

Projet de ville



Vers un plan d'urbanisme
et de mobilité

**Planifier ensemble
l'avenir pour
mieux agir sur
nos milieux de vie**





Bâtir sur les atouts de Montréal

Bercé par le fleuve Saint-Laurent, l'archipel montréalais a toujours été une plaque tournante du commerce et de l'industrie à l'échelle du continent nord-américain. L'une des plus vieilles villes d'Amérique du Nord, Montréal-Tiohtià:ke se caractérise par son patrimoine et son histoire à la croisée d'une variété de cultures qui l'ont façonnée et qui la façonnent toujours.

Notre ville se distingue par une architecture, notamment les plex montréalais, ainsi que par une trame orthogonale rythmée par des tracés fondateurs et des noyaux villageois ainsi que par des trames plus typiques des banlieues et des anciens secteurs de villégiature. Elle se distingue aussi par sa topographie qui culmine au sommet du mont Royal et par ses vues sur le fleuve. Son patrimoine tant naturel et archéologique que bâti est riche : certains sites et de nombreux bâtiments industriels, institutionnels ou résidentiels sont réhabilités et rénovés afin de mettre en valeur leur beauté, leur histoire et leur cachet. Montréal offre également plusieurs grands parcs et milieux naturels, dont les parcs riverains offrent un cadre récréatif aux citoyennes et citoyens, et une zone agricole encore en activité.

Montréal est reconnue pour sa créativité et sa culture. Elle est aussi une ville universitaire et de savoir de renommée mondiale qui forme la jeunesse, attire et développe des talents qui proviennent de partout dans le monde. Grâce à de nombreux festivals et événements sportifs, musicaux et théâtraux, son centre-ville, habité et diversifié, s'anime au fil des quatre saisons et à toute heure du jour et de la nuit.

Montréal est une ville dense, mais qui présente une forme urbaine à échelle humaine, et ce, même dans son centre-ville, qui constitue le principal pôle d'emplois du Québec. À cela s'ajoutent des expériences culturelles vibrantes, que les différents quartiers offrent à leurs résidentes et résidents, le tout accompagné de rues commerciales renouvelées offrant une expérience unique aux passantes et aux passants, et où se goûtent et se boivent toutes les saveurs du monde, toutes les saveurs montréalaises.

Ses nombreux quartiers affichent une forte personnalité. Ils sont reconnus pour la richesse de leur histoire, pour leur diversité et la variété d'habitats qu'ils proposent, ce qui permet aux Montréalaises et Montréalais de trouver un milieu de vie qui convient à toutes les étapes de leur vie. La plupart de ces quartiers sont reliés entre eux grâce à un réseau de transport collectif de plus en plus étendu et efficace, et interconnecté au système de transport collectif métropolitain.

Montréal est également soutenue par un tissu social et communautaire fort, mobilisé et proactif, qui a à cœur de soutenir l'ensemble des Montréalaises et des Montréalais et de réaliser des projets au service de la collectivité.

Ainsi, Montréal change, se transforme et s'embellit. Elle plonge ses racines dans les forces actuelles pour construire l'avenir. La pandémie nous amène également à réfléchir différemment sur la ville et à saisir l'importance de la qualité de nos milieux de vie. Les Montréalaises et les Montréalais seront appelés à s'exprimer sur le futur plan d'urbanisme et de mobilité 2050, un outil qui remplacera le Plan d'urbanisme de 2004 ainsi que le Plan de transport de 2008, qui s'inscrira dans leur continuité et qui permettra de relever les nouveaux défis.



Table des matières

Avant-propos	4
Mot de la mairesse	8
Mot des élus responsables	10
Mot du directeur général	12
Mot du directeur du Service de l'urbanisme et de la mobilité	13
Un appel à la transformation	14
Vers le PUM 2050	15
Pourquoi avoir choisi l'horizon 2050?	16
Penser l'urbanisme et la mobilité comme un tout	18
Innover pour 2050 avec la prospective	21
S'appuyer sur le travail accompli ensemble	22
Comment vous impliquer?	25
Carte de référence	26
Les futurs possibles	28
La population	30
Le climat et l'environnement	34
Les inégalités sociales	40
La mobilité	44
Les activités	50
Les formes urbaines et les occupations du sol	54
La gouvernance	58
Les chemins de transition	62
Des efforts d'innovation amplifiés	72
La valorisation du patrimoine dans un contexte de transition écologique*	77
Une place repensée pour la biodiversité, d'une rive à l'autre	81
Une forme urbaine renouvelée	84
Des quartiers qui font place à la mobilité douce et au design universel	88
Un accès au territoire facilité par des transports collectifs efficaces et de grandes infrastructures bien intégrées au milieu	95
Une métropole prospère, créative et ouverte sur le monde	101
Des quartiers industriels diversifiés, attrayants et accessibles	105
Un cœur de la métropole attractif et diversifié	109
Des commerces qui dynamisent les quartiers	113
Une offre équilibrée d'équipements collectifs et d'espaces publics qui soutiennent la vie dans les quartiers	116
Une nature intégrée dans les quartiers	123
Des bâtiments écoénergétiques, adaptables, résilients* et polyvalents	127
Des logements de qualité et abordables	130
Bâtir ensemble l'avenir	134
Maintenant, à vous la parole!	135
Glossaire	136
Références	140

Mot de la mairesse



Ville inclusive, attractive et créative : pour faire de Montréal, la ville que nous voulons

C'est avec beaucoup de fierté que je vous présente cette proposition de vision pour l'avenir de Montréal. Ce document dynamique nous permettra de vous entendre sur ce que vous souhaitez pour votre ville et de vous impliquer dans sa réalisation.

Après cette année de pandémie, Montréal reprend des forces. Notre métropole et notre centre-ville demeurent forts et attractifs, et la relance est en marche. Nous pouvons ainsi mieux nous projeter dans un futur souhaité.

Pour moi, la résilience des villes se fonde à la fois sur notre détermination à poser des gestes concrets pour assurer la transition écologique et sur notre engagement à ne laisser personne pour compte. Nous allons ici encore plus loin en mettant la population et sa qualité de vie au cœur de ce vaste exercice de consultation qui nous permettra de faire de Montréal une métropole attractive, inclusive et tournée vers l'avenir.

Avec ce projet de ville, et le vaste exercice de consultation publique que nous entamons, nous dessinons ensemble les bases d'un Montréal où nous pouvons nous épanouir, peu importe notre âge ou notre revenu. Une ville ne se construit pas seule et c'est pourquoi il est primordial de faire appel à vos expériences, à vos souhaits et à vos besoins afin que cette vision soit représentative de nos aspirations collectives.

Valérie Plante
Mairesse de Montréal

Mot des élus responsables



Planifier l'aménagement du territoire et la mobilité comme deux facettes d'une même médaille, pour une ville mieux pensée

Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal date de 2004, alors que le Plan de transport remonte à 2008. Nous étions donc mûrs pour une révision en profondeur de ces documents qui influencent notre vie au quotidien. La façon dont nous nous déplaçons, la forme et la localisation des bâtiments que nous habitons et l'organisation spatiale des équipements collectifs et des services de proximité sont autant d'éléments structurants qui sont influencés par les plans d'urbanisme et de transport.

Plutôt qu'une simple révision de ces plans, nous avons fait le choix de penser l'urbanisme et la mobilité comme un tout. Cela nous permettra de jeter les bases d'une ville de qualité, bien conçue et qui contribue à la nécessaire transition écologique. Concrètement, cette approche permettra de planifier des milieux de vie montréalais où tout ce dont nous avons besoin pour grandir et nous épanouir se trouvera à quelques minutes de chez nous.

En créant des milieux de vie complets et compacts, nous favorisons la vie de quartier et tirons le maximum de l'espace offert par notre ville pour nous divertir, apprendre, vivre des expériences culturelles, faire du sport, nous détendre, nous nourrir et nous épanouir. Tout le monde y gagne!

Sophie Mauzerolle
Élue responsable de l'urbanisme,
de la stratégie d'électrification et de
l'Office de consultation publique de Montréal

Éric Alan Caldwell
Élu responsable de la mobilité

Mot du directeur général

Concevoir et planifier le territoire urbain implique une réflexion profonde sur la mobilité, sur nos façons de circuler. Le nouveau projet de ville nous amène à concevoir notre ville autrement, tout en s'attaquant aux grands enjeux de notre époque, tels que les changements climatiques et, plus récemment, la COVID-19.

Le projet de ville inclura un travail d'idéation entre le personnel de la Ville et la population, mêlant expertise et expérience terrain. Il s'insère directement dans notre plan Montréal 2030, comme une cartographie qui concrétisera les orientations de cet exercice de planification stratégique. C'est le premier chapitre d'une démarche à plus long terme, soit le plan d'urbanisme et de mobilité, qui s'intégrera à d'autres éléments phares de notre vision pour la métropole, tel que le Plan climat.

Nous voulons repenser nos quartiers, afin d'offrir à la population une meilleure qualité de vie, des milieux plus verts et inclusifs, et des services de proximité mieux adaptés. Le projet de ville est une étape essentielle pour jeter les bases de ces transformations, et donner aux Montréalaises et aux Montréalais un futur urbain à la hauteur de leurs aspirations. Nous comptons sur vous pour contribuer à ce projet et vous l'approprier.

Serge Lamontagne
Directeur général




La dernière année que nous avons collectivement connue nous a amené à porter un regard différent vers l'avenir. Un regard différent sur notre situation personnelle, sur celle de notre environnement, notre quartier et notre ville, et sur celle de notre planète.

En devant réagir rapidement et en recourant à des actions reposant sur un urbanisme tactique, nous avons appris qu'il est possible de faire évoluer nos pratiques lorsque nécessaire et d'en tirer des leçons. Ces événements nous ont donné l'occasion de repenser la ville et son fonctionnement à plus long terme. Plus que jamais, il est devenu important de placer la transition écologique au cœur de nos actions et de nos milieux de vie. Voilà maintenant que l'occasion nous est donnée de réfléchir à la communauté que nous souhaitons façonner pour l'avenir. Comment imaginer une métropole rayonnante pour ses entreprises et ses institutions, une ville carboneutre où les déplacements sont apaisés et plus efficaces, des quartiers dont la forme urbaine est renouvelée, un espace public convivial, revalorisé, inclusif et à échelle humaine, et une nature intégrée à la vie urbaine? Comment réaliser tout cela en évoluant au rythme de chacun et chacune?

Ce projet de ville propose une vision et une feuille de route reposant sur des chemins de transition que nous devons emprunter au cours des prochaines décennies. L'exploration de ces chemins sera l'occasion pour les citoyens et citoyennes, de se prononcer sur nos futurs possibles. Ensemble, vous aurez l'occasion de préciser vos attentes et déterminer le rythme de cette marche vers l'avenir. Cette contribution sera essentielle à la réalisation prochaine d'un nouveau plan d'urbanisme et de mobilité qui viendra fixer le cadre et les règles pour mieux agir en construisant ensemble la ville à laquelle les Montréalaises et Montréalais aspirent.

Luc Gagnon
Directeur du service de l'urbanisme et de la mobilité



Mot du directeur



Vers le PUM 2050

La Ville de Montréal se dotera bientôt du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM 2050) qui aura notamment les fonctions suivantes :

- énoncer la vision territoriale de Montréal ainsi que les orientations en urbanisme et en mobilité pour les prochaines années;
- préciser comment le territoire et les modes de vie pourront évoluer;
- déterminer les affectations du sol et les densités;
- encadrer les usages et la réglementation locale de chaque arrondissement;
- proposer un plan d'action.

À cet effet, le Projet de ville expose les grandes intentions de la Ville en matière d'urbanisme et de mobilité. Concrètement, il contribue à jeter les bases du PUM 2050 à venir, un document innovant qui intégrera ces deux domaines. Celui-ci succédera aux derniers plans d'urbanisme (1992-2004) de même qu'au Plan de transport (2008).

Le Projet de ville présente un ensemble de propositions que la Ville veut tester et soumettre auprès des Montréalaises et des Montréalais. Il propose des pistes de réponses aux questions suivantes: *À quoi voulons-nous que la ville ressemble dans le futur? Comment souhaitons-nous qu'elle soit organisée, construite et aménagée? Que devons-nous conserver et que devons-nous transformer? Dans quelles conditions désirons-nous nous déplacer dans la ville? Et comment voulons-nous le faire?*

Avec le Projet de ville, la Ville veut comprendre jusqu'où nous sommes collectivement prêtes et prêts à transformer le territoire et à changer nos habitudes de vie : nos façons de nous loger, de nous déplacer, de nous divertir, de travailler, d'apprendre, de produire et de consommer. Nous sommes à l'heure de faire des choix individuels et collectifs, des choix qui façonneront le Montréal de demain.

La Ville ne déterminera pas seule les perspectives d'avenir du PUM 2050. Le Projet de ville se veut donc un appel à la participation et à l'implication des Montréalaises et des Montréalais dans la définition de l'avenir de leur ville. Les propositions qu'il décrit sont le résultat d'ateliers de travail et d'idéation menés avec des organisations de la société civile. Elles ne sont pas une fin en soi, puisqu'elles continueront de faire l'objet de discussions dans les prochains mois. Ce sera alors à vous, citoyennes et citoyens, de vous exprimer : *Comment imaginez-vous votre milieu de vie en 2050?*

Pourquoi avoir choisi l'horizon 2050?

Montréal doit devenir carboneutre d'ici 2050 et planifier la transition écologique* dès maintenant

Les scientifiques¹ s'accordent pour le dire : le réchauffement planétaire est bien réel. La communauté internationale a établi un seuil de la température mondiale à ne pas dépasser, soit +1,5°C (un demi-degré de plus qu'aujourd'hui). Et pour ne pas dépasser ce seuil, il nous faudra planifier la transition écologique* et atteindre la carboneutralité*.

Conformément à nos engagements internationaux², nous devons atteindre la carboneutralité* en 2050. Pour y arriver, nous devons collectivement avoir un impact nul sur le climat. L'urbanisme et la mobilité sont des domaines sur lesquels nous pouvons agir pour atteindre cet objectif, car la majorité de nos émissions de gaz à effet de serre (GES) proviennent du transport (40 %) et des bâtiments (28 %).

Pour atteindre cet objectif ultime, il faudra mener des actions concrètes sur le territoire comme la création d'une zone zéro émission* dans le centre-ville ou encore la transformation complète du parc immobilier

municipal en parc zéro carbone. Une première grande étape est à franchir en 2030 : diminuer d'au moins 55 % nos émissions de GES par rapport aux niveaux de 1990. Cette étape est cruciale, car si elle n'est pas réalisée, Montréal ne pourra pas devenir carboneutre d'ici 2050.

Pour faire de Montréal une ville carboneutre, plus résiliente* et plus inclusive, sa transition écologique* est nécessaire. La transition écologique* ne concerne pas que le domaine de l'environnement. Elle propose un nouveau modèle économique et social qui respecte les limites des écosystèmes et qui réduit les émissions de GES³.

La carboneutralité* et la transition écologique* impliquent de faire évoluer et de transformer nos façons de planifier, de faire et de vivre la ville. Ces transformations devront bien sûr venir de la Ville et de ses arrondissements, mais également de l'ensemble de ses partenaires : les gouvernements du Québec et du Canada, les institutions, les industries, les entreprises, les commerces, la société civile ainsi que la population montréalaise. Pour qu'elles se concrétisent, la carboneutralité* et la transition écologique* doivent faire l'objet d'un engagement collectif.



L'évolution du territoire prend du temps

La Ville a également choisi l'horizon 2050 pour le Projet de ville et le PUM parce qu'elle a besoin d'une vision à long terme pour guider et accompagner les transformations à accomplir sur le territoire montréalais. Un grand nombre d'interventions en urbanisme et en mobilité impliquent des investissements et des travaux d'envergure qui demandent des années, voire des décennies à réaliser, par exemple :

- la transformation du parc Frédéric-Back, situé dans le quartier de Saint-Michel, qui a débuté en 1995 et se poursuit encore;
- l'accroissement du dynamisme et de l'attractivité du centre-ville de Montréal, un chantier amorcé dans le cadre du Plan d'urbanisme de 1992 et toujours en cours;
- le développement d'un réseau de transport collectif structurant, qui se fait graduellement depuis les années 1960.

Pour réaliser nos ambitions d'ici 2050, nous devons faire évoluer notre territoire et opter pour des modes de vie plus sobres*, résilients* et solidaires, le tout au service de l'amélioration de la qualité de vie des Montréalaises et des Montréalais et du rayonnement de notre métropole. Cela implique des évolutions majeures qui nous demanderont des efforts constants et beaucoup de temps.



Parc Frédéric-Back,
arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-
Parc-Extension.

* Les mots ou expressions suivis d'un astérisque(*) sont définis au glossaire à la fin de ce document.

Penser l'urbanisme et la mobilité comme un tout

Malgré tous les efforts déployés par les institutions publiques, incluant la Ville, l'aménagement et la mobilité à Montréal continuent d'être pensés séparément. Par exemple, encore aujourd'hui :

- des milliers de travailleuses et de travailleurs sont contraints d'utiliser leur véhicule personnel pour se rendre à leur lieu de travail, faute d'options;
- un grand nombre de Montréalaises et de Montréalais ont peu d'occasions de profiter de la nature à Montréal, car celle-ci est difficilement accessible à pied, à vélo et en transport collectif;
- plusieurs résidentes et résidents ne peuvent pas profiter de leur rue comme d'un espace de vie, celle-ci étant plutôt conçue comme un lieu de circulation ou de stationnement de véhicules.

Cette façon de faire doit changer pour réaliser toutes les ambitions que la Ville s'est fixées. Il importe donc de penser ensemble l'urbanisme et la mobilité dans le Projet de ville et le PUM 2050.

Aménager le territoire pour le rendre plus accessible et adapter nos modes de déplacement

Aborder l'urbanisme et la mobilité comme un tout permet de proposer une nouvelle organisation du territoire. Celle-ci repose sur une amélioration de l'accessibilité dans la ville et vise à favoriser la santé, la sécurité et l'épanouissement de l'ensemble des Montréalaises et des Montréalais. Elle rapproche les différents services et activités, améliore l'utilisation des rues et des autres espaces publics, et mise sur les modes de déplacement durables.

Miser sur les modes de déplacement durables ne doit pas se réduire à troquer sa voiture à essence contre une voiture électrique ou autonome. Il s'agit de privilégier des modes actifs (tels que la marche et le vélo), collectifs et partagés afin de réorganiser la ville autour des humains qui y vivent et de leur permettre d'accéder aux ressources urbaines.

De plus, l'approche intégrée de l'urbanisme et de la mobilité permet de tenir compte des différents contextes territoriaux. Tous les quartiers n'ont pas été conçus de la même façon, ne sont pas appréciés pour les mêmes raisons et ne doivent pas faire face aux mêmes types de défis urbains.

Ce que vous nous avez dit

«Il y a tellement d'avantages à habiter en ville : travailler à environ 500 mètres de chez moi, avoir trois épiceries et un marché public dans un rayon d'un kilomètre, avoir accès au Jardin botanique, à l'Insectarium. C'est incroyable d'avoir accès à toute cette offre culturelle. On ne sort jamais d'Hochelaga-Maisonneuve, ça devient vraiment un petit cocon, l'idée de village est vraiment présente⁴.»



La planification intégrée de l'urbanisme et de la mobilité

Penser l'urbanisme et la mobilité comme un tout permet, entre autres, de :

- réduire les distances à parcourir et, du même coup, le besoin d'utiliser systématiquement l'automobile;
- soutenir les déplacements actifs et collectifs;
- poursuivre la mise en place de milieux de vie complets et compacts, où l'on trouve tout ce dont on a besoin pour grandir et s'épanouir à quelques minutes de chez soi;
- utiliser les rues comme des lieux pour se déplacer et, aussi, comme des espaces de vie où l'on peut socialiser, se divertir, apprendre,

vivre des expériences culturelles, faire du sport, se détendre, se nourrir et s'approvisionner;

- favoriser l'équité et l'égalité de chaque Montréalaise, de chaque Montréalais pour l'accès aux logements, aux services et aux emplois;
- maintenir et attirer à Montréal des résidentes et des résidents ainsi que des entreprises, tout en limitant l'étalement urbain et la perte d'espaces naturels;
- penser les infrastructures de transport comme des projets d'aménagement qui ont des cobénéfices* et apportent une plus-value aux quartiers en matière de design et d'architecture.

Faire mieux avec un nombre fini de ressources

Montréal doit adopter une approche de sobriété* créative pour atteindre un futur désirable. Alors que la lutte contre les changements climatiques demande de limiter la consommation de ressources matérielles et énergétiques, le contexte d'après-pandémie imposera des ressources financières réduites, il sera donc nécessaire de réévaluer les actifs urbains pour trouver ce qui permettra de faire mieux avec nos ressources :

- réduire les ressources consommées (espace, énergie, argent, etc.);
- intégrer les projets aux milieux (infrastructures de transport);

- connecter et mettre en réseau (mobilité et nature);
- créer des cobénéfices* (fonctions complémentaires);
- mutualiser et assurer une mixité temporelle* (à courte et longue échéance);
- partager et mettre en commun les ressources (publiques, privées et commun);
- requalifier et restaurer (bâtiments, terrains, secteurs).

Mettre l'humain et sa qualité de vie au cœur de l'urbanisme et de la mobilité en agissant à trois échelles : la métropole, le quartier et le bâtiment

Le Projet de ville s'articule autour de trois échelles d'intervention : la métropole, le quartier et le bâtiment. Bien qu'elles soient liées au territoire, ces échelles placent l'humain au premier plan. Chacune d'elles regroupe des propositions qui favorisent le respect des droits et la satisfaction des besoins fondamentaux de tous les Montréalais et Montréalaises : accès à un logement convenable, à un emploi de qualité, à des commerces et des services diversifiés, à une alimentation et à de l'eau saines, à des expériences culturelles et sociales riches et à des modes de déplacement variés et sécuritaires.

La métropole est l'échelle d'un Montréal vibrant, rayonnant et influent aussi bien sur le plan économique que dans le domaine culturel. La métropole attire les touristes, les entreprises, les investisseurs et offre aux Montréalaises et Montréalais des occasions que seule une grande ville peut offrir. La métropole, c'est aussi l'échelle d'enjeux majeurs comme les déplacements entre ses différents arrondissements et secteurs, les grands projets et infrastructures urbaines, les écosystèmes naturels ou encore la mise en place d'approches innovantes à grande échelle. Montréal est une métropole qui joue un rôle important pour la région métropolitaine, le Québec, le Canada et au sein du réseau des villes mondiales.

Le quartier est le territoire de la vie quotidienne, qu'il ait une vocation résidentielle, commerciale, institutionnelle, culturelle, industrielle ou mixte. C'est l'échelle de la réponse de proximité aux besoins de tous les jours (commerces, écoles, espaces publics, lieux sportifs, récréatifs et culturels, etc.). C'est aussi un lieu privilégié de rencontres et d'interactions sociales. Espace de patrimoine, d'histoire et de culture, le quartier est un point d'ancrage et un lieu d'appartenance pour ses résidentes et résidents, qui contribuent à le façonner et à le rendre vivant.

Le bâtiment (et ses abords), qu'il accueille des logements, des commerces, des espaces de travail ou encore des équipements collectifs, constitue l'environnement immédiat de chaque Montréalaise et de chaque Montréalais. C'est aussi le point de départ et d'arrivée des personnes et ce qui ponctue leur parcours dans la ville. Les bâtiments et leurs abords sont un enchaînement d'espaces privés et publics qui forment un tout.



Parc Maisonneuve, arrondissement de Rosemont-La-Petite-Patrie



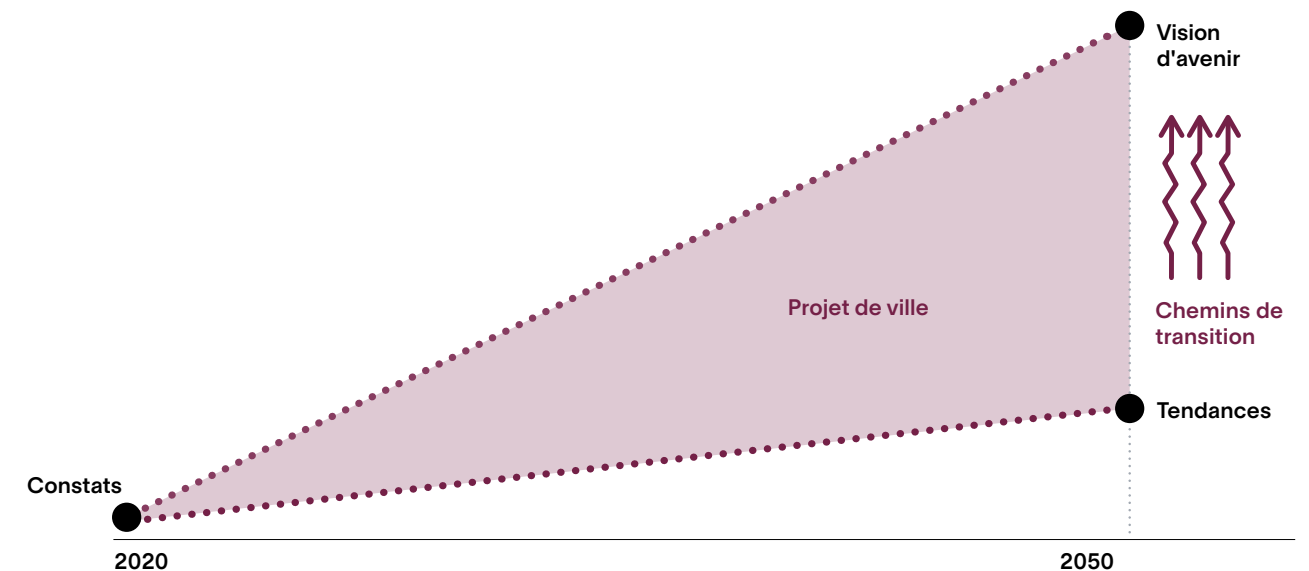
Innover pour 2050 avec la prospective

Pour nous projeter dans le futur, une démarche de prospective participative a été menée. Cette approche cherche à orienter le futur en croisant des changements attendus (changements climatiques, détérioration des infrastructures, diminution du nombre de terrains disponibles, etc.) et des ruptures surprenantes ou des solutions innovantes (nouvelles formes de mobilité, nouveaux usages, nouvelles manières de travailler, nouveaux modes de gouvernance, etc.).

Penser le territoire en 2050 est un défi de taille, particulièrement dans un contexte de transition écologique*. La prospective fournit des outils pour surmonter ce défi en mettant en perspective les connaissances actuelles et aborde des éléments peu ou pas explorés qui pourraient avoir un impact important sur l'organisation de la ville de demain.

Les futurs possibles et les chemins pour s'y rendre sont importants à imaginer, car ils permettent de déclencher des discussions collectives et de faire des choix. C'est la dimension participative de la prospective : prendre conscience ensemble des défis à surmonter et recueillir l'intelligence collective pour trouver un point de rencontre entre les besoins du futur et les modes de vie que l'on désire. Si nous voulons que nos façons d'habiter, de nous déplacer et d'aménager deviennent plus sobres*, résilientes* et solidaires à l'horizon 2050 et que notre qualité de vie connaisse une amélioration, il faudra faire des choix individuels et collectifs, parfois difficiles, mais nécessaires.

Chemins de transition



S'appuyer sur le travail accompli ensemble

Le document est le fruit de nombreuses collaborations. La Ville n'a pas déterminé seule les constats, les enjeux et les propositions qui s'y trouvent. Ces collaborations ont marqué le début d'une démarche de participation continue qui s'échelonne jusqu'à l'entrée en vigueur du PUM 2050, en 2023.

Faire émerger des idées d'avenir

Au printemps 2019, la démarche **Révoons Montréal** a permis à 12500 citoyennes et citoyens de se prononcer sur les orientations que la Ville doit prioriser pour réaliser leur Montréal 2030 de rêve. La vision d'avenir et les orientations prioritaires qui en sont ressorties ont donné lieu à un **plan stratégique sur 10 ans qui vise à faire de Montréal une ville plus verte et plus inclusive**. Montréal 2030 a pour objectif d'augmenter la résilience* économique, sociale et écologique de la métropole afin d'accroître la qualité de vie de l'ensemble des Montréalaises et des Montréalais et de nous donner collectivement les moyens de faire face aux défis d'aujourd'hui et de demain.

Le **Projet de ville s'inscrit dans la vision d'avenir du Plan stratégique Montréal 2030 et s'arrime à ses quatre grandes orientations** :

- accélérer la transition écologique*;
- renforcer la solidarité, l'équité et l'inclusion;
- amplifier la démocratie et la participation;
- stimuler l'innovation et la créativité.

C'est sur cette base qu'en 2020 et à l'hiver 2021, la Ville a mené, tout en y participant, une série d'ateliers de travail et d'idéation⁵. Propres à la démarche du PUM 2050, ces ateliers ont permis d'aider à concevoir les propositions présentées dans le **Projet de ville**. Des organisations des milieux social, économique, communautaire, culturel, environnemental et institutionnel ont été invitées à explorer le devenir de Montréal pour 2050, à chercher des solutions communes aux défis que notre ville doit relever et à trouver des chemins pour arriver à un futur désirable.



Établir des constats et déterminer des enjeux

Au cours de l'année 2020, un **exercice a été réalisé pour dresser un portrait-diagnostic** permettant de mieux comprendre les défis que la collectivité montréalaise devra relever au cours des prochaines années. Conformément à ses engagements, la Ville a entrepris d'analyser les constats et les enjeux soulevés sous la lunette de l'**analyse différenciée selon les sexes et intersectionnelle (ADS+)**, avec l'aide de l'organisme Relais-femmes. L'ADS+ permet de mieux comprendre l'impact des stéréotypes et des discriminations systémiques sur la vie des personnes et leur rapport au territoire.

En premier lieu, une **vaste collaboration au sein des services et des arrondissements a été engagée** à l'automne 2019 pour dégager un portrait-diagnostic de l'urbanisme et de la mobilité à Montréal et pour réaliser un bilan des plans d'urbanisme et de transport antérieurs.

En 2020, ce **portrait-diagnostic a également été travaillé avec des partenaires externes**, qui ont réalisé des études pour approfondir des sujets d'intérêt tels que la densité⁶ (Fahey et associés), la gestion de la demande en transport⁷ (Chaire In.SITU, UQAM), les projections démographiques⁸ (Institut de la statistique du Québec) ou encore des scénarios prospectifs* (Lab Ville prospective, UdeM). Des études externes réalisées dans le cadre d'autres démarches, comme celle de la Commission permanente sur le transport et les travaux publics (*Réussir la transition vers la mobilité durable : comment aller plus loin*⁹), ont également été mises à profit.

Pour compléter cet exercice, la **préparation d'un portrait-diagnostic citoyen a débuté à l'hiver 2020**. Avec l'aide de l'Institut du Nouveau Monde, la Ville est allée à la rencontre de certains groupes de la population¹⁰ qui sont habituellement peu présents dans les activités de participation publique, afin de bien comprendre leurs besoins et attentes en matière d'urbanisme et de mobilité ainsi que leurs expériences du territoire, et d'en tirer de précieux apprentissages. Ce **portrait-diagnostic citoyen s'enrichit également des exercices de participation publique réalisés dans les dernières années**, où de nombreux Montréalaises et Montréalais se sont exprimés sur les enjeux vécus au quotidien.

Concevoir ensemble le centre-ville de demain

Une série d'ateliers cocreatifs et d'entretiens semi-dirigés ont été menés par la Ville en mars 2021 auprès d'actrices et d'acteurs socioéconomiques afin de recueillir leurs points de vue quant au devenir à long terme du centre-ville. De cette démarche, nous retenons l'importance accordée par ce milieu aux éléments suivants :

- le renforcement des activités économiques, notamment celles des créneaux d'excellence et des secteurs d'avenir, en s'appuyant sur un réseau d'enseignement supérieur fort;
- la prise en compte des préoccupations des citoyennes et des citoyens pour les décisions concernant l'avenir du centre-ville;
- l'image de marque du centre-ville et son rayonnement international, basé sur un positionnement à l'avant-plan en matière de transition écologique;

- la conception du territoire comme lieu d'expérimentation, d'innovation et de créativité tant pour les entreprises en démarrage que pour les autres;
- l'expérience réinventée dans les espaces publics, les bureaux, les commerces et les établissements de services, notamment par des initiatives d'animation urbaine et la mixité des fonctions;
- la mobilité durable comme un pilier du centre-ville de demain, pour développer la résilience face aux aléas climatiques.

Les résultats de cette démarche de consultation jetteront les bases de la vision du développement du centre-ville pour les années à venir, notamment dans le cadre de l'actualisation de la Stratégie centre-ville. Ils alimentent d'ores et déjà les réflexions et les propositions du **Projet de ville** pour ce territoire stratégique et emblématique.



Soirée d'échanges sur les parcs de Griffintown en 2018. Arrondissement du Sud-Ouest



Comment vous impliquer?

Pour vous prononcer sur le Projet de ville

La Ville mandate l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) pour qu'il tienne une consultation grand public sur le document. Les buts de cette consultation sont de débattre des éléments de vision, de discuter des défis à surmonter et d'apporter des réponses aux questions à résoudre ensemble. Cette consultation est l'occasion de mieux cerner ce que les Montréalaises et les Montréalais souhaitent pour leur ville et jusqu'où nous sommes prêtes et prêts à aller. Dans tout le Projet de ville, des questions vous sont adressées. Ces questions sont la base des discussions et des choix que nous aurons à faire ensemble.

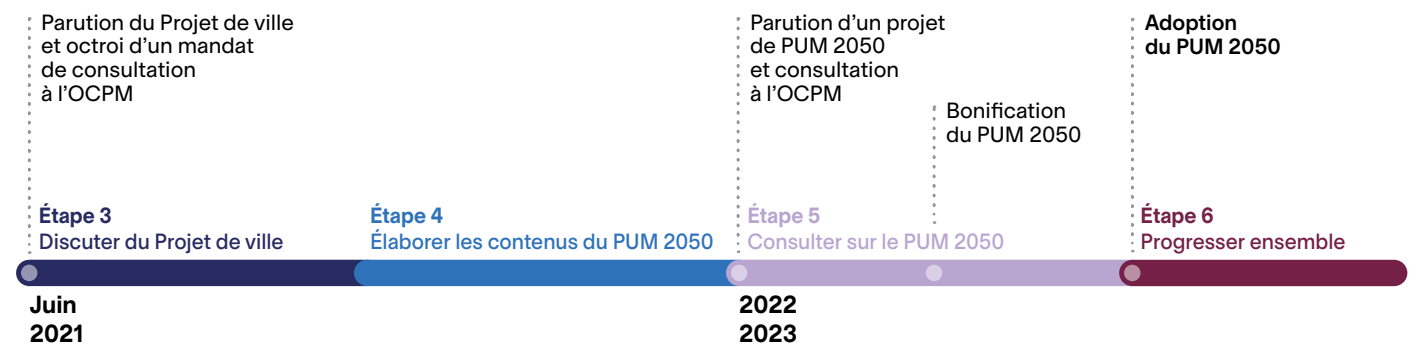
Pour élaborer les contenus du PUM 2050

À la suite de la consultation sur le Projet de ville, la Ville bonifiera le document et l'intégrera au PUM 2050. Elle traduira, entre autres, la vision du futur présentée dans le Projet de ville en mesures concrètes (objectifs précis, projets, vocations, usages permis et densités prévues pour les différentes parties du territoire, encadrements réglementaires destinés aux arrondissements, etc.).

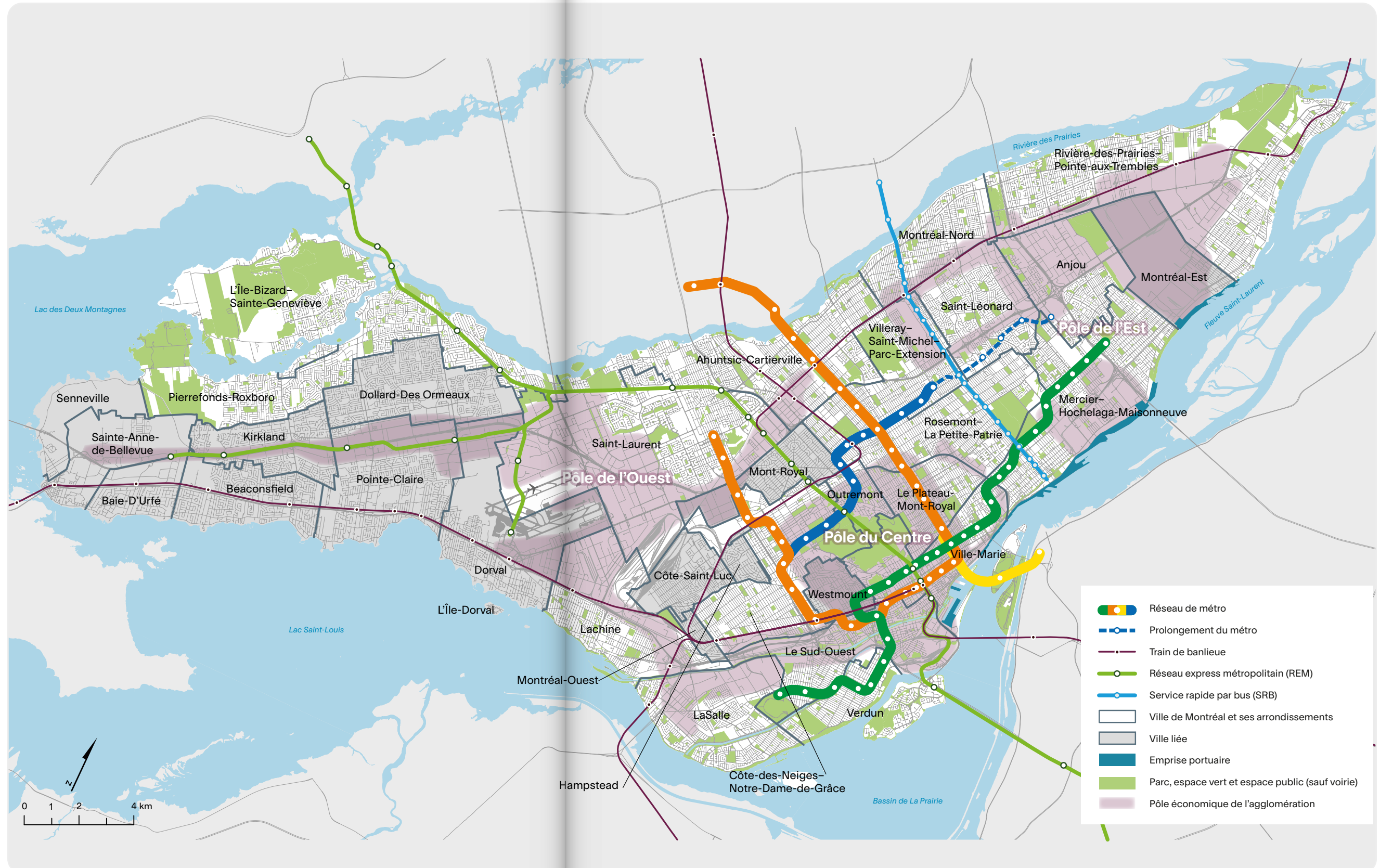
La Ville ne fera pas ce travail seule et sollicitera l'aide d'expertes et d'experts en aménagement du territoire et en mobilité. D'autres activités de participation avec les citoyennes et les citoyens, de même qu'avec la société civile seront organisées. Cet exercice permettra à l'ensemble des Montréalaises et des Montréalais de définir, de façonner et d'influencer le contenu du PUM 2050 pendant sa rédaction.

Pour valider le PUM 2050

Conformément à la *Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec* et à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU)*, le conseil municipal adoptera une première version du PUM 2050 et demandera à l'OCPM de tenir une consultation publique afin de savoir ce qu'en pensent les Montréalaises et les Montréalais. Les résultats de cette consultation seront pris en compte par le conseil municipal et, s'il y a lieu, celui-ci apportera au PUM 2050 des modifications avant d'adopter la version finale¹.



Carte de référence





Cette section aborde les tendances clés fondées sur une lecture actuelle et prospective¹² du territoire afin de présenter les futurs possibles. Cette approche, qui reconnaît que le futur n'est pas déterminé, nous aide à imaginer collectivement Montréal en 2050. Certaines de ces tendances clés concourent à l'atteinte des objectifs municipaux, alors que d'autres n'y contribuent pas et devront être adaptées. Ainsi, nous serons plus à même de saisir l'ampleur des «chemins de transition» à emprunter et de mieux comprendre la portée et les implications des éléments de vision présentés à la section suivante.

Sept dimensions sont développées, soit :

- la population;
- le climat et l'environnement;
- les inégalités sociales;
- la mobilité;
- les activités;
- les formes urbaines et les occupations du sol;
- la gouvernance.

Chaque dimension comporte :

- **des ingrédients du futur** – des constats et des tendances clés donnant des indications plus ou moins fortes, plus ou moins positives, parfois contradictoires, mais qui pourraient être déterminantes pour l'avenir. Leurs combinaisons permettent d'explorer les futurs possibles de notre société;
- **des questions à résoudre ensemble** – des points de tension importants et des questions encore irrésolues sur des priorités collectives, qui devront donner lieu à des arbitrages pour orienter les chemins de transition pour l'avenir;
- **des repères pour une action collective** – des éléments sur lesquels il faudra agir pour concrétiser les éléments de vision.

Les données présentées dans cette section sont à l'échelle du territoire de la ville de Montréal. Lorsque les données ne sont disponibles qu'à l'échelle du territoire de l'agglomération de Montréal, une précision est apportée dans le texte¹³. L'horizon temporel se situe à 2050, sauf lorsque les données ne sont pas disponibles. L'horizon est alors mentionné.

La population

Ingrédients du futur

Une augmentation importante de la population montréalaise d'ici 2050

La population de la ville de Montréal pourrait atteindre 2 109 000 personnes en 2050, une hausse de 388 000 personnes par rapport à 2016 (+23%)¹⁴, et sera fortement concentrée au centre de l'île. La création de 182 000 ménages est également anticipée durant la même période (+ 23 %)¹⁵.

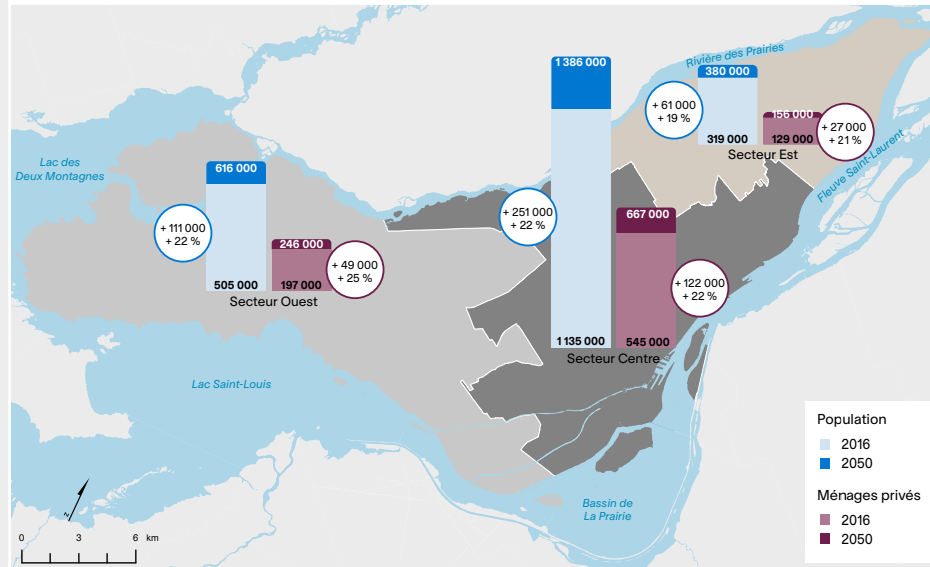
Une croissance démographique stimulée par l'immigration internationale, mais freinée par la migration intraprovinciale

L'immigration internationale constitue depuis plusieurs décennies la principale source d'accroissement

démographique de l'agglomération montréalaise¹⁶. Cette tendance devrait se poursuivre dans le futur¹⁷, mais elle pourrait être influencée par plusieurs facteurs, notamment la venue éventuelle de populations déplacées par les impacts des changements climatiques¹⁸.

Année après année, les statistiques sur le solde migratoire au sein de la province montrent une perte annuelle nette de ménages à Montréal, principalement au profit de la banlieue. Bien que la plus importante cohorte de personnes délaissant Montréal soit constituée de personnes âgées de 25 à 34 ans, seulement le tiers des ménages quittant Montréal est composé de ménages familiaux¹⁹.

Croissance projetée de la population et des ménages privés, 2016-2050 Regroupements de territoires de CLSC, agglomération de Montréal

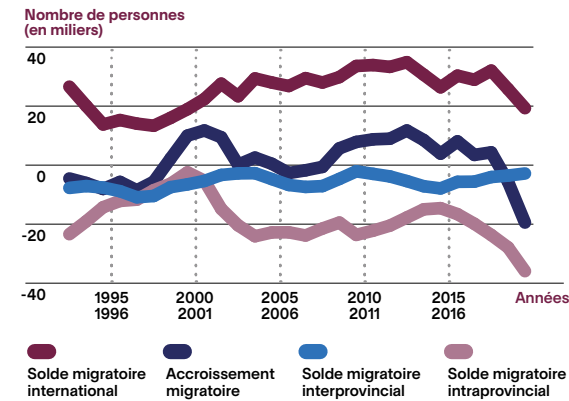


	Population			Ménages privés		
	2016	2050	Variation	2016	2050	Variation
Agglomération	1 959 000	2 382 000	+ 423 000 (+22 %)	871 000	1 069 000	+ 198 000 (+23 %)
Ville de Montréal	1 721 000	2 109 000	+ 388 000 (+23 %)	780 000	963 000	+ 182 000 (+23 %)

Institut de la statistique du Québec, scénarios personnalisés pour la Ville de Montréal, scénario de référence, 16 mars 2020.



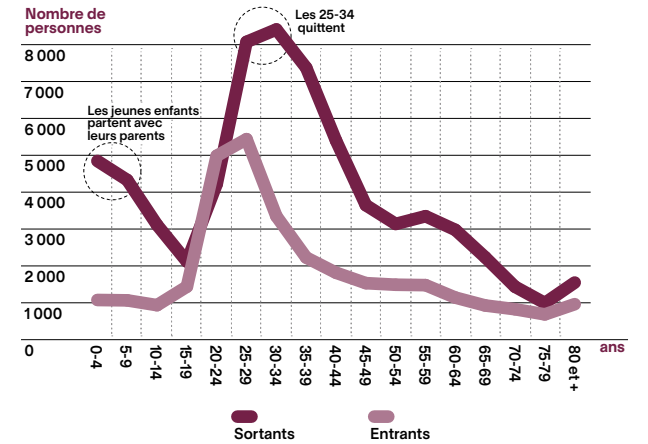
Accroissement migratoire dans l'agglomération de Montréal, 1992-1993 à 2019-2020.



Institut de la statistique du Québec

Le solde migratoire intraprovincial plombe depuis plusieurs décennies l'accroissement migratoire total dans l'agglomération, le nombre de Montréalais quittant l'île pour une autre région du Québec étant supérieur au nombre d'entrants en provenance du reste de la province.

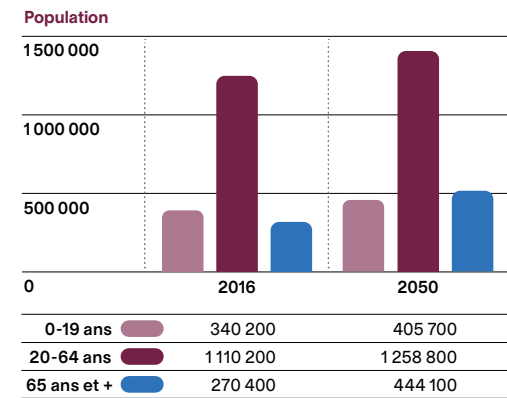
Entrants et sortants de l'agglomération montréalaise à l'échelle intraprovinciale selon le groupe d'âge, 2019-2020



Institut de la statistique du Québec

Mis à part le groupe des 20-24 ans, le nombre de sortants est supérieur au nombre d'entrants dans l'ensemble des groupes d'âge. La plus importante cohorte de personnes quittant Montréal est constituée de personnes âgées de 25 à 34 ans.

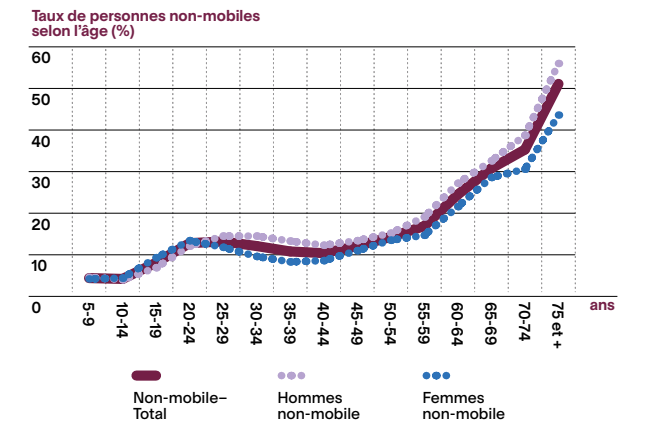
Variation des effectifs de population par grands groupes d'âge, Ville de Montréal, 2016-2050.



Institut de la statistique du Québec, scénarios personnalisés pour la Ville de Montréal, scénario de référence, 16 mars 2020.

D'ici 2050, Montréal comptera davantage de personnes âgées de 65 ans et plus que de jeunes de moins de 20 ans. Alors que la croissance des 0-19 ans sera de 19 % entre 2016 et 2050, celle des 65 ans et plus atteindra 64 %.

Non mobilité selon l'âge, agglomération de Montréal, 2013.



Enquête OD Montréal 2013 (version 13.2d). Traitement : Ville de Montréal.

La mobilité tend à diminuer avec l'avancement en âge des personnes. En raison du vieillissement de la population, la proportion de personnes mobiles pourrait décroître d'ici 2050.

Une hausse prévisible des besoins en services et en équipements

L'augmentation du nombre de ménages aura une incidence directe sur les besoins en nouveaux logements, de même que sur les besoins en équipements collectifs et en espaces publics de proximité.

Si les projections démographiques se concrétisent, l'agglomération montréalaise comptera, en 2050, 26 000 enfants âgés de 5 à 12 ans de plus qu'en 2016. Cette hausse représente l'équivalent de plusieurs dizaines d'écoles supplémentaires et nécessiterait des services adaptés accrus et une augmentation de l'offre de logements familiaux²⁰.

Une augmentation substantielle du nombre de déplacements et de véhicules en circulation

L'accroissement démographique pourrait générer 700 000 déplacements quotidiens supplémentaires dans l'agglomération d'ici 2036²¹, ce qui entraînerait une augmentation considérable de la pression sur les réseaux de transport, en particulier au centre de l'île.

À défaut d'une réduction importante de la motorisation des ménages, la croissance projetée du nombre de ménages pourrait ajouter un nombre important de voitures sur le réseau routier²².

Un accroissement inédit du nombre de personnes âgées, avec des incidences sur l'aménagement de la ville et la mobilité

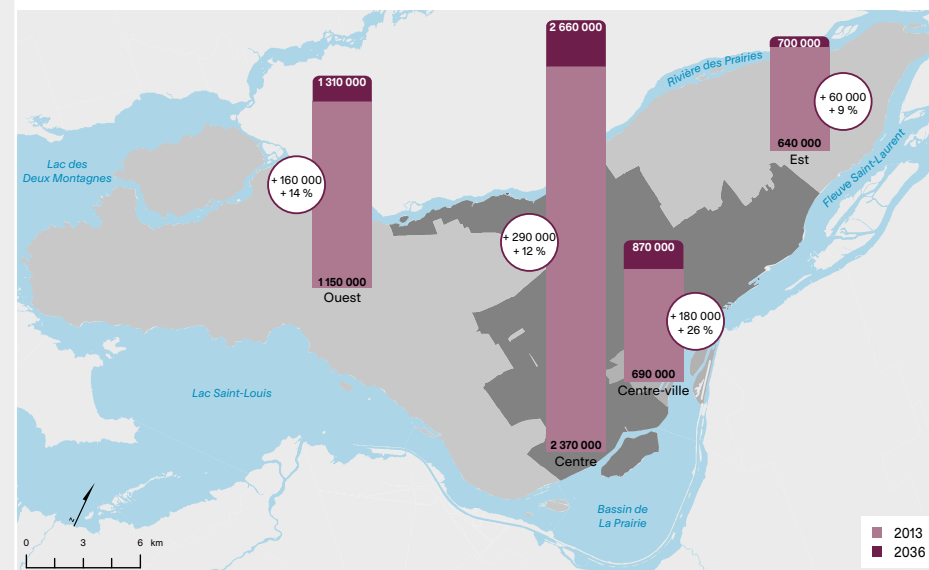
Le vieillissement de la population montréalaise constitue une tendance lourde, caractérisée par une croissance sans précédent du nombre de personnes âgées de 65 ans et plus d'ici 2050, lesquelles seront alors plus nombreuses que les jeunes de moins de 20 ans.

Au total, près de la moitié de la croissance projetée de la population d'ici 2050 (45 %) devrait être observée dans le groupe des 65 ans et plus. Le vieillissement de la population se reflétera de plus en plus dans les besoins en termes d'habitation, de services et de mobilité, les préférences et les choix de consommation.



Rue Laurier, arrondissement d'Outremont

Évolution des volumes de déplacements quotidiens à destination de l'agglomération de Montréal, 2013-2036 (tous motifs, tous modes, 24h)



Projection Agglomération de Montréal

2013	2036	Variation
4 850 000	5 540 000	+ 690 000 (+14%)

Enquête OD Montréal 2013 (version 13.2d) et Scénario de prévision tendanciel Montréal 2013-2036 (v1 mai 2017). Traitement : Ville de Montréal.

Question à résoudre ensemble

Comment concilier la croissance prévue de la population et des besoins que cela engendre avec la nécessité d'être plus sobre* dans l'utilisation des ressources, notamment foncières et financières?

Repères pour une action collective

- Agir sur l'offre de logements adéquate†
- Agir sur l'offre de mobilité adéquate†
- Agir sur l'offre adéquate† en espaces publics de proximité
- Agir sur l'offre adéquate† en commerces, en services et en équipements

† On entend intervenir sur l'accessibilité, l'emplacement, la qualité et la quantité.

Ce que vous nous avez dit

«Le vieillissement de la population est une tendance ayant été soulignée par plusieurs. Pour ces personnes, cette tendance devrait inciter la Ville à prendre systématiquement en compte l'accessibilité universelle dans la conception des espaces publics ainsi qu'à concevoir des processus de participation publique plus inclusifs, en amont de ces projets²³.»

Le climat et l'environnement

Ingrédients du futur

Un ralentissement probable de la réduction des gaz à effet de serre (GES)

Le secteur du transport routier comptait pour 30 % des émissions de la collectivité en 2015 et celui des bâtiments, pour 28 %²⁴. La hausse de la motorisation des ménages et des déplacements risque d'engendrer une hausse de l'émission des GES et des polluants atmosphériques.

Pour réduire les émissions de GES liés aux transports, l'électrification des transports, le déploiement d'infrastructures de recharge et l'implantation de zones zéro émission* font partie des tendances en croissance et en émergence. Certaines solutions peuvent toutefois s'accompagner d'effets rebonds dont il faut tenir compte.

La tendance à l'abandon du mazout, générateur de GES, devrait se poursuivre au cours des prochaines années. La réduction des GES dans le secteur des bâtiments sera surtout tributaire des mesures prises pour convertir aux énergies renouvelables des bâtiments existants, puisque Montréal est une ville déjà largement bâtie.

Un territoire montréalais affecté par les changements climatiques

Les effets des changements climatiques affectent les populations et les écosystèmes à l'échelle planétaire, et Montréal n'y échappe pas. En effet, six aléas climatiques* ont été déterminés, pour lesquels les impacts sont ou seront susceptibles d'être exacerbés, soit : l'augmentation des températures moyennes, les pluies abondantes, les vagues de chaleur, les tempêtes destructrices (vent, grêle, neige et pluie verglaçante), la sécheresse et les crues.

Les changements climatiques ont des impacts sur l'environnement naturel et bâti, la population, l'économie et les activités municipales. La pression exercée sur certains de ses équipements affecte la Ville dans sa capacité à offrir des services et l'oblige à procéder à des adaptations particulières.

Des modèles économiques respectueux des écosystèmes²⁵

L'intérêt pour l'économie circulaire* est grandissant. Cette dernière vise à repenser les modes de production, de consommation et de valorisation pour réduire la consommation de ressources, protéger les écosystèmes qui les génèrent et optimiser l'utilisation des biens qui circulent déjà dans la société.

L'économie circulaire* pourrait devenir un principe structurant de l'organisation spatiale des secteurs industriels et résidentiels montréalais.

L'intérêt croissant pour l'achat et la production à l'échelle locale, y compris la production alimentaire, pourrait grandir et contribuer à consolider l'économie locale, tout en réduisant la dépendance aux marchés extérieurs et les émissions de GES.



Les effets rebonds

Les effets rebonds visent à décrire «le mécanisme par lequel une plus grande efficacité énergétique ou une meilleure performance environnementale des biens, équipements et services, conduit à une augmentation plus que proportionnelle de leur utilisation. Il en résulte globalement une plus grande consommation d'énergie et de ressources, et une pression accrue sur l'environnement²⁶». Par exemple, l'électrification des transports comporte des effets rebonds,

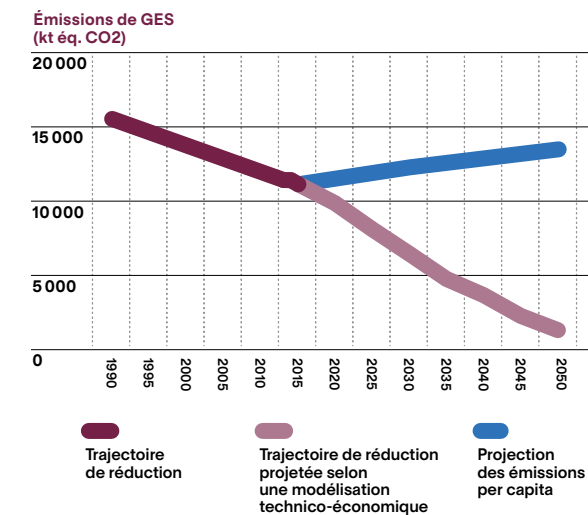
tels qu'un accroissement de la consommation énergétique de même que la fabrication et le recyclage des batteries, et n'agit pas sur certains enjeux qui demeurent comme la congestion et la sécurité routières ainsi que l'utilisation du sol pour la circulation et le stationnement. Les effets rebonds doivent être identifiés et traités pour s'assurer que les transformations introduites participent réellement à la transition écologique*.

La lutte contre les changements climatiques, un enjeu planétaire

Les émissions indirectes de GES, c'est-à-dire celles qui ne résultent pas directement des activités menées sur le territoire de la ville, mais plutôt des choix de consommation et des comportements qui entraînent l'émission de GES ailleurs dans le monde, sont souvent sous-estimées (extraction des ressources, fabrication et transport international des produits importés comme les voitures, les équipements électroniques, la nourriture et les vêtements).

Au Québec, comme ailleurs dans le monde, la mesure de l'empreinte carbone globale d'un produit ou d'une activité, c'est-à-dire sur tout le «cycle de vie» demeure un défi, mais son suivi dans certains pays européens démontre un écart qui peut être considérable. Conséquemment, les efforts à faire pour réduire les émissions de GES pourraient être bien plus importants que ceux actuellement évalués.

Trajectoire des émissions de GES, agglomération de Montréal, 1990-2050.



Basé sur une modélisation technico-économique pour la réduction des GES

Progression des émissions de GES pour Montréal

De 1990 à 2015, les émissions de GES de la collectivité montréalaise ont diminué de 28 %²⁷. Pour ce qui est de l'intensité par habitant, la baisse enregistrée s'est chiffrée à 35 % durant cette même période. Ces gains appréciables pourraient laisser présager une évolution naturellement favorable pour les années à venir. Or, selon des projections effectuées pour le compte de la Ville, si aucune nouvelle mesure n'était implantée pour assurer la poursuite de la trajectoire à la baisse des GES, les progrès réalisés jusqu'à présent pourraient au contraire s'avérer difficiles à reconduire dans l'avenir alors que la population de l'agglomération devrait augmenter de 23 %, de 2016 à 2050. Pour continuer à réduire les émissions de GES sur le territoire montréalais, tous les pans de la collectivité montréalaise devront contribuer : la Ville, la population, les entreprises, la société civile et les partenaires institutionnels.

Les aléas climatiques et leurs impacts*



1. Des pluies plus intenses qui causent des refoulements d'égouts
2. Des tempêtes plus fréquentes qui endommagent les infrastructures
3. Des vagues de chaleur plus fréquentes et longues qui incommode la population
4. Des épisodes de gel-dégel plus fréquents qui dégradent les infrastructures composées de béton et d'asphalte
5. Des sécheresses estivales plus longues pouvant causer des dommages aux bâtiments en sols argileux
6. Des crues causant des inondations dont la fréquence et l'intensité pourraient augmenter

*Source : Ouranos, Les villes et l'adaptation aux changements climatiques. Fiche en ligne, non datée. Repérée en 2021, ouranos.ca et Ville de Montréal, Plan d'adaptation aux changements climatiques de l'agglomération de Montréal 2015-2020, Version synthèse, édition 2017. portail-m4s.s3.montreal.ca

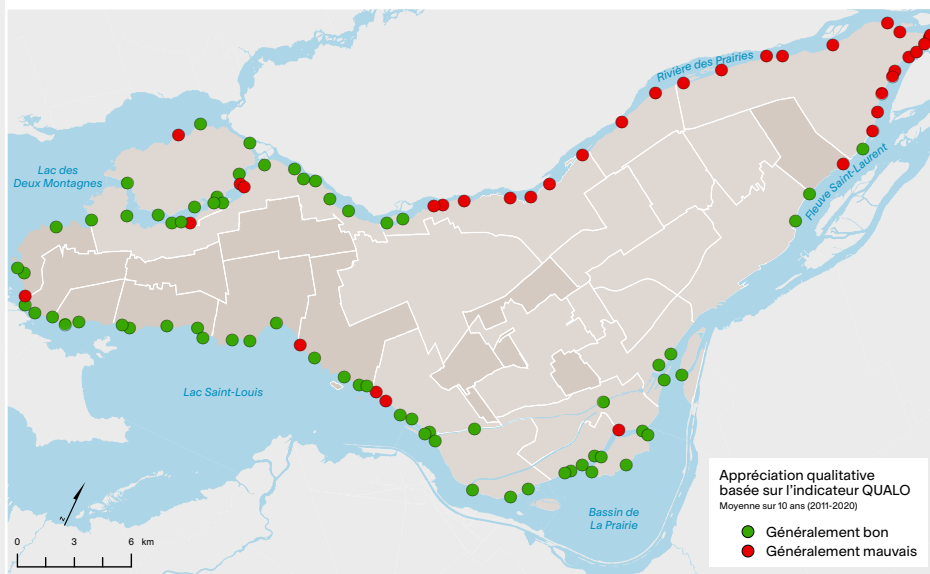


Les mesures d'adaptation aux changements climatiques



1. Des eaux de pluie dirigées vers des places résilientes («water square»)
2. Des infrastructures vertes qui recueillent les eaux de pluie
3. De la verdure sur les toits et au sol qui réduit les effets de la chaleur
4. Des infrastructures plus résistantes aux épisodes de gel-dégel et aux tempêtes destructrices
5. Des sols naturels qui absorbent plus d'eau
6. Des rives et des bâtiments moins vulnérables aux crues

Qualité de l'eau en rive pour les usages de contact direct avec l'eau



Ville de Montréal

QUALO est un programme d'échantillonnage de la qualité bactériologique de l'eau en rive effectué à 103 stations de mesure sur une période de 20 semaines par an. Pour qu'une station obtienne l'approbation (ou certification) QUALO annuellement, elle doit remplir les deux conditions suivantes : la moyenne géométrique de l'ensemble des résultats ne doit pas excéder 200 COLI (coliformes fécaux, en unités formant des colonies ou UFC par 100 ml) et 10 % au plus des échantillons peuvent excéder 400 COLI. Dans la présente carte, l'appréciation qualitative «Généralement bon» signifie donc que la station a reçu la certification QUALO cinq années ou plus sur dix ans.

Des bilans environnementaux qui pourraient être améliorés

Depuis 2002, la qualité de l'air à Montréal s'améliore globalement²⁸ : annuellement, le nombre de jours où la qualité de l'air est mauvaise et le nombre de jours de smog diminuent.

En ce qui concerne la qualité de l'eau en rive, la situation apparaît relativement stable depuis le début des années 2000. Cependant, le réseau d'égout unitaire demeure touché par des surverses ponctuelles dans les cours d'eau lors de fortes pluies.

Un contact avec l'eau qui dépend de sa qualité

La qualité de l'eau est généralement moins bonne dans la rivière des Prairies du centre-nord de l'île vers la pointe est, ainsi que dans le Fleuve Saint-Laurent de l'est de la baie de Valois (Pointe-Claire)

jusqu'au canal Lachine et dans sa section la plus à l'est de l'île. L'amélioration de l'accès à l'eau dépend notamment de l'amélioration de sa qualité.



Question à résoudre ensemble

Comment faire évoluer nos modes de vie pour nous inscrire dans la transition écologique* et ainsi assurer les besoins essentiels de la population?

Repères pour une action collective

Agir sur la performance énergétique des bâtiments et sur la conversion à des énergies propres et renouvelables

Agir sur les modes de transport à faible ou zéro émission

Agir sur l'utilisation des modes de transport durables (habitudes de déplacement)

Agir sur la consolidation des milieux de vie ainsi que sur la proximité des services et des équipements

Agir sur le verdissement et la canopée*

Agir sur les infrastructures vertes* et la résilience* du territoire

Agir sur la qualité de l'eau et de l'air et la protection des écosystèmes

Agir sur les modes de production et de consommation respectueux des ressources et des écosystèmes

Place du Marché,
arrondissement
du Sud-Ouest.



Les inégalités sociales

Ingrédients du futur

Des inégalités sociales qui persistent et s'accumulent, et des besoins différenciés

Les inégalités sociales touchent différents aspects de la vie des personnes, notamment la santé, l'éducation, l'emploi, l'environnement, le logement et la mobilité.

En 2016, à Montréal :

- près de 320 000 personnes vivaient sous le seuil de faible revenu, soit une sur cinq (19,2 %)²⁹;
- près de 111 000 ménages (14,2 %) ont des besoins impérieux³⁰ en logement. Parmi ces ménages, plus de 90 % sont locataires, soit un ménage locataire montréalais sur cinq.
- 235 000 personnes (13,6 %) vivaient une situation d'insécurité alimentaire, soit une sur huit³¹.

Le plus souvent, les personnes en situation de pauvreté sont immigrantes (39 %) et se définissent comme appartenant à une minorité visible (46%), notamment noire ou arabe³². La réalité des personnes en situation de pauvreté n'est pas homogène. La notion d'intersectionnalité, selon laquelle les discriminations se cumulent et se renforcent, permet de redéfinir et d'approfondir la compréhension des inégalités sociales.

Un sentiment d'insécurité qui pourrait limiter l'accès aux services et aux espaces publics

L'aménagement des équipements collectifs et des espaces publics, qui peut créer et exacerber des inégalités sociales et, aussi, des inégalités entre les hommes, les femmes et les personnes non binaires, a un impact sur le sentiment de sécurité.

Sensible à la question des inégalités de genre depuis les années 1990, la Ville de Montréal multiplie le développement d'outils et la réalisation de projets d'aménagement de lieux publics et d'équipements collectifs améliorant la mobilité et la sécurité de toutes et tous. Certaines villes dans le monde ont développé une approche de planification basée sur le genre (gender mainstream approach) pour tenir compte des besoins diversifiés des femmes dans l'aménagement urbain.

D'autres villes s'appuient sur une approche basée sur les droits humains. Cette dernière reconnaît «que l'inégalité et la marginalisation privent les personnes de leurs droits fondamentaux et les maintiennent dans la pauvreté³³».

Sentiment d'insécurité dans les espaces publics

À Montréal, les personnes autochtones, les personnes racisées et les personnes immigrantes, en particulier les femmes, font face à plus de discrimination que l'ensemble de la population, notamment pour la recherche d'emploi, de même que dans les espaces publics et les transports en commun. En 2017, l'avis du Conseil des Montréalaises mettait en évidence que le sentiment d'insécurité dans l'espace public pousse les femmes à adopter des «stratégies d'évitement et d'autoprotection

qui consistent à éviter tout danger potentiel, en demeurant, par exemple, à la maison le soir ou en limitant les endroits fréquentés et les moyens de transport utilisés». Le sentiment d'insécurité urbaine restreint le droit des femmes à circuler librement et à réaliser des activités dans les espaces publics : «Les espaces publics où elles subissent le plus de harcèlement sont la rue, les parcs et les transports en commun (quais, couloirs, wagons, autobus, arrêts d'autobus)³⁴».



Des inégalités territoriales qui renforcent la vulnérabilité des personnes en situation de pauvreté et d'exclusion

La pauvreté demeure très présente dans les quartiers centraux. Cependant, on observe de nouveaux secteurs de pauvreté qui sont plus éloignés du centre de l'agglomération, plus petits (poches de pauvreté) et dispersés sur le territoire métropolitain.

La difficulté d'accès à un logement abordable a un effet sur les personnes à revenus moyens ou modestes. Celles-ci n'ont souvent d'autres choix que de s'appauvrir, d'accepter des conditions d'habitation inadéquates ou de se loger de plus en plus loin de leur lieu de travail et d'appartenance³⁵.

La précarité résidentielle, comme le surpeuplement des logements et l'itinérance cachée, est un phénomène important à Montréal. Signe de cette précarité, des tentes ont été installées en plus grand nombre dans des espaces publics.

Les personnes ayant des limitations physiques voient leur autonomie et leur participation sociale limitées en l'absence d'aménagements universellement accessibles. En plus des impacts sur leur santé et leur sécurité liés à ce manque, ces personnes vivent plus souvent dans des logements situés dans des quartiers plus isolés, ce qui limite leurs déplacements quotidiens. En dépit des progrès réalisés, les efforts nécessaires pour rendre la ville accessible à toutes les personnes en tous lieux et en tout temps demeurent très importants.

À l'exception du réseau routier qui permet d'accéder à tout le territoire en véhicule motorisé, de fortes disparités territoriales sont constatées pour les réseaux piétonniers, cyclables et de transport en commun.

Plus de 200 000 logements, dont 40 % se trouvent dans des secteurs défavorisés³⁶, ne sont pas situés à proximité d'une offre moyenne de transport collectif aux 10 minutes³⁷.

Les ménages ayant un revenu modeste sont globalement moins motorisés que les ménages mieux nantis³⁸ et les personnes qui les composent sont plus susceptibles de marcher et d'utiliser les transports en commun, malgré des conditions parfois défavorables³⁹.

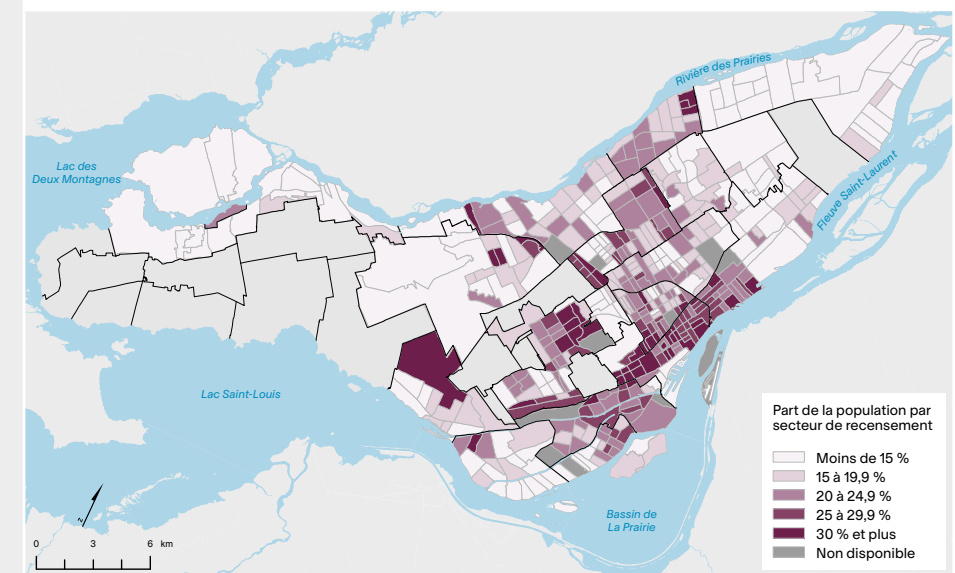
Des personnes en situation de pauvreté et d'exclusion davantage soumises aux inégalités environnementales et susceptibles de l'être encore plus dans l'avenir

Les personnes à faible revenu, les personnes racisées et les personnes immigrantes vivent davantage dans des logements insalubres et surpeuplés, dans des îlots de chaleur et à proximité des infrastructures de transport (voies rapides, autoroutes, aéroports, etc.). Elles sont donc plus exposées aux pollutions sonores et atmosphériques et aux effets des changements climatiques comme les vagues de chaleur.

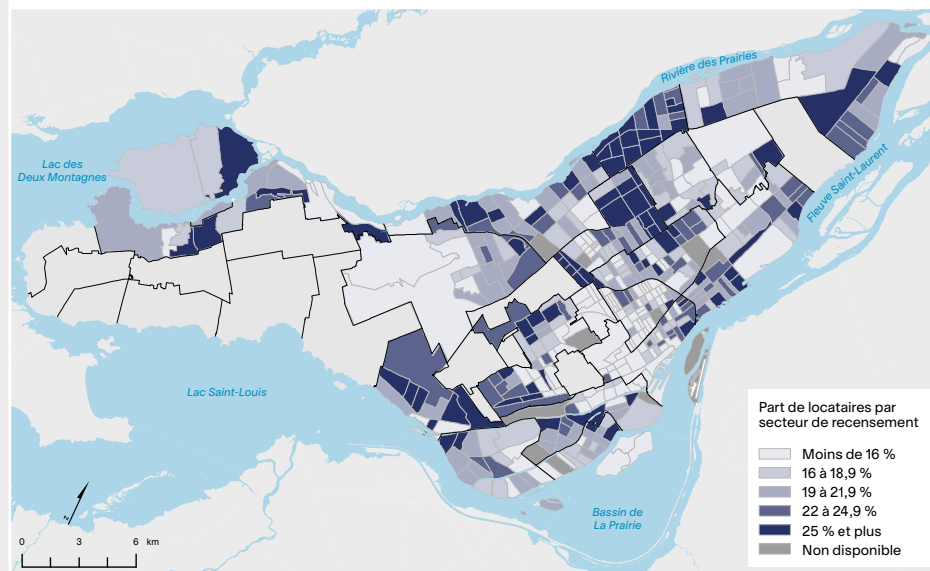
Les personnes autochtones, les personnes immigrantes et les personnes racisées ont davantage de barrières à franchir pour se trouver un emploi et un logement convenable, et sont donc plus vulnérables aux chocs à venir.

Les personnes qui ont des ennuis de santé, une mobilité réduite, ou qui sont isolées socialement ou en situation d'itinérance sont plus vulnérables aux catastrophes (inondations, vagues de chaleur et pandémies), particulièrement si leur logement et leur quartier ne sont pas aménagés pour elles.

Part de la population vivant sous le seuil de faible revenu selon la mesure du panier de consommation (MPC), 2015, agglomération de Montréal

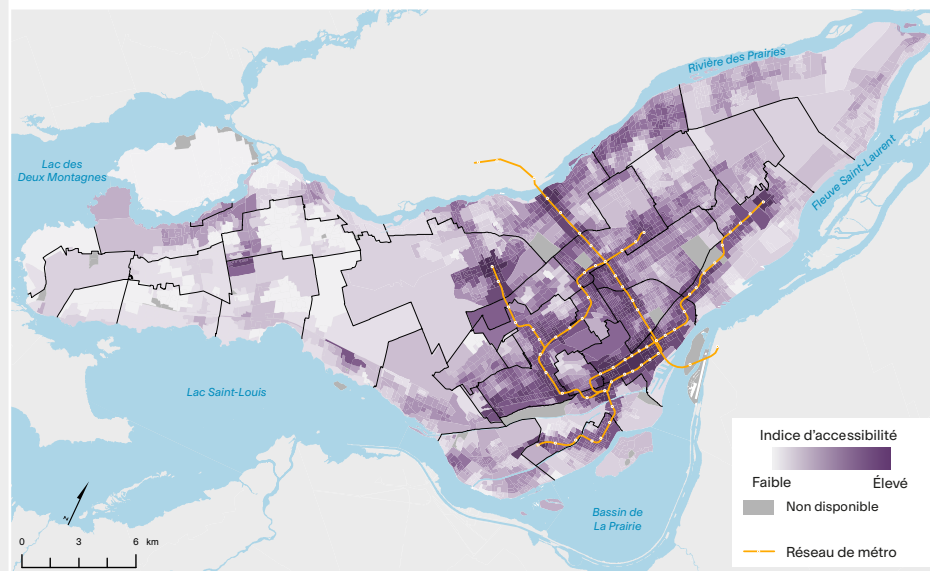


Part des ménages locataires ayant des besoins impérieux en matière de logement, 2016, Ville de Montréal



Statistique Canada - Recensement 2016

Accessibilité au transport collectif



Rôle foncier 2020; STM (données GTFS 2018); Statistique Canada - Recensement 2016. Traitement : Ville de Montréal.



Questions à résoudre ensemble

Comment améliorer l'accès des Montréalaises et des Montréalais aux ressources urbaines essentielles (mobilité, emplois, commerces, services, équipements, etc.) alors que les ressources matérielles, humaines et financières sont limitées et ne relèvent pas uniquement de la Ville?

Comment s'assurer que la transition écologique* bénéficie à toutes et tous sans creuser les inégalités?

Repères pour une action collective

Agir sur la répartition et l'accessibilité des ressources urbaines essentielles

Agir sur l'abordabilité et la qualité des logements

Agir sur la sécurité et le sentiment de sécurité

Agir sur l'accès universel des milieux de vie

Agir sur la capacité des communautés à s'adapter et à résister aux chocs et aux stress (résilience*)

Agir sur la qualité environnementale des milieux de vie

L'ADS+

La notion d'intersectionnalité permet de mieux comprendre l'impact des stéréotypes et des discriminations systémiques sur la vie des personnes et leur rapport au territoire. L'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) est une approche en cours d'expéri-

mentation à la Ville de Montréal. Son adoption et sa pérennisation dans les domaines de l'urbanisme et de la mobilité pourraient prendre de l'ampleur et redéfinir les approches, les processus et les cibles de planification.

Ressources urbaines

Ces ressources regroupent les occasions, les services et les équipements offerts à la population sur un territoire donné. La notion de ressources urbaines est principalement liée aux besoins quotidiens. Les commerces de proximité, les lieux d'enseigne-

ment, les lieux d'emplois, les réseaux de transport et les parcs sont des exemples de ressources urbaines du quotidien. L'examen des ressources urbaines concerne généralement leur accessibilité, dans une perspective d'équité sociale* et territoriale*.

La mobilité

Ingrédients du futur

Des réseaux de transport fortement sollicités

Le développement des réseaux de transport collectif suscite un vif intérêt depuis plusieurs années, en réponse à un achalandage en forte augmentation depuis 20 ans, notamment au cœur de l'agglomération.

Le nombre de déplacements de personnes dans l'agglomération devrait augmenter pour l'ensemble des périodes de la journée. Une augmentation plus prononcée des déplacements hors pointe de jour devrait entraîner une demande accrue pour l'ajout de services de mobilité durant cette période⁴⁰.

L'extension des réseaux métropolitains de transport collectif, sans développement d'une offre additionnelle de services au centre de l'agglomération, pourrait participer à l'augmentation de la pression sur les réseaux existants au cœur de Montréal.

L'augmentation des mouvements de marchandises (découlant notamment de la croissance démographique et économique, du commerce extérieur et électronique, etc.) contribuera à accroître la sollicitation des réseaux et pourrait exacerber certains enjeux de cohabitation, de sécurité et de partage des espaces publics.

Une évolution des habitudes de déplacement insuffisante pour contrer la hausse du nombre de déplacements en automobile

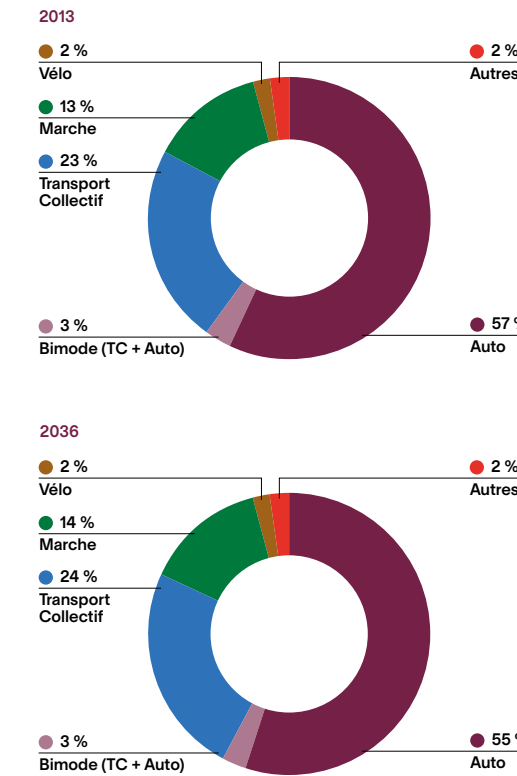
Malgré les efforts effectués au cours des dernières années pour développer les transports collectifs et actifs, les projections indiquent que la part modale de l'automobile en 2036 pourrait demeurer essentiellement semblable à celle observée en 2013, ce qui entraînerait une hausse des déplacements en automobile⁴¹.

Des investissements en transport collectif majeurs mais qui demeurent insuffisants pour modifier profondément les habitudes de déplacement

Le développement des réseaux de transport collectif fait l'objet d'investissements majeurs de la part des gouvernements provincial et fédéral, et de nouveaux acteurs en mobilité. Néanmoins, ces investissements demeurent insuffisants pour atteindre la cible métropolitaine en matière de part modale du transport collectif (35% en 2031)⁴².



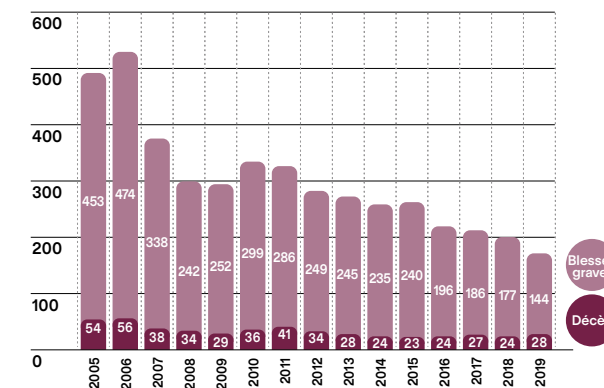
Évolution des parts modales, 2013-2036, agglomération de Montréal (tous modes, 24 h sans retour au domicile)



Enquête OD Montréal 2013 (version 13.2d) et Scénario de prévision tendanciel Montréal 2013-2036 (v1 mai 2017). Traitement : Ville de Montréal

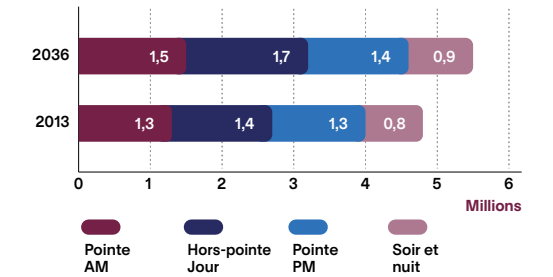
Nombre total des décès et blessés graves - agglomération de Montréal

(réseau sous la responsabilité du SPVM).



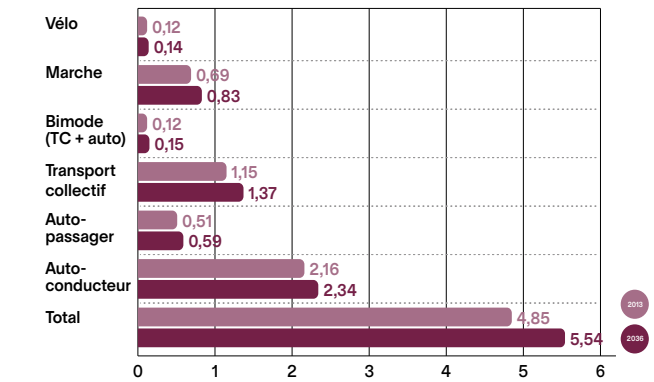
Ville de Montréal (2020). État de la sécurité routière 2019. Sommaire du bilan routier et rapport d'activités de l'an 1 du Plan d'action Vision zéro 2019-2021.

Évolution du nombre de déplacements selon la période de la journée, 2013-2036, agglomération de Montréal



Enquête OD Montréal 2013 (version 13.2d) et Scénario de prévision tendanciel Montréal 2013-2036 (v1 mai 2017). Traitement : Ville de Montréal

Évolution du nombre de déplacements selon le mode de transport 2013-2036, agglomération de Montréal (tous modes, 24 h)



Enquête OD Montréal 2013 (version 13.2d) et Scénario de prévision tendanciel Montréal 2013-2036 (v1 mai 2017). Traitement : Ville de Montréal

Une augmentation continue de la motorisation des ménages et de la taille des véhicules

À l'exception d'une légère diminution observée au centre-ville, de 2013 à 2018, la motorisation des ménages de l'agglomération montréalaise est en hausse dans l'ensemble des secteurs.

Le parc automobile de l'agglomération montréalaise se transforme : l'automobile est rapidement remplacée par le camion léger⁴³, un véhicule plus gros et plus énergivore⁴⁴.

Des façons de se déplacer de plus en plus influencées par les technologies

Certaines transformations culturelles et technologiques contribuent à renouveler le rapport des personnes à la mobilité. Il est désormais possible

de mieux planifier et d'adapter son trajet, ses arrêts et ses rencontres, et de choisir le ou les meilleurs modes de déplacement. Le parcours s'augmente ainsi de qualités (sociales, expérientielles, économiques, etc.) et peut devenir aussi important que la destination⁴⁵. Dans le futur, la population pourrait s'attendre à avoir davantage accès à une mobilité qui procure une expérience positive, à faibles émissions, équitable et sans effets rebonds.

Le développement des véhicules connectés et automatisés pourrait constituer une rupture technologique et modifier de manière importante la mobilité future des personnes et des marchandises (sécurité, accessibilité, conditions de mobilité, flottes de véhicules, utilisation des espaces publics, etc.).

Une amélioration progressive de la sécurité et du sentiment de sécurité en mobilité

Le bilan des collisions mortelles ou avec blessés graves sur les rues montréalaises s'est globalement amélioré au cours des 15 dernières années. Toutefois, la réduction du nombre de décès stagne depuis quelques années et celle du nombre de blessés graves ralentit.

Le vélo suscite un intérêt grandissant, mais la sécurité et le sentiment de sécurité doivent être améliorés pour augmenter la part modale de la mobilité active pour l'ensemble des déplacements.



Des modes doux de plus en plus populaires et qui nécessitent un repartage des espaces publics

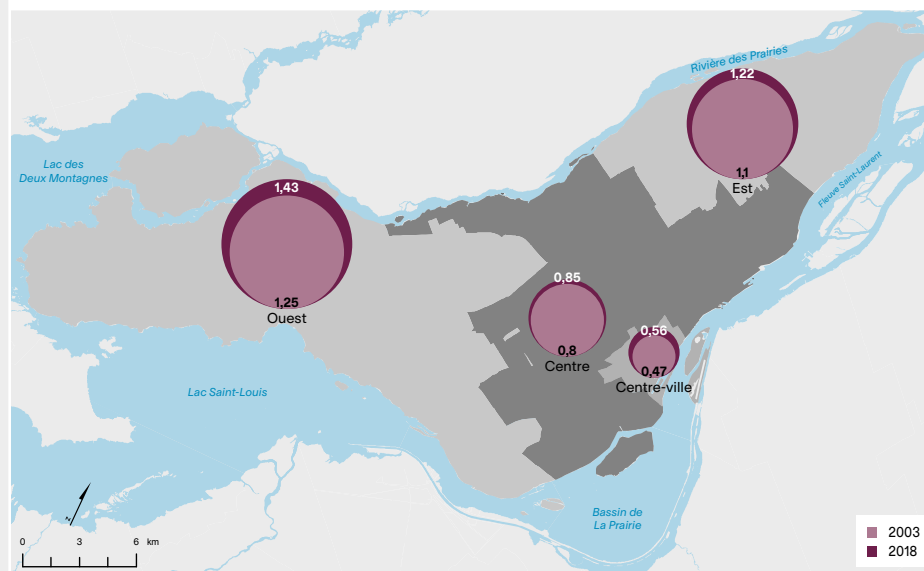
La marche et le vélo prennent de plus en plus d'importance comme modes de déplacement, notamment dans les milieux urbains denses, ce qui amène à réévaluer la place dominante des véhicules motorisés (en mouvement ou stationnés) dans les espaces publics. À Montréal, 74 % de l'espace de voirie est destiné prioritairement aux véhicules motorisés, 19 % à la marche, 1 % au vélo et 1 % aux transports collectifs⁴⁷ (voir tableau p.48).

La prise en compte de la sécurité des usagères et usagers vulnérables et des impacts négatifs de la circulation et du stationnement de véhicules privés sur l'accès à la rue s'est grandement accrue. Au cours des dernières années, un ensemble de mesures d'apaisement de la circulation a été mis en place sur le territoire. La nécessité de poursuivre cette approche apparaît non équivoque alors que les bénéfices sont de plus en plus tangibles pour la collectivité. Elle semble toutefois insuffisante pour généraliser à moyen terme des conditions de mobilité active sécuritaires et conviviales sur l'ensemble du territoire, en particulier pour les usagères et usagers vulnérables.

La prise en compte croissante du vélo comme mode de transport à part entière s'accompagne d'une préoccupation récente pour l'accessibilité du réseau en toutes saisons, de même que pour son adaptation aux besoins des usagères et des usagers en matière de confort et de sentiment de sécurité.

Le partage de modes de transport individuels est une pratique en croissance, notamment pour le vélo et l'auto. Des initiatives récentes laissent entrevoir des possibilités de diversification des modèles d'affaires et des acteurs impliqués (secteurs public et privé, OBNL, communs*, mixte).

Évolution du taux de motorisation des ménages 2003-2018, agglomération de Montréal



Nombre de voiture par ménage
Agglomération de Montréal

2003	2018	Variation
0,93	1,01	+ 0,08

Enquêtes OD Montréal 2003, 2008, 2013, 2018. Traitement : Ville de Montréal

Ce que vous nous avez dit

«Les pistes cyclables ne sont pas agréables du tout, contrairement à Lachine ou Pointe-Claire qui en ont de belles. Pour venir à vélo au cégep, c'est insupportable et dangereux. Il faudrait traverser le boulevard Saint-Charles, c'est dangereux et en plus, on ne voit pas le marquage au sol, pas de séparation des voies, pas de piste cyclable. Les trottoirs ne sont pas larges, pas de passage pour piétons. Donc le vélo, non⁴⁶»

Vision zéro

Montréal applique la Vision zéro sur son territoire. Cette approche, d'abord adoptée par la Suède, puis reprise par plusieurs grandes métropoles à travers le monde, repose sur le principe qu'il est inacceptable que des personnes soient tuées ou gravement

blessées lorsqu'elles se déplacent dans le réseau routier. L'approche Vision zéro vise à créer les conditions pour que la mobilité sur le territoire soit sécuritaire.

Faire place à la mobilité douce

La mobilité douce est une mobilité à échelle humaine. Qu'il s'agisse de transporter un colis, de faire du sport, d'emmener les enfants à l'école, de se rendre au travail, de faire son épicerie ou de simplement se balader, les déplacements doivent être riches en occasions et faibles en impacts négatifs (insécurité, consommation d'espace, pollution, GES, etc.). Favoriser la mobilité douce, c'est reconnaître la primauté du piéton, c'est faire des aménagements pour

la marche et le vélo des composantes élémentaires de la rue et c'est choisir, pour le transport des personnes et des marchandises, des modes motorisés qui sont décarbonés et adaptés aux quartiers. En augmentant l'espace destiné aux personnes et aux véhicules à faible impact négatif sur les milieux, puis en réduisant les vitesses, ainsi que les masses et les gabarits des modes de transport, nous rendons la mobilité plus douce, plus compatible avec la vie urbaine.

Répartition de l'espace de voirie selon le mode et l'arrondissement

Arrondissement	Auto	Transport collectif	Vélo	Piétons
Ahuntsic-Cartierville	73,2 %	1,4 %	1,2 %	19,0 %
Anjou	76,8 %	0,5 %	1,1 %	16,2 %
Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce	73,5 %	0,7 %	1,8 %	20,3 %
Lachine	76,2 %	0,0 %	0,1 %	19,5 %
LaSalle	77,9 %	1,2 %	0,9 %	15,5 %
Le Plateau-Mont-Royal	63,2 %	1,3 %	2,5 %	28,7 %
Le Sud-Ouest	67,1 %	1,2 %	1,2 %	25,8 %
L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève	88,6 %	0,0 %	0,6 %	3,7 %
Mercier-Hochelaga-Maisonneuve	72,9 %	0,6 %	1,4 %	20,8 %
Montréal-Nord	74,5 %	2,7 %	0,4 %	18,0 %
Outremont	71,4 %	0,0 %	1,2 %	22,8 %
Pierrefonds-Roxboro	87,9 %	0,3 %	0,6 %	6,2 %
Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles	77,6 %	0,7 %	1,2 %	15,0 %
Rosemont-La Petite-Patrie	65,5 %	1,4 %	2,5 %	26,3 %
Saint-Laurent	75,6 %	1,1 %	2,0 %	14,4 %
Saint-Léonard	78,4 %	0,8 %	0,3 %	17,1 %
Verdun	72,1 %	0,1 %	1,0 %	20,9 %
Ville-Marie	66,1 %	1,3 %	1,5 %	22,0 %
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension	69,4 %	2,2 %	1,3 %	23,2 %
Ville	73,8 %	1,0 %	1,3 %	18,8 %

Source : Lefebvre-Ropars, G., Morency, C. et Negron-Poblete, P. (2021) Caractérisation du partage de la voirie à Montréal : Note de recherche, Polytechnique Montréal, 15 pages. polymtl.ca/mobilite/publications

Ce que vous nous avez dit

«Les initiatives menées par les arrondissements, notamment Le Plateau-Mont-Royal, pour apaiser la circulation routière (saillies de trottoirs, réorganisation de la circulation, etc.) ont été saluées par plusieurs participantes et participants pour leur apport à la sécurité et à la convivialité des déplacements en transports actifs. Selon ces personnes, de telles mesures devraient être généralisées au-delà des quartiers centraux et mieux nantis : «Pourquoi le résident d'un secteur défavorisé a-t-il plus de chances d'être accidenté en se déplaçant à pied ou en vélo?⁴⁸».

Questions à résoudre ensemble

Pouvons-nous réduire la dépendance aux modes de transport à fort impact environnemental (ex. : voiturage en solo) sans réduire l'accès des personnes aux ressources urbaines essentielles (emplois, services, équipements, services d'urgence, etc.)?

Repères pour une action collective

Agir sur un rééquilibrage des fonctions de la rue, notamment au profit de la mobilité douce

Agir sur l'accès à la ville et à toutes les opportunités qu'elle offre

Agir sur la qualité de l'expérience en mobilité : sécurité, sentiment de sécurité, bien-être, opportunités

Agir sur la possession automobile, son utilisation et son immobilisation

Agir sur les solutions de rechange à l'automobile

Agir sur l'efficacité et l'empreinte environnementale de la logistique urbaine

Agir sur l'offre de stationnement, notamment dans les espaces publics

Boulevard Gouin,
arrondissement de
Rivière-des-Prairies-
Pointe-aux-Trembles



Les activités

Ingrédients du futur

Une déconcentration relative de l'emploi à l'échelle métropolitaine qui accroît les distances de déplacement

Bien que le nombre d'emplois créés dans l'agglomération montréalaise se soit accru au cours des dernières décennies, la part de l'emploi métropolitain pour l'agglomération a décliné au profit des autres secteurs de la région métropolitaine⁴⁹.

Cette déconcentration spatiale de l'emploi s'est accompagnée d'une augmentation des distances parcourues par la main-d'œuvre, d'une utilisation accrue de l'automobile et de la complexification de l'organisation des services de transport collectif. Cette tendance pourrait ralentir dans le futur en raison d'un vieillissement de la population plus rapide dans les autres secteurs de la région.

Le développement du télétravail pourrait également modifier le choix d'emménagement des ménages et des entreprises de la région métropolitaine. La diminution du besoin de mobilité associé au télétravail pourrait inciter des ménages à s'établir à plus grande distance du lieu de travail de l'employeur.

Des formes d'organisation du travail qui évoluent et redéfinissent les lieux d'emplois

Le développement du télétravail et la réduction de l'occupation de locaux pour bureaux par les employeurs constituent des tendances qui ont été accélérées par la pandémie. Bien que l'ampleur future du télétravail demeure incertaine, un modèle hybride d'organisation du travail devrait être commun dans certains secteurs d'activité⁵⁰ et l'adaptation des locaux pour bureaux à une utilisation flexible devrait se poursuivre.

Les formes d'organisation du travail sont de plus en plus variées et flexibles. Elles se caractérisent par une multiplication des lieux de travail pour un même emploi (domicile, bureau, tiers lieu) et par l'usage de lieux non traditionnels tels que les espaces publics, les commerces, les bibliothèques, les espaces de travail partagés.

En conséquence, les habitudes de mobilité se transforment et se diversifient (réduction des déplacements, déplacements à des heures atypiques, etc.).



L'essor du commerce électronique, une tendance qui transforme l'activité commerciale et la mobilité

La pandémie a grandement accéléré le développement du commerce électronique, autant chez les consommateurs que pour les commerces. Les transactions en ligne, qui placent en concurrence directe les détaillants locaux et étrangers, pourraient s'intensifier dans l'avenir alors que les nouvelles habitudes de consommation s'enracinent progressivement.

Ce phénomène pose des défis supplémentaires aux commerces locaux qui doivent s'adapter en conséquence et qui jouent un rôle important à la vitalité des quartiers.

Le commerce électronique s'accompagne d'une augmentation de la circulation de camions au cœur des quartiers. Le développement futur de ce type de commerce continuera d'accroître ce mouvement, de même que celui aux abords des grandes plates-formes intermodales, incluant notamment l'Aéroport international Montréal-Trudeau par la sollicitation accrue du transport aérien et le Port de Montréal.

Des mixités innovantes qui pourraient réorganiser les activités

Montréal est une ville dont la mixité des activités est particulièrement marquée à l'échelle de certains secteurs. La démarche de prospective amène à considérer la possibilité que les vocations traditionnelles d'un lieu cèdent progressivement la place à une mixité d'usages et de fonctions. Dans le futur, cette mixité temporelle*, qui mise sur l'optimisation du lieu et son adaptation aux besoins des citoyennes et des citoyens, pourrait être davantage recherchée. Dans cette optique, il serait possible, par exemple, d'allonger les heures d'ouverture d'équipements publics, d'offrir de meilleurs services d'autobus la nuit ou de concevoir des bâtiments pouvant changer d'usage plus facilement, en totalité ou en partie, pour de courtes ou de longues périodes.

De nouvelles activités de production et de fabrication se développent à Montréal, avec pour effet d'introduire ou de réintroduire ces fonctions dans le tissu urbain. Cette mixité productive prend, par exemple, la forme d'entreprises agricoles⁵¹ qui s'implantent en milieu urbain de manière non traditionnelle, notamment dans des bâtiments ou dans des serres sur les toits, et de tiers lieux* de fabrication collaboratifs.

Des pratiques d'aménagement améliorant la résilience* urbaine, comme les toits verts, les corridors écologiques et autres infrastructures vertes*, se mettent en place à Montréal. Ces formes de mixité résiliente* mettent l'accent sur les services rendus par les infrastructures naturelles*. Ailleurs dans le monde, on tente aussi de requalifier d'anciens espaces industriels pour trouver de nouvelles filières de développement économique à fort bénéfice environnemental.

Des changements technologiques qui pourraient transformer les activités

La tendance à l'utilisation des algorithmes⁵² pour guider les activités du quotidien pourrait s'amplifier et transformer les comportements des personnes et le fonctionnement des objets dans la ville (déplacements, habitats, emplois, loisirs, usage d'appareils, etc.). La transparence avec laquelle les règles de pilotage des algorithmes seront déterminées et la capacité de la population à participer à cette évolution technologique pourraient influencer la démocratie et la participation, puis l'accès aux ressources urbaines.



Des modes de vie qui se diversifient

Les Montréalaises et les Montréalais ont tendance à vivre seuls : 41 % de ménages sont composés d'une personne, ce qui en fait le genre de ménages le plus répandu⁵³. Ce type de ménage devrait s'accroître dans le futur en raison du vieillissement de la population⁵⁴.

La communauté montréalaise est diversifiée et vit de plus en plus à des rythmes variés, de jour comme de nuit, ce qui suggère une adaptation de la forme et de l'organisation de la ville.

Les manières d'habiter et de vivre sont multiples (seul, en colocation, avec une famille recomposée à mi-temps, etc.), ce qui pourrait susciter l'essor de l'habitat collectif (ex. : logements intergénérationnels, coopératives d'habitation, cohabitat).

Les espaces de rencontre se réinventent et de nouveaux lieux collectifs se créent (les « tiers lieux* »).

Les espaces publics sont de plus en plus utilisés, et de façon de plus en plus variée.

Des initiatives de design célébrant l'« hivernalité » dans les espaces publics se développent.

Les Montréalaises et les Montréalais sont davantage préoccupés⁵⁵ par les enjeux environnementaux et modifient certaines pratiques de consommation. Cette tendance pourrait s'accroître pour influencer toutes les sphères de la vie quotidienne.

Ce que vous nous avez dit

« L'émergence d'espaces collaboratifs et non marchands, le soutien à l'économie sociale par de l'aide financière et l'octroi de locaux et de bâtiments dédiés par la Ville sont une évolution saluée par plusieurs personnes. L'émergence de cette diversité d'espaces ouverts au monde social et communautaire, dans une perspective de soutien à l'innovation à bénéfice collectif, est un acquis à exploiter davantage dans les prochaines années⁵⁶. »

Parc Ladauversière,
arrondissement de
Saint-Léonard.



Question à résoudre ensemble

Comment concilier la réorganisation des activités du quotidien et l'accélération des changements nécessaires à la transition écologique* avec la lente évolution de la forme urbaine?

Repères pour une action collective

Agir sur l'attractivité et l'emplacement des activités économiques

Agir sur la flexibilité des fonctions, des usages et de l'utilisation des espaces publics et privés au cours de la journée (jour, nuit), de l'année (saison) et de leur cycle de vie

Agir sur la sensibilisation des ménages aux bénéfices et impacts des choix de consommation

Agir sur la diversification des services et équipements urbains

Agir sur la surveillance éthique et équitable des algorithmes

Les formes urbaines et les occupations du sol

Ingrédients du futur

Une tendance à la compacité qui redéfinit les formes d'occupation du sol

Une densification* du territoire montréalais⁵⁷ et de la région métropolitaine s'observe depuis plusieurs années et est appelée à se poursuivre en raison, notamment, de la hausse de la demande en logements et de la rareté des terrains.

La densification* dans les quartiers existants exerce une pression sur les équipements collectifs (écoles, piscines, centres sportifs, parcs, bibliothèques, maisons de la culture, etc.) alors que ceux-ci sont déjà insuffisants dans certains quartiers pour combler les besoins actuels.

La vigueur du marché immobilier a entraîné un renouvellement du cadre bâti et des caractéristiques distinctives de Montréal, particulièrement pour certains secteurs, tout en exerçant une pression sur les bâtiments d'intérêt patrimonial, posant ainsi des défis pour leur protection à long terme.

De nouveaux modèles de développement, plus compacts et favorables à l'environnement, apparaissent dans les secteurs en redéveloppement. L'occupation du sol y est maximisée et des espaces au sol sont libérés pour d'autres usages, tels que des espaces verts ou des liens de transports actifs.

Technoparc, arrondissement de Saint-Laurent.



Une raréfaction et une hausse du coût de l'immobilier qui pourraient s'accroître

Depuis quelques décennies, Montréal a su requalifier de vastes secteurs dont les activités étaient à l'abandon, comme les abords du canal de Lachine. La réserve de terrains disponibles pour le développement diminue partout sur le territoire, mais de façon marquée au centre. Les terrains qui restent sont souvent grevés de contraintes importantes (contamination, manque d'accessibilité, absence d'infrastructures, etc.).

La rareté des terrains et l'augmentation des coûts de construction exercent une pression à la hausse sur les prix de l'immobilier, notamment l'immobilier d'habitation. Dans les quartiers centraux en particulier, cette situation engendre une pression foncière pour augmenter les hauteurs des bâtiments et diminuer la taille des logements afin de maximiser la surface constructible et les bénéfices réalisables.

La tendance à la hausse du coût du foncier exerce une pression sur certains bâtiments existants, en particulier les bâtiments patrimoniaux et d'intérêt. Réaliser des projets viables tout en conservant le patrimoine s'avère un défi.

La mutualisation* et l'augmentation de la polyvalence des équipements collectifs sont de plus en plus envisagées dans un contexte de rareté des terrains et des ressources.

Une augmentation prévisible des besoins en infrastructures numériques

La ville intelligente de demain reposera sur la connectivité des personnes et, également, sur celle des objets. L'accroissement de la connectivité s'accompagnera d'une hausse des besoins en infrastructures et équipements numériques physiques (ex. : réseaux de fibre optique, centre de données, multiples capteurs).

Évolution de la superficie et des prix moyens au pied carré Copropriété* neuve – Centre-ville

Typologie	2015, 3 ^e trimestre		2020, 3 ^e trimestre	
	Superficie (pc)	Prix** au pc	Superficie (pc)	Prix** au pc
Studio	456	447	361	749
1 CC	629	427	561	659
2 CC	980	463	904	637

* Les copropriétés ont représenté 56 % des mises en chantier entre 2016 et 2019.

** Prix avant taxes, non ajusté pour l'inflation.

Évolution de la superficie et des prix moyens au pied carré Copropriété* neuve – Reste de l'île

Typologie	2015, 3 ^e trimestre		2020, 3 ^e trimestre	
	Superficie (pc)	Prix** au pc	Superficie (pc)	Prix** au pc
1 CC	703	294	642	437
2 CC	991	291	989	413
3 CC	1377	299	1361	443

* Les copropriétés ont représenté 56 % des mises en chantier entre 2016 et 2019.

** Prix avant taxes, non ajusté pour l'inflation.

Source : Outil Condo du Groupe Altus – Centre-ville et île de Montréal – Édition du 3^e trimestre 2020.

En cinq ans, le coût au pied carré a augmenté considérablement au centre-ville (de près de 60 % pour le studio à environ 72 % pour le logement de 2 chambres à coucher). Cette augmentation s'est effectuée parallèlement à une diminution significative de la taille des logements, particulièrement pour ceux de type studio et 1 chambre à coucher. Dans le reste de l'île de Montréal, c'est davantage l'augmentation du prix de vente au pied carré qui est marquée.

Des milieux naturels qui continuent à disparaître malgré les efforts de conservation

Depuis 2004, la superficie protégée du territoire de l'agglomération a doublé pour atteindre 6,35 % en 2020. Malgré ces efforts importants de conservation, des pertes de milieux naturels ont été constatées⁵⁸.

La hausse généralisée du coût des terrains entraîne des coûts plus élevés pour l'acquisition de milieux naturels à des fins de conservation.

Le projet du Grand parc de l'Ouest a le potentiel de protéger quelque 3000 hectares de milieux naturels et ainsi devenir le plus grand parc municipal au Canada.



Milieu humide au parc-nature du Bois-de-L'île-Bizard, arrondissement de L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève.

Protection des milieux naturels et acquisition de terrains

L'acquisition des terrains par la Ville de Montréal est le moyen le plus utilisé pour protéger les milieux naturels et étendre les grands parcs, ce qui entraîne des dépenses importantes. De 2004 à 2018, la Ville a investi 73 millions de dollars conformément

à ses compétences d'agglomération afin d'acquérir près de 328 hectares de milieux naturels. Au cours de la seule année 2019, 83 millions ont été consacrés à l'acquisition de 175 hectares.



Questions à résoudre ensemble

Comment combiner l'intensification du bâti et la préservation de l'espace libre, dans un contexte de croissance des besoins et de raréfaction du foncier?

Comment concilier les besoins de densification*, la volonté de protéger une diversité de patrimoines bâtis et de paysages et l'acceptabilité sociale et la viabilité des projets?

Repères pour une action collective

Agir sur la maîtrise foncière et immobilière

Agir sur l'encadrement de l'occupation du sol et de la forme urbaine

Agir sur la protection du patrimoine bâti

Agir sur la complémentarité et la mutualisation* des équipements collectifs

Agir sur l'intégration urbaine des équipements et infrastructures numériques

Agir sur la protection des milieux naturels, la renaturalisation et l'augmentation de la biodiversité

Ce que vous nous avez dit

«En lien direct avec la question de l'abordabilité du logement, plusieurs personnes ont exprimé leur crainte de la spéculation immobilière associée à la construction de nouvelles infrastructures de transport collectif. L'accessibilité soudaine de territoires actuellement excentrés fait craindre une augmentation de la pression sur les prix de l'immobilier et les loyers, contraignant la communauté initiale à s'éloigner davantage, à subir des déplacements quotidiens plus longs et plus complexes et, plus généralement, à voir leur qualité de vie altérée⁵⁹.»

La gouvernance

Ingrédients du futur

Une gouvernance de plus en plus participative, mais qui doit renforcer d'avantage les moyens d'action des citoyennes, des citoyens et de la société civile

Déjà bien outillée en instances consultatives (OCPM, commissions municipales, etc.), la Ville de Montréal s'appuie de plus en plus sur la concertation avec la société civile (ateliers, consultations en amont, programme de rues piétonnes et partagées, gouvernance pour les projets de Louvain Est et Lachine-Est, etc.).

La participation citoyenne est de plus en plus valorisée par les instances montréalaises et devient incontournable dans les projets d'aménagement. Cependant, elle demeure plus souvent consultative que participative. De plus, la participation à ces processus implique une disponibilité des citoyennes et des citoyens qui demeure variable selon leur situation.

Il est constaté que les personnes racisées, autochtones et immigrantes sont sous-représentées aux mécanismes de consultation existants.

Les outils technologiques utilisés par la Ville permettent de joindre plus facilement certaines personnes, particulièrement les jeunes. Ils peuvent cependant exclure d'autres, notamment les personnes avec peu d'habiletés technologiques ou ayant difficilement accès à un ordinateur ou à un téléphone intelligent.



Partage de vélo-cargo à la place Boyer, arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie



De nouvelles formes de gouvernance qui remettent en question les rôles et compétences traditionnels des acteurs publics et qui pourraient prendre de l'ampleur

Les acteurs publics ont des moyens financiers ainsi qu'une capacité d'action et de coordination limités pour créer un aménagement du territoire et une mobilité durables. Les investissements requis pour le développement du logement social* et abordable*, du transport collectif, des équipements collectifs, de même que pour le maintien de ces actifs sont colossaux. Les outils de financement actuels ne permettent pas de répondre à tous les besoins.

De plus en plus d'initiatives et de projets portés par des groupes citoyens, des organismes ou des entreprises privées émergent dans les milieux de vie et mettent en question les compétences traditionnelles des institutions publiques et parapubliques⁶⁰.

Le dispositif des communs* se développe et pourrait prendre de l'ampleur. Il offre une troisième voie, entre le public et le privé, qui peut constituer un véhicule d'innovation pour les villes, notamment pour l'accès au logement et à une alimentation de qualité pour tous, le cadre de vie et les nouvelles mobilités locales décarbonées.

La gouvernance des ressources naturelles par la reconnaissance des droits de la nature est une tendance émergente. Plusieurs écosystèmes se voient octroyer le statut de personnalité juridique afin de répondre aux défis écologiques et de les protéger des diverses menaces industrielles et humaines.

Les entreprises, et particulièrement les GAFAM⁶¹, accroissent leur influence dans les projets de ville intelligente. Une tendance à la privatisation accélérée de la ville et à un affaiblissement de la transparence et de la démocratie locale pourrait prendre de l'ampleur.

Une augmentation des préoccupations relatives à l'utilisation des données massives

L'explosion des données massives et les perspectives liées au développement de l'intelligence artificielle amènent de grandes possibilités d'innovation pour la Ville mais soulèvent des préoccupations croissantes en matière de sécurité et d'éthique liées à l'utilisation des données récoltées dans l'espace urbain. Ces préoccupations touchent notamment la protection des données, la préservation de la vie privée et du sentiment de liberté, le consentement à l'utilisation, le contrôle de l'empreinte numérique, de même que l'usage et la transparence quant aux fins d'utilisation. Une gouvernance de plus en plus participative, mais qui ne renforce pas toujours les moyens d'action des citoyennes, des citoyens et de la société civile

Ce que vous nous avez dit

«La multiplication des ruelles vertes est apparue pour plusieurs personnes comme une avancée dans l'amélioration de l'environnement physique de certains secteurs de Montréal. Celles-ci encourageraient les citoyennes et les citoyens à s'approprier leur milieu de vie et à agir sur ceux-ci, ainsi que la création d'un lien social plus fort et plus vivant à l'échelle de l'îlot⁶².»

Une volonté de réconciliation avec les peuples autochtones et de combattre les discriminations qui influencera les manières de planifier le territoire et d'y intervenir

Plusieurs métropoles canadiennes et mondiales reconnaissent la présence autochtone passée, présente et future sur leur territoire et mettent en avant le respect des droits de ces peuples. Un mouvement de réconciliation s'ensuit et mène à diverses stratégies, dont certaines touchent l'aménagement du territoire. Celles-ci tendent à actualiser les processus de collaboration et de conception des projets d'aménagement, en misant notamment sur la cocréation et la réintégration de connaissances historiques et de savoirs autochtones négligés.

La compréhension des effets des discriminations sur l'aménagement progresse dans le domaine de la planification urbaine. À l'avenir, le fait de constater la présence d'iniquités sociales pourra guider davantage la gouvernance des projets.

La Stratégie de réconciliation avec les peuples autochtones, qui vise notamment à reconnaître et valoriser les savoirs autochtones, combinée à une préoccupation environnementale accrue au sein de la population, pourrait favoriser l'évolution vers des interventions différentes sur le territoire.



Activité de participation publique au Centre William-Hingston. Arrondissement de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension.

Question à résoudre ensemble

Comment transformer la gouvernance et l'ouvrir à une diversité d'acteurs pour ainsi mieux répondre l'intérêt collectif?

Repères pour une action collective

Agir sur l'engagement collectif

Agir sur la compréhension des outils numériques et la capacité de tirer des renseignements utiles des données

Agir sur l'encadrement de la ville intelligente

Agir sur les nouvelles formes de gouvernance et les processus décisionnels

Agir sur les approches de planification urbaine inclusives et participatives

Les chemins de transition



Ce sont nos actions collectives qui feront en sorte qu'un **futur** plutôt qu'un autre prendra forme. Nous devons donc nous demander comment il faut adapter Montréal pour créer un avenir désirable, qui sera en phase avec nos objectifs d'équité sociale* et territoriale*, de lutte contre les changements climatiques, d'adaptation* à ceux-ci et de qualité de vie.

En tenant compte des sept dimensions présentées précédemment et de leur influence sur l'aménagement du territoire et les manières de vivre la ville, cette section vient contextualiser pour le territoire montréalais **les chemins de transition** qu'il faut prendre au cours des prochaines décennies, c'est-à-dire les grands changements que nous devons effectuer pour parvenir à la vision d'avenir souhaitée. Ces derniers s'articulent autour de trois échelles (la métropole, le quartier et le bâtiment) qui mettent l'humain au centre des interventions. **Chaque chemin de transition présente la situation actuelle en quelques constats clés, les éléments d'une vision d'avenir qui caractérisent le futur souhaitable et les défis à relever pour y parvenir.** Ces chemins de transition ne prétendent pas tout couvrir, car le futur est à imaginer collectivement.

La transition sera faite d'une combinaison d'actions que nous faisons déjà, mais qu'il faut accélérer ou généraliser, d'actions que nous entendons faire à court terme et qu'il faut soutenir avec assurance et, aussi, d'actions qui sont de l'ordre de l'expérimentation, qu'il faut imaginer, tester et évaluer pour pousser plus loin la recherche de solutions à des défis majeurs et urgents.

Pour que cette vision devienne une réalité, toutes les actrices et tous les acteurs devront se mobiliser autour de la recherche d'un nouvel équilibre. Des investissements d'importance devront être réalisés en fonction d'un cadre de référence commun. La gouvernance devra être améliorée et parfois même réinventée.

Trois échelles pour imaginer la ville

Les illustrations des prochaines pages présentent certaines propositions en lien avec les chemins de transition traduites aux trois échelles d'intervention que sont la métropole, le quartier et le bâtiment. Chacune de ces propositions visent à renforcer les atouts de Montréal tout en imaginant la Ville de 2050. D'autres combinaisons sont possibles. À vous de les proposer.

Montréal, métropole du Québec

Montréal peut miser sur ses nombreux atouts pour évoluer et s'adapter dans un contexte de transition écologique*.

Un paysage naturel exceptionnel au sein d'un archipel, la proximité de l'eau et de nombreux espaces naturels, particulièrement le mont Royal, emblème montréalais.

Sa topographie et ses tracés fondateurs, qui structurent son tissu urbain et l'organisation de la ville.

Une vitalité culturelle qui permet de se démarquer à l'échelle internationale, avec un milieu des arts effervescent, une ville d'événements et de spectacles, un patrimoine archéologique et culturel reconnu ainsi qu'une architecture propre à son territoire.

Une économie diversifiée et une part importante des emplois de la région métropolitaine et du Québec.

Un système de transport collectif relativement efficace, qui permet un accès stratégique au cœur de la métropole, secteur dynamique, diversifié et habité par sa population. Montréal peut miser sur ses nombreux atouts pour évoluer et s'adapter dans un contexte de transition écologique*.

Les quartiers montréalais

Mosaïque culturelle, Montréal est la somme de ses quartiers, d'une grande diversité. Selon les périodes de construction et l'influence des différentes communautés qui se sont installées à Montréal, les quartiers montréalais ont des dynamiques propres qui les caractérisent.

Des architectures distinctives, des bâtiments patrimoniaux du Vieux-Montréal aux plex montréalais, en passant par les églises et les anciens noyaux villageois (Sainte-Genève, Pointe-aux-Trembles, etc.).

Dans plusieurs quartiers, des places de quartier ou une centralité, actif intéressant sur lequel miser.

Dans plusieurs quartiers, une densité résidentielle et une mixité de fonctions qui permettent d'optimiser les déplacements courts et les services municipaux.

Des organismes sociocommunautaires bien implantés, qui soutiennent les populations et sont complémentaires des services publics.

Un vaste réseau d'équipements culturels, sportifs, scolaires, etc. (bibliothèques, maisons de la culture, musées, piscines, centres sportifs, écoles, etc.).

Le cadre bâti montréalais

Les bâtiments et leurs abords forment l'espace de vie quotidienne, là où les personnes se logent, travaillent, se récréent. Les citoyennes, les citoyens s'attendent à un cadre bâti et à un cadre de vie sains, sécuritaires et de qualité, pour eux et leur ménage. La forme urbaine montréalaise offre de belles perspectives en vue de faciliter la transition écologique* et l'inclusion, et d'améliorer la qualité du cadre de vie.

En fonction des quartiers, diverses typologies de logements offerts aux ménages montréalais – des maisons unifamiliales ou de ville aux plex, en passant par des conciergeries et des tours de logements, répondant à leurs divers besoins, incluant ceux des familles.

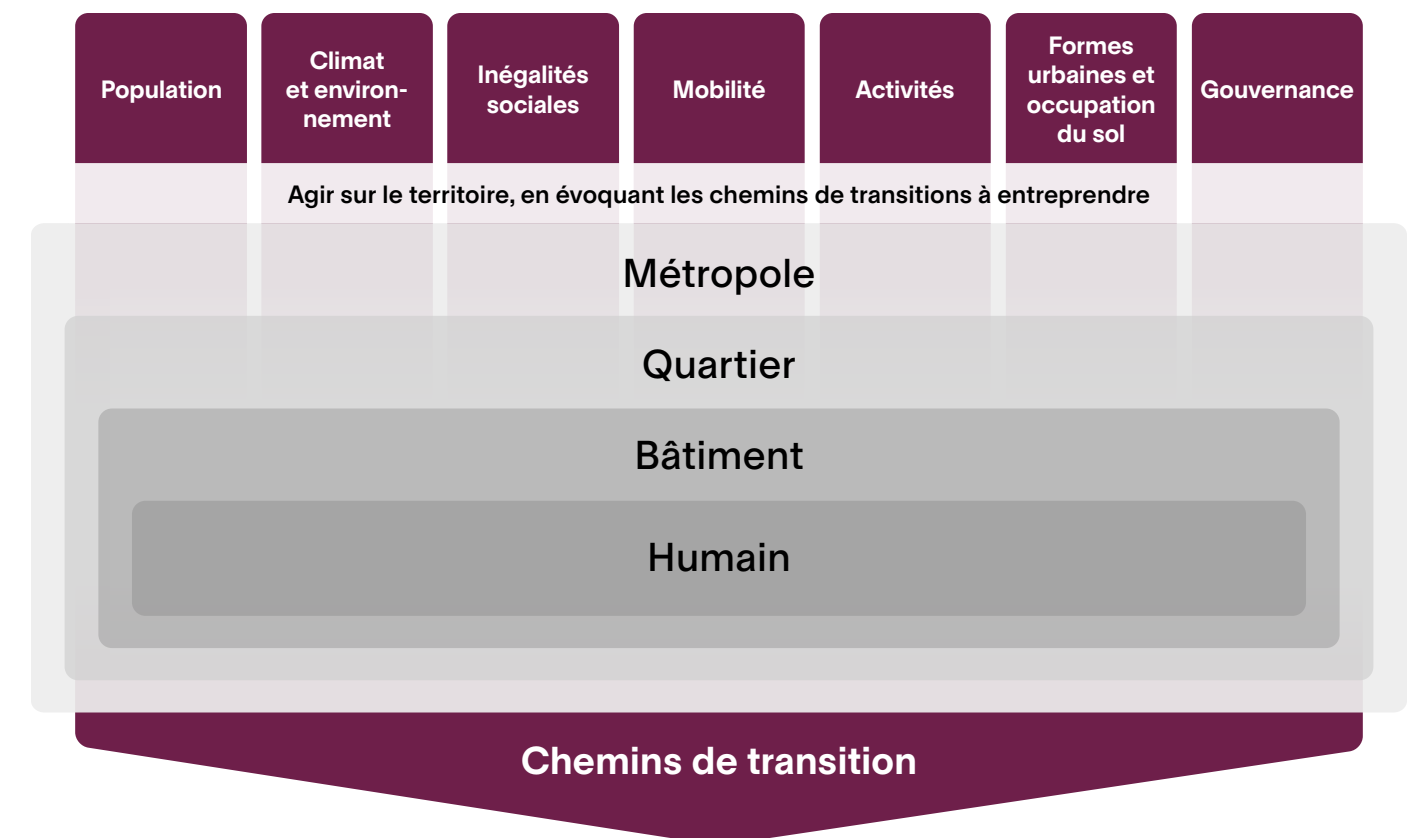
Une architecture propre à Montréal, qui offre une densité à échelle humaine, notamment avec les plex de deux à trois étages et ses balcons.

Les ruelles montréalaises, des espaces privilégiés pour tisser des liens dans la communauté et encourager le verdissement.



Ce qui guide les chemins de transition

Dimensions qui influencent l'aménagement du territoire et la façon de le vivre



Projetons-nous en 2050 : la métropole

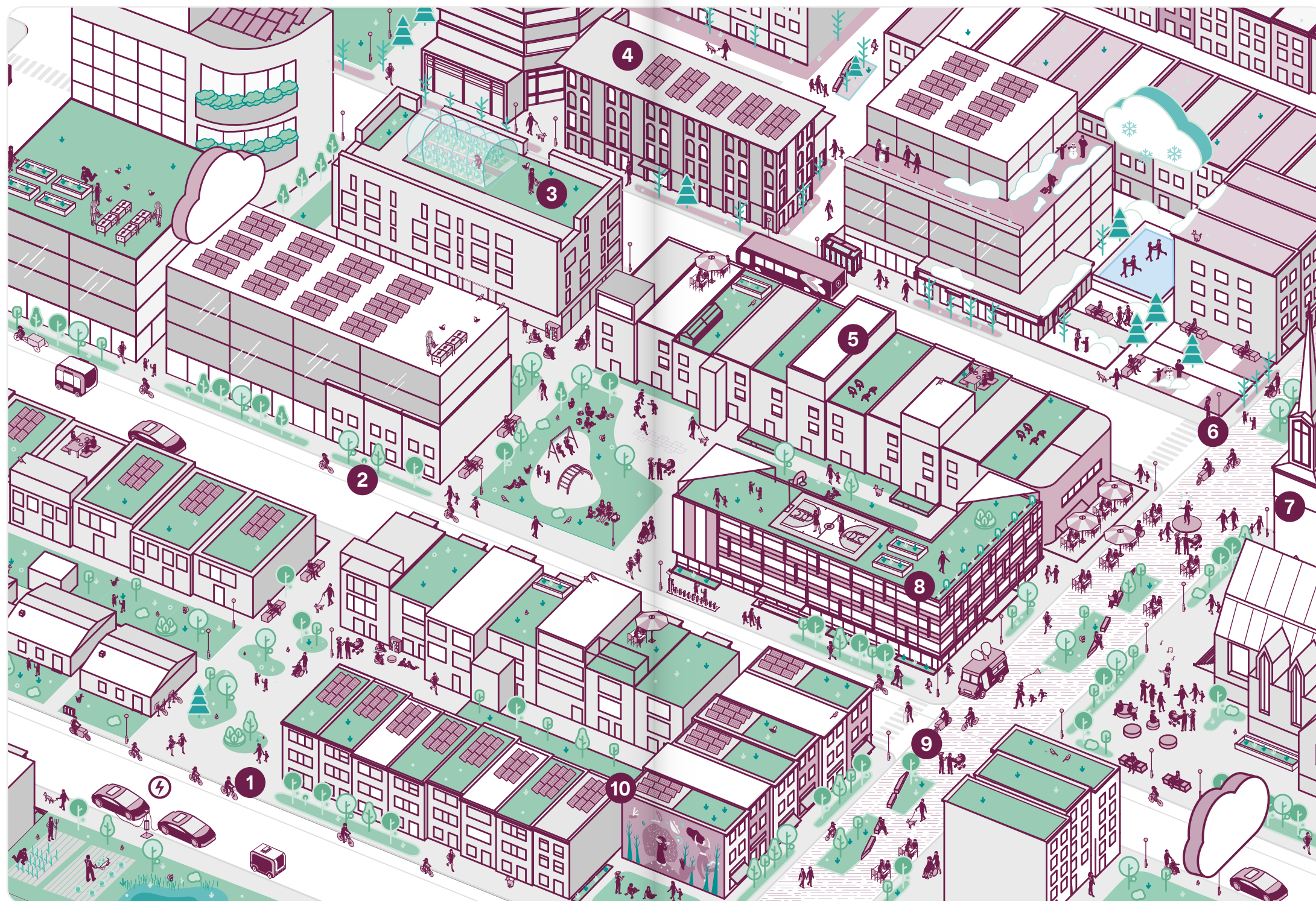
- 1** Les citoyennes et citoyens ont un meilleur accès aux berges et en profitent toute l'année! Vivre à Montréal, c'est vivre sur une île et profiter d'activités au bord des plans d'eau.
- 2** Montréal est un laboratoire d'innovations en agriculture urbaine! Un réseau d'entreprises, d'universités et d'organismes communautaires soutient ces expérimentations et participe à la diffusion des connaissances et des pratiques.
- 3** De nouveaux liens verts, actifs et collectifs amoindrissent les effets de barrière des autoroutes et des autres grandes infrastructures de transport. Ils connectent les quartiers par des liens directs et conviviaux.
- 4** La multiplication de mini-hubs sur l'ensemble du territoire structure efficacement les livraisons, en plus d'adapter les modes de transport de marchandises au contexte.
- 5** Les secteurs de pointe – intelligence artificielle, sciences de la vie, technologies propres, etc – et la recherche universitaire sont des vecteurs de changement et d'innovation partout à Montréal. Ils assurent le rayonnement et la compétitivité de la métropole.



- 6** Le cœur de la métropole est un lieu de convergence et de rencontre où foisonnent une grande diversité d'activités d'envergure. Toutes et tous s'y retrouvent.
- 7** Les transports collectifs sont performants et confortables. Ils permettent aux Montréalais et Montréalaises d'accéder aux pôles d'emplois et aux grands équipements collectifs. Ce réseau fait la fierté de Montréal et réduit les iniquités.
- 8** La qualité des infrastructures de transport et la performance de la logistique urbaine soutiennent la compétitivité des entreprises montréalaises.
- 9** Les quartiers industriels sont transformés : ils sont verdissés et accessibles en transports actifs et collectifs. Plus compacts, ils abritent une diversité d'activités économiques, de fonctions complémentaires et compatibles.
- 10** Les espaces naturels et verts riches en biodiversité sont plus nombreux et mieux protégés à Montréal. Ils sont maintenant interreliés par des corridors verts en plus d'être accessibles à toute la population.

Projetons-nous en 2050 : le quartier

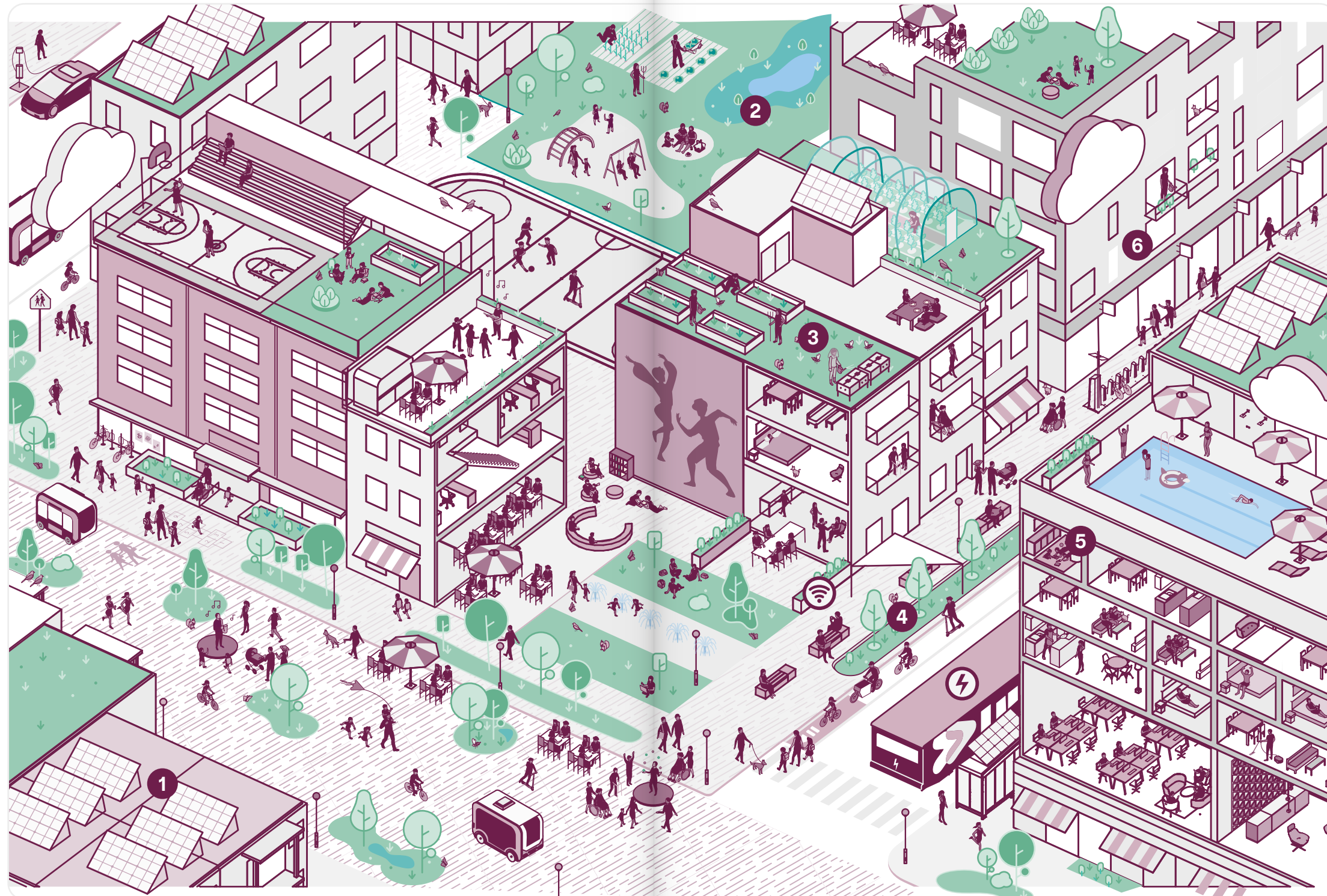
- 1** Les rues vertes, sont des espaces de vie qui se prêtent au jeu libre et qui invitent à bouger. Ils contribuent à briser l'isolement en favorisant les activités sociales comme le jardinage.
- 2** Les aménagements cyclables permettent à toute personne, peu importe son âge ou ses capacités, de se déplacer à vélo de façon sécuritaire et agréable. Le vélo est une façon simple de circuler dans tous les quartiers, et ce, en toute saison!
- 3** L'économie circulaire s'implante dans les quartiers et contribue à réduire les besoins en transport. Le matin, une serre sur le toit fournit des fruits et légumes frais aux restaurants et commerces à proximité et l'après-midi, elle accueille les élèves du quartier pour un atelier sur l'agriculture urbaine.
- 4** Des solutions de lutte et d'adaptation aux changements climatiques sont développées et intégrées aux bâtiments dans le respect de leurs qualités patrimoniales.
- 5** Des bâtiments et des étages s'ajoutent au quartier de manière à créer un environnement agréable.



- 6** Les vélos cargo assurent les livraisons de marchandises. Ils répondent rapidement aux besoins des commerçants et commerçants tout en étant compatible avec la vie de quartier.
- 7** Les bâtiments emblématiques sont préservés et mis en valeur. Ils accueillent de nouveaux usages adaptés aux besoins de la population.
- 8** L'école est un lieu de qualité au cœur de la vie de quartier. Les résidentes et les résidents se l'approprient à différentes heures de la journée pour y apprendre, se divertir, pratiquer des sports et s'y rencontrer.
- 9** Les rues sont aménagées pour la sécurité et le confort des piétonnes et des piétons. Elles permettent à toutes et à tous de se déplacer, peu importe leurs capacités.
- 10** Près de chez soi, il est facile de faire ses courses, de faire des rencontres, de se rendre à l'école et de participer une conférence à la bibliothèque.

Projetons-nous en 2050 : le bâtiment et ses abords

- 1** Les bâtiments ne requièrent presque plus d'énergie pour être chauffés en hiver ou climatisés en été. L'orientation des bâtiments, l'éclairage et la ventilation naturelle, le choix des matériaux sont des solutions mises de l'avant dans la conception et l'adaptation des bâtiments.
- 2** Des jardins de pluies et des sols perméables permettent une gestion des eaux de pluie sur place.
- 3** Des terrasses sur les toits, des balcons, des jardins communs ou des parcs à proximité du logement permettent d'augmenter l'espace de vie.



- 4** La plantation massive d'arbres, partout où cela est possible, donne accès à des zones fraîches et ombragées, augmente la biodiversité et améliore le contact avec la nature.
- 5** La configuration et l'aménagement des bâtiments permettent une diversité de la population dans le temps pour différents usagers. Ils évoluent selon les besoins des usagers.
- 6** Les Montréalaises et Montréalais jouissent de logements adaptés à leur situation, qu'ils vivent seuls, en famille ou en colocation, peu importe leurs revenus et leurs capacités.

Des efforts d'innovation amplifiés

Montréal fourmille de projets et d'expérimentations axés sur la transition écologique*. La transition met de l'avant l'importance de l'expérimentation, de l'apprentissage et de l'évaluation par l'innovation en continu. Ce processus dynamique constitue un défi majeur dans le contexte d'un plan d'urbanisme et de mobilité, qui mise plutôt sur une stabilité des vocations et des fonctions dans le temps.

Planifier pour orienter la transition n'équivaut pas à simplement changer certains paramètres ciblés de la ville, mais suppose une reconfiguration des règles qui organisent le territoire et ses usages, la gouvernance, les technologies, les modes de production et de consommation, etc. Certains outils nécessaires à la transition sont en développement, mais ils n'existent pas encore tous.



Projet Young : projet-pilote d'occupation transitoire, arrondissement du Sud-Ouest.



Charte des écoquartiers*

La Ville de Montréal s'est engagée à adopter une charte des écoquartiers* qui liera l'ensemble des actrices et acteurs du développement urbain et les incitera à innover en matière d'aménagement des milieux de vie, et ce, dans divers domaines : inclusion sociale, mobilité, énergie, agriculture

urbaine et verdissement, gestion des matières résiduelles, économie sociale et circulaire, conservation et mise en valeur du patrimoine, formes d'auto-organisation citoyenne, mise en commun des services et des équipements, etc.

Le programme municipal d'urbanisme transitoire

Comme beaucoup d'autres grandes villes dans le monde, la Ville de Montréal est propriétaire d'un certain nombre de bâtiments et de sites vacants ou sous-utilisés. La plupart de ces bâtiments et espaces ont une valeur importante pour les Montréalaises et les Montréalais. Désaffectés et jugés à l'abandon, ils ont pourtant un grand potentiel, celui d'accueillir des expérimentations à portée sociétale.

C'est dans ce contexte que la Ville de Montréal élabore un programme municipal d'urbanisme transitoire.

L'urbanisme transitoire n'est pas que de l'urbanisme tactique, une occupation temporaire, une requalification d'un bâtiment ou encore un exercice de mobilisation citoyenne. C'est une approche qui reconfigure les relations entre les actrices et les acteurs : alors que la municipalité adopte une attitude d'ouverture au dialogue et à la mise en commun, la société civile met de l'avant et explore des pistes de réponses originales. Il s'agit de redonner aux bâtiments et aux sites vacants une vocation civique, tout en actualisant et réalisant leur potentiel de contribution à la transition des territoires.

Apprendre collectivement pour se transformer mieux et plus rapidement

Pour piloter le changement, la Ville de Montréal pourrait lancer, avec des partenaires clés, un laboratoire des innovations pour la transition écologique*. À la lumière des enseignements tirés, les actrices et les acteurs reproduiraient les solutions et adapteraient le cadre normatif et réglementaire en conséquence. Ce laboratoire constituerait un lieu de collaboration, d'expérimentation et d'apprentissage avec la collectivité. Il permettrait de trouver les façons les mieux adaptées à Montréal pour réaliser la transition écologique* et accompagner les changements de comportements.

L'approche du laboratoire viserait à reconfigurer le rapport au savoir et à l'action que l'on observe dans la planification : il ne serait plus question de savoir avant d'agir, mais d'agir pour savoir. La Ville, les Montréalaises et les Montréalais pourraient ainsi développer l'agilité nécessaire pour réussir la transition.

Situation actuelle

Plusieurs secteurs en requalification de Montréal font l'objet d'une planification sous le modèle des «écoquartiers*», comme les secteurs de Lachine-Est, de Louvain Est, de Bellechasse, de Namur-Hippodrome et le sud du secteur des Faubourgs.

Plusieurs initiatives d'économie circulaire* existent à Montréal. Celles-ci, de types et de tailles variés, sont notamment rattachées aux domaines de l'alimentation, de l'écologie industrielle, du partage, du réemploi et de la réparation d'objets, de même que de la mobilité.

Des expérimentations en logistique, en transport de marchandises et en mobilité autonome permettent d'innover pour adapter la livraison et la mobilité des personnes au contexte urbain et à la transition écologique*.

Plusieurs zones d'innovation de calibre international sont développées sur le territoire pour accélérer la commercialisation des innovations et pour augmenter les exportations, les investissements locaux et étrangers ainsi que la productivité des entreprises.

Des dispositifs de gouvernance multi-acteurs se développent, redéfinissant les modes de gouvernance traditionnels à Montréal, tels que Montréal en commun, le programme d'urbanisme transitoire, l'écoquartier* Louvain Est, les Amis de..., etc.

L'agriculture urbaine commerciale, impulsée par des organismes communautaires et par des entreprises privées et d'économie sociale, est un secteur en émergence à Montréal.

Éléments d'une vision d'avenir

La Ville de Montréal contribue activement au développement de solutions de transition écologique innovantes grâce à du partenariat avec les universités montréalaises et au soutien financier de fonds d'investissement socialement responsable. Elle agit avec le double objectif d'organiser la vie sur place et de générer des connaissances sur la transition écologique des villes, qu'elle partage avec le réseau des métropoles innovantes.

Les initiatives de gouvernance partagée, comme les bureaux de projet partagés avec la communauté ou les budgets participatifs, ont inspiré les pratiques à l'échelle de la ville en matière de démocratie participative et de co-création.

Des partenariats arrondissements-citoyennes-citoyens-organisme à but non lucratif (OBNL) permettent de tester diverses formes de collaboration et de mise en commun. Cela deviendra les bases d'une politique des commons* qui permettra le renforcement du pouvoir d'agir*.

Des écoquartiers* ont été créés. Ceux-ci ont permis de tester plusieurs pratiques innovantes qui ont guidé la transformation de la ville, par exemple en matière de logement, de mobilité active, d'agriculture urbaine et de gestion des eaux de pluie.

Des entreprises agricoles innovantes sont bien établies dans les quartiers. Grâce à leurs collaborations, des denrées sont produites localement et participent à la sécurité alimentaire des Montréalaises et des Montréalais.

Montréal a accéléré sa transition vers l'économie circulaire*. Des boucles circulaires pour l'alimentation, l'énergie, l'usage de ressources comme l'eau, le bois et les métaux recyclables y foisonnent. Un partenariat multi-acteurs permet de tester les premiers quartiers industriels d'économie circulaire*.

De nouveaux modes de production locale ont été mis en place et le partage de stocks d'énergie entre voisins est maintenant monnaie courante.

Le pilotage des innovations a permis de guider l'arrivée de la mobilité autonome. Celle-ci est électrique, partagée, collective et compatible avec la vie dans les quartiers.

Le prototypage de designs de rues a permis de tester des solutions visant à intégrer des réseaux verts pour la gestion sur site des eaux pluviales, des mini corridors forestiers pour augmenter la canopée* et des aménagements qui donnent la plus grande part au jeu libre.

Des partenariats innovants permettent de reproduire des solutions de mini hubs de livraison urbaine* et de livraison par vélo-cargo et véhicules légers zéro émission.

Des aménagements de parcs, de rues et d'équipements collectifs innovants permettent de tester de nouvelles solutions pour mieux vivre l'hiver, notamment en contexte de changements climatiques. L'hiver est au cœur des réflexions en design, en programmation et en entretien.



Défis

Permettre l'innovation en continu dans un contexte multi-acteurs normé et réglementé

Soutenir la transition vers des modèles d'économie circulaire*

Tester et encadrer les nouvelles mobilités et formes de logistique urbaine dans une perspective de transition écologique* et d'intérêt collectif

Créer des écoquartiers* qui permettent d'expérimenter des pratiques de transition et de généraliser les solutions éprouvées

Soutenir le développement de modèles de gouvernance et de gestion favorisant l'inclusion et l'engagement des citoyennes, des citoyens et de la société civile

Reconfigurer la voirie pour qu'elle soutienne la transition écologique* et la mobilité douce en toutes saisons

Soutenir les initiatives de diversification participative des modèles de production-consommation énergétique

Soutenir des projets agricoles urbains qui participent à la sécurité alimentaire

Secteur Louvain-Est : un écoquartier planifié par un bureau de projet partagé avec la communauté (Solidarité Ahuntsic), arrondissement de Ahuntsic-Cartierville.



La valorisation du patrimoine dans un contexte de transition écologique*

Comptant parmi les plus anciennes villes d'Amérique du Nord, Montréal possède un riche patrimoine qui témoigne des époques de son développement et du savoir-faire des différents groupes qui ont forgé la communauté montréalaise. Caractère insulaire, vestiges archéologiques, bâtiments prestigieux ou plus modestes, structures industrielles, noyaux villageois, quartiers issus de différentes époques, tracés anciens et toponymie sont quelques exemples illustrant la diversité du patrimoine montréalais. Celui-ci marque le territoire, raconte l'histoire de la ville et contribue considérablement à la qualité de vie dans les quartiers ainsi qu'à l'attractivité de Montréal. Le patrimoine apporte des bénéfices sur le plan culturel, identitaire, touristique et économique. Il est une force active et positive dans la ville, un élément d'identification et d'originalité, de fierté et de mobilisation.

La protection du patrimoine mobilise de plus en plus d'actrices et d'acteurs. Considérant la volonté de densification* pour contrer notamment l'étalement urbain, il est impératif de faire preuve de créativité afin de concilier mise en valeur du patrimoine et transition écologique*. Pour ce faire, il est essentiel d'établir un dialogue avec les différentes parties prenantes.

Restauration de
l'Auditorium de Verdun,
avec agrandissement
contemporain,
arrondissement
de Verdun.



Situation actuelle

La pression foncière, notamment dans les secteurs centraux de la ville, entraîne des démolitions de bâtiments d'intérêt patrimonial et une perte du caractère distinctif des quartiers. La prolifération de bâtiments de grande hauteur au design similaire, phénomène présent depuis déjà de nombreuses années, tend à créer une uniformisation mondiale des métropoles et une banalisation de l'architecture.

Une multiplication des projets de façadisme⁶³ est également observable.

Plusieurs des institutions implantées sur les flancs du mont Royal vivent de grands bouleversements. Leurs terrains sont convoités à des fins de développement et leurs bâtiments sont vacants ou le deviendront prochainement.

Une perte importante des vues fleuve-montagne et des vues sur le profil du mont Royal a été constaté au fil des années, en raison du développement immobilier.

Éléments d'une vision d'avenir

Différents actrices et acteurs, aussi bien publics que privés et citoyens, participent à la réflexion sur le patrimoine et sa contribution à la qualité des milieux de vie. Le patrimoine agit comme catalyseur de créativité. Des gestes architecturaux et urbains contemporains de qualité mettent en valeur le patrimoine dans ses multiples expressions. Ce dialogue entre le présent et l'histoire contribue à façonner des lieux et des milieux de vie de qualité et distincts.

Les grandes propriétés à caractère institutionnel sont réhabilitées, leurs caractéristiques distinctives sont préservées et elles accueillent des usages répondant aux besoins de la population.

La mise en valeur des lieux emblématiques de Montréal est l'affaire de toutes et tous. Les vues significatives vers et depuis le mont Royal sont préservées et demeurent collectives. De nouvelles vues relevées sur le territoire contribuent à la qualité des paysages montréalais.

L'ancrage historique des peuples autochtones ainsi que les cultures contemporaines des Premières Nations et du peuple inuit sont célébrés. Des lieux de rencontres permettent de vivre et faire vivre la créativité et les pratiques culturelles des différentes nations autochtones.

L'apport des communautés de la diversité culturelle contribue à la richesse de Montréal et il est manifeste dans les lieux publics.



Défis

Assurer la compatibilité des nouvelles façons d'habiter et de se déplacer avec les milieux patrimoniaux

Concilier les approches en protection et mise en valeur du patrimoine et celles de la transition écologique*

S'assurer que chacune, chacun se porte garante et garant de la préservation et de la mise en valeur du patrimoine

Simplifier et bonifier les outils et processus en matière d'identification et de gestion du patrimoine

Repenser l'approche d'occupation des bâtiments patrimoniaux et des grandes propriétés à caractère institutionnel, excédentaires ou vacantes, pour prévenir leur dégradation et assurer leur pérennité

Mettre davantage en valeur l'histoire et la présence autochtone ainsi que la diversité culturelle dans la ville



Installation lumineuse mettant en valeur l'héritage culturel des Premières Nations, arrondissement de Ville-Marie



Une place repensée pour la biodiversité, d'une rive à l'autre

Plusieurs villes comme Montréal cherchent des solutions pour améliorer la biodiversité en contexte urbain. Celle-ci renforce la résilience des écosystèmes tout en offrant un contact avec la nature, nécessaire à la qualité de vie. Pour augmenter la biodiversité, il faut d'abord préserver les milieux naturels montréalais, par exemple en leur accordant un statut de protection et en aménageant de grands parcs. Ensuite, il faut restaurer les écosystèmes et augmenter les superficies d'espaces renaturalisés. Enfin, l'accès à ces milieux naturels, tant pour les humains que pour certaines espèces animales et végétales, passe par l'aménagement de corridors verts. Pour réussir la transition écologique, il est nécessaire que la planification urbaine accorde un rôle structurant à la biodiversité.

Perspective
d'ambiance d'un
corridor vert proposé.
Leur conception finale
pourrait différer de ce
qui est présenté ici.

Situation actuelle

La Ville s'est donné comme cible de protéger 10 % d'aires terrestres.

Les espaces d'envergure pouvant accueillir de nouveaux parcs sont rares et il est difficile de les acquérir en raison de la hausse généralisée du coût des terrains.

La détérioration de certaines rives par l'érosion et la disparition d'habitats de la faune sont préoccupantes. Les écosystèmes aquatiques et terrestres subissent constamment des pressions naturelles (ex. : prolifération d'espèces envahissantes) et anthropiques qui les fragilisent et les détériorent.

Plusieurs grands parcs sont situés loin des quartiers centraux et de certains quartiers défavorisés. Leur accessibilité doit être bonifiée. Les nouvelles stations de transport collectif sont d'ailleurs des occasions à saisir pour améliorer l'accès à certains de ces parcs.

Éléments d'une vision d'avenir

La Ville de Montréal et ses partenaires utilisent de façon agile les outils réglementaires et financiers pour la protection des milieux naturels, ce qui permet de conserver les milieux existants, de compléter l'aménagement de certains et d'aménager de nouveaux grands espaces verts.

Certains espaces autrefois sous-exploités, comme les emprises de lignes de transport d'énergie électrique ou les surlargeurs des voies ferrées, sont réaménagés pour favoriser la biodiversité. D'autres, comme d'anciens golfs, sont conservés en espaces verts et renaturalisés, et permettent une variété d'activités récréatives.

Le réseau des corridors verts permet de relier les parcs et les autres espaces publics, tout en favorisant la mobilité active. La mise en place de ce réseau intégré à la trame des rues et des parcs participe à la connectivité écologique des milieux naturels.

De nouveaux services de mobilité, comme des navettes ou des pôles de mobilité, permettent de connecter les grands espaces verts aux transports collectifs structurants et, ainsi, d'améliorer leur accessibilité.

Les parcs du mont Royal continuent d'attirer les Montréalaises, les Montréalais ainsi que les touristes en toutes saisons. L'achalandage est réparti avec les autres grands espaces verts de manière à réduire les pressions sur les écosystèmes.

Dans les milieux naturels et aquatiques conservés, l'offre éducative, communautaire, culturelle, sportive et récréative est diversifiée et bonifiée en partenariat avec la communauté, ce qui contribue grandement à la santé physique et mentale des Montréalaises et des Montréalais ainsi qu'à leur sensibilisation à l'environnement. Des projets d'agriculture urbaine à impact social y sont d'ailleurs implantés.

Activité nautique.
arrondissement de
Pierrefonds-Roxboro.



Défis

Intensifier les actions de conservation des derniers milieux naturels pour atteindre la cible de 10 % d'aires protégées

Saisir les occasions de renaturalisation et d'augmentation de la biodiversité

Atteindre un équilibre entre les besoins de fréquentation des espaces verts et la vulnérabilité des écosystèmes

Relier les espaces verts et les milieux naturels (incluant les grands parcs) aux milieux de vie des Montréalaises et des Montréalais

Développer de nouveaux grands espaces verts et compléter l'aménagement de certains parcs existants, notamment dans les secteurs en déficit et suivant un principe d'équité sociale* et territoriale*

Donner un accès équitable à tous les grands espaces verts, même les plus éloignés du centre, par les transports collectifs et actifs

Créer, aménager et mettre en valeur des lieux de contact avec les rives, les cours d'eau et les îles montréalaises

Ce que vous nous avez dit

«Un participant a mentionné que, pour bien des Montréalaises et des Montréalais, le fait que Montréal soit une île est «une abstraction dont ils n'ont conscience qu'en se promenant de temps à autre sur le pont Jacques-Cartier». Il a été recommandé de faire revenir la présence de l'eau dans la vie quotidienne de Montréal pour marquer son insularité.»

«Selon une autre participante, cette idée se déclinerait par la mise au jour de plusieurs rivières enfouies, au fur et à mesure de l'urbanisation de la ville. De la même façon, les initiatives d'accès améliorés aux berges ont été saluées par plusieurs participantes et participants (ex. : plage de Verdun, parcs riverains de LaSalle et de Verdun) comme des avancées majeures pour réintégrer l'insularité dans la vie quotidienne des Montréalaises et des Montréalais, car elles offrent des occasions de faire des activités uniques⁶⁴.»

Une forme urbaine renouvelée

La forme urbaine, soit l'organisation du cadre bâti et non bâti, agit directement sur les modes de vie et la qualité de vie. À Montréal, les choix actuels en matière de forme urbaine ne contribuent pas systématiquement à réduire les déplacements, les fractures territoriales, la consommation des ressources ou les émissions des GES.

Une réflexion sur l'évolution de la forme urbaine est donc l'un des passages obligés pour permettre la transition écologique* et assurer l'équité et l'inclusion, tout en mettant en valeur les éléments significatifs de Montréal. La nécessité d'adapter la ville soulève des questions sur la façon (comment, où et avec quelle intensité) dont cette évolution devra s'opérer sans toutefois dégrader la qualité de vie.



Diversité du cadre bâti sur la rue de Bleury, arrondissement de Ville-Marie.



Illustration du concept de «ville compacte» et de ses diverses caractéristiques

Des avantages et des bénéfices liés à une densification* et une compacité adéquates.

La densification* du territoire et la compacité du cadre bâti permettent notamment :

- l'utilisation optimale du territoire et la réduction de la pression sur les milieux agricoles, les milieux naturels, etc., ce qui contribue, entre autres, à répondre aux besoins en espaces verts et à maintenir les fonctions productives;
- le soutien au développement de modes de transport collectif structurants et actifs, ce qui favorise une réduction des GES et une atténuation des changements climatiques;
- la contribution au développement des déplacements actifs, à une mobilité de proximité et, de fait, à l'amélioration de la santé des populations;

- une contribution à la réponse en matière de demande de logements, pour le maintien d'une capacité d'accueil et de l'abordabilité;
- la rentabilisation des infrastructures, des services et des équipements;
- la facilitation de synergies sociales, culturelles, économiques, académiques, etc.
- La densification* des milieux peut présenter des inconvénients pour la qualité de vie lorsque celle-ci n'est pas adéquate ni adaptée au contexte. Une meilleure planification et une meilleure gestion permettent d'atténuer ces inconvénients grâce, notamment, à la mise en place d'outils adaptés.

Situation actuelle

Montréal est un territoire majoritairement construit, avec des limites physiques. Ces particularités appellent désormais une forme urbaine compacte et dense, et des projets relevant principalement de l'insertion, de la densification* et de la requalification.

Montréal se caractérise par :

- divers types de bâti qui tendent à s'uniformiser dans certains secteurs;
- une forme urbaine influencée par la structure foncière.

Le type de développement actuel a un impact sur la forme urbaine typique de certains quartiers⁶⁵.

Éléments d'une vision d'avenir

Vivre dans un milieu de vie complet et convivial est désormais possible sur l'ensemble du territoire grâce au mouvement de densification* qui se poursuit de manière adaptée et intelligente. La ville a pris un peu de hauteur, notamment avec l'ajout de quelques étages à certains bâtiments existants, mais l'intensification des activités est réalisée dans des milieux propices pour l'accueillir. Les exemples de densification* douce se sont multipliés et se traduisent par la construction d'annexes résidentielles, de logements additionnels ou intergénérationnels.

La forme bâtie historiquement représentative des quartiers et sa richesse sont mises en valeur et intégrées harmonieusement lors de la réalisation des projets. La structure viaire, la topographie montréalaise, la présence du fleuve, du mont Royal, de la rivière des Prairies et du canal de Lachine ainsi que la diversité des saisons sont autant d'éléments considérés qui inspirent la forme d'un cadre bâti renouvelé. La qualité de l'architecture et du design contribue à faire reconnaître Montréal pour son cadre de vie de qualité.

Les Montréalais et les Montréalaises, quel que soit leur âge, sont en bonne santé physique et psychologique grâce, notamment, à une réduction du stress relié aux distances à parcourir, en raison de la compacité du cadre bâti, ainsi qu'à la diversification et à la mixité des fonctions.

Après une intervention de la collectivité, le potentiel des secteurs à transformer et à redévelopper est optimisé, tout en conciliant intensité d'activités et milieu de vie de qualité. Dans les milieux établis, les insertions de bâtiments de différentes typologies sont adaptées au contexte grâce, notamment, à un traitement de qualité sur le plan de l'architecture et du design. Certaines friches urbaines sont également reconverties et valorisées par la création d'écoquartiers*. Une diversification de l'habitat et un choix autre que la maison individuelle pour les familles y sont notamment proposés en rendant acceptable un milieu de vie plus compact.

Dans les secteurs de grandes hauteurs, les déplacements actifs sont agréables en toutes saisons. Les corridors de vent sont grandement minimisés et l'ensoleillement des espaces non bâtis y est maximisé.

Le potentiel de vie de chacun des quartiers bordant les points d'accès, actuels et projetés, au réseau structurant de transport collectif est mis en valeur par le renforcement des lieux d'activités, lesquelles sont diversifiées et intensifiées, dans les immeubles et les espaces publics. De plus, le traitement des bâtiments, les interfaces et les espaces publics font l'objet d'une attention particulière pour favoriser l'intégration des infrastructures et des équipements au quartier.



Défis

Orienter la croissance de la population et des activités dans :

- les secteurs desservis par un point d'accès, existant ou projeté, à un réseau de transport structurant, à l'exception de certains points d'accès en zone industrielle
- les secteurs qui présentent un potentiel d'intensification des activités, notamment les centres commerciaux, les secteurs en déclin ou sous-utilisés, les friches industrielles, etc.

- les secteurs disposant d'une offre en équipements, en services, en espaces publics et en emplois ou encore les secteurs où l'arrivée de nouvelles activités ou populations permettraient d'améliorer une offre déficiente

Repenser des solutions d'intégration innovantes et de qualité, notamment dans les quartiers bordant les points d'accès, actuels et projetés, au réseau structurant de transport collectif.

Intégration de nouveaux projets dans la trame établie, rue Irène, arrondissement du Sud-Ouest



Des quartiers qui font place à la mobilité douce et au design universel

Les rues forment un réseau d'espaces publics de proximité utilisé au quotidien par l'ensemble de la population. En tant qu'espaces publics, elles doivent soutenir une diversité de fonctions, au-delà de celles liées à la mobilité. De plus, l'aménagement de nos quartiers doit permettre que toute personne souhaitant se déplacer puisse le faire de façon autonome et obtenir des résultats équivalents. Les quartiers, les réseaux et les services de transport doivent être adaptés aux besoins différenciés des personnes en matière d'accessibilité pour ne plus dépendre uniquement du transport adapté.

Dans une perspective de transition écologique*, cet accès doit se faire d'abord sous forme de mobilité douce. L'aménagement des rues doit permettre à chacune et chacun, sans égard à l'âge, au genre ou aux capacités, d'effectuer un déplacement sécuritaire et convivial à pied ou à vélo, y compris avec assistance. Des modes de transport adaptés à la vie urbaine, c'est-à-dire légers, à basse vitesse et compacts, doivent compléter l'offre de transport pour assurer l'accès au territoire. Pour s'engager dans cette transition, une part d'innovation et un changement de culture et de valeurs sont à soutenir.

Enfin, favoriser les modes doux rappelle que la mobilité, lorsqu'elle est à échelle humaine, peut être à la fois source de vitalité dans les quartiers, d'occasions sociales et économiques, et d'accès aux ressources, notamment aux services et aux équipements. Une mobilité plus douce favorise la santé de la population.



Sécurité routière

En 2019, le nombre de personnes décédées sur le réseau routier montréalais a été le plus élevé des cinq dernières années : 86 % des 28 victimes étaient des piétonnes et des piétons (24), soit le nombre le plus élevé depuis 2007. Parmi ces

personnes à pied, la proportion de victimes âgées de 65 ans ou plus (70 %) dépasse la moyenne des cinq dernières années (55 %). La grande majorité des accidents surviennent aux intersections.

Les enfants et l'accès à la ville

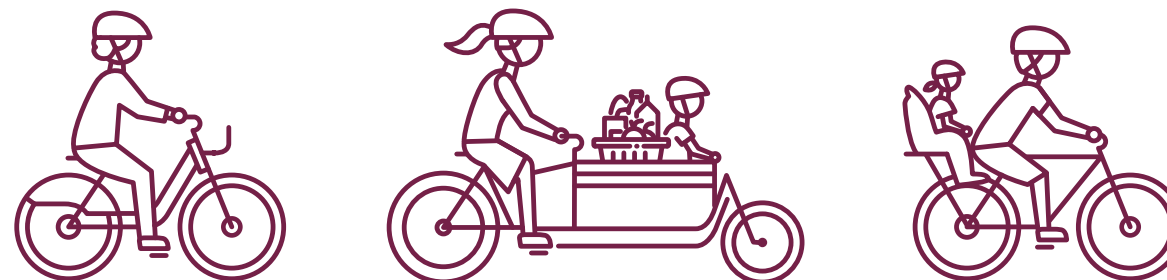
La Ville de Montréal s'est dotée de la Politique de l'enfant avec l'intention avouée de créer un mouvement en faveur de l'enfance. Le premier axe d'intervention de la Politique a une résonance particulière : il s'agit de miser sur la sécurité et l'accessibilité des environnements urbains pour offrir

aux enfants des milieux de vie propices au jeu et à la découverte, conçus et aménagés de manière sécuritaire, attrayante et universellement accessible. Soutenir la mobilité douce favorise un meilleur accès à la ville, à ses ressources et à ses possibilités, notamment pour les enfants.

L'espace occupé par les véhicules privés stationnés

Le stationnement sur rue consomme beaucoup d'espace et est socialement coûteux. Sur rue, une place de stationnement occupe de 13 à 19 mètres carrés (m²). Pour mettre en perspective cette superficie, les exigences minimales de la Ville en surface habitable pour le domicile d'une personne sont

de 8,5 m². À Montréal, il y a approximativement un demi-million de cases de stationnement sur rue, dont 90 % ne sont pas tarifées⁶⁶. C'est dire que la quasi-totalité du stationnement sur rue est financée par la collectivité, y compris les ménages non motorisés et les ménages à faibles revenus.



Situation actuelle

La place faite aux véhicules motorisés domine encore aujourd'hui largement l'espace occupé par la voirie dans tous les arrondissements, malgré certaines variations territoriales.

L'espace réservé aux piétonnes et aux piétons, à l'exception de quelques rues piétonnes ou partagées, n'est pas conçu en parcours. Il demeure circonscrit à des trottoirs souvent étroits, ce qui peut nuire au confort, notamment en hiver, et au sentiment de sécurité.

Les personnes se déplaçant à pied sont de loin les plus vulnérables dans les espaces publics, les piétonnes et les piétons étant surreprésentés dans les accidents de la route graves et mortels à Montréal.

La discontinuité et la disparité des nombreuses formes d'aménagements cyclables rendent leur lisibilité et leur usage complexes, entre autres pour les usagères et usagers moins expérimentés ou se sentant vulnérables.

Un environnement qui ne prend pas en compte le design universel des parcours est un obstacle à la participation sociale des personnes ayant des limitations fonctionnelles et contribue à leur isolement. Le design actuel tend à prioriser les véhicules motorisés et impose encore trop souvent la cohabitation de masses et de vitesses très différentes, ce qui diminue considérablement la sécurité réelle et perçue des personnes les plus vulnérables.

La livraison dans les quartiers se fait à l'aide d'une très grande variété de types de véhicules, certains peu adaptés à l'environnement urbain.

Les normes de conception des rues sont notamment dictées par le gabarit des véhicules utilisés pour les services d'urgence.

Éléments d'une vision d'avenir

Toutes les rues sont aménagées d'abord pour la sécurité et le confort des piétonnes et des piétons. L'objectif de la stratégie de sécurité Vision zéro est atteint, puisqu'on ne déplore ni blessé grave ni décès. Les parcours à pied, avec ou sans assistance, procurent une expérience positive de la ville en toutes saisons. Grâce à une approche inclusive de la mobilité, les parcours dans la ville ne présentent aucun obstacle et une offre variée de services de mobilité permet à toute personne de tous âges, peu importe ses capacités physiques, visuelles, auditives ou cognitives, de se rendre à destination de façon équitable.

Dorénavant, se déplacer à vélo va de soi. Toute la population a accès à des pistes cyclables protégées et à un réseau cyclable à la grandeur de la ville. Se déplacer à vélo est une option simple, efficace, sécuritaire et agréable, et ce, partout sur le territoire, en toutes saisons et peu importe l'âge, le genre ou les capacités des cyclistes.

Le mobilier (bancs, supports à vélos) favorisant l'utilisation des modes actifs est en nombre suffisant sur les domaines privés et publics. Son emplacement et la qualité de sa conception favorisent pour toutes et tous un parcours agréable et un accès convivial et efficace aux destinations.

Les services de micromobilité sont accessibles partout sur le territoire et une flotte suffisante de vélos à assistance électrique permet la pratique du vélo par une grande diversité de personnes et augmente les distances parcourues. Différents types de mobilité en libre-service sont proposés.

Une partie de la flotte de vélopartage s'est enrichie de vélos-cargos à trois roues et à assistance électrique pour rendre encore plus accessible la pratique du vélo en ville.

La livraison urbaine* (dernier kilomètre) se fait par vélo-cargo ou par des véhicules de petite taille (masse et vitesse réduites) et carboneutres, le tout grâce au développement de mini hubs. Les rues et les aires de stationnement y sont adaptées.

Les aménagements destinés aux modes de mobilité doux contribuent à la transformation de l'environnement urbain en milieu de vie amélioré, et ce, sur tout le territoire montréalais.

Tous les acteurs ont adopté les principes du design universel pour s'assurer d'un véritable accès aux services, aux commerces, aux équipements et, plus généralement, à la vie urbaine, et ce, en toutes saisons.

Le stationnement de véhicules privés sur rue est de moins en moins nécessaire. Une offre hors rue plus dense, plus conviviale et mieux intégrée architecturalement à l'environnement urbain permet de réduire l'occupation privée du domaine public à des fins de stationnement.

La gestion et la tarification équitable de l'ensemble des stationnements sur le domaine public ont favorisé une réduction de la demande en véhicules et la taille de ces derniers, ainsi que le développement de l'autopartage et du covoiturage. L'offre sur rue restante est destinée prioritairement à la mobilité partagée, aux personnes à mobilité réduite, à la livraison et aux fournisseurs de services.



Axe 1 du Réseau express vélo (REV), arrondissement du Plateau Mont-Royal.

Défis

Aménager toutes les rues pour la sécurité et le confort des usagères et des usagers plus vulnérables

Rééquilibrer les fonctions de la rue pour faire plus de place aux modes actifs, collectifs, partagés et adaptés

Soutenir des changements d'habitudes auprès des personnes et des entreprises en faveur des modes de mobilité doux

Aménager la ville sans obstacle à la mobilité afin d'en bénéficier de façon équitable, autonome et simultanée, en toutes saisons

Tenir compte de la diversité des besoins, car les limitations fonctionnelles, qu'elles soient permanentes ou temporaires, sont variées

Réduire la possession automobile des ménages et maximiser l'utilisation des véhicules restants par le partage de ceux-ci

Planifier et gérer le stationnement hors rue et sur rue de façon intégrée

Soutenir une livraison urbaine* décarbonée à plus faible impact sur les milieux de vie

Maintenir un temps de réponse acceptable pour les services d'urgence

Assurer l'entretien et le déneigement de la rue même lorsque ses usages sont modifiés et que la largeur de la chaussée est réduite

À quoi pourraient ressembler les bâtiments et leurs abords en 2050...

Les milieux de vie conjuguent beauté et utilité de façon innovante. Le patrimoine est valorisé. Les espaces extérieurs sont riches en biodiversité et en interactions sociales. Une architecture de qualité accueille une grande diversité d'activités. Toutes et tous trouvent un chez-soi adapté à leurs besoins. Les bâtiments écoénergétiques assurent un confort en toute saison.





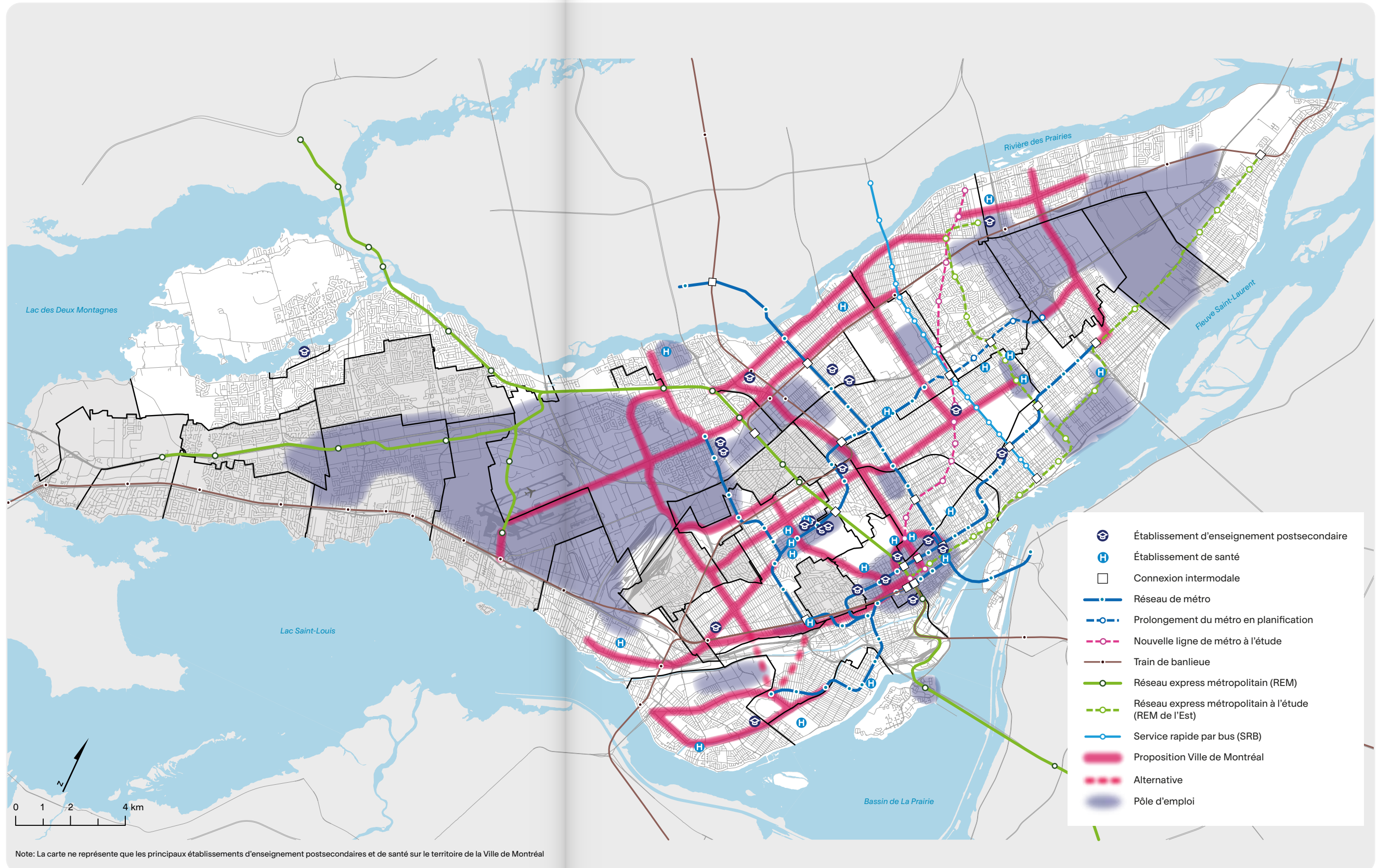
Perspective d'ambiance de la future Place des montréalaises jouxtant la station de métro Champs-de-Mars, arrondissement de Ville-Marie.

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

Des transports collectifs efficaces sont une condition essentielle pour bénéficier d'un accès équitable à la ville et aux nombreuses ressources urbaines qu'elle offre. Avec la marche et le vélo, le transport collectif est un élément incontournable d'une mobilité qui s'inscrit en cohérence avec la transition écologique*. Pour améliorer les conditions de mobilité et diminuer la pression sur les réseaux de transport, en particulier au centre de l'agglomération, l'amélioration de l'offre existante en transport collectif et la réalisation de nouvelles infrastructures apparaissent nécessaires pour l'ensemble des acteurs. Ces projets d'infrastructures doivent prendre en compte les enjeux d'équité sociale* et territoriale* pour assurer l'accès à des transports collectifs efficaces.

Faciliter l'accès au territoire nécessite également d'atténuer l'impact des barrières naturelles et anthropiques, qui divisent la ville et réduisent la connectivité entre les quartiers. La présence dans le tissu urbain de grandes infrastructures, lesquelles jouent un rôle stratégique pour le transport des personnes et des biens aux échelles régionale, nationale et internationale, peut créer des effets de barrière pour les déplacements locaux et avoir des impacts négatifs sur le milieu environnant (ex. : accidents, bruit, pollution, impacts paysagers, etc.). L'intégration réussie des grandes infrastructures de transport dans le milieu implique une réduction de ces impacts négatifs, de même que l'association de cobénéfices* par une approche de sobriété* créative.

Vision de développement du réseau structurant de transport collectif en 2050



Note: La carte ne représente que les principaux établissements d'enseignement postsecondaires et de santé sur le territoire de la Ville de Montréal

Situation actuelle

Des quartiers de Montréal denses et peuplés ne sont pas raccordés directement au réseau structurant de transport collectif et ce, malgré une utilisation importante et significative des services d'autobus de la STM.

Trois des principaux pôles d'emplois de Montréal (Saint-Laurent, Centre-nord, Est de Montréal) sont actuellement peu ou pas desservis par le réseau structurant de transport collectif. Il en est de même de certains hôpitaux et établissements d'enseignement supérieur. Les projets d'infrastructures en cours de planification et de réalisation permettront une desserte partielle de ces pôles et équipements.

La hausse continue de l'achalandage en transport collectif entraîne la saturation de certains tronçons des réseaux durant les périodes de pointe, ce qui accroît leur vulnérabilité aux incidents tout en réduisant le confort et l'accessibilité des Montréalais et des Montréalaises aux modes collectifs, en particulier au centre de l'agglomération.

La croissance future de l'achalandage et de la part modale du transport collectif ne peut être envisagée sans un développement significatif de l'offre de service.

Les projets d'infrastructures de transport sont rarement abordés comme des projets urbains intégrés. La recherche de bénéfices autres que le transport demeure négligée.

Plusieurs infrastructures de transport, telles que les autoroutes Ville-Marie, Métropolitaine et Décarie et les voies ferrées du CP et du CN, en particulier, créent des barrières et réduisent les échanges entre des quartiers limitrophes.

L'intégration des infrastructures et le franchissement des barrières ont le potentiel de raccourcir les distances pour les déplacements, d'accroître la convivialité et la sécurité des modes de déplacement actifs, de retisser des liens dans la communauté et de favoriser le développement de projets immobiliers.

D'autres barrières physiques, notamment certains grands parcs (ex. : Angrignon, Frédéric-Back, du Mont-Royal), cours d'eau (fleuve Saint-Laurent, rivière des Prairies) et canaux (de l'Aqueduc, de Lachine) provoquent un allongement des trajets en imposant un nombre limité de points de passage pour les modes de transport collectif de surface.

Éléments d'une vision d'avenir

La population se déplace aisément et de manière sécuritaire en transport collectif, peu importe son lieu de résidence. Elle bénéficie d'une variété d'options efficaces en transport collectif pour réaliser ses activités. L'accès à pied et à vélo aux stations du réseau structurant de transport collectif est convivial.

En matière de transport collectif, l'offre de service et l'utilisation se sont fortement accrues sur l'ensemble du territoire. Les services et les équipements liés au réseau de transport collectif sont universellement accessibles.

La capacité des personnes à se déplacer et l'accessibilité des secteurs d'emplois ne constituent plus des barrières à l'emploi. Les travailleuses et travailleurs aux horaires atypiques bénéficient d'une offre de services adéquate en transport collectif.

Les pôles d'emplois et les grands équipements collectifs (hôpitaux, établissements d'enseignement supérieur, etc.) sont désormais reliés au réseau structurant de transport collectif de la région métropolitaine.

Le cœur de la métropole bénéficie également de la mise en place de différentes initiatives sobres* en carbone et innovantes, qui facilitent son accès.

L'implantation d'infrastructures lourdes de transport a été l'occasion de valoriser les espaces publics et privés le long des parcours. Les pourtours de ces infrastructures sont devenus des lieux de socialisation et d'activités, verdis et adaptés aux quartiers. La qualité architecturale des infrastructures de transport contribue positivement au paysage urbain.

Les barrières naturelles et anthropiques qui faisaient obstacle aux déplacements entre les quartiers sont aisément franchissables par des liens directs et conviviaux. La réfection des infrastructures de transport fournit l'occasion de réaliser de grands projets d'innovation.

La création de nouveaux liens de transport actifs et collectifs permet d'améliorer la connectivité et de réduire l'utilisation des autoroutes pour des déplacements locaux.

Des interventions aux abords du port, des gares de triage et de l'aéroport ont amélioré l'intégration urbaine de ces grandes infrastructures, tout en préservant leur vocation essentielle de hubs économiques métropolitains et régionaux.



Projet MIL Montréal : Réaménagement du pont ferroviaire, arrondissement d'Outremont.

Défis

Améliorer l'accessibilité, les conditions de mobilité et la fréquentation du transport collectif sur l'ensemble du territoire

Développer le réseau structurant de transport collectif au centre de l'agglomération

Améliorer la desserte en transport collectif des pôles d'emplois et des grands équipements collectifs

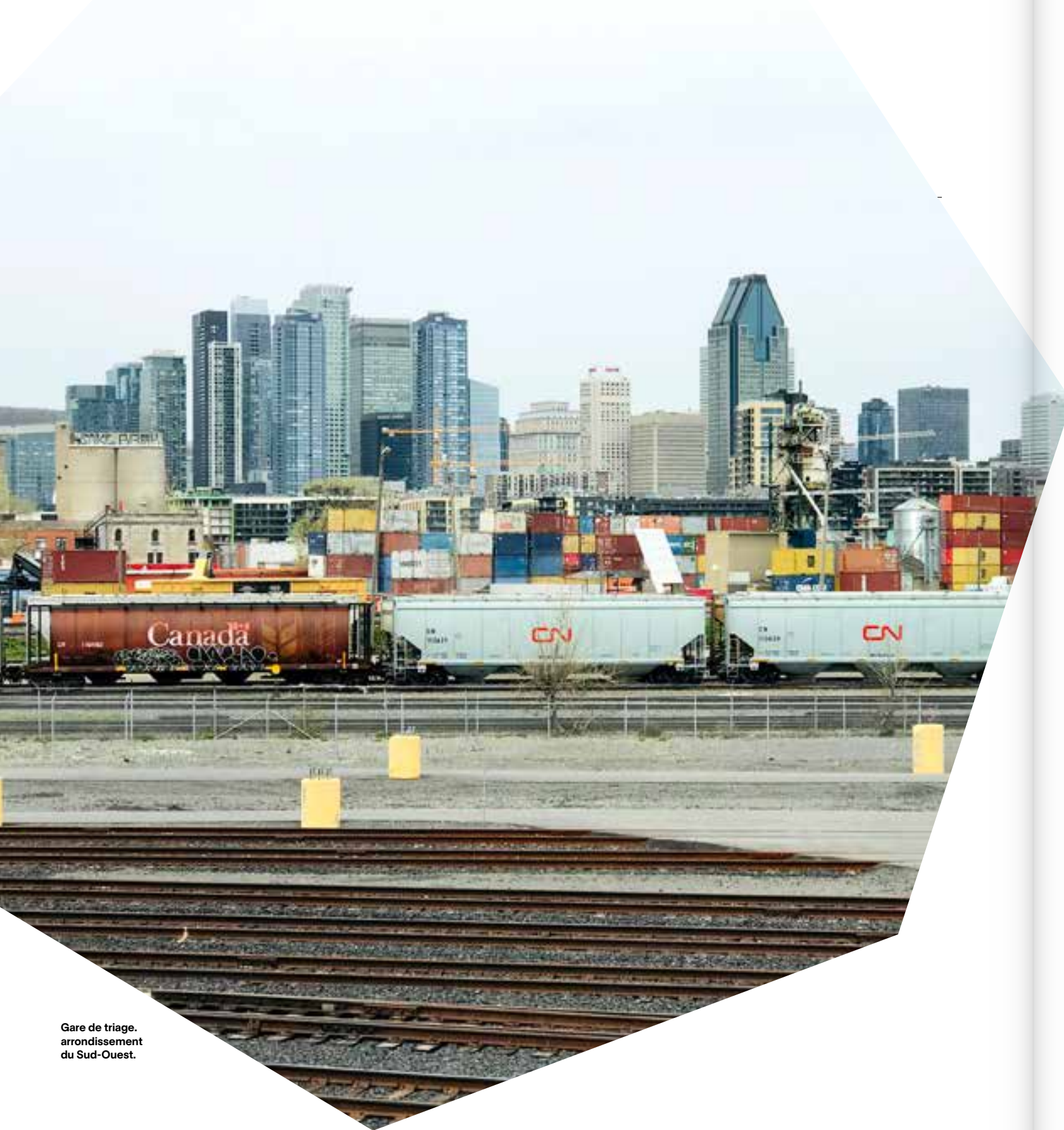
Multiplier l'interconnexion des réseaux de transport collectifs et actifs et assurer l'intégration des différents services de mobilité, y compris sur le plan tarifaire

Intégrer de façon proactive les grandes infrastructures de transport projetées aux milieux de vie et aux réseaux de transport existants, en assurant une signature distinctive pour la métropole

Générer davantage de cobénéfices* lors de la réfection d'infrastructures dont l'amélioration de la connectivité, notamment en transports actifs et collectifs, du verdissement, de l'offre en espaces publics et du paysage

Trouver le juste équilibre dans l'allocation des ressources financières entre le maintien des actifs et le développement des équipements et infrastructures de transport collectif

Optimiser l'utilisation des infrastructures et équipements existants de transport collectif



Gare de triage.
arrondissement
du Sud-Ouest.

Une métropole prospère, créative et ouverte sur le monde

Montréal dispose d'une économie diversifiée offrant un éventail de possibilités à sa population par l'entremise d'une variété d'entreprises et d'organisations. Dans un contexte concurrentiel, la transition écologique* stimule le développement de nouvelles initiatives et constitue une occasion de transformer les organisations et la structure économiques par l'émergence de nouveaux secteurs d'activité dynamiques. La force de l'écosystème montréalais en recherche et innovation représente un atout majeur pour soutenir cette transformation.

Dans une économie mondialisée où les chaînes logistiques constituent des composantes stratégiques de la compétitivité des villes, Montréal tire profit de son positionnement favorable comme ville portuaire et plaque tournante du transport intermodal des marchandises. L'augmentation continue des flux de marchandises impose toutefois à la ville de repenser la logistique urbaine* afin d'atténuer les impacts négatifs associés au transport des biens, sans entraver les activités sociales et économiques.

Situation actuelle

Montréal constitue le moteur économique de la région métropolitaine et du Québec, mais son poids s'érode au profit des secteurs situés à l'extérieur de l'île où un plus grand nombre d'entreprises et d'emplois sont créés.

Le territoire montréalais demeure attrayant en raison de la proximité de la main-d'œuvre et de la présence d'actifs stratégiques (infrastructures, grappes industrielles, etc.), mais il subit une forte concurrence à l'échelle de la région métropolitaine par la rareté des espaces disponibles et un prix d'acquisition des terrains plus élevé. D'importants terrains vacants aux extrémités de l'île recèlent toutefois un grand potentiel pour de nouvelles activités.

Montréal dispose d'une structure économique diversifiée dont l'attractivité et la compétitivité reposent de plus en plus sur des secteurs d'activité innovants qui permettent d'anticiper le développement d'une économie verte, prospère et socialement responsable sur l'ensemble du territoire.

Cette transformation de la structure économique à l'ère de l'économie du savoir avantage les travailleuses et travailleurs qualifiés et les entreprises technologiques, tout en posant des défis à la main-d'œuvre moins qualifiée et aux entreprises traditionnelles.

L'émergence de créneaux innovants est soutenue par la présence d'un solide écosystème en recherche et innovation qui favorise les collaborations internationales entre les institutions d'enseignement, les centres de recherche, les entreprises et les grappes industrielles.

Signe de l'intense activité du milieu montréalais de la recherche universitaire qui regroupe près de 6 000 chercheurs⁶⁷, Montréal figure au 10^e rang des métropoles nord-américaines pour le nombre de publications scientifiques⁶⁸.

La métropole forme également près de 320 000 étudiants postsecondaires dont 37 000 étudiants universitaires internationaux⁶⁹.

En raison de la taille du marché intérieur, le commerce extérieur est essentiel au dynamisme des entreprises montréalaises. L'efficacité de la logistique urbaine est conséquemment primordiale.

Certaines des grandes infrastructures de transport nécessitent des interventions pour améliorer l'accessibilité des marchandises aux plateformes intermodales et aux zones de production et de transformation.

Le développement du commerce électronique offre un potentiel de consolidation du pôle logistique montréalais. Ce développement entraîne le déplacement d'activités logistiques à proximité de l'aéroport, malgré la rareté des terrains disponibles.

La planification de secteurs permettant le développement de l'immobilier logistique apparaît stratégique pour répondre aux besoins d'entreposage et de manutention des marchandises, tout en minimisant les nuisances pour la population et les impacts sur la mobilité.

Éléments d'une vision d'avenir

Montréal demeure le moteur économique de la région métropolitaine et du Québec. Sa structure économique diversifiée accroît sa résilience* face aux chocs économiques et procure des occasions d'emploi à l'ensemble de sa population.

La métropole est reconnue mondialement pour sa spécialisation dans des secteurs d'activité innovants et son économie verte.

La réputation des institutions d'enseignement et de recherche, le développement d'entreprises dérivées et la commercialisation d'innovations traduisent la créativité de la métropole et contribuent à son enrichissement.

Montréal demeure la référence des villes étudiantes en Amérique du Nord et la destination de prédilection des étudiants étrangers.

La compétitivité des entreprises montréalaises sur les marchés extérieurs est soutenue par la qualité des infrastructures stratégiques de transport et la performance des acteurs locaux de la chaîne logistique et de l'intelligence artificielle.

Montréal tire pleinement profit de son emplacement stratégique, de l'interconnexion des différents réseaux de transport sur son territoire ainsi que de l'automatisation des véhicules et des activités logistiques.

Le modèle montréalais de logistique urbaine* décarbonée assure l'efficacité des échanges commerciaux tout en préservant la quiétude et la sécurité des milieux de vie. Il repose sur des chaînes d'approvisionnement optimisées qui favorisent des circuits courts et intègrent des infrastructures logistiques de tailles variées.



Défis

Inverser la tendance à la déconcentration des activités économiques vers l'extérieur de l'agglomération

Assurer des occasions d'emploi pour l'ensemble de la main-d'œuvre dans une économie axée sur le savoir et l'innovation et soutenir la transformation des secteurs traditionnels

Renforcer le positionnement de Montréal comme ville créative reconnue pour la force du milieu de la recherche et de l'innovation et pour le développement de secteurs économiques à haut potentiel

Aménager le territoire d'une manière propice à l'attraction d'entreprises et d'investissements dans des créneaux émergents qui facilitent la transition écologique*

Soutenir la compétitivité des entreprises montréalaises sur les marchés étrangers en améliorant l'accessibilité des infrastructures de transport et l'efficacité des chaînes logistiques

Localiser de manière optimale les activités logistiques pour assurer leur efficacité, tout en minimisant l'empreinte environnementale des mouvements de marchandises, les nuisances et les impacts sur la mobilité

Campus Loyola, l'un des nombreux pôles universitaires de Montréal, arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce.



Nouveau bâtiment industriel certifié LEED® NC Or et ses aménagements écologiques. arrondissement de Saint-Laurent.



Des quartiers industriels diversifiés, attrayants et accessibles

Lieux de production et de transformation de biens manufacturés, les quartiers industriels représentent un maillon essentiel pour opérationnaliser la transition écologique. Ces quartiers constituent de fait des endroits privilégiés pour stimuler le développement d'une production locale, valoriser les savoirs techniques, soutenir l'émergence de l'économie circulaire et favoriser l'établissement de circuits d'approvisionnement courts.

La transition écologique et le développement d'une économie verte et circulaire impliquent toutefois une reconsidération du modèle industriel actuel, lequel est encore majoritairement caractérisé par une utilisation extensive de l'espace, la minéralisation importante des surfaces et la difficulté d'accès en transports collectifs et actifs. Pour que les quartiers industriels soient à la fois compétitifs et durables, plusieurs questions doivent être au cœur des réflexions portant sur leur avenir, notamment celles sur l'occupation du sol, la complémentarité des activités économiques, la cohabitation des fonctions, l'accessibilité en modes durables et le verdissement.

Situation actuelle

L'effritement progressif des espaces industriels au profit des fonctions résidentielles et commerciales fragilise le tissu industriel existant et rend plus difficile l'attraction de nouveaux investissements.

De nouveaux modèles d'aménagements industriels, plus denses et plus compacts, peuvent être développés afin d'optimiser l'occupation de l'espace à des fins économiques. De même, la diversification des activités économiques et des fonctions peut accroître l'attractivité des quartiers industriels et favoriser le développement de l'économie circulaire*.

La transition vers une économie circulaire* nécessite une planification des espaces industriels privilégiant la construction de bâtiments durables, la proximité des filières, les symbioses industrielles et la mutualisation* d'actifs. Les possibilités de cohabitation d'activités économiques et d'autres fonctions méritent d'être examinées en ce sens.

Les quartiers industriels constituent d'importants pôles d'emplois, mais les difficiles conditions d'accès, la mauvaise qualité de l'aménagement urbain et la faible diversité de l'offre de services affectent de plus en plus la capacité des entreprises à y attirer la main-d'œuvre.

La faiblesse de l'offre de service en transport collectif et de la qualité des infrastructures de transport actif dans les quartiers industriels se traduit par un recours massif à l'automobile. Cette situation contribue à la détérioration des conditions de mobilité sur le réseau routier et favorise le maintien de vastes espaces de stationnement qui limitent les possibilités de requalification et de verdissement, et a un impact sur la sécurité des déplacements.

Éléments d'une vision d'avenir

Montréal a préservé et renforcé son tissu industriel. Les quartiers industriels sont plus denses et plus compacts. Une utilisation efficiente du sol permet une plus forte concentration de l'emploi et des activités productives. De vastes terrains, jadis grevés de contraintes, sont revalorisés et aménagés.

Les quartiers industriels tirent pleinement profit du potentiel de la synergie industrielle et des bénéfices de l'économie circulaire*. La proximité physique des entreprises génère des partenariats qui renforcent leur productivité, permettent la mutualisation* de ressources et d'équipements et assurent la valorisation des matières résiduelles.

De nombreux bâtiments abritent une variété d'activités économiques et de fonctions complémentaires et compatibles, y compris des serres de production agricole.

L'attention particulière portée aux risques et nuisances des activités économiques permet d'assurer une cohabitation harmonieuse des activités et des fonctions par l'entremise d'interfaces adéquates qui améliorent la qualité de vie au sein des quartiers industriels.

La main-d'œuvre accède aisément et majoritairement aux quartiers industriels en transports collectifs et actifs, à toute heure du jour et de la nuit. Le transport des marchandises en est d'autant facilité.

La présence de commerces et de services de proximité, l'amélioration de l'aménagement et le verdissement massif des domaines public et privé procurent un cadre urbain attrayant pour les entreprises et les personnes qui fréquentent ces quartiers.

Quartier industriel dans l'Est de Montréal, arrondissement d'Anjou.



Défis

Pérenniser le tissu industriel dans la structure économique et le territoire montréalais

Renforcer l'attractivité des quartiers industriels pour la main-d'œuvre et les entreprises

Réinventer le cadre bâti et l'aménagement des quartiers industriels

Diversifier les activités économiques et les fonctions en assurant une cohabitation harmonieuse

Accélérer la transition des quartiers industriels vers l'économie circulaire*

Améliorer l'accès des personnes aux quartiers industriels en transports collectifs et actifs ainsi que le transport des marchandises

Réduire l'empreinte environnementale des quartiers industriels

Ce que vous nous avez dit

«Afin d'assurer aux quartiers industriels un développement plus durable, une attractivité ainsi que la qualité de vie de leurs travailleuses et travailleurs, il a été recommandé de les compléter par l'aménagement de réseaux de transports actifs et par l'amélioration de l'offre en équipements et services. Un participant a précisé que les secteurs d'emplois sont actuellement des «déserts de tout, sauf d'emplois⁷⁰».



Quartier des spectacles, arrondissement de Ville-Marie.



Un cœur de la métropole attractif et diversifié

Habité et animé quelle que soit la saison, le cœur de la métropole bénéficie d'un patrimoine et d'un paysage iconique qui lui confèrent un caractère d'exception, avec la présence du centre historique (Vieux-Montréal) et du centre des affaires, du fleuve Saint-Laurent et de ses îles, du canal de Lachine et du mont Royal. Haut lieu de savoir, il concentre les principaux pôles d'enseignement supérieur, de recherche et de santé, lesquels attirent des milliers d'étudiantes et étudiants, de même que des talents d'ici et d'ailleurs.

Le cœur de la métropole joue un rôle fondamental pour l'économie de Montréal, de sa région et du Québec. Premier pôle d'emplois et d'entreprises à Montréal, il accueille une diversité d'activités liées aux affaires, de grands sièges sociaux ainsi que des organisations internationales de prestige. Le cœur de la métropole regroupe également la plus forte concentration d'activités commerciales, culturelles et touristiques, qui font rayonner Montréal sur la scène internationale.

Protéger et mettre en valeur le Quartier chinois

En 2019, l'arrondissement de Ville-Marie a donné un mandat de consultation au Centre d'écologie urbaine de Montréal visant l'élaboration d'un plan d'action spécifique au quartier, en concertation avec les partenaires du milieu. Une vision a alors été développée, alignée au plan stratégique Montréal 2030, soit :

En 2030, le Quartier chinois historique de Montréal est un lieu d'ancrage social, communautaire et économique pour les communautés asiatiques de Montréal. Son milieu de vie inclusif, son patrimoine et ses espaces publics revalorisés, ainsi que les relations harmonieuses entre les acteurs locaux se traduisent par un sentiment d'appartenance partagé par toutes les générations du quartier. Son rayonnement culturel et commercial

concourt pleinement à la vitalité de la métropole et il incarne pour les Montréalaises et Montréalais, de toutes origines, un lieu d'échanges et de découvertes.

Afin de matérialiser cette vision, une stratégie globale incluant des gestes forts pour assurer la protection du caractère patrimonial du Quartier chinois, sa vitalité culturelle et commerciale ainsi que son identité devra être adoptée collectivement. Au cours des prochains mois, la Ville de Montréal présidera une comité de travail conjoint avec le gouvernement du Québec et des représentants de la société civile afin d'identifier les outils normatifs les plus appropriés à mettre en place et les moyens pour protéger et mettre en valeur le riche patrimoine immatériel et identitaire du quartier.

Situation actuelle

Le cœur de la métropole regroupe des édifices et des ensembles de grand intérêt patrimonial, notamment au pourtour du mont Royal. Ces bâtiments iconiques demeurent vulnérables aux fortes pressions foncières exercées par le marché immobilier.

Regroupant plus de 310 000 emplois, soit 27 % de ceux de l'agglomération de Montréal, le cœur de la métropole a une densité d'emplois nettement supérieure à cette dernière⁷¹.

Une forte proportion des emplois sont reliés à des entreprises à haute valeur ajoutée et à l'économie du savoir. Il est estimé que 40 % des emplois du centre-ville peuvent être conciliés avec le télétravail⁷².

Le cœur de la métropole est un milieu de plus en plus habité. L'arrondissement de Ville-Marie, en particulier, a connu une croissance résidentielle remarquable de 2014 à 2018, avec près de la moitié des mises en chantier de la ville.

Le potentiel de déplacements en transports collectifs et actifs généré par la confluence des réseaux de transport constitue une grande force concurrentielle.

Certains secteurs du centre de Montréal se démarquent par leur caractère distinctif. C'est notamment le cas du Quartier chinois et du Village, pour lesquels des plans d'action sont en élaboration.

Éléments d'une vision d'avenir

Les Montréalaises et les Montréalais ainsi que les touristes affluent en grand nombre au cœur de la métropole pour profiter d'une scène artistique diversifiée et célébrer son patrimoine matériel et immatériel.

Le cœur de la métropole demeure le haut lieu économique, culturel et de savoir du Québec et le principal lieu de convergence des activités de la région métropolitaine.

Puissant moteur d'emplois, il est résolument tourné vers une économie verte caractérisée par la recherche, l'innovation et le savoir-faire de sa main-d'œuvre. Montréal est reconnue pour sa capacité à attirer en son cœur des talents, des centres de recherche, des entreprises et des investissements qui assurent sa vitalité et contribuent à sa prospérité.

Le cœur de la métropole accueille une multiplicité de fonctions et de populations. Des clientèles diversifiées ont accès au logement et aux espaces commerciaux. Des bâtiments reconvertis accueillent de nouvelles fonctions et offrent une expérience renouvelée des lieux.

Il constitue un milieu de vie de qualité qui répond aux besoins et aux aspirations de sa population résidente, laquelle lance des projets et transforme le quartier. Celle-ci a accès à l'ensemble des services de proximité, à quelques pas de son lieu d'habitation.

Les différentes populations socialisent au sein de cet environnement animé grâce à la multitude et à la qualité des espaces de rencontre ainsi qu'à l'attention portée aux différentes représentations des lieux.

Les piétonnes et les piétons sont au premier plan. Marcher au cœur de la métropole est agréable et sécuritaire et permet de profiter de la qualité des aménagements publics ainsi que des paysages naturels et bâtis.

Les services de transport collectif répondent aux besoins des personnes à toute heure du jour et de la nuit, et ce, quelle que soit la saison. La nécessité d'utiliser la voiture individuelle ayant été considérablement réduite, les sous-sols sont valorisés pour d'autres fonctions.



Des logements diversifiés sur l'avenue Overdale, arrondissement de Ville-Marie.

Défis

Mettre en valeur la spécificité du patrimoine, de l'architecture et des aménagements du cœur de la métropole

Renforcer les liens entre les principaux atouts, diversifier l'offre culturelle et artistique et améliorer l'expérience urbaine pour assurer la vitalité et l'animation du cœur à tout moment de l'année

Renforcer l'attraction et la rétention d'étudiantes et étudiants internationaux, d'une main-d'œuvre qualifiée, de centres de recherche, d'entreprises, de sièges sociaux et d'organisations internationales, de même que d'investissements structurants

Optimiser l'utilisation des espaces commerciaux et des locaux pour bureaux en permettant de nouvelles occupations et une plus grande mixité d'usages

Favoriser une offre de logements diversifiée et de qualité tout en assurant une cohabitation harmonieuse avec les travailleuses et les travailleurs, les visiteuses et les visiteurs et les touristes

Offrir des services et équipements de proximité pour répondre aux besoins quotidiens des personnes résidentes

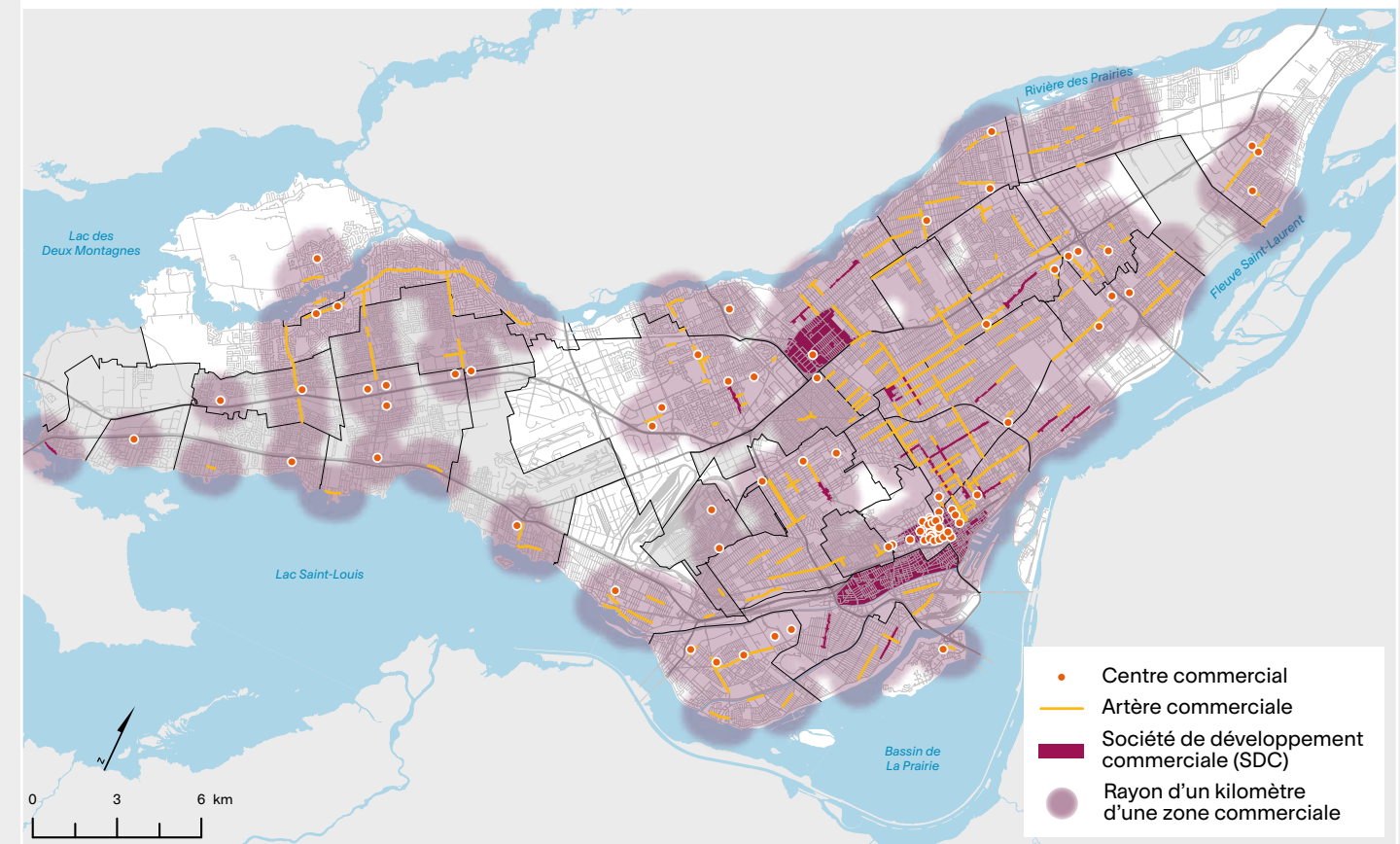


Aménagement piétonnier temporaire et activités commerciales sur la rue Ontario, arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

Des commerces qui dynamisent les quartiers

La vitalité des commerces montréalais est directement liée au dynamisme économique et à la qualité de vie des quartiers. La fréquentation des commerces de proximité permet de réduire les distances de déplacement et le recours aux modes motorisés. Elle encourage également la consolidation de l'emploi sur l'ensemble du territoire et contribue à reconnaître le rôle économique complémentaire des quartiers par rapport aux grands pôles économiques de la métropole. Les commerces de proximité incarnent aussi les idées des entrepreneures et des entrepreneurs. En ce sens, ils sont à la fois des lieux de création, de socialisation et d'échange qui participent à l'animation et à la diversité des quartiers montréalais.

Zones commerciales, 2019, agglomération de Montréal



Ville de Montréal, Service du développement économique (2020). Enquête commerciale 2019

Situation actuelle

Le commerce de détail traditionnel vit depuis quelques années une transformation profonde liée à la croissance du commerce électronique, à la concurrence accrue des fabricants et des grossistes ainsi qu'aux attentes grandissantes des consommatrices et des consommateurs pour une personnalisation des produits.

La vitalité des artères commerciales montréalaises et des centres commerciaux est également affectée par l'augmentation et l'étalement des superficies commerciales ainsi que par la diversification de l'offre dans la région métropolitaine.

La vacance des locaux sur les artères commerciales montréalaises demeure préoccupante, mais les taux d'inoccupation varient sensiblement d'un arrondissement à l'autre⁷³.

La vaste majorité de la population de Montréal réside à proximité d'une zone commerciale (dans un rayon de 1 km) comprenant un minimum de 30 commerces. L'adéquation de l'offre commerciale sur rue aux besoins de la population locale demeure cependant difficile à évaluer.

À Montréal, 14 % des logements sont situés dans un secteur défavorisé et sans commerce alimentaire accessible à distance de marche (500 mètres)⁷⁴.

Les déplacements réalisés pour le magasinage sont majoritairement effectués en automobile lorsque la distance est supérieure à 500 mètres⁷⁵. L'offre de stationnement gratuite ou à faible coût, notamment dans les centres commerciaux, tend à encourager l'usage de ce mode.

Plusieurs artères commerciales et rues du centre-ville ont été réaménagées ces dernières années pour faciliter les déplacements actifs. Cependant, certaines artères disposent encore d'aménagements qui doivent être améliorés.

Le développement du commerce électronique entraîne un accroissement des déplacements de camions dans les quartiers et sur les artères commerciales. La rareté des espaces publics destinés à la livraison sur les artères commerciales nuit à l'amélioration des conditions de mobilité.

Éléments d'une vision d'avenir

Le commerce de proximité participe pleinement à l'économie locale, à l'emploi ainsi qu'à la qualité de vie des quartiers. La planification et le développement des activités commerciales s'effectuent en tenant compte des impacts locaux et métropolitains.

L'importance des commerçantes et des commerçants pour le dynamisme des quartiers est pleinement reconnue et l'entrepreneuriat, encouragé.

La population soutient le commerce local et est sensibilisée aux bénéfices de ses choix de consommation.

L'offre commerciale des quartiers répond adéquatement aux besoins des populations locales. Des commerces alimentaires proposant des aliments nutritifs sont aisément accessibles à l'ensemble de la population.

La population se déplace majoritairement en modes de transport actifs et collectifs pour se rendre à des commerces de proximité universellement accessibles. Déambuler sur une artère commerciale est agréable à toute heure du jour, été comme hiver.

Les centres commerciaux présentent une offre complémentaire à celle des artères commerciales. Ils s'intègrent harmonieusement à la trame urbaine et au quartier. Les bâtiments sont plus compacts et rapprochés de la rue, permettent une mixité d'usages et sont aisément accessibles en transports collectifs et actifs. La taille des stationnements a considérablement diminué. Des espaces de logistique urbaine* y sont implantés. Ceux-ci favorisent la mutualisation* des livraisons sur le dernier kilomètre et permettent de desservir l'ensemble du quartier avec des véhicules électriques de petite taille.

Les pratiques d'approvisionnement et de livraison des commerces locaux assurent efficacement l'acheminement des biens sans nuire à la mobilité et à la sécurité des autres usagères et usagers (zones et heures de livraison, dépôts et casiers, mutualisation*, etc.).



Défis

Assurer la vitalité et l'attractivité des artères commerciales locales en :

- améliorant la gestion d'ensemble de l'offre commerciale et en favorisant la consolidation des zones existantes
- enrichissant l'expérience piétonne par la qualité des espaces publics et du cadre bâti
- facilitant l'occupation temporaire et transitoire des espaces commerciaux
- préservant l'abordabilité des locaux commerciaux

Améliorer l'accès de la population à des commerces alimentaires sains

Transformer les centres commerciaux pour en faire des milieux de vie complets et intégrés

Accroître l'usage des modes de transport actifs et collectifs pour le magasinage

Améliorer les pratiques logistiques associées à l'approvisionnement des commerces de proximité et à la livraison aux consommatrices et aux consommateurs

Ce que vous nous avez dit

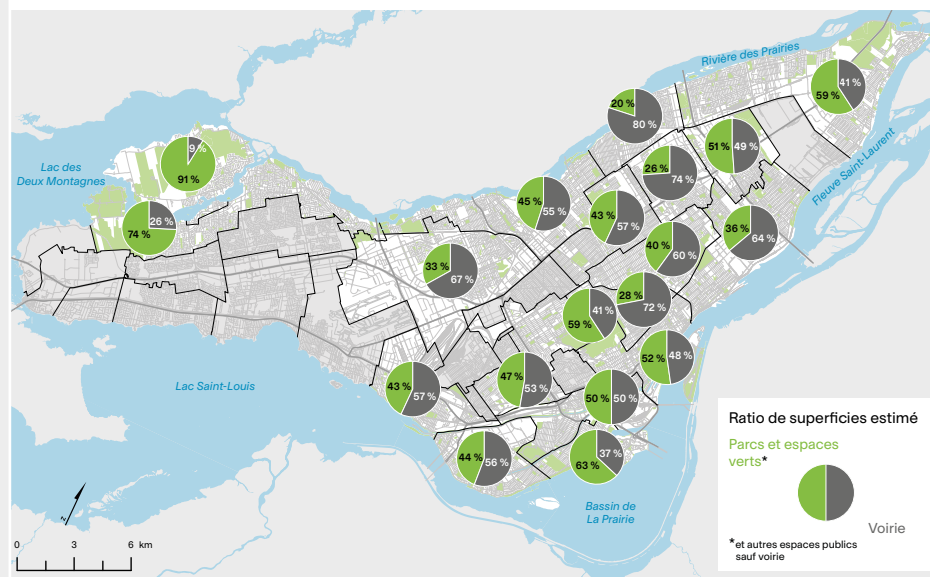
«Les rues commerciales s'établissent à Montréal comme des lieux destinés à jouer un rôle croissant dans la vie quotidienne. À ce titre, une tendance émergente est de les voir tenir un rôle plus grand dans la vie commerciale et économique, mais également sur le plan social et culturel, avec l'accueil d'événements rassembleurs et d'espaces non marchands⁷⁶.»

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

Les équipements collectifs et les espaces publics sont des ressources essentielles qui soutiennent la santé et la qualité de vie des Montréalaises et des Montréalais. Lieux d'activités et de rencontres, ils sont d'abord le support de la vie quotidienne et favorisent le sentiment d'appartenance ainsi que le développement de liens sociaux.

Si Montréal se démarque depuis déjà longtemps par des pratiques d'appropriation citoyenne des espaces publics à la fois innovantes et exemplaires (jardins communautaires, festivals, ruelles vertes, rues piétonnes, etc.), les défis actuels et futurs exigent une généralisation accélérée des bonnes pratiques. Par ailleurs, l'offre d'équipements collectifs et d'espaces publics doit être augmentée et repensée pour permettre un accès équitable à des services qui répondent aux besoins diversifiés et évolutifs de la population. La Ville n'a cependant pas les moyens et les leviers pour augmenter et améliorer à elle seule cette offre. De nouvelles règles du jeu en matière de réglementation, de financement, de gouvernance, de localisation et de gestion devront être mises en place.

Composition des espaces publics par arrondissement



Ville de Montréal



Un même cadre de référence pour tous les types d'espaces publics

Les parcs, les rues, les ruelles et les autres espaces publics ont le pouvoir de soutenir une diversité de fonctions pour une diversité d'usagers et d'usagers. La Ville de Montréal reconnaît que les espaces publics constituent un bien commun.

En ce sens, un même cadre de référence pour tous les types d'espaces publics doit guider nos actions pour veiller à ce que celles-ci améliorent la qualité de vie, favorisent l'équité sociale* et participent à la transition écologique*.



Ce que vous nous avez dit

«En lien avec l'importance croissante des espaces publics et le resserrement de la vie sociale à l'échelle locale, il est recommandé que les espaces publics ne fassent pas l'objet d'une surprogrammation, mais laissent plutôt libre cours à de nombreuses utilisations. Cela permettrait notamment de mieux répondre aux besoins des familles et favoriserait davantage le jeu libre et la créativité. Cela renforcerait également la pérennité de ces espaces, qui s'adaptent davantage aux changements des pratiques sociales au fil des ans. Un participant a évoqué une forme «d'urbanisme compensatoire», où les parcs laissent place à des espaces ombragés, ouverts et paysagers pour se réunir et se reposer, au lieu de constituer un assemblage de terrains monofonctionnels et clôturés⁷⁷.»

Situation actuelle

L'offre en équipements collectifs et en espaces publics varie d'un quartier à l'autre selon le contexte urbain et certaines iniquités d'accès sont constatées. Il existe dans plusieurs quartiers des déficits en parcs et en espaces verts. Par ailleurs, les parcs des quartiers plus défavorisés sont souvent moins bien aménagés que ceux des quartiers mieux nantis.

L'évolution de la forme urbaine, la tendance à la diminution de la taille des logements et l'inabondance croissante des grands logements accentuent les besoins en espaces publics de proximité de qualité. Ces besoins sont amplifiés pour les ménages avec enfants ou à faibles revenus, les personnes vulnérables et celles moins mobiles. Dans les quartiers denses, les rues et les ruelles constituent la principale offre d'espaces publics de proximité. Par exemple, la voirie représente 80 % de l'offre globale d'espaces publics à Montréal-Nord, 75 % à Saint-Léonard et 72 % au Plateau-Mont-Royal.

L'insécurité réelle et perçue prive plusieurs de jouir pleinement des espaces publics, notamment les femmes dans toute leur diversité.

La rareté et le prix élevé des terrains complexifient l'implantation de nouveaux équipements scolaires, communautaires, sportifs, culturels et de loisirs, ainsi que de nouveaux parcs, places et espaces verts.

Les besoins sont multiples et changeants. La transformation des quartiers et l'hétérogénéité de la population entraînent une nécessaire adaptation des équipements offerts à la collectivité. Par ailleurs, les changements climatiques affectent la pratique de certaines activités et peuvent avoir des impacts sur le type d'installations à privilégier (ex. : patinoire réfrigérée avec toit, terrain synthétique, etc.). Ces besoins particuliers peuvent affecter la capacité de la Ville à offrir certains services, notamment à proximité des résidentes et résidents.

Aucun cadre de référence n'existe pour favoriser et pérenniser la création d'espaces à caractère public sur le domaine privé.

Sur le plan culturel, les œuvres d'art public, les événements et les institutions d'envergure se concentrent en forte proportion dans les quartiers centraux. Une tendance au déploiement de l'offre sur l'ensemble du territoire est toutefois observable, contribuant ainsi à la vitalité des milieux de vie. L'offre culturelle se diversifie, mais comme pour la toponymie, elle n'est pas suffisamment représentative de la diversité montréalaise.

Éléments d'une vision d'avenir

Les quartiers sont dynamisés par la mise en réseau d'espaces publics, de services et d'équipements collectifs de proximité. Ces réseaux activent et maintiennent la participation sociale de toutes et tous, peu importe le genre, l'âge, l'origine, la situation économique et familiale, les capacités ou les compétences.

L'offre est particulièrement soutenue dans les quartiers accueillant les Montréalaises et Montréalais les plus vulnérables.

Dans chaque quartier, les espaces publics participent au sentiment d'appartenance et au développement de liens sociaux. Des modèles de gouvernance réinventés stimulent leur usage et favorisent l'engagement des populations. Certains types d'espaces sont désormais systématiquement présents dans les quartiers.

Au cœur de chaque quartier, un espace collectif animé accueille les activités de la communauté. Place publique existante, ancienne friche, parc local, parvis d'église ou aire de stationnement sous-utilisée, ces nouveaux communs* accueillent des événements culturels, des activités communautaires, des activités de partage et de cocréation.

De nouveaux équipements collectifs et espaces publics sont créés pour répondre aux besoins essentiels, notamment celui en écoles. L'approche visée est celle de la flexibilité et de la mixité, par exemple par la complémentarité des équipements publics et la mutualisation* des services avec les milieux scolaires et de la santé.

Les équipements collectifs sont optimisés. Des stratégies sont développées pour accroître le potentiel d'usage des espaces et l'accès de ceux-ci à différents moments de la journée, voire de la nuit. Des bâtiments sous-utilisés ou vacants, de même que des lieux inusités sont transformés ou exploités de façon temporaire pour bonifier l'offre.

Les espaces intérieurs et extérieurs se complètent pour augmenter l'offre de lieux publics accessibles été comme hiver. Cela permet une plus grande flexibilité face aux changements climatiques et aux fluctuations de la météo et des saisons.

Les rues, les parcs, les places et les ruelles sont aménagés de manière à favoriser l'activité physique et la santé globale des individus. Les rues locales sont propices au jeu libre. Les espaces publics invitent à bouger, à jouer, à jardiner, à se déplacer activement; ils offrent des zones calmes, des îlots de fraîcheur ou encore des lieux de socialisation et de contact avec la nature.

L'optimisation des espaces libres privés a permis de créer des cobénéfices* pour le voisinage qui a maintenant un meilleur accès à des espaces calmes et verts. Grâce à l'aménagement de liens actifs les déplacements sont facilités.

Dans tous les quartiers, des œuvres d'art public ainsi que des événements culturels, à l'image de la diversité, contribuent à la qualité des milieux de vie. Chacune et chacun peut s'y reconnaître et faire des expériences culturelles riches et diversifiées.



Défis

Optimiser l'usage des équipements collectifs existants

Repenser l'offre de services selon l'espace et les ressources disponibles (gouvernance, mutualisation*, complémentarité des équipements collectifs intérieurs et des espaces publics extérieurs), en tenant compte de l'impact des changements climatiques

Planifier de nouveaux équipements collectifs et espaces publics de qualité, en particulier des parcs et des écoles, notamment là où les iniquités d'accès sont constatées

Mettre en réseau les lieux de la vie collective (équipements collectifs publics et privés, espaces publics)

Augmenter l'espace accordé aux fonctions qui stimulent la vie de quartier et l'aménager en conséquence

Aménager et programmer les espaces publics de manière à ce que toute personne se sente bienvenue et en sécurité, et ce, en tout temps

Créer des espaces à caractère public pérenne sur le domaine privé

Permettre l'accès à des expériences culturelles de qualité dans les espaces publics de tous les quartiers

Considérer systématiquement les besoins des personnes vulnérables et marginalisées dans l'aménagement et la programmation des espaces publics



Perspective d'ambiance de la future bibliothèque l'Octogone, arrondissement de LaSalle

À quoi pourraient ressembler les rues en 2050...

Toutes et tous s'y sentent bien et aiment s'y retrouver. La nature y occupe une place de choix. Les modes de transport sont adaptés pour cohabiter avec le jeu libre et les activités communautaires. Les colis sont livrés à l'aide de petits véhicules et les déplacements se font majoritairement à pied, à vélo ou en transport collectif. La culture donne vie à ses espaces publics de proximité.



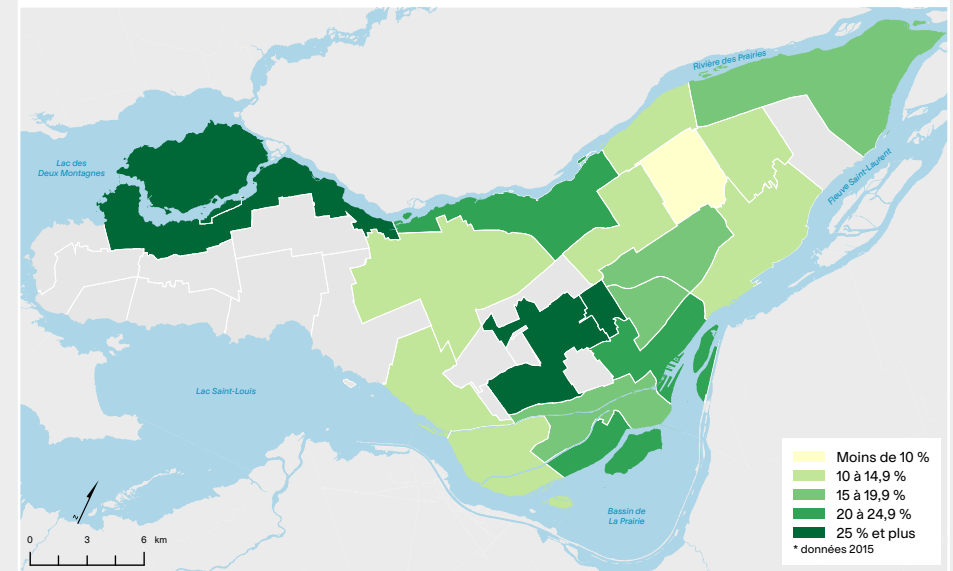
Carrés d'arbres entretenus par la communauté sur la rue des Érables. Arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie.



Une nature intégrée dans les quartiers

Montréal doit être résiliente* et réduire les risques associés aux aléas climatiques (pluies intenses, vagues de chaleur, etc.) au moyen de mesures préventives comme l'augmentation de la canopée* et le développement d'infrastructures vertes*. Cela demande d'agir à la fois sur les domaines privés et publics, partout où il y a des possibilités. En plus de rendre la collectivité plus résiliente, l'intégration de la nature dans les milieux de vie contribue à améliorer la santé et la qualité de vie de la population.

Indice de canopée par arrondissement



Ville de Montréal

500 000 arbres pour Montréal

Montréal souhaite atteindre une canopée* qui couvre 25 % du territoire de l'île. Pour y arriver, elle prévoit la plantation de 500 000 arbres. Comme les arbres existants continuent de grandir et d'étendre

la canopée*, les Montréalais et les Montréalaises devront néanmoins porter une attention particulière à la santé de leurs arbres, particulièrement en faisant traiter leurs frênes.

Situation actuelle

Les îlots de chaleur et la minéralisation des sols et des bâtiments dominent certains quartiers et secteurs de la ville. Là où le cadre bâti est dense et fortement minéralisé, les espaces extérieurs privés sont souvent trop restreints pour y planter des arbres et rendre leurs sols perméables.

La canopée* montréalaise varie beaucoup d'un arrondissement à l'autre. Elle représentait 20 % de la superficie de l'île en 2007. Malgré les pertes causées par l'agrile du frêne, un insecte ravageur qui fait mourir les frênes, la canopée* est restée sensiblement la même en 2015 grâce à la croissance de la forêt urbaine, à la plantation d'arbres sur le domaine public et à l'attention portée par la Ville au traitement de ses arbres contre cet insecte.

Les personnes à faible revenu et, dans une moindre mesure, les personnes racisées et immigrantes résident dans les secteurs où la végétation est moins abondante⁷⁸.

Les constructions neuves et certaines rénovations entraînent souvent la perte d'arbres matures sur les terrains. Certaines cours sont aménagées de façon peu optimale et utilisées comme stationnements.

Les possibilités de verdissement sur les toitures et les murs des bâtiments sont encore faiblement utilisées.

Le potentiel de plantation des espaces publics montréalais est contraint dans plusieurs secteurs par le manque d'espaces en pleine terre, la présence de nombreux aménagements (ex. : abribus) et d'obstacles aériens et souterrains, la pollution (ex. : sels de déglacage), etc.

L'utilisation du gazon comme principal moyen de verdissement n'améliore pas la biodiversité ni le confort thermique.

Le manque d'espace est le principal frein aux diverses pratiques d'agriculture urbaine.

Les projets d'infrastructures vertes* font l'objet de projets pilotes prometteurs comme le réaménagement de l'avenue Papineau, au nord du boulevard Crémazie et la multiplication des saillies de trottoirs drainantes.

Éléments d'une vision d'avenir

Les rues, les ruelles, les parcs et les espaces verts ont été transformés pour permettre la plantation massive d'arbres et l'aménagement d'infrastructures vertes* (comme des saillies de trottoirs drainantes et des espaces verts inondables). Dorénavant, ces éléments, dont on reconnaît les services écologiques rendus, sont au cœur des démarches de planification urbaine et font l'objet d'investissements.

Le verdissement n'est plus seulement esthétique, il fait aussi place à la biodiversité : on mise d'avantage sur le couvre-sol, les arbustes, les plantes indigènes ou favorables aux pollinisateurs. Ces nouveaux paysages urbains contribuent à la qualité du cadre de vie et à la santé des Montréalais et des Montréalaises.

Des places publiques sont aménagées selon le concept de «place résiliente» (water square). Lors de pluies extrêmes, l'eau accumulée sur la rue peut se déverser vers ces places.

La forme et l'implantation des bâtiments sont influencées par la présence des arbres et la topographie du site.

La cour avant est l'espace privilégié pour planter des arbres. Là où ce n'est pas possible, des solutions innovantes sont trouvées pour permettre le verdissement, de la rue aux toits en passant par les façades des immeubles ainsi que les balcons et les cours.

Les revêtements de sol perméables sont généralisés là où c'est possible. Sinon, l'utilisation des matériaux qui diminuent les îlots de chaleur est privilégiée. Les jardins de pluie et autres aires de rétention des eaux pluviales sont de pratique courante sur les terrains.

Les infrastructures et bâtiments dont la fonction est stratégique (ex. : stations de métro, gymnases pouvant héberger des sinistrés, bâtiments pour les télécommunications, l'énergie, etc.) sont protégés contre les crues et les pluies intenses.

Les nouvelles constructions et les rénovations prévoient des espaces pour la pratique de l'agriculture urbaine. Les lieux en attente de requalification font l'objet de jardins éphémères ou transitoires.

La population participe au maintien des écosystèmes végétaux locaux en s'assurant de la santé des arbres et des plantes, ce qui a pour effet de renforcer son contact avec la nature. Grâce à la participation et à la créativité d'entreprises et de citoyennes et citoyens engagés, des espaces minéralisés sont végétalisés à peu de frais.



Défis

Augmenter la végétation et la biodiversité dans les quartiers, en particulier les secteurs denses et ceux où se concentrent des populations vulnérables

Libérer de l'espace sur rue (largeur des trottoirs, terre-pleins) et créer des fosses de plantation qui assurent la viabilité des arbres

Adapter la forme des projets de construction et d'agrandissement pour respecter les systèmes naturels existants et créer plus d'espaces de plantation de qualité

Diriger systématiquement le ruissellement des fortes pluies vers des espaces à moindre risque pour les bâtiments situés sur le site ou sur le domaine public, tout en considérant les défis posés par leur viabilité et leur entretien dans un climat nordique

Aménagement d'une «place résiliente» (water square) au parc Pierre-Dansereau, arrondissement d'Outremont.





Conversion d'un ancien bâtiment industriel qui intègre plusieurs pratiques exemplaires, notamment en efficacité énergétique, arrondissement du Sud-Ouest



Des bâtiments écoénergétiques, adaptables, résilients* et polyvalents

Pour atteindre la carboneutralité* en 2050, les nouveaux bâtiments devront être sobres* en carbone et moins énergivores. Les bâtiments existants devront être rénovés pour atteindre l'efficacité énergétique, tout en assurant confort et abordabilité. Dans tous les cas, les bâtiments devront s'adapter aux changements climatiques. Par ailleurs, les équipements collectifs ne seront plus seulement maintenus en bon état et rénovés selon les standards. En effet, ils permettent désormais une plus grande variété d'activités, en fonction des besoins évolutifs, tout en conservant une qualité architecturale. Les bâtiments comprennent également tous les équipements favorisant une mobilité active, de même que ceux permettant de réutiliser, recycler et composter au maximum, dans un souci d'atteindre l'objectif zéro déchet de la Ville d'ici 2030.

Le design actif

Le design actif est une approche multidisciplinaire qui trouve des solutions en aménagement, en design urbain et en architecture pour soutenir des communautés en santé, tout particulièrement par un mode de vie physiquement actif. Il permet de concevoir des espaces publics exté-

rieurs et intérieurs et des bâtiments qui créent des interfaces favorables au déplacement actif, améliorent la chaîne des déplacements en ville et incitent à bouger quotidiennement.

(Définition inspirée de Vivre en ville, d'après le Center for Active Design.)

Situation actuelle

Le chauffage au gaz naturel est responsable de près de 43 % des émissions de GES à Montréal⁷⁹.

Les exigences réglementaires sont peu élevées en matière d'efficacité énergétique des bâtiments existants. Les rénovations pour améliorer l'efficacité énergétique posent certains enjeux pour le financement ainsi que pour le respect des droits et de la capacité de payer des personnes occupantes (particulièrement les locataires du parc résidentiel).

Les pratiques durables dans le bâtiment progressent notamment par la multiplication des projets répondant à des certifications environnementales (LEED® et autres).

Les bâtiments et installations des équipements collectifs existants demandent une attention particulière afin de contrer leur vétusté, de les adapter à l'évolution des besoins d'une population diversifiée et de réduire leur bilan carbone. Cela pose des défis de financement et, dans certains cas, pour la préservation de leur valeur patrimoniale.

Les bâtiments adaptés pour soutenir les déplacements actifs (ex. : course, vélo) demeurent rares. La présence d'installations adéquates (ex. : stationnements sécurisés, vestiaires, douches, etc.) est un facteur d'importance pour la pratique du vélo, notamment pour les travailleuses et travailleurs.

Le service de collecte des matières organiques est implanté dans l'ensemble des immeubles de huit logements et moins. Ce service reste à être implanté dans les immeubles de neuf logements et plus, les institutions et les commerces, ce qui représente toutefois des défis supplémentaires.

Éléments d'une vision d'avenir

Les bâtiments ne sont plus chauffés au mazout ni au gaz naturel fossile. Certains types d'installations d'énergie renouvelable, comme la géothermie, sont testées et celles qui répondent aux attentes sont généralisées.

Les bâtiments sont performants sur le plan écoénergétique grâce à la généralisation de différentes stratégies de construction et de rénovation. À cet égard, la conservation, la mise en valeur, la restauration, la rénovation et la requalification sont privilégiées.

Quelle que soit la saison, les bâtiments sont confortables, puisqu'ils sont construits en prenant en considération l'éclairage et la ventilation naturels, la protection contre les vents dominants et l'orientation solaire. De même, les bâtiments sont adaptés pour résister aux aléas climatiques* comme les pluies abondantes et les vagues de chaleur.

Les bâtiments existants des équipements collectifs sont adaptés aux nouvelles normes et à des usages qui évoluent, dans le respect du patrimoine et de la capacité du bâtiment à accueillir les usages ciblés. Ils proposent des espaces polyvalents et flexibles permettant une utilisation diversifiée et maximale.

Lorsque l'activité économique le permet, les bâtiments industriels sont multi-étagés et les espaces extérieurs, partagés.

Des bornes de recharge pour véhicules électriques sont disponibles sur les terrains privés et à l'intérieur des stationnements, ce qui évite d'encombrer les espaces publics.

Les solutions de recharge au stationnement en façade et en surface sont trouvées. La majorité des stationnements publics hors rue sont aménagés en structures (étagées, souterraines), mutualisés et positionnés stratégiquement. Les espaces de stationnement en surface restants sont aménagés de façon écoresponsable⁸⁰.

Les bâtiments et les terrains disposent de l'espace requis pour entreposer les matières organiques et résiduelles dans tous les types de cadre bâti. La mise en commun d'espaces de réparation et de troc (tiers lieux* collaboratifs) permet une réutilisation et une valorisation d'appareils et d'objets qui, autrement, auraient trouvé le chemin de l'enfouissement. Par ailleurs, les résidus des secteurs de la construction, de la rénovation et de la démolition (CRD) et du secteur manufacturier sont réduits en quantité et valorisés.



Exemple de cobénéfices – Perspective d'ambiance du futur centre de transport Bellechasse, intégrant un garage souterrain recouvert par une plateforme végétalisée accessible au public, arrondissement de Rosemont–La-Petite-Patrie

Défis

Décarboner le parc immobilier existant et le rendre plus écoénergétique et adapté aux changements climatiques, tout en maintenant son abordabilité et en respectant et mettant en valeur les immeubles existants ainsi que les caractéristiques patrimoniales significatives

Adapter les bâtiments (résidentiels, commerciaux, institutionnels, industriels, etc.) et leurs terrains, là où le contexte le permet, dans l'optique de pouvoir les mutualiser et les reconverter pour qu'ils accueillent des fonctions complémentaires ou nouvelles

Systématiser la disponibilité des équipements et des aménagements qui favorisent les modes de transport doux et décarbonés, de même que la réutilisation, le recyclage et le compostage

Des logements de qualité et abordables

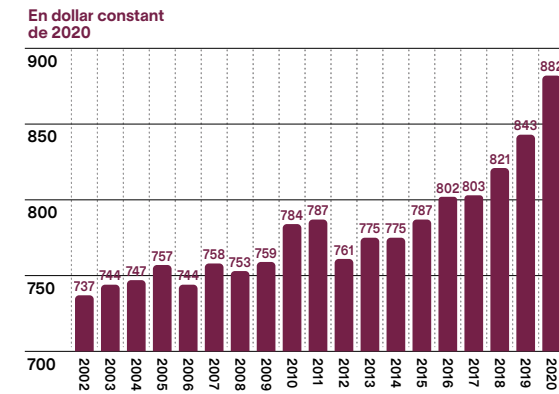
Montréal est une ville où les coûts d’habitation sont encore considérés comme abordables à l’échelle nord-américaine. Des réalités diverses sont toutefois présentes dans les quartiers montréalais. Des efforts soutenus sont à déployer afin de préserver cette abordabilité, voire de la renforcer dans certains quartiers. Des outils ajoutés récemment permettent d’influencer l’offre résidentielle, notamment le droit de préemption et le Règlement visant à améliorer l’offre en matière de logement social, abordable et familial. Ils s’ajoutent aux stratégies et programmes actuels. Tous ces outils sont tributaires d’un apport financier important et récurrent, notamment dans le cas du développement et du maintien du logement social*.

Une métropole qui accueille une population diversifiée doit être en mesure de la loger, peu importe ses besoins, afin de maintenir son attractivité et son dynamisme. Cela se traduit par un accès sans discrimination, quelles que soient les limitations fonctionnelles, à un logement sain (éclairage, ventilation, etc.), de taille suffisante, qui respecte la capacité de payer du ménage et qui répond à ses aspirations.

Site des Habitations
Sainte-Germaine-Cousin :
logements communautaires
pour personnes âgées et
ancienne église logeant
maintenant un centre
de la petite enfance
et une salle communautaire.
Arrondissement de
Rivière-des-Prairies-
Pointe-aux-Trembles.



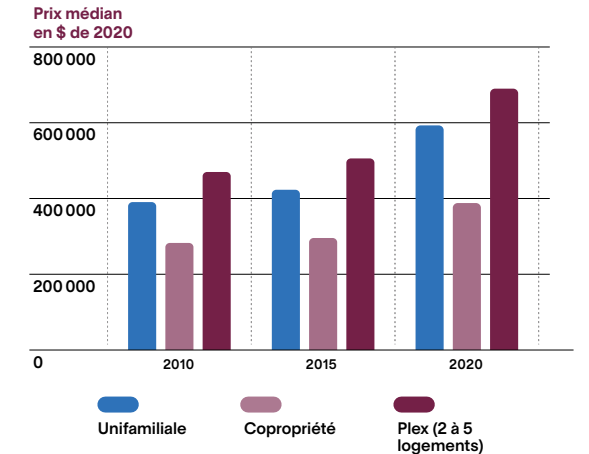
Évolution du loyer moyen mensuel – Ville de Montréal



Société canadienne d’hypothèques et de logement

On dénote une accélération dans la croissance des loyers moyens à partir de 2014. Par ailleurs, selon la SCHL, la variation en pourcentage estimative du loyer moyen était de 4,6% pour l’île de Montréal entre 2019 et 2020, soit la plus forte hausse depuis 2003. La valeur estimative est une mesure de l’évolution du marché et est fondée sur les immeubles inclus dans l’échantillon de l’enquête les deux années.

Évolution du prix de vente médian selon le type de propriété – agglomération de Montréal



Baromètre FCIQ du marché résidentiel, 4^e trimestre. Données des 12 derniers mois des années 2010, 2015, 2020 (ajustées selon l’inflation).

Au cours des 10 dernières années, le prix de vente médian a augmenté substantiellement pour tous les types de propriété. Toutefois, l’augmentation a été particulièrement marquée au cours des cinq dernières années.

Donner accès au milieu de vie souhaité

Nos actions doivent créer les conditions favorisant l’accès ou le maintien en place des personnes qui souhaitent habiter un quartier.

Nous devons être proactifs face à la croissance démographique, au vieillissement de la population et à la pression foncière pour améliorer la mixité sociale et assurer le maintien des ménages, notamment les familles, sur l’île. Afin d’offrir un milieu de vie abordable et adapté aux besoins divers et évolutifs des personnes, nos actions doivent porter sur trois volets :

- le logement, en soutenant un développement résidentiel de qualité, abordable et adapté aux besoins de tous les types de ménages;
- les services et les équipements de proximité, en profitant du réaménagement des quartiers (en transformation ou nouveaux) pour mieux planifier et optimiser l’offre;
- les espaces publics, en améliorant les conditions de mobilité, notamment pour les plus vulnérables, en soutenant le jeu libre dans les quartiers et en développant des lieux de socialisation pour briser l’isolement.

Situation actuelle

Le développement accéléré des dernières années rend le foncier plus difficile d'accès, surtout dans les quartiers centraux. Les logements locatifs abordables* disponibles sont peu nombreux et le parc s'érode dans les quartiers plus centraux⁸¹. Les coûts des loyers et des propriétés augmentent de plus en plus rapidement.

Il y a également émergence et extension de secteurs défavorisés en périphérie. L'arrivée de nouvelles infrastructures de transports augmente l'attractivité et la demande chez de nombreux ménages et investisseurs dans ces secteurs, ce qui peut menacer la capacité des populations existantes à y demeurer.

Certaines populations sont victimes de discrimination dans l'accès au logement. Celle-ci est souvent liée à l'origine ethnique, à la capacité fonctionnelle, à l'âge, à l'identité de genre, au statut d'immigration, au type de ménage et au statut socioéconomique.

Une partie du parc de logements existants des quartiers centraux et en périphérie se dégrade et nécessite des travaux souvent majeurs.

L'offre de logements accessibles et adaptables⁸² est insuffisante alors que les besoins sont appelés à croître avec le vieillissement de la population. L'adaptation de la majeure partie du parc de logements existants est complexe et peut s'avérer très coûteuse.

Le marché du logement neuf est axé sur la production de petits logements, ce qui répond aux besoins d'une part importante des ménages. Toutefois, l'offre de grands logements demeure restreinte, ce qui hausse les prix. Par ailleurs, la construction résidentielle actuelle ne permet pas d'adapter le logement en fonction des différentes étapes de vie du ménage.

La tendance à la diminution de la taille des logements et la popularité grandissante du télétravail amènent à réfléchir à la qualité des espaces privés et communs au sein des bâtiments d'habitation.

Éléments d'une vision d'avenir

Les Montréalaises et les Montréalais habitent là où ils le désirent et peuvent y rester grâce aux différents types de logements disponibles.

La mixité sociale et générationnelle est assurée dans chaque quartier montréalais.

Les stratégies et outils mis en place par la Ville, en collaboration avec ses partenaires, ainsi que la diversité de l'offre en logements contribuent à limiter les effets négatifs de la gentrification.

Le parc de logements est largement rénové et bénéficie d'un entretien diligent, avec un souci de durabilité pour permettre notamment aux personnes les plus vulnérables de se loger dans la dignité.

L'offre de logements accessibles et adaptables s'est accrue considérablement. L'offre de logements de qualité est diversifiée et adéquate, notamment en ce qui concerne la taille et la conception. Elle répond aux besoins de tous les ménages, et ce, à tous les stades de la vie.

En plus de la qualité intérieure des logements, celle des espaces privés extérieurs qui y sont associés (balcons, terrasses) ainsi que les espaces communs permettent la sociabilité, la détente et les loisirs afin d'augmenter l'espace de vie disponible.



Défis

Maintenir et améliorer l'accès à des logements adéquats et abordables dans les différents quartiers

Diversifier l'offre de produits résidentiels, incluant le logement social* et abordable*, dans les quartiers montréalais

Prévoir, notamment en amont des projets, le développement de logements sociaux* et abordables*

S'assurer que les gouvernements provincial et fédéral contribuent de manière importante et continue au financement du logement social* et abordable*

Améliorer les conditions de salubrité des logements

S'assurer que les logements sont bien conçus, avec une proportion substantielle de grands logements et de logements accessibles et adaptés

Promouvoir la réalisation de logements évolutifs et répondant davantage aux différents besoins, actuels et futurs, des ménages

Offrir des espaces communs de qualité sur le plan tant de la superficie que de la diversité de types d'espaces

Habitations Saint-Michel-Nord.
Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-
Parc-Extension.



Bâtir ensemble l'avenir



Maintenant, à vous la parole!

Ce qui fait la particularité de Montréal est non seulement la richesse de son territoire, de son dynamisme et de ses quartiers, mais surtout la diversité de sa population et son fort sentiment d'appartenance à sa ville. À la lecture des chemins de transition, il est clair que Montréal doit miser sur ses atouts indéniables et sur ses forces vives pour concrétiser les éléments de vision qui y sont énumérés.

Certes, plusieurs défis doivent être relevés et ce travail se doit d'être collectif, mené avec l'ensemble de la communauté. Le Projet de ville constitue la base des discussions qui auront lieu lors des consultations destinées à mieux cerner les aspirations des Montréalaises et les Montréalais pour leur ville. Ces consultations permettront de bonifier le contenu de ce document et de cheminer collectivement dans l'élaboration du futur plan d'urbanisme et de mobilité.

Nous vous invitons à participer en grand nombre aux différentes activités qui seront proposées afin de mieux connaître vos réalités quotidiennes et d'en teinter le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, pour faire de Montréal la ville que nous voulons.

Placer Montréal au centre de l'écosystème de la transition écologique*

Montréal est proactive dans la transition écologique*; elle tisse des liens et établit des collaborations à l'échelle locale, métropolitaine, nationale et internationale. En plus de créer un réseau d'échange de pratiques qui enrichit les savoirs liés à la transition écologique*, la ville développe une approche multi-échelles (quartier, ville, région) pour les transports, l'alimentation, l'énergie et la circularité, entre autres domaines clés. L'approche d'expérimentation propulse Montréal au rang des grandes villes de l'innovation sociale, économique et environnementale.

Nos actions contribuent à développer une économie verte, résiliente* et inclusive, à bien orienter les développements technologiques et leur intégration dans la ville, à promouvoir des mesures et des processus qui améliorent la qualité et l'exemplarité en matière d'architecture et de design et à soutenir l'industrie créative montréalaise. La crise climatique appelle à la collaboration et à la complémentarité entre les villes. Montréal inspire et stimule.

Glossaire

Aléa climatique

Phénomène, manifestation physique ou activité humaine susceptible d'occasionner des pertes de vies humaines ou des blessures, des dommages aux biens, des perturbations sociales et économiques ou une dégradation de l'environnement. Chaque aléa est entre autres caractérisé, en un point donné, par une probabilité d'occurrence et une intensité données.

Définition tirée du *Plan climat 2020-2030*. Source : Gouvernement du Québec (2008). *Concepts de base en sécurité civile*, Annexe 1 – Glossaire, ministère de la Sécurité publique, consulté en ligne en 2015 securitepublique.gouv.qc.ca.

Adaptation aux changements climatiques

Toute action visant à réduire les conséquences des changements climatiques ou permettant de tirer profit des nouvelles occasions qui en découlent.

Source : Ouranos (2020). *Adaptation aux changements climatiques : défis et perspectives pour les régions de Montréal et Laval*, consulté en ligne en 2021 mamh.gouv.qc.ca.

Canopée

La canopée désigne la superficie occupée par les branches et les feuilles des arbres, appelée couronne foliaire. Le rapport entre la superficie de la projection au sol de l'ensemble des couronnes foliaires des arbres de plus de trois mètres de hauteur d'un territoire donné et la surface totale de ce territoire donne l'indice de canopée.

Source : Ville de Montréal (2015). *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal*.

Carboneutralité

Atteinte du point nul des émissions de gaz à effet de serre (GES) en les réduisant, puis en compensant celles qui sont émises dans l'atmosphère.

Source : Ville de Montréal (2020). *Plan climat 2020-2030, consulté en ligne en 2020*.

Cobénéfice

D'abord utilisé dans le domaine de l'environnement, en particulier dans le contexte des politiques climatiques, le terme cobénéfice réfère aux conséquences indirectes positives résultant de mesures de réduction des émissions de GES. Par exemple, l'introduction de mesures visant à réduire l'utilisation de véhicules motorisés peut avoir un impact positif sur la santé. Au fil du temps, la recherche de cobénéfices est devenue un objectif explicite des politiques climatiques et d'autres domaines se sont approprié cette notion.

En contexte de politiques urbaines, la recherche de cobénéfices permet de traiter des bénéfices qui ne relèvent pas de la fonction première ou minimale d'un lieu ou d'un objet. Par exemple, le futur centre de transport Bellechasse, destiné aux bus de la Société de transport de Montréal, accueillera un espace vert public sur son toit en pente. En plus de répondre à sa fonction première, le bâtiment augmentera l'offre d'espaces verts dans un secteur très minéralisé et contribuera positivement à la qualité du paysage.

Source : C. Cassen, C. Guivarch, et F. Lecocq (2015). Les cobénéfices des politiques climatiques : un concept opérant pour les négociations climat?, *Natures Sciences Sociétés*, supplément 3, p. 41-51.

Communs

Ressources partagées qui sont gérées collectivement par une communauté. Les communs ne sont pas simplement des biens comme l'eau, l'air, la terre ou l'éducation. Il faut les considérer comme des institutions ou, en d'autres termes, comme des constructions sociales durables fondées sur trois éléments :

1. une ressource, un bien, ou un espace partagé (ex. : espaces, infrastructures, équipements et services locaux);
2. une communauté d'usagères et d'usagers;
3. un modèle de gouvernance permettant au collectif de gérer la ressource.



Les communs font primer le droit d'usage sur la propriété, c'est-à-dire que les personnes qui utilisent un commun peuvent participer à sa coproduction, à sa reproduction et à sa gestion de façon démocratique, sans pouvoir le détruire, le revendre ou l'aliéner.

Source : C.I.T.I.E.S. (2019). *Les communs urbains – Regards croisés sur Montréal et Barcelone* cites-ess.org.

Densification

Opération qui consiste à augmenter la quantité de personnes ou d'activités sur un territoire donné. La densité est un indicateur utilisé pour mesurer, planifier et encadrer le développement des villes. Plusieurs types de densités peuvent être considérés et doivent être distingués. La densité d'occupation d'un territoire peut se mesurer en croisant différentes données telles que le nombre d'habitants, le nombre de logements, le nombre d'emplois, le nombre d'activités, etc. avec différentes superficies de territoire (ex. : terrain, lot, îlot, quartier, ville, etc.).

La densification du territoire est souvent associée à une mixité des fonctions, c'est-à-dire des fonctions diverses comme l'habitation, le commerce, le bureau, les services, etc. regroupées dans un milieu.

La compacité est également une notion associée à la densification. Elle réfère au degré de rapprochement entre les différentes composantes urbaines construites. Étendu à l'échelle de la ville, le concept de ville compacte est utilisé pour traduire une approche de planification qui se veut plus durable, parce qu'elle vise, entre autres, à rapprocher les activités et les populations, ce qui permet notamment de réduire les besoins en mobilité, le recours aux modes motorisés et la consommation énergétique.

Pour contribuer à l'amélioration du cadre de vie, la densification d'un territoire doit s'accompagner d'actions complémentaires liées, notamment, à l'architecture et à la forme des bâtiments, au verdissement, à l'offre de parcs ainsi qu'à la convivialité des réseaux piétonniers et cyclables.

Source (partielle) : Fahey et associés (2020). *Décoder la densité*, document préparé à la demande de la Ville de Montréal, Service de l'urbanisme et de la mobilité, Division des plans et des politiques.

Économie circulaire

Système de production, d'échange et de consommation visant à optimiser l'utilisation des ressources à toutes les étapes du cycle de vie d'un bien ou d'un service, dans une logique circulaire, tout en réduisant l'empreinte environnementale et en contribuant au bien-être des individus et des collectivités.

Source : Québec circulaire quebeccirculaire.org.

Écoquartier

Au Québec, il n'y a pas encore de définition claire d'un écoquartier. En Europe, l'écoquartier est un quartier aménagé de manière à soutenir la transition écologique, avec des innovations environnementales, sociales et économiques qui vont bien au-delà de l'aménagement. Dans le cadre de la démarche montréalaise vers une charte des écoquartiers, c'est aussi un projet urbain de qualité qui consolide la ville existante et bénéficie à l'ensemble de la collectivité. L'approche de planification remplace l'humain et la nature au cœur de la réflexion, tout en stimulant la démocratie et la résilience des communautés. À ne pas confondre avec les éco-quartiers : ces organismes œuvrant dans les arrondissements de Montréal mènent des actions environnementales citoyennes pour favoriser l'écocivisme et l'amélioration des milieux de vie.

Source : Vivre en ville (2014). *Donner vie aux écoquartiers – Leçons des collectivités viables du Baden-Württemberg en Allemagne* (coll. Inspirer le Québec; 5).

Équité sociale

Fait d'offrir à chaque citoyen et à chaque citoyenne, quelles que soient ses ressources économiques ou ses caractéristiques personnelles, des conditions de vie justes et équitables afin de répondre à ses besoins fondamentaux (logement, mobilité, éducation, nourriture, vêtements, etc.).

Source : Ville de Montréal (2020). *Plan climat 2020-2030*, consulté en ligne en 2020.

Équité territoriale

Configuration géographique qui assurerait à toutes et tous les mêmes conditions d'accès aux biens et aux services d'intérêt collectif, tels que les infrastructures de transport (notamment collectives et actives), les espaces verts, les services sociaux et de santé, l'alimentation, l'éducation et la culture, voire à l'emploi et aux diverses occasions. L'équité territoriale est un concept qui se veut un principe d'aménagement à plusieurs échelles et qui vise à corriger des situations marquées par l'injustice spatiale.

- Le principe de différence : les inégalités constatées dans une société ne sont acceptables que si elles contribuent à l'augmentation du bien-être collectif.

Le principe de réparation : une société équitable doit accorder davantage d'attention aux personnes et aux territoires démunis qu'à l'ensemble de la population ou du territoire. En ce sens, l'équité territoriale est à distinguer de l'égalité territoriale.

Sources : Géoconfluences (2015). *Équité territoriale* geoconfluences.ens-lyon.fr. Philippe Langevin (2013). *Équité territoriale : de quoi s'agit-il?* pddtm.hypotheses.org.

Infrastructures naturelles

Réseau interconnecté d'espaces verts et bleus qui préservent les valeurs et les fonctions des écosystèmes naturels en fournissant divers bienfaits aux populations humaines.

Source : F. Maure, et collab. (2018). *Le rôle des infrastructures naturelles dans la prévention des inondations dans la Communauté métropolitaine de Montréal*, Sommet sur les infrastructures naturelles et les phytotechnologies fr.davidsuzuki.org.

Infrastructures vertes

Aménagements verts permettant de drainer, de ralentir et de stocker l'eau. Les aménagements de ce type, qui relèvent des pratiques de gestion optimales (PGO), peuvent prendre différentes formes : bassin de biorétention, aménagement avec sol absorbant, dépression végétalisée (bassin sec), structure de collecte des eaux des toits, fossé (noue) ou toit végétalisé.

Source : F. Maure, et collab. (2018). *Le rôle des infrastructures naturelles dans la prévention des inondations dans la Communauté métropolitaine de Montréal*, Sommet sur les infrastructures naturelles et les phytotechnologies, consulté en ligne en 2021 fr.davidsuzuki.org.

Livraison urbaine

La livraison urbaine regroupe les activités de livraisons (ou d'expéditions) de produits finis, effectuées auprès de particuliers ou d'entreprises sur le territoire urbain. La notion exclut les flux de matières premières, de biens intermédiaires, de matériaux de chantier et de déchets. La livraison urbaine est aussi communément appelée livraison du dernier kilomètre.

Logistique urbaine

La logistique urbaine est le champ d'activité permettant d'assurer l'entreposage et le flux efficient des matières premières, des produits en cours de fabrication, des produits finis ou des déchets transitant en milieu urbain. Elle comprend également l'information et les technologies relatives à ces flux. La logistique urbaine recouvre l'ensemble des points de distribution, de consolidation et de transfert précédant ou suivant le transit dans le milieu urbain. Elle se distingue de la logistique en général par la considération des caractéristiques propres au milieu urbain et influence directement le développement urbain par les réseaux empruntés, les lieux d'entreposage, les véhicules et les technologies utilisés pour le transport des biens.

Logement social

Dans le présent document, l'expression logement social est utilisée au sens large et englobe les logements sociaux et communautaires. Le développement de ceux-ci est réalisé dans le cadre d'un programme de subvention AccèsLogis, que ce soit le programme de la Ville de Montréal ou celui du gouvernement du Québec. Les projets sont portés par des coopératives d'habitation, des organismes à but non lucratif et l'Office municipal d'habitation de Montréal. Les logements ainsi réalisés sont destinés à des ménages à revenu faible ou modeste, de même qu'à des clientèles ayant des besoins particuliers en habitation.

Logement abordable

Au Canada, il est généralement convenu qu'un logement est considéré comme abordable s'il coûte moins de 30 % du revenu avant impôt du ménage. Bien des gens croient qu'un logement abordable désigne uniquement un logement locatif subventionné par le gouvernement. En pratique, un logement s'avère abordable ou non pour un ménage en fonction de ses besoins et de sa capacité de payer. Dans le présent document, ce terme exclut les logements sociaux et communautaires et regroupe des logements de nature privée, publique et sans but lucratif; il englobe également différents modes d'occupation ou de tenure comme les logements locatifs ou pour propriétaire-occupant.

Mixité temporelle

Alternance de divers usages et fonctions dans le temps au sein d'un même lieu, qui réorganise les vocations traditionnelles des espaces pour les optimiser et mieux les adapter aux activités des citoyennes et des citoyens, dans une optique d'amélioration de l'accès. La mixité temporelle a deux formes d'horizons temporels :

- sur le temps court, soit les temps d'accès, les rythmes scolaires et de travail, les temporalités de l'offre de transport et de commerce qui structurent les modes de vie urbains. Ce type de mixité repose sur une meilleure synchronisation des activités pour favoriser un renforcement de l'accès aux différentes ressources d'un territoire;

- sur le temps long, soit la possibilité, pour un bâtiment, un îlot urbain ou un équipement, de changer radicalement de fonction au moment venu. La mixité temporelle peut être constructive (capacité d'un aménagement ou d'un bâtiment à être facilement déconstruit, laissant le terrain d'assiette proche de son état initial) ou fonctionnelle (possibilité pour un aménagement ou un bâtiment de changer facilement et radicalement d'usage).

Source : Lab Ville prospective. Rapport pour la Ville de Montréal dans le cadre de l'élaboration du PUM. Document interne.

Mutualisation

La mutualisation réfère à la mise en commun de ressources comme l'espace. Par exemple, différents bâtiments peuvent partager une même aire de stationnement ou différents usagers partager un même équipement.

Source : APUR (2020). Équipements et services publics 2030 apur.org.

Renforcement du pouvoir d'agir

Traduction libre du terme *empowerment* et non consensuelle. Processus complexe et multidimensionnel qui met l'accent sur le renforcement du pouvoir des individus et des communautés. Il s'agit de permettre à un groupe d'augmenter sa qualité de vie en prenant conscience de son pouvoir d'action collective et d'émancipation.

Sources : A. Calvès (2009). "Empowerment" : généalogie d'un concept clé du discours contemporain sur le développement, *Revue Tiers Monde*, 4(4), p. 735-749 [doi.org](https://doi.org/10.1080/00141801.2009.10555555). S. Chartier (2017). "Empowerment", un mot qui perd de son pouvoir, *Le Devoir*, 1^{er} août 2017 ledevoir.com.



Résilience, résilient

Aptitude d'un système, d'une collectivité ou d'une société potentiellement exposée à des aléas à s'y adapter, en résistant ou en changeant, en vue d'établir et de maintenir des structures et un niveau de fonctionnement acceptables.

Source : Ouranos (2020). Adaptation aux changements climatiques : défis et perspectives pour les régions de Montréal et Laval, consulté en ligne en 2021 mamh.gouv.qc.ca.

Scénario prospectif

Méthode qui permet de faire des hypothèses et d'élaborer des trajectoires pour imaginer des futurs possibles. Un scénario prospectif n'a pas pour objectif de prescrire un avenir souhaitable, mais plutôt d'explorer des événements hypothétiques pour attirer l'attention sur des points importants et sur leurs causes. Il permet d'élargir notre réflexion sur des facteurs de changement et d'éclairer les processus de planification ayant un horizon éloigné.

Les scénarios prospectifs ont été développés dans le cadre de la démarche de prospective participative pour déclencher des discussions lors des ateliers de *co-design*. L'élaboration de tels scénarios constitue un moyen pour penser les prochaines décennies de façon inédite, en sortant des logiques habituelles, afin de stimuler des imaginaires collectifs, notamment en lien avec la planification urbaine et la mobilité. Il ne s'agit pas de scénarios fixes et finalisés que la Ville de Montréal souhaite mettre en place ou adopter, mais bien d'outils pour alimenter la démarche de planification.

Sources : Lab Ville prospective. Rapport pour la Ville de Montréal dans le cadre de l'élaboration du PUM. Document interne. P.-A. Julien, P. Lamonde et D. Latouche (1975). La méthode des scénarios en prospective, *L'Actualité économique*, 51(2), p. 253-281. [doi.org](https://doi.org/10.1080/00141801.1975.10555555).

Sobriété, sobre

La sobriété n'a pas de définition figée et regroupe des réalités multiples à travers plusieurs démarches (ex. : frugalité, simplicité, zéro gaspillage, efficacité, sobriété énergétique ou encore déconsommation). Le dénominateur commun de ces diverses approches est une recherche de moins, de modération des biens et des services produits et consommés nécessitant des ressources énergétiques ou matérielles, tout en recherchant un mieux, notamment une amélioration de la qualité de vie et du bien-être.

La sobriété nous invite donc à modifier nos comportements en réfléchissant davantage à leurs impacts. Cette évolution de nos modes de vie ne dépend pas uniquement d'actes individuels, mais aussi de choix collectifs. La notion de sobriété participe à la transition écologique.

Source : F. Cézard (AGATTE), et M. Mourad (2019). *Panorama sur la notion de sobriété – Définitions, mises en œuvre, enjeux*, pour l'ADEME ademe.fr.

Tiers lieu

Lieux sociaux inclusifs qui ne sont ni la maison ni le travail, par exemple un café, une bibliothèque publique ou encore le Bâtiment 7, dans Pointe-Saint-Charles. Les tiers lieux sont souvent des laboratoires où l'on teste de nouveaux modes de vie, de travail, ensemble dans une logique d'ouverture et de partage. Ils se définissent davantage par ce qui s'y passe que par l'endroit où ils sont. Ces lieux s'inscrivent dans une démarche de faire autrement.

Sources : Lab Ville prospective. Rapport pour la Ville de Montréal dans le cadre de l'élaboration du PUM. Document interne. M. Giard (2019). Tiers-lieux : l'ambivalence d'un terme face à une socialisation protéiforme, capsule thématique vrm.ca.

Transition écologique

La transition écologique propose un nouveau modèle économique et social qui respecte les limites des écosystèmes et qui réduit les émissions de GES. Du point de vue économique, ce nouveau modèle à faible carbone est reconnu par les institutions internationales comme une clé pour rendre notre économie plus robuste et plus résiliente. Du point de vue social, ce nouveau modèle implique de revisiter nos modes de vie, notre rapport à la consommation, nos processus de décision et nos relations sociales. Il est une clé pour renforcer le tissu social et la solidarité et pour réduire les inégalités sociales.

Pour la Ville de Montréal, la transition écologique passe d'abord par l'adaptation aux changements climatiques et la transformation radicale de notre façon de produire et de consommer des biens et de l'énergie, par la protection de la biodiversité ainsi que par le renforcement de la résilience de nos écosystèmes et de notre communauté. Le tout doit être fait en s'assurant qu'aucune Montréalaise, aucun Montréalais n'est laissé pour compte.

Source : Ville de Montréal (2020). *Plan climat 2020-2030*, consulté en ligne en 2020.

Zone zéro émission

Zone où les modes de déplacement zéro émission (comprenant les véhicules électriques et les transports actifs) sont favorisés par rapport aux modes de déplacement polluants, et ce, pour les personnes et les marchandises. Ce type de zone permet de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie à l'échelle du quartier en réduisant la pollution, le bruit et les émissions de GES générés par les déplacements véhiculaires à carburants fossiles.

Source : Ville de Montréal (2020). *Plan climat 2020-2030*, consulté en ligne en 2020.

Références

- Il s'agit notamment du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). Le GIEC est le principal organisme international effectuant l'évaluation des changements climatiques. Il a comme objectif d'effectuer des évaluations d'intérêt pour les politiques sur
 - le fondement scientifique des changements climatiques;
 - les impacts des changements climatiques et les risques qui y sont liés;
 - les options pour l'adaptation et l'atténuation.
Les évaluations du GIEC fournissent aux décideurs de l'information scientifique pertinente et neutre pour l'élaboration de politiques. Source de cette définition Gouvernement du Canada *canada.ca/fr/environnement-changement-climatique*.
- Il s'agit entre autres du One Planet Charter, en 2018 et du Sommet Action Climat, en 2019. Pour plus de détails, voir le Plan climat, p. 113.
- Source Ville de Montréal (2020). Plan climat 2020-2030.
- Citation d'un citoyen ayant participé à un groupe de discussion réalisé par l'Institut du Nouveau Monde (INM), à l'hiver 2020. Source : INM (2020), *Rapport des groupes de discussion*.
- Il s'agit d'une série d'ateliers de prospective participative (automne 2020 - près de 80 participantes et participants) menés avec le Lab Ville prospective, d'ateliers d'idéation sur le Projet de ville (hiver 2021 - près de 120 participantes et participants) et d'ateliers pour concevoir le centre-ville et les quartiers centraux de demain (hiver 2021). Deux activités sur le développement social ont également été réalisées : une première, en collaboration avec le Forum régional sur le développement social de l'île de Montréal et la seconde, avec le Département d'études urbaines et touristiques de l'Université du Québec à Montréal. La Ville a aussi participé à une activité sur la culture et le patrimoine organisée par Culture Montréal et Héritage Montréal.
- Le document *Décoder la densité* vise à clarifier les concepts et à alimenter la réflexion concernant les orientations et les balises du futur PUM 2050 relatives à la densité. Il comprend un glossaire, une étude morphologique des expressions de la densité dans le contexte montréalais et une étude d'approches inspirantes.
- Trois cahiers de la Chaire In.SITU ont été réalisés : Cahier In.SITU n° 5 – La gestion de la demande : revue des pratiques; Cahier In.SITU n° 6 – Inventaire raisonné et illustré de la gestion de la demande; Cahier In.SITU n° 7 – La gestion de la demande : analyse critique d'un registre d'action collective.
- Institut de la statistique du Québec (2020). *Projections démographiques. Scénarios personnalisés pour la Ville de Montréal*.
- Dans le cadre de ces travaux, des études ont été réalisées sur :
 - les freins et les leviers liés à l'utilisation de différentes options de mobilité durable, au moyen d'une enquête web menée auprès de plus de 2 500 personnes;
 - les facteurs de dépossession et de réduction de l'usage de l'automobile, avec une série de six ateliers composés de citoyennes et citoyens volontaires;
 - la gestion de la demande et les bonnes pratiques des employeurs à Montréal;
 - les déterminants psychosociaux de l'attachement des Montréalais et des Montréalais à la voiture.
- Jeunes de 13 à 17 ans, parents de jeunes enfants, personnes vivant sous le seuil de la pauvreté et nouveaux arrivants.
- Comme l'exige la LAU, le document entrera en vigueur (ou sera effectif) après une validation de sa conformité au *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal*.
- Voir la section 1.4, « Innover pour 2050 avec la prospective ».
- Le territoire de l'agglomération de Montréal correspond à celui de l'île de Montréal. Il comprend la Ville de Montréal et ses dix-neuf arrondissements ainsi que 15 villes liées.
- Institut de la statistique du Québec (2020). *Scénarios personnalisés pour la Ville de Montréal, scénario de référence*. *Ibid.* Le terme ménage est employé pour désigner les ménages privés.
- En 2016, 59 % des citoyennes et citoyens de l'agglomération étaient issus directement ou indirectement de l'immigration internationale. Source : Ville de Montréal (2018). *Profil sociodémographique, Recensement 2016, Agglomération de Montréal*, Montréal en statistiques.
- L'indice synthétique de fécondité de l'agglomération montréalaise est insuffisant pour assurer le remplacement des générations. En 2019, il était de 1,37 enfant par femme. Source : Institut de la statistique du Québec.
- Organisation internationale pour les migrations (2008). *Migrations et changements climatiques*, MRS no 31 *publications.iom.int*.
- Statistique Canada, Recensement de 2016 (commande spéciale de la Ville de Montréal).

- Selon la taille des écoles et la capacité d'accueil d'une école primaire, la Ville estime que l'augmentation projetée du nombre d'enfants représente l'équivalent de 50 à 80 écoles. Estimation préliminaire réalisée sur la base d'un document de référence sur la capacité d'accueil d'une école primaire-secondaire. Source : ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur (2017).
- Ministère des Transports du Québec (MTQ). Projections des déplacements de l'Enquête Origine-Destination, de 2013 à 2036, Direction de la modélisation des systèmes de transport.
- La Ville estime que 158 000 véhicules additionnels pourraient circuler dans l'agglomération à l'horizon 2050. Projection réalisée à partir des données de projections démographiques de l'Institut de la statistique du Québec (scénario de référence) et des données de motorisation de l'Enquête Origine-Destination 2013, sous l'hypothèse d'un taux de motorisation constant (2013).
- Propos rapportés des ateliers d'idéation sur le Projet de ville qui ont été réalisés à l'hiver 2021 avec des représentantes et représentants d'organisations. Source : H+K Stratégies, *Rapport-synthèse des ateliers d'idéation, document interne*.
- L'ensemble du secteur du transport compte pour 40 % des émissions de la collectivité. Sources : Ville de Montréal (2019), *op. cit.*, et Ville de Montréal (2020), *op. cit.*
- Chemins de transition (2021). Ensemble pour un futur souhaitable, « Étape 1 Diagnostic prospectif : Comment habiter le territoire québécois de façon saine et résiliente dans un contexte de transition écologique ? ». Montréal, Espace pour la vie, Université de Montréal *cheminsdetransition.org*.
- Lab Ville prospective. *Rapport pour la Ville de Montréal dans le cadre de l'élaboration du PUM*. Document interne.
- Ville de Montréal (2019). Inventaire 2015 des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise.
- Les statistiques fluctuent selon les conditions météorologiques, mais une tendance à la baisse est observée. Source : Réseau de surveillance de la qualité de l'air, Ville de Montréal.
- Selon la mesure du panier de consommation (MPC). Source : Statistique Canada.
- Un ménage ayant des besoins impérieux en matière de logement est un ménage dont le logement est considéré inadéquat, inabordable ou d'une taille non convenable, et dont le niveau de revenu est insuffisant pour permettre de payer les frais d'un logement approprié et adéquat dans sa communauté. Source : Statistique Canada, recensement 2016.
- Statistique Canada (2016). Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes (2015-2016).
- Données croisées selon la MPC. Source : Statistique Canada, Recensement de 2016.
- Gouvernement du Canada. *Une approche fondée sur les droits de la personne*, consulté en ligne en avril 2021 *international.gc.ca*.
- Sources : Conseil des Montréalais (2017), La sécurité des femmes et des jeunes femmes cisgenres et trans lors des événements extérieurs à Montréal, et OCPM (2020), Racisme et discrimination systémiques dans les compétences de la Ville de Montréal – Rapport de consultation.
- Ville de Montréal. *Règlement pour une métropole mixte : Document explicatif – Version révisée, novembre 2020*, p. 5.
- Aires de diffusion comptant 150 personnes et plus sous le seuil de pauvreté selon la MPC ou 20 % de la population en situation de pauvreté.
- Selon une analyse préliminaire de la Ville de Montréal basée sur le rôle foncier de 2020, l'offre de service de la Société de transport de Montréal (STM) (données General Transit Feed Specification de 2018) et les données du Recensement de 2016.
- Enquête Origine-Destination Montréal 2013.
- Lachapelle, U., Boisjoly, G. & Vermesch, P. (2020). Réalisation d'un portrait des besoins et des habitudes de déplacements des personnes vivant en situation de précarité dans la région de Montréal (Rapport).
- MTQ, *op. cit.*, Direction de la modélisation des systèmes de transport (DMST).
- Une hausse de 256 000 déplacements quotidiens en auto est anticipée d'ici 2036 dans l'agglomération, par rapport à 2013. Source : MTQ, *op. cit.*
- En période de pointe du matin.
- Cette catégorie comprend les camionnettes, les fourgonnettes et les véhicules utilitaires sport. De 2011 à 2018, le nombre d'automobiles a diminué de près de 8 % dans l'agglomération, alors que celui des camions légers a augmenté de 52 %. Source : Société de l'assurance automobile du Québec.
- En 2018, la consommation moyenne de carburant des voitures était de 8,4 litres/100 km et celle des camions légers, de 10,5 litres/100 km. Source : J. Whitmore, et P.-O. Pineau (2021), *État de l'énergie au Québec 2021*, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal.
- G. Amar (2010). *Homo Mobilis – Le nouvel âge de la mobilité*, Éditions FYP, Limoges, 207 pages.

- Citation d'un citoyen ayant participé à un groupe de discussion réalisé par l'INM au Cégep Gerald-Godin, à l'hiver 2020. Source : INM (2020), *Rapport des groupes de discussion*.
- La superficie restante (5 %) est constituée de terre-pleins, de bandes de plantation et d'espaces réservés au mobilier urbain. Source : G. Lefebvre-Ropars, et P. Negron-Poblete (2021). *Caractérisation du partage de la voirie à Montréal – Note de recherche*, Polytechnique Montréal, page 8. Consulté en ligne en 2021 *polymtl.ca/mobilite/publications*.
- Propos rapportés des ateliers d'idéation sur le Projet de ville qui ont été réalisés à l'hiver 2021 avec des représentantes et représentants d'organisations. Source : H+K Stratégies, *Rapport-synthèse des ateliers d'idéation, document interne*.
- Plus de 146 000 emplois ont été créés dans l'agglomération montréalaise, de 1996 à 2016. Durant cette période, la part de l'agglomération montréalaise dans l'emploi métropolitain est passée de 70 % à 61 %. Source : Statistique Canada, recensements de la population de 1996 et 2016, traitement personnalisé selon le lieu de travail.
- Environ 40 % des emplois de la région métropolitaine sont propices au télétravail. Source : CMM (2020), « Le télétravail : perspectives et enjeux d'aménagement pour la région métropolitaine – Notes de l'Observatoire Grand Montréal ». Ce secteur croît de plus de 30 % par an depuis 10 ans. De 2015 à 2019 seulement, le nombre d'entreprises agricoles urbaines a augmenté de 82 % à Montréal. Source : Carrefour de recherche, d'expertise et de transfert en agriculture urbaine (CRETAU) (2020), *Les entreprises agricoles urbaines au Québec – Impact économique et potentiel de développement*.
- Un algorithme est une méthode de résolution de problèmes par une suite finie et non ambiguë d'opérations ou d'instructions. Depuis quelques années, on voit apparaître des algorithmes de gestion de grandes masses de données (*big data*), utilisés par exemple pour catégoriser par profil les usagères et les usagers des réseaux sociaux ou des sites de vente en ligne, et leur envoyer une information ciblée.
- Source : Statistiques Canada, Recensement de 2016, Ménages privés selon le genre de ménages.
- La propension à habiter seul croît avec l'âge. Source : Institut de la statistique du Québec (2019), *Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2016-2066, Édition 2019*.
- Divers sondages récents, comme celui de l'Environics Institute de 2019, montrent une préoccupation grandissante des Québécoises et des Québécois pour l'environnement. Les activités de consultation entourant l'élaboration de Montréal 2030 révèlent la même tendance pour Montréal. Voir *montreal.ca/articles/montreal-2030-un-premier-plan-strategique*.
- Propos rapportés des ateliers d'idéation sur le Projet de ville qui ont été réalisés à l'hiver 2021 avec des représentantes et représentants d'organisations. Source : H+K Stratégies, *Rapport-synthèse des ateliers d'idéation, document interne*.
- Source : Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) (2020), présentation La densité urbaine : quelques constats à la lumière de la pandémie de la COVID-19, Commission de l'aménagement de la CMM.
- Selon une analyse de la Ville de Montréal, de 2012 à 2016, les mosaïques de milieux naturels listées dans le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal ont perdu environ 25 hectares (ha), dont la moitié (12,4 ha) sur le territoire de Montréal.
- Propos rapportés des ateliers d'idéation sur le Projet de Ville qui ont réalisés à l'hiver 2021 avec des représentantes et représentants d'organisations. Source : H+K Stratégies, *Rapport-synthèse des ateliers d'idéation, document interne*.
- À titre d'exemple, un projet de réseau de chaleur géothermique pour alimenter des bâtiments à partir d'une ruelle est porté par l'organisme Solon.
- GAFAM est l'acronyme des géants du Web – Google, Apple, Facebook, Amazon et Microsoft –, soit les cinq grandes firmes américaines qui dominent le marché du numérique.
- Propos rapportés des ateliers d'idéation sur le Projet de ville qui ont été réalisés à l'hiver 2021 avec des représentantes et représentants d'organisations. Source : H+K Stratégies, *Rapport-synthèse des ateliers d'idéation, document interne*.
- Technique consistant à démolir un immeuble en ne conservant que sa façade sur rue. Source : Dictionnaire de français Larousse, consulté en ligne le 13 avril 2021 *larousse.fr/dictionnaires*.
- Propos rapportés des ateliers d'idéation sur le Projet de ville qui ont été réalisés à l'hiver 2021 avec des représentantes et représentants d'organisations. Source : H+K Stratégies, *Rapport-synthèse des ateliers d'idéation, document interne*.
- De 2016 à 2019, près de la moitié des logements mis en chantier à Montréal sont situés dans des immeubles de 10 étages ou plus, et près du quart (23 %), dans des immeubles de 20 étages ou plus. Par ailleurs, 4 % des espaces de stationnement (18 000) sont munis d'un parcomètre et 5 % (15 000) sont situés dans une zone réglementée (ex. : zones de stationnement sur rue réservé aux résidents [SRRR] ou réservées aux motos, aux taxis, à la livraison, aux voitures en libre-service, etc.).



- Donnée pour l'année 2016. Source: Research Infosource Inc.
- Données pour la période 2013 - 2017. Source: CMM, Observatoire du Grand Montréal. Tiré de Université Cornell, Institut Européen d'Administration des Affaires (INSEAD) et Organisation mondiale de la propriété intellectuelle (OMPI) : *The Global Innovation Index 2019: Creating Healthy Lives' The Future of Medical Innovation*. Traitement : CMM, 2020.
- Montréal International (2020). Le Grand Montréal, l'endroit idéal où étudier.
- Propos rapportés des ateliers d'idéation sur le Projet de ville qui ont été réalisés à l'hiver 2021 avec des représentantes et représentants d'organisations. Source : H+K Stratégies, *Rapport-synthèse des ateliers d'idéation, document interne*.
- La densité moyenne de l'emploi au centre-ville est de 15 000 emplois par km², alors qu'elle est de 2 000 emplois par km² dans l'ensemble de l'agglomération. Source : Statistique Canada, Recensement de 2016.
- Source : Statistique Canada.
- En 2019, alors que le contexte économique était très favorable, le taux de vacance moyen sur les artères commerciales de Montréal (commerces situés au rez-de-chaussée et ayant pignon sur rue) s'élevait à 11,9 %.
- Statistique Canada, Recensement de 2016. Traitement : Ville de Montréal (Service du développement économique).
- Enquête Origine-Destination Montréal 2013.
- Propos rapportés des ateliers d'idéation sur le Projet de ville qui ont été réalisés à l'hiver 2021 avec des représentantes et représentants d'organisations. Source : H+K Stratégies, *Rapport-synthèse des ateliers d'idéation, document interne*.
- Propos rapportés des ateliers d'idéation sur le Projet de ville qui ont été réalisés à l'hiver 2021 avec des représentantes et représentants d'organisations. Source : H+K Stratégies, *Rapport-synthèse des ateliers d'idéation, document interne*.
- Philippe Aparicio, Thi Thanh-Hiên Pham, Anne-Marie Séguin et Shawn M. Landry (2013). «Équité environnementale et distribution spatiale de la végétation à l'intérieur et autour des îlots résidentiels à Montréal : une double iniquité?», *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 57, n° 161, p. 215.
- Source : Ville de Montréal, *Inventaire 2015 – Émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise*.
- Les stationnements écoresponsables sont aménagés selon des critères visant le verdissement et la gestion de l'eau pluviale, la mobilité durable, la convivialité et la gestion durable (ex. : tarification, partage et mutualisation*), etc.
- Raisons de l'érosion du parc locatif abordable telles que l'intérêt pour des logements rénovés, la transformation en copropriétés ou en logements de location touristique et le fort roulement d'une partie de la clientèle.
- Accessible* réfère ici à un parcours sans obstacles. *Adaptable* correspond à un logement accessible qui peut être habité par toutes et tous et qui, éventuellement, avec un minimum de transformations, peut répondre aux besoins particuliers d'une personne ayant une incapacité physique ou sensorielle (Ville de Montréal [2016], *Portrait des logements accessibles et adaptés*, p. 7)

Crédits photo

Couverture : Mathieu Sparks, Ville de Montréal
3 : Marie Ledoux
4 : Jérôme Périnet
14 : Mu
17 : Frédérique Ménard-Aubin
20 : Ville de Montréal
24 : Annie-Ève Dumontier
28 : Mike Hitelman
33 : Mathieu Sparks, Ville de Montréal
39 : Annie-Ève Dumontier
49 : Sabiha Merabet
50 : Getty Images
53 : Mathieu Rivard
54 : Ville de Montréal
56 : Alexandre Cv
54 : Ville de Montréal
60 : Ville de Montréal
62 : Yanick Paquin
72 : Entremise
75 : Ville de Montréal
76 : Jean Beaudin
79 : Thierry Du Bois, pour Montréal Centre-ville
80 : Hydro-Québec
82 : Yves Kéroack
84 : Fahey et associés
87 : Ville de Montréal, Fahey et associés
91 : Ville de Montréal
94 : Ville de Montréal
99 : Mathieu Sparks, Ville de Montréal
100 : CN
103 : Alamy
104 : Ville de Montréal
107 : Ville de Montréal
108 : Victor Diaz Lamich
111 : Fahey et associés
112 : Bénédicte Brocard
119 : Ville de Montréal
122 : Ville de Montréal
125 : Ville de Montréal
126 : Adrien Williams
125 : Société de transport de Montréal
130 : Ville de Montréal
133 : Martin Alarie
134 : Mélanie Dusseault

Publié par la Ville de Montréal
Service de l'urbanisme et de la mobilité
303, rue Notre-Dame Est, 6^e étage
Montréal (Québec) H2Y 3Y8

montreal.ca

Dépôt légal
Bibliothèque et Archives nationales
du Québec
Bibliothèque et Archives Canada

978-2-7647-1833-9 imp. français
978-2-7647-1834-6 PDF français
978-2-7647-1835-3 PDF anglais
978-2-7647-1836-0 imp. anglais
Plan de ville

Design graphique
Ville de Montréal
Service de l'expérience citoyenne
et des communications
26788 (06-21)

Imprimé au Canada

Ce document est imprimé
sur du papier recyclé.





Projet
de ville