



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

Montréal, le 11 octobre 2022

Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe – Bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6

OBJET : Avis présenté dans le cadre de la révision du Plan d'urbanisme de 2004 et du Plan de mobilité de 2008 de la Ville de Montréal concernant le document préparatoire « Projet de ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité ».

Madame la présidente de commission,
Messieurs les commissaires,

C'est avec grand intérêt pour l'actuelle audience de l'Office de consultation publique de Montréal que Vivre en Ville vous transmet cet avis sur le document « Projet de ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité ».

Vivre en Ville est une organisation d'intérêt public qui contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération. Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

Nous saluons avec enthousiasme la démarche du Projet de ville mise en place par la Ville de Montréal. Prendre le temps de réfléchir et de rêver à une vision commune pour l'avenir de la métropole est à la fois stimulant et essentiel pour définir la voie à suivre. Vivre en Ville réitère également son enthousiasme quant à l'élaboration du Plan d'urbanisme et de mobilité. Arrimer les démarches de planification urbaine et des transports n'est certes pas sans poser de nombreux défis, mais constitue assurément un effort qui renforcera la contribution du Plan à faire de Montréal une ville plus durable, où il fait bon vivre.

LE PRINCIPAL OUTIL D'ALLÈGEMENT DU BILAN CARBONE DE LA COLLECTIVITÉ MONTRÉLAISE

Comme le souligne l'introduction du Projet de ville, le Plan d'urbanisme et de mobilité sera le principal outil pour réduire l'empreinte carbone de la collectivité montréalaise. Nous sommes d'avis que les constats et les éléments de vision du Projet de ville vont dans la bonne direction pour viser l'objectif de carboneutralité en 2050.

info@vivreenville.org | www.vivreenville.org | twitter.com/vivreenville | facebook.com/vivreenville

■ **QUÉBEC**

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT
FRÉDÉRIC BACK
870, avenue De Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9
T.418.522.0011

■ **MONTRÉAL**

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4
T. 514.394.1125

■ **GATINEAU**

200, boulevard Saint-Joseph
Gatineau (Québec) J8Y 3W9
T. 819.205.2053



DES ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX À FAIRE RESSORTIR

Dans ce court avis, nous nous sommes concentrés sur six considérations que nous estimons prioritaires pour réduire l'empreinte carbone et construire une métropole résiliente, dans une perspective d'équité et de prospérité durable. Ce sont les éléments sur lesquels nous invitons la Ville à augmenter le niveau d'effort en vue de l'élaboration du Plan d'urbanisme et de mobilité. Nous invitons la Ville à identifier clairement, dans le Projet de ville, ces éléments fondamentaux, afin qu'ils ressortent davantage.

CONSIDÉRATION 1 - ACCÉLÉRER LA DENSIFICATION ET DÉTAILLER LES CHANTIERS À METTRE EN ŒUVRE, POUR RÉPONDRE AUX BESOINS NOTAMMENT EN HABITATION.

Vivre en Ville salue l'emphase mise par le Projet de ville sur la nécessaire évolution de la forme urbaine, et la mention des avantages liés à la densification et à la compacité. Rappelons que comparé à l'ensemble de la région métropolitaine, le territoire montréalais est en majeure partie très propice à l'accueil d'une croissance à faible impact climatique. Il apparaît donc opportun d'y concentrer une bonne part de la croissance démographique attendue d'ici 2050 dans la région.

Pour permettre aux Montréalaises et aux Montréalais de se projeter dans le futur de leur ville, il apparaît nécessaire de clarifier, dès le Projet de ville et en amont du Plan d'urbanisme et de mobilité, les différentes avenues de l'optimisation de l'usage du territoire.

Plusieurs chantiers nous apparaissent nécessaires à ouvrir dès maintenant :

1. Identifier les lieux propices à la densification :

- ◆ tel que prévu au Projet de ville: secteurs desservis en transport en commun, qui présentent un potentiel d'intensification des activités, qui disposent d'une offre en équipements et services publics.

2. Évaluer la capacité d'accueil :

- ◆ en fonction du type de logements et d'activités attendues;
- ◆ en fonction de l'offre présente dans le milieu (équipements publics notamment);
- ◆ en fonction des densités envisagées.

3. Illustrer les formes de densification souhaitées selon les milieux :

- ◆ densification marquante par des opérations majeures (écoquartiers, requalification, ouverture de nouvelles rues, remplacement et insertion de bâtiments, etc.);
- ◆ densification douce (division de bâtiments existants, agrandissement de bâtiments existants, insertion d'unités d'habitation accessoires, etc.);
- ◆ gabarits prévus pour les bâtiments, les rues, les autres espaces publics;
- ◆ verdissement et autres améliorations du milieu planifiées.

La densification permettra notamment de combler le déficit d'espace habitable, une des portes à ouvrir pour une sortie de crise durable en habitation. L'inabordabilité des logements à proximité du cœur de la métropole est, de plus, un des moteurs de l'étalement urbain. Pour offrir une abondance d'unités dans les milieux de vie complets afin que tous les ménages qui le souhaitent puissent s'y installer, une densité adaptée et réfléchie demeure la clé.

Voir notamment *Planifier pour le climat* (2019), *Municipalités amies du climat* (2021), *Croître sans s'étaler* (2016) et *Portes ouvertes* (2022).



CONSIDÉRATION 2 - AUGMENTER L'ÉQUITÉ TERRITORIALE, EN PARTICULIER QUANT À L'ACCÈS AUX OPTIONS DE MOBILITÉ ET À UNE SAINE ALIMENTATION ET QUANT À L'AMÉNAGEMENT DE MILIEUX DE VIE PROTECTEURS ET RÉSILIENTS.

Sur l'ensemble des quelque 400 km² de la Ville de Montréal, les ménages ne bénéficient pas tous des mêmes atouts territoriaux. Le Projet de ville démontre d'ailleurs explicitement ces iniquités territoriales liées, entre autres, au transport, à une alimentation saine et à des espaces verts de qualité.

Nous appuyons la volonté exprimée par la Ville d'avoir toujours à l'esprit la nécessité d'augmenter l'équité territoriale. Cela passera bien sûr par l'adoption d'une approche d'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectorielle (ADS+) mais il apparaît nécessaire, en amont, d'identifier les iniquités les plus flagrantes afin d'y travailler en priorité.

À cet effet, nous voyons trois thèmes de travail principaux pour augmenter l'équité territoriale :

1. Options de mobilité :

- ◆ Compléter le maillage du réseau structurant de transport collectif pour assurer aux secteurs les plus défavorisés (notamment, à l'est et au nord-est) une desserte d'une aussi grande qualité que celle dont disposent déjà le centre et bientôt l'ouest (fréquence, confort, fiabilité, liens directs au centre-ville, etc.).
- ◆ Poursuivre le développement du Réseau express vélo à l'échelle de la métropole.

2. Saine alimentation :

- ◆ Soutenir l'implantation de commerces alimentaires de proximité dans les secteurs défavorisés pour réduire le nombre de ménages en situation de faible accès alimentaire (pas d'accès à distance de marche, couplé à une situation de défavorisation ou de moindre mobilité).

3. Aménagement protecteur et résilient :

- ◆ Revoir l'aménagement des rues, en particulier des artères, pour réduire l'insécurité routière dans les secteurs les plus défavorisés, où le taux de blessure est actuellement supérieur, en particulier chez les piétons.
- ◆ Renforcer la canopée (cible : 25 %) et créer de nouveaux espaces verts (cible : accès à un espace vert à moins de 300 mètres, comme le [recommande](#) l'Organisation mondiale de la santé) dans les secteurs défavorisés.
- ◆ Améliorer l'adaptabilité aux changements climatiques, notamment par le verdissement, la gestion de l'eau en surface et l'adaptation des infrastructures. Miser en particulier sur le verdissement des édifices publics et notamment des écoles.

Il sera évidemment nécessaire, en parallèle, de poursuivre le travail sur l'abordabilité en habitation et sur la fourniture d'équipements et de services publics répondant aux besoins des plus vulnérables.

Voir notamment *Collectivités en santé* (2022) et *Verdir les quartiers* (2014).



CONSIDÉRATION 3 - OSER DE GRANDS PROJETS STRUCTURANTS DE TRANSPORT EN PRIORISANT DES CONNEXIONS AU CŒUR DE LA MÉTROPOLE.

Vivre en Ville salue l'ambition affichée par le Projet de ville d'accroître fortement l'offre de service de transport collectif sur l'ensemble du territoire. Comme souligné, certains pôles d'emplois et économiques, notamment dans les secteurs Est et Ouest, demeurent mal desservis malgré le nombre important de personnes qui y transitent tous les jours.

Pour répondre aux besoins futurs de déplacements, pour réduire la part modale de la voiture, pour atteindre la carboneutralité et bénéficier des avantages pour la santé de la mobilité durable, il faut investir massivement en transport collectif.

Nous recommandons de :

1. Doubler rapidement l'offre de service de transport collectif, comme le réclame le C40¹.
2. Oser les grands projets structurants qui transformeront véritablement les comportements de déplacement et structureront le développement urbain à venir.
3. Développer une offre additionnelle de transport collectif au centre de l'agglomération afin d'éviter, dans un contexte d'extension des réseaux métropolitains, de dépasser la capacité d'accueil des axes de transport collectif déjà présents. Le centre-ville doit demeurer le point tournant des connexions intermodales pour accroître les opportunités de transport.
4. Faire du transport collectif la colonne vertébrale de la transformation économique des pôles de l'Est et de l'Ouest.

CONSIDÉRATION 4 - PLANIFIER LA RÉDUCTION DE L'ESPACE CONSACRÉ AU STATIONNEMENT EN SURFACE, AUSSI BIEN SUR RUE QUE HORS RUE.

Vivre en Ville salue la prise de conscience, dans le Projet de ville, de la place importante actuellement consacrée au stationnement, au détriment des autres activités et rôles du territoire (mobilité active, verdissement, espaces publics, habitation, services, etc.). Comme souligné dans le document, ces espaces sont majoritairement subventionnés².

Les cases de stationnement aménagées en surface créent des environnements minéraux peu esthétiques et accentuent l'effet d'îlot de chaleur urbain, avec une incidence directe sur la santé³. De plus, comme ont permis de l'observer les [pluies diluviennes](#) du mois de septembre, la minéralisation des sols réduit la résilience face à ces événements climatiques qui sont d'ores et déjà accentués par les changements climatiques.

L'arrimage entre aménagement du territoire et mobilité soutenu par le Projet de ville ouvre la porte à une panoplie d'interventions possibles pour convertir le stationnement en espaces au service de la population et de l'environnement.

Dans le cadre du Projet de ville, nous invitons la Ville de Montréal à :

1. Se doter d'objectifs ambitieux et chiffrés de réduction des espaces de stationnement en surface.

¹ Josyana Joshua, (2021) *Public Transit Use Must Double to Meet Climate Targets, City Leaders Warn* <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-11-10/transit-use-must-double-to-meet-1-5-c-goal-mayors-warn>

² Conseil régional de l'environnement de Montréal, (s.d.) *Stationnement sur rue : mettre fin au dumping*, <https://cremtl.org/publication/editoriaux/2021/stationnement-rue-mettre-fin-dumping>

³ Institut national de santé publique du Québec [INSPQ] (2009a). *Mesures de lutte aux îlots de chaleur urbains*. Gouvernement du Québec. [PDF] Gouvernement du Québec. 95 p.



2. Réduire le taux de motorisation en réduisant la dépendance à la voiture grâce à :
 - ◆ des choix cohérents d'aménagement et d'urbanisme (localisation écoresponsable des activités, réduction des barrières, distances courtes, services de proximité, etc.);
 - ◆ une offre de mobilité durable améliorée (autopartage, transport collectif, aménagements piétonniers et cyclables);
 - ◆ une trame de rues et un cadre bâti favorables aux déplacements actifs.
3. Viser, tel qu'évoqué, une optimisation des espaces consacrés au stationnement, notamment grâce à leur tarification et à leur mutualisation.
4. Privilégier le déplacement des espaces de stationnement nécessaires vers des stationnements en structure.

CONSIDÉRATION 5 - RENFORCER LE RÔLE DU CENTRE-VILLE, NOTAMMENT EN S'ASSURANT D'Y MAINTENIR L'ESSENTIEL DES ACTIVITÉS DE BUREAU.

Comme le souligne justement le Projet de ville, la tendance observée à la déconcentration des activités économiques vers les secteurs périphériques de la métropole pose des problèmes, notamment parce qu'elle accroît les distances parcourues. Vivre en Ville salue donc l'intention de renverser cette tendance, notamment en ce qui a trait aux activités de bureau.

Dans un contexte post pandémie où l'organisation du travail pourrait connaître des transformations, les superficies consacrées aux activités de bureau pourraient diminuer. Il est particulièrement important de s'assurer que les bureaux qui vont demeurer soient ceux situés "au bon endroit", c'est-à-dire en priorité là où ils vont contribuer à la réduction des besoins de transport et à l'allègement du bilan carbone de la collectivité.

Il faut le rappeler : le centre-ville demeure un excellent lieu d'accueil pour des bureaux. Il s'agit d'une localisation écoresponsable⁴ et d'un écosystème unique, propice à l'efficacité urbaine.

Dans une tribune publiée dans La Presse le 8 décembre 2020, nous écrivions ceci :

« Dans une perspective de transition écologique, la concentration des bureaux au cœur d'une agglomération est un atout à préserver.

Concentrer plutôt que disperser, c'est évidemment une clé pour optimiser l'utilisation du territoire. On connaît les dommages irréversibles de l'étalement urbain, qui grignote les terres agricoles, détruit les milieux naturels et aggrave les effets des changements climatiques, notamment les vagues de chaleur.

Concentrer les emplois dans un lieu central et plus facilement desservi en transport collectif a aussi permis d'alléger considérablement notre bilan carbone en transport.

Vivre en Ville a étudié en profondeur, en 2017⁵, l'effet de l'emplacement des entreprises et des institutions sur le bilan carbone, à travers les déplacements. Il en ressort que dans toutes les régions étudiées, ce sont les centres-villes qui ont la plus faible empreinte carbone. Les pôles excentrés, moins bien desservis en transport collectif, parfois enclavés et surtout beaucoup plus éloignés de la majorité de leur aire d'influence, ont un bilan carbone en transport de 20 % à 150 % plus lourd.

⁴ Vivre en Ville, (2019) *Localisation écoresponsable des bureaux* <https://localisation-ecoresponsable.com/>

⁵ Vivre en Ville, (2017) *Le poids de l'éparpillement : comment la localisation des entreprises et des institutions détériore le bilan carbone*. Coll. «L'Index», 32 p. <https://vivreenville.org/localisation-bilan-carbone>

« Quelqu'un qui travaille au centre-ville de Montréal émet, dans ses déplacements vers le travail, moins de la moitié des émissions de gaz à effet de serre de quelqu'un qui travaille dans un pôle excentré de la région métropolitaine, comme le DIX30 ou le Technoparc Saint-Laurent. »⁶

A contrario, il faut éviter de développer davantage d'espace de bureaux dans des secteurs dépendants de la voiture (bien que le développement de services de transport collectif dans les secteurs industriels soit évidemment nécessaire).

Nous invitons donc la Ville de Montréal à :

1. Identifier et hiérarchiser les secteurs de concentration de bureaux selon leur importance stratégique pour la métropole et selon leurs caractéristiques environnementales, notamment leur bilan carbone.
2. Prévoir des modalités d'accompagnement du milieu immobilier et des acteurs économiques et institutionnels pour préserver ces secteurs comme pôles d'emploi.
3. Commencer à planifier la reconversion des concentrations de bureau les moins stratégiques au profit de la collectivité.

Voir notamment *Le poids de l'éparpillement* (2017), *Bâtir au bon endroit* (2013) et *Localisation écoresponsable des bureaux* (2019).

CONSIDÉRATION 6 - ASSUMER L'EXERCICE D'UN URBANISME COMMERCIAL FAVORISANT LE COMMERCE DE PROXIMITÉ.

La singularité des quartiers montréalais fonde l'identité de la métropole. Leur vitalité repose sur leurs cœurs, souvent constitués d'artères commerciales traditionnelles. Ce sont les lieux où la culture rayonne et où se trouvent les services de proximité, notamment les commerces.

Dans le contexte où la crise sanitaire affectait son tissu commercial, la Ville de Montréal a mandaté en 2020 le directeur général de Vivre en Ville pour copiloter un comité sur l'avenir du commerce et de l'urbanisme commercial à Montréal. Nous nous réjouissons de voir que plusieurs éléments issus du rapport de ce comité – Les 12 travaux du commerce montréalais – ont été retenus dans le Projet de ville.

Pour maintenir et renforcer l'accès aux commerces et services de proximité sur le territoire montréalais, il apparaît essentiel de développer à Montréal une véritable expertise en urbanisme commercial.

En vue d'élaborer un Projet de ville complet sur cet aspect, nous invitons la Ville à :

1. Développer une véritable expertise en urbanisme commercial et en assumer pleinement l'exercice dans le cadre de ses diverses planifications, et notamment du futur Plan d'urbanisme et de mobilité.
2. Mettre à profit les recommandations issues du comité sur l'avenir du commerce et de l'urbanisme commercial à Montréal, et en particulier :
 - ◆ Limiter la multiplication des surfaces commerciales grâce à une armature commerciale hiérarchisée et finement planifiée. Adopter dans chaque arrondissement un plan d'action commercial cohérent avec les orientations de la Ville en matière de commerce.

⁶ Savard, Christian. (2020). *Nos centres-villes, un atout environnemental*. [La Presse](#)



- ◆ Proposer des solutions de logistique d'expédition simples et adaptées à la réalité des entreprises de plus petite taille. Accélérer la réflexion sur l'adaptation de l'aménagement des rues aux nouvelles pratiques de livraison et de ramassage.
- ◆ Réduire la charge fiscale sur le commerce de proximité. Généraliser la taxe sur le stationnement de surface commerciale hors rue à l'échelle de l'agglomération. Étudier l'opportunité de créer une taxe sur la livraison pour internaliser les coûts collectifs liés au commerce d'entrepôt.
- ◆ Mettre en place un observatoire de l'écosystème commercial montréalais. Analyser l'impact sur les commerçants locataires du système actuel de bail commercial et évaluer les options d'encadrement.

Beaucoup plus peut être fait pour insuffler une véritable vision dans le développement du commerce de proximité à Montréal. Une stratégie d'urbanisme commercial assumée est la clé pour y arriver.

Voir notamment *Les 12 travaux du commerce montréalais (2020)*.



DES ORIENTATIONS À PORTER À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE ET NATIONALE

Le Projet de ville est une étape importante de l'élaboration du prochain Plan d'urbanisme et de mobilité de la Ville de Montréal. Mais les enjeux d'aménagement du territoire et de mobilité ne sont pas circonscrits aux frontières administratives. L'arrimage entre la métropole et la région métropolitaine sera essentiel. En particulier, le navettage croissant entre les villes au sein de la grande région montréalaise impose une réflexion intégrée pour assurer le développement de collectivités durables et résilientes.

Le succès du Projet de ville de Montréal dépend ainsi en partie des choix et orientations de ses voisines. Il dépend aussi de l'appui du gouvernement du Québec pour la réalisation des actions structurantes, notamment le développement de l'offre de transport collectif et la transformation du cadre bâti pour une meilleure résilience face aux changements climatiques.

Pour réaliser la transition souhaitée, Montréal doit s'assurer de la pleine cohérence de ses actions, et obtenir l'appui et l'engagement des autres paliers de gouvernement.

UNE VISION PORTEUSE ISSUE D'UN TRAVAIL REMARQUABLE ET INSPIRÉ

Nous tenons, dans ce court avis, à saluer le travail remarquable accompli par la Ville de Montréal dans l'élaboration du document « Projet de ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité ». Les constats lucides et les pistes de travail ouvertes sont une excellente base pour prendre un virage décisif à l'échelle métropolitaine.

Vivre en Ville offre à la Ville son appui pour contribuer aux prochaines démarches de révision du Plan d'urbanisme de 2004 et du Plan de mobilité de 2008 de la Ville de Montréal.

Veillez agréer, mesdames et messieurs les commissaires, mes salutations les plus cordiales.

Le directeur général,

Christian Savard



POUR ALLER PLUS LOIN

Vivre en Ville recherche et analyse, au Québec et ailleurs, les politiques publiques susceptibles de favoriser le développement de collectivités viables, prospères et résilientes. Nos publications présentent des mesures concrètes en vue de relever le défi climatique, de répondre aux besoins des citoyennes et citoyens et d'améliorer leur qualité de vie (www.vivreenville.org/memoires). En voici quelques exemples choisis pour leurs liens avec les sujets abordés par le Projet de ville :

- ◆ *Collectivités en santé : guider les municipalités dans l'aménagement de milieux de vie favorables à la santé, au bien-être et à la qualité de vie.* 64 p. Coll. Vers des collectivités viables (2022).
- ◆ *Portes ouvertes : pour une sortie de crise durable en habitation.* 64 p. Coll. L'Index (2022).
- ◆ *Désormais, Mémoire transmis au ministère des Affaires municipales et de l'Habitation dans le cadre des consultations en vue de l'adoption d'une Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires (SNUAT) (2021).*
- ◆ *Municipalités amies du climat : outils pour réduire les émissions de gaz à effet de serre par l'aménagement du territoire et l'urbanisme.* 28 p. Coll. Passer à l'action (2021).
- ◆ *Les 12 travaux du commerce montréalais, Rapport sur l'avenir du commerce et de l'urbanisme commercial à Montréal (2020).*
- ◆ *Pour une métropole mixte – Un règlement nécessaire pour répondre aux besoins en habitation, Avis remis à la Ville de Montréal dans le cadre de la Commission sur le Règlement Montréal métropole mixte (2019).*
- ◆ *Localisation écoresponsable des bureaux : choisir un emplacement à haute valeur ajoutée qui réduit votre empreinte écologique.* 36 p. Coll. Passer à l'action (2019).
- ◆ *Planifier pour le climat : intégrer la réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports à la planification en aménagement et en urbanisme.* 64 p. (Coll. Vers des collectivités viables) (2019).
- ◆ *Le poids de l'éparpillement : comment la localisation des entreprises et des institutions détériore le bilan carbone.* Coll. «L'Index», 32 p. (2017).
- ◆ *Croître sans s'étaler : où et comment reconstruire la ville sur elle-même.* 123 p. Coll. Outiller le Québec (2016).
- ◆ *Verdir les quartiers, une école à la fois : le verdissement des cours d'école pour une nature de proximité.* 112 p. Coll. Outiller le Québec (2014).
- ◆ *Bâtir au bon endroit : la localisation des activités et des équipements au service des collectivités viables.* 107 p. (coll. Outiller le Québec) (2013).

RENSEIGNEMENTS

Samuel Pagé-Plouffe
Directeur – Affaires publiques et gouvernementales
samuel.page-plouffe@vivreenville.org – 514-714-6762