neuf ou patrimonial.

Tableau 49 : importance de la mixité des usages au sein d'un même bâtiment

Importance	Fréquence	Pourcentage
Pas important	41	6 %
Peu important	171	27 %
Important	272	43 %
Très important	151	24 %

## Genre

Tableau 50 : importance de la mixité des usages au sein d'un même bâtiment selon le genre

Importance	Genre	Fréquence	% de la catégorie
Pas important	Femme	18	5 %
	Homme	17	7 %
	Autre/Sans réponse	6	20 %
Peu important	Femme	110	32 %
	Homme	55	21 %
	Autre/Sans réponse	6	20 %
Important	Femme	137	40 %
	Homme	122	47 %

Importance	Genre	Fréquence	% de la catégorie
	Autre/Sans réponse	13	43 %
Très important	Femme	79	23 %
	Homme	67	26 %
	Autre/Sans réponse	5	17 %

## Âge

Tableau 51 : importance de la mixité des usages au sein d'un même bâtiment selon l'âge

Importance	Âge	Fréquence	% de la catégorie
Pas important	34 et moins	10	4 %
	35 à 64	23	7 %
	65 et plus	3	8 %
Peu important	34 et moins	69	29 %
	35 à 64	94	27 %
	65 et plus	6	16 %
Important	34 et moins	94	39 %
	35 à 64	154	45 %
	65 et plus	17	46 %
Très important	34 et moins	68	28 %
	35 à 64	71	21 %
	65 et plus	11	30 %

## Territoire

Tableau 52 : importance de la mixité des usages au sein d'un même bâtiment selon le territoire

Importance	Territoire	Fréquence	% de la catégorie
Pas important	Centre	29	6 %
	Est	7	17 %
	Ouest	5	5 %

Importance	Territoire	Fréquence	% de la catégorie
Peu important	Centre	119	26 %
	Est	12	29 %
	Ouest	29	31 %
Important	Centre	201	44 %
	Est	13	32 %
	Ouest	40	43 %
Très important	Centre	113	24 %
	Est	9	22 %
	Ouest	20	21 %