

# QUEL AVENIR POUR NOTRE CENTRE-VILLE?

**LES ORIENTATIONS DE LA STRATÉGIE CENTRE-VILLE**  
RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE

Le 10 mars 2017



OFFICE  
DE CONSULTATION PUBLIQUE  
DE MONTRÉAL





OFFICE  
DE CONSULTATION PUBLIQUE  
DE MONTRÉAL

# **LES ORIENTATIONS DE LA STRATÉGIE CENTRE-VILLE**

**Rapport de consultation publique**

**Le 10 mars 2017**

### ***Édition et diffusion***

Office de consultation publique de Montréal  
1550, rue Metcalfe, bureau 1414  
Montréal (Québec) H3A 1X6  
Tél. : 514 872-3568  
Télec. : 514 872-2556  
Internet : [www.ocpm.qc.ca](http://www.ocpm.qc.ca)  
Courriel : [info@ocpm.qc.ca](mailto:info@ocpm.qc.ca)

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2017

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2017

ISBN 978-2-924750-05-6 (Imprimé)

ISBN 978-2-924750-06-3 (PDF)

Le masculin est employé uniquement afin d'alléger le texte.

Tous les documents déposés durant le mandat de la commission ainsi que les enregistrements de toutes les interventions publiques sont disponibles pour consultation aux bureaux de l'Office de consultation publique de Montréal.



1550, rue Metcalfe  
Bureau 1414  
Montréal (Québec) H3A 1X6  
Téléphone : (514) 872-3568  
Télécopieur : (514) 872-2556  
[ocpm.qc.ca](http://ocpm.qc.ca)

Montréal, le 10 mars 2017

Monsieur Denis Coderre, Maire  
Monsieur Pierre Desrochers, Président du comité exécutif  
**Ville de Montréal**  
275, rue Notre-Dame Est  
Montréal (Québec)  
H2Y 1C6

**Objet : Rapport de consultation publique sur la Stratégie centre-ville**

---

Monsieur le Maire,  
Monsieur le Président du comité exécutif,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport de consultation de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) portant sur le projet de Stratégie centre-ville. Ce rapport relate et analyse les résultats des multiples interactions avec le public de la démarche participative élaborée à la suite du mandat reçu en juin dernier et qui se sont déroulées entre le 5 septembre et le 15 novembre 2016.

Le projet de Stratégie centre-ville a suscité beaucoup d'intérêt dans la population comme en témoigne la grande participation à l'exercice de consultation, une des plus importantes que l'Office ait obtenue. Un total de 3277 personnes ont pris part aux différentes activités de la consultation. Quelque 1900 personnes ont participé en ligne et un peu plus de 1350 personnes se sont déplacées pour participer au « Grand rendez-vous du centre-ville », à la séance d'information qui a suivi, ou aux rencontres thématiques. La commission a reçu 103 mémoires, dont 53 ont été présentés lors des auditions formelles. À ce nombre, s'ajoutent 116 mini-mémoires déposés en ligne. L'ensemble de ces interventions a constitué un très large corpus d'information couvrant un large éventail de sujets, à l'image de l'ampleur du mandat reçu par la commission.

D'entrée de jeu, il importe de souligner que la Stratégie proposée constitue un geste opportun et important qui est accueilli très favorablement par les participants à la consultation. L'idée de regrouper en un seul document la vision du développement du centre-ville a reçu un écho très positif des citoyens. Une critique générale toutefois émerge clairement : l'ensemble du

territoire couvert par la Stratégie a déjà fait l'objet de nombreuses consultations, concertations ou d'adoption de programmes et politiques dont, pour la grande majorité des personnes participantes, le document ne prend pas suffisamment acte. Il ne propose pas non plus cet élément de valeur ajoutée identitaire, ce liant supplémentaire qui ferait d'un ensemble de quartiers juxtaposés un territoire vivant et marquant pour l'avenir de Montréal.

Avec ces éléments en tête, la commission a privilégié dans son analyse les éléments susceptibles d'enrichir l'énoncé de Stratégie ainsi que ceux que, de l'avis des participants, il faut reconsidérer. Elle se prononce aussi, tel que demandé par la Ville, sur les gestes à prioriser dans le plan d'action de la Stratégie. La liste des recommandations ainsi dégagées n'est sûrement pas exhaustive, vu l'ampleur et la variété des propositions recueillies. Toutefois, l'exercice fait émerger un certain nombre de valeurs fondamentales et de principes d'aménagement qui devraient guider la Ville dans l'élaboration de la mouture finale de la Stratégie et du plan d'action qui en découlera.

Sur cette base, le rapport dégage des opportunités de bonifier l'énoncé de la Stratégie, notamment en y intégrant un chantier sur l'identité du centre-ville montréalais qui reconnaît notamment le mont Royal, le parc Jean-Drapeau et le Vieux-Montréal comme des éléments identitaires fondamentaux et des atouts. Il propose également de faire de l'économie numérique le phare de son développement, d'identifier plus clairement les zones propres au développement de nouveaux quartiers résidentiels et d'ajouter la ville souterraine comme un axe majeur de la revitalisation commerciale.

Le rapport suggère aussi de reconsidérer la vision mise de l'avant pour le développement du littoral qui ne semble pas en phase les aspirations de la population. La revitalisation de la structure commerciale de la rue Sainte-Catherine ne présente pas vraiment non plus d'adéquation avec les nouveaux modes de consommation. La tendance actuelle évoluant plutôt vers des commerces de destination qui font une part importante au commerce en ligne ou des noyaux polycentriques de commerces de proximité.

Finalement, le rapport rappelle l'importance d'inclure dans le plan d'action un séquençage des engagements déjà pris par les divers programmes particuliers d'urbanisme du territoire déjà adoptés, notamment en matière d'équipements collectifs et d'investissements dans le domaine public. Il priorise aussi l'inclusion d'un chantier sur l'habitation abordable à perpétuité, incluant une réflexion sur les outils qui favorisent l'habitat de demain, ainsi qu'une intervention musclée au niveau des transports en commun et du stationnement pour assurer un véritable transfert modal vers les transports actifs et collectifs.

### **Une vision à consolider, une occasion d'innover**

Passerelle jetée entre le passé, le présent et l'avenir, le centre-ville de demain que nous planifions aujourd'hui se fera avec des usages, des outils et des fonctionnalités que nous avons à peine commencé à entrevoir. On ne peut donc se contenter des principes d'hier et des outils d'aujourd'hui. La population s'attend à plus. Il n'y aura pas plusieurs occasions de se retrouver

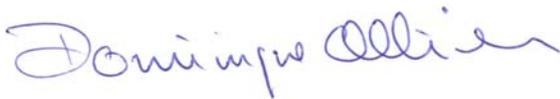
au confluent de grands choix et de grands travaux qui marqueront le paysage pour les deux prochaines décennies. Un large appel est fait pour placer l'imagination, l'esthétisme et la solidarité comme valeurs centrales de ce centre-ville à redévelopper. Les participants veulent que l'administration municipale exerce un leadership fort pour que cela se fasse d'une manière cohérente, originale et dans l'intérêt général à long terme.

Selon une grande majorité de participants, le plan d'action qui découlera de la stratégie peut être enrichi d'idées et de propositions pour relever les défis de demain. Il est souhaitable que cela se fasse avec les parties prenantes intéressées dans une perspective de concertation. Encore une fois, la commission note l'intérêt des divers acteurs entendus en audience, notamment les universités, de collaborer et d'être partie prenante des prochaines étapes d'idéation, de planification ou de mise en œuvre. La commission invite donc la Ville à s'assurer que des mécanismes novateurs et adéquats soient mis en branle pour tirer pleinement profit de ces bonnes volontés et de ces réserves d'expertise.

L'Office rendra ce rapport public le 24 mars 2017, à moins que vous ne souhaitiez qu'il le fasse à une date plus rapprochée. De plus, comme à l'habitude, je pourrais me rendre disponible pour présenter ce rapport aux élus concernés.

Je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente,



Dominique Ollivier

DO/II

c. c. M. Russell Copeman, membre du comité exécutif et Responsable de l'OCPM  
M. Richard Bergeron, membre du comité exécutif



## TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	1
1. Description de l’objet de la consultation et de la démarche mise en place .....	3
1.1 Le territoire visé .....	3
1.2 Le dossier de documentation .....	3
1.3 La consultation publique sur l’avenir du centre-ville .....	4
1.3.1 Les chantiers et les orientations de la Stratégie.....	4
1.3.2 La démarche de consultation.....	8
2. Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants .....	13
2.1 Accueil général de la Stratégie centre-ville .....	13
2.1.1 Territoire de la Stratégie.....	13
2.2 Urbanisme et aménagement urbain.....	14
2.2.1 Planification .....	14
2.2.2 Domaines publics .....	15
2.2.3 Cahobitation des usages .....	17
2.2.4 Cadre bâti.....	18
2.2.5 Familles .....	18
2.2.6 Accessibilité universelle .....	18
2.2.7 Espaces inutilisés .....	19
2.3 Vie de quartier .....	20
2.3.1 Équipements collectifs et services de proximité .....	21
2.3.2 Qualité de vie .....	24
2.3.3 Mixité sociale et inégalités .....	26
2.3.4 Itinérance et cohabitation avec les populations marginalisées ...	28
2.3.5 Environnement .....	30
2.4 Habitation .....	33
2.4.1 Abordabilité .....	34

2.4.2	Logement social et communautaire .....	35
2.4.3	Stratégie d'inclusion de logements abordables .....	36
2.4.4	Marché locatif .....	37
2.4.5	Logements familiaux .....	40
2.4.6	Salubrité .....	40
2.4.7	Accessibilité universelle .....	41
2.5	Vie économique .....	41
2.5.1	Artères commerciales .....	42
2.5.2	Commerces de proximité.....	44
2.5.3	Innovation .....	45
2.5.4	Zone d'emploi et espaces à bureaux .....	46
2.5.5	Industrie culturelle.....	48
2.5.6	Tourisme et congrès .....	49
2.5.7	Gouvernance économique.....	50
2.6	Transport et déplacements.....	50
2.6.1	Déplacements véhiculaires .....	50
2.6.2	Transports actifs.....	56
2.6.3	Réseau de transport en commun .....	61
2.6.4	Les grands projets de développement .....	64
2.7	Patrimoine.....	69
2.8	Reconversion des grands ensembles institutionnels.....	71
2.9	Ouverture sur le fleuve .....	73
2.9.1	Canal de Lachine .....	75
2.9.2	Activités récréatives.....	76
2.9.3	Transport fluvial .....	77
2.9.4	Rôle économique du Port de Montréal .....	77
2.9.5	Concertation .....	78
2.10	Mise en œuvre : concertation et transparence.....	78
2.10.1	Gouvernance municipale .....	78

2.10.2	Outils de développement .....	79
2.10.3	Positionnement du centre-ville .....	80
2.10.4	Suivi de la Stratégie.....	80
3.	<b>Les constats et l’analyse de la commission .....</b>	<b>83</b>
3.1	Le cadre de référence .....	83
3.2	Les grandes balises d’aménagement .....	86
3.2.1	Quartiers complets .....	86
3.2.2	Un centre-ville dense .....	87
3.2.3	Équipements et services collectifs.....	90
3.2.4	Entrées de ville et ruptures.....	91
3.2.5	Montréal souterrain.....	92
3.2.6	La cohabitation et le bruit.....	93
3.2.7	Les espaces verts et le mont Royal .....	94
3.2.8	Les édifices patrimoniaux et la reconversion des grands ensembles institutionnels.....	96
3.2.9	L’entretien du parc immobilier .....	97
3.2.10	Audace et construction durable .....	98
3.2.11	L’ouverture sur le fleuve.....	99
3.3	Un centre-ville habité et mixte .....	102
3.3.1	Logement social et communautaire .....	105
3.3.2	Logement étudiant.....	107
3.3.3	Maisons de chambres et itinérance.....	107
3.3.4	Accessibilité universelle .....	108
3.4	Le développement économique .....	109
3.4.1	L’innovation .....	109
3.4.2	Rôle des universités .....	112
3.4.3	Commerce de détail et artères commerciales.....	113
3.4.4	L’industrie culturelle .....	115
3.4.5	Attraction et rétention des talents.....	117

3.4.6	Les espaces à bureaux .....	118
3.4.7	L'industrie de la logistique et le transport des marchandises....	118
3.5	L'accessibilité du centre-ville et la mobilité.....	121
3.5.1	Transport collectif .....	122
3.5.2	Autopartage .....	122
3.5.3	Transport actif.....	123
3.5.4	Réduire l'autosolo, électrique ou non .....	123
3.5.6	Le stationnement.....	124
	Conclusion.....	127
	Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat.....	129
	Annexe 2 – La documentation .....	131
	Annexe 3 – Faits saillants .....	141
	Annexe 4 – Résultats de l'activité « Mettez vos billes! ».....	143

## Introduction

Le 8 juin 2016, le comité exécutif de la Ville de Montréal confiait à l'Office de consultation publique le mandat d'« *accompagner le Bureau de projets du centre-ville de l'arrondissement de Ville-Marie, dans le cadre d'une démarche participative portant sur les orientations de la Stratégie centre-ville*<sup>1</sup>. »

Dans le cadre de son mandat, la commission, formée de madame Isabelle Beaulieu, présidente, et messieurs Jean Caouette et Habib El-Hage, commissaires, a tenu plusieurs activités dans le but d'informer les citoyens et citoyennes sur le projet de la Stratégie et de recueillir leurs opinions.

La démarche de consultation intitulée ***Quel avenir pour notre centre-ville?*** a débuté à l'été 2016 par une tournée de préconsultation au cours de laquelle la commission a rencontré 17 groupes, organismes et institutions.

Ces rencontres ont été suivies par la mise en ligne d'un questionnaire qui, durant le mois de septembre, invitait les Montréalais à identifier les attributs d'un centre-ville idéal ainsi que les priorités d'actions que la Ville de Montréal devrait entreprendre pour atteindre les objectifs de la Stratégie centre-ville.

Un événement d'envergure intitulé le *Grand rendez-vous du centre-ville* ainsi qu'une séance d'information se sont tenus le 25 septembre au Salon urbain de la Place des Arts de Montréal. Par la suite, quatre rencontres thématiques ont été organisées les 27 septembre, 3, 5 et 6 octobre 2016. Un deuxième questionnaire ayant comme objectif de faire émerger des moyens d'action a été mis en ligne du 20 octobre au 3 novembre 2016.

Finalement, neuf séances d'audition des opinions ont été tenues entre le 3 et le 10 novembre dans les bureaux de l'OCPM.

Le premier chapitre du rapport décrit les orientations et les chantiers du projet de Stratégie pour le centre-ville soumis à la consultation et la démarche de consultation mise en place par l'OCPM. Le deuxième rassemble les préoccupations et les opinions exprimées par les participants. Le troisième chapitre est consacré à l'analyse de la commission et ses recommandations.

---

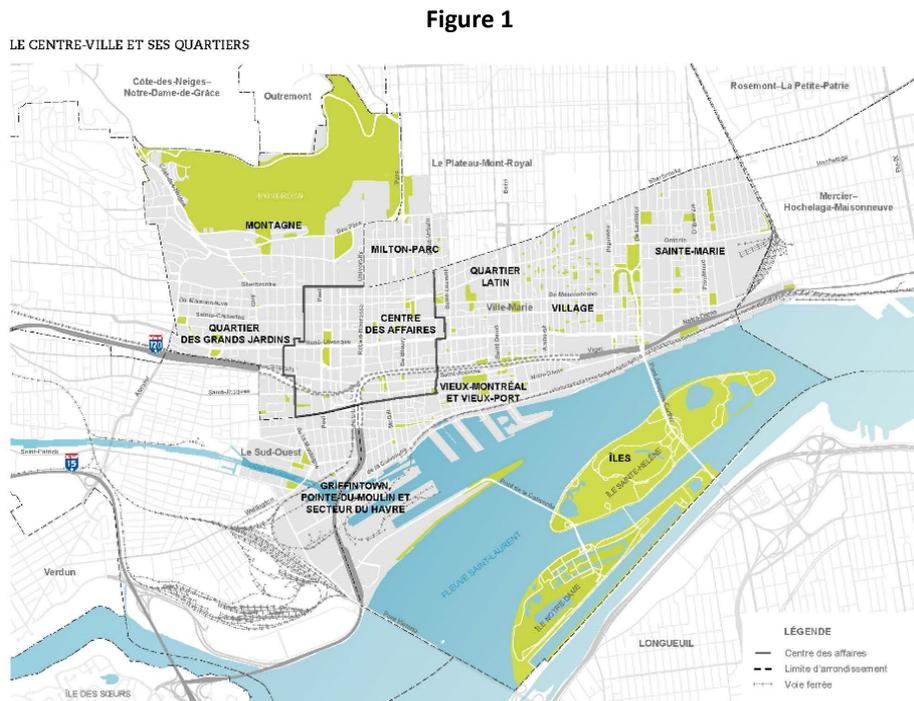
<sup>1</sup> Ville de Montréal, doc. 1.3, p. 1



## 1. Description de l'objet de la consultation et de la démarche mise en place

### 1.1 Le territoire visé

Le territoire identifié par le Bureau de projets du centre-ville de l'arrondissement de Ville-Marie pour la Stratégie du centre-ville, d'une superficie d'un peu plus de 18 km<sup>2</sup> (Figure 1), comprend le centre des affaires et les quartiers limitrophes. Il englobe l'arrondissement de Ville-Marie, le quartier Milton-Parc dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, les secteurs Griffintown et Bridge-Wellington dans l'arrondissement du Sud-Ouest ainsi que l'extrémité est du Port de Montréal dans l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve<sup>2</sup>.



Source : document 3.1, p. 13

### 1.2 Le dossier de documentation

Dans le cadre de la présente consultation, le Bureau de projets du centre-ville a déposé plusieurs documents permettant de faire un portrait du territoire visé et de mettre en contexte les orientations et les chantiers proposés dans le projet de Stratégie pour l'avenir du centre-ville :

- Profil socio-économique – Territoire de la Stratégie centre-ville (2015)
- Étude sur la vitalité économique du centre-ville de Montréal (2016)
- Étude sur le milieu de vie du centre-ville (2016) comprenant une revue des documents de planification et des cartes

<sup>2</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 12-13

- Étude sur l'accessibilité et la mobilité au centre-ville – Rapport de consultation (2016)
- Requalification des berges en contexte portuaire et industriel – Étude comparative (2016)
- Évolution historique du territoire du centre-ville de Montréal (2016)
- Stratégie centre-ville 2030 - Soutenir l'élan (2016)

Outre la documentation fournie par le Bureau de projets du centre-ville, l'OCPM a rendu disponible sur son site Internet des documents et des liens utiles pour les groupes et les résidents. (Voir annexe 2)

### **1.3 La consultation publique sur l'avenir du centre-ville**

Le présent rapport de consultation porte sur le document déposé par l'administration municipale intitulé : Stratégie centre-ville – Soutenir l'élan. En mandatant l'OCPM afin d'élaborer une démarche de consultation publique sur l'avenir du centre-ville de Montréal, le Bureau de projet du centre-ville vise « [...] à *bonifier, moduler et compléter les grandes orientations et les pistes d'intervention [...]* <sup>3</sup> » annoncées dans le document de la Stratégie centre-ville.

Le Bureau de projets du centre-ville a demandé au comité exécutif de mandater l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) en invoquant les motifs suivants :

- assurer l'acceptation populaire et l'adhésion des parties prenantes à la Stratégie centre-ville;
- encourager la participation d'intervenants clés et d'experts dans différents domaines;
- bénéficier de l'expertise de l'OCPM dans la réalisation de mandats similaires, de sa crédibilité et de sa réputation de neutralité;
- accéder à des plateformes de communication connues, largement diffusées et en constante évolution;
- considérer l'échelle du territoire à l'étude, son positionnement stratégique à l'échelle régionale et les retombées escomptées.

#### **1.3.1 Les chantiers et les orientations de la Stratégie**

Le document de la Stratégie propose un portrait actuel du centre-ville en décrivant différents éléments, comme la place de Montréal dans l'économie du Québec; la présence et l'importance du réseau artistique et culturel ainsi que la présence du pôle du savoir; la mixité de la population; les milieux de vie; l'augmentation de l'achalandage du réseau de transport en commun; la présence d'un cadre bâti à valoriser. Le document présente une carte des potentiels de développement sur le territoire et les perspectives pour le centre-ville d'ici 2030.

---

<sup>3</sup> Sommaire décisionnel, doc. 1.1, p. 2

Découlant du portrait du centre-ville, de son potentiel de développement et des perspectives d'avenir identifiées, la Stratégie identifie trois grands chantiers et quatre orientations stratégiques.

### **Chantier 1 : un réseau complémentaire de transport en commun<sup>4</sup>**

Pour ce chantier, la Stratégie vise à :

- Appuyer le projet de Réseau électrique métropolitain (REM) incluant plusieurs arrêts sur le territoire du centre-ville et permettant une connexion directe avec la ligne bleue (stations projetées du Havre, Bridge-Wellington, McGill et Édouard-Montpetit).

### **Chantier 2 : un centre-ville ouvert sur le fleuve<sup>5</sup>**

Par ce chantier, la Stratégie vise à :

- Réaliser les études techniques nécessaires à la planification de l'aménagement des secteurs riverains et adopter des programmes particuliers d'urbanisme pour chacun des secteurs.
- Transférer la responsabilité du Vieux-Port et les budgets afférents à la Ville de Montréal.
- Entreprendre des pourparlers avec les gouvernements pour convenir des modalités d'une entente de collaboration en vue du redéveloppement du littoral.

### **Chantier 3 : La reconversion des ensembles institutionnels et des immeubles publics : un modèle de régénération urbaine<sup>6</sup>**

Par ce chantier, la Stratégie vise à :

- Engager un processus conjoint avec les gouvernements provincial et fédéral, visant à définir un cadre innovant pour la reconversion des édifices institutionnels et autres sites vacants ou sous-utilisés leur appartenant.
- Réaliser des projets mixtes sur ces sites, comprenant plusieurs volets tels que : espaces de travail collaboratifs, logements pour familles, logements sociaux et communautaires, équipements collectifs, espaces verts publics.
- Réaliser des projets mettant en valeur le patrimoine et la gestion durable des ressources.
- Adopter une position claire sur les intentions de la Ville de Montréal concernant l'avenir de ses propriétés inoccupées ou sous-utilisées au centre-ville.

---

<sup>4</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 44-45

<sup>5</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 46-47

<sup>6</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 48-49

### **Orientation 1 : Des milieux de vie complets et inclusifs<sup>7</sup>**

Pour cette orientation, la Stratégie vise à :

- Amorcer des projets pour les familles dans les secteurs est et ouest du centre-ville avec les partenaires de la Ville.
- Développer des mesures incitatives de nature financière et réglementaire visant l'intégration de logements familiaux dans les nouveaux projets résidentiels.
- Appuyer l'implantation de nouvelles écoles publiques et de services collectifs notamment dans l'ouest et le sud du centre-ville.
- Soutenir le fonctionnement des pôles d'intervention et la création d'autres pôles d'intervention intégrés, notamment au square Viger.
- Développer des partenariats pour offrir l'accès public à certains équipements sportifs et espaces verts institutionnels et privés existants.
- Accroître et rendre plus convivial et sécuritaire l'espace réservé aux piétons et aux cyclistes lors de la réfection des rues.
- Prioriser l'amélioration de la sécurité et la convivialité des grands axes : René-Lévesque, Sherbrooke, De Maisonneuve, Côte-des-Neiges, Guy, Peel, Saint-Urbain, Saint-Laurent, Saint-Denis, Berri, Papineau, De Lorimier.
- Inciter à la mise à niveau du parc de tours d'habitation, particulièrement dans le secteur du Quartier des grands jardins.
- Inciter à la rénovation d'immeubles commerciaux dégradés.
- Étudier l'imposition de pénalités à l'inoccupation des bâtiments.
- Assurer la qualité et l'entretien des espaces publics par des budgets ajustés aux exigences particulières du centre-ville.
- Étudier la possibilité d'établir et d'utiliser des mesures réglementaires incitatives, notamment par la modification du règlement de zonage, ou coercitives, par l'ajout de pénalités, afin d'assurer l'entretien et la mise en valeur des propriétés patrimoniales vulnérables par leurs propriétaires.
- Étudier la possibilité de mettre en place des incitatifs financiers (crédits de taxes, fiscalité municipale) visant la mise en valeur du patrimoine vulnérable.
- Étudier la possibilité de modifier le règlement d'urbanisme afin d'améliorer la mixité commerciale dans des secteurs ciblés, notamment par le biais du contingentement.

### **Orientation 2 : Un moteur économique distinctif<sup>8</sup>**

Pour cette orientation, la Stratégie vise à :

- Soutenir le développement de Montréal, métropole culturelle, et notamment celui du Quartier des spectacles, destination de calibre international, entre autres, par l'implantation d'un laboratoire numérique urbain.

---

<sup>7</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 50-52

<sup>8</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 54-55

- Défendre les lieux émergents de création et en soutenir la consolidation, notamment le pôle de création des Faubourgs.
- Implanter un réseau de haute capacité de transport de données numériques (fibre optique) lors de la réfection des rues.
- Soutenir et faire valoir les institutions d'enseignement supérieur du centre-ville.
- Identifier la rue Sainte-Catherine comme le cœur du réseau culturel, patrimonial et récréotouristique du centre-ville.
- Attirer et retenir les commerces à grande visibilité et haut de gamme au cœur du Centre des affaires.
- Promouvoir le centre-ville comme lieu d'établissement d'organisations internationales.
- Enrichir l'offre touristique du centre-ville en partenariat avec les acteurs des milieux du tourisme, de la culture et du divertissement.
- Appuyer le développement de l'infrastructure nécessaire pour accueillir les congrès internationaux majeurs.

### **Orientation 3 : Une mobilité durable et intelligente<sup>9</sup>**

Pour cette orientation, la Stratégie vise à :

- Compléter l'électrification des réseaux de transport, notamment en accélérant l'implantation d'infrastructures de recharge pour les taxis, les véhicules particuliers, les véhicules en libre-service et les véhicules de livraison, dans le cadre de la réfection des rues.
- Implanter, avec les partenaires concernés, des corridors de mobilité intégrée et intelligente pour autobus, dont la mise en place de feux intelligents et d'infrastructures de recharge.
- Électrifier la flotte de véhicules et le matériel roulant de la Ville en priorité dans l'arrondissement de Ville-Marie.
- Ajouter des pistes cyclables reliant les pistes du centre-ville au réseau existant dans les arrondissements limitrophes.
- Soutenir la mise en œuvre de mesures d'optimisation de l'offre de stationnement au centre-ville, notamment en migrant vers le stationnement intelligent (système d'affichage dynamique et autres mesures).

### **Orientation 4 : Des infrastructures mieux insérées au tissu urbain**

Pour cette orientation, la Stratégie vise à :

- Entreprendre une négociation avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) quant à un échéancier et des options de recouvrement de l'autoroute Ville-Marie pour les sections en tranchée.

---

<sup>9</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 56-57

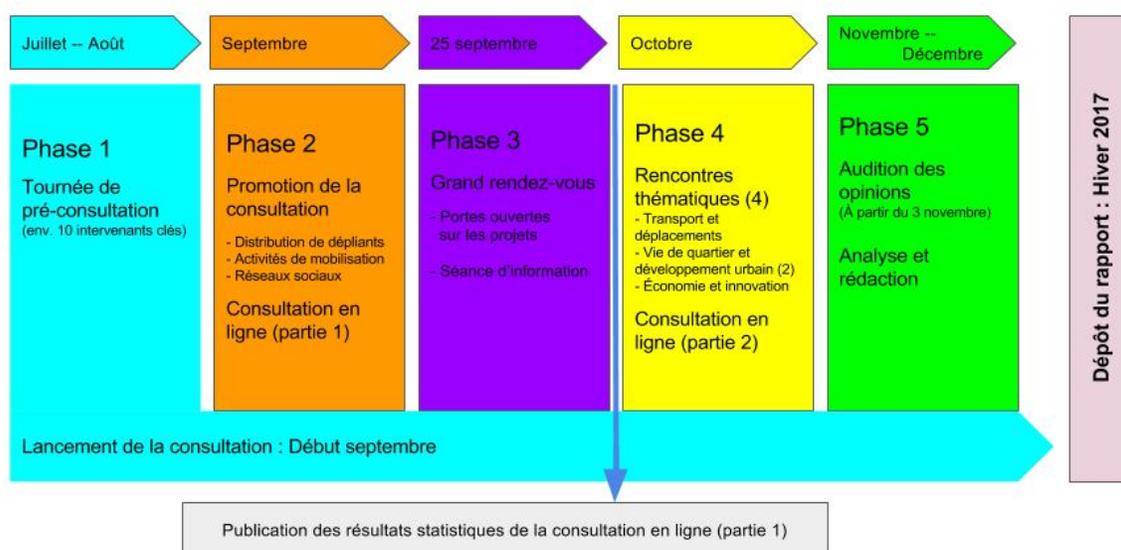
- Compléter la réalisation du réaménagement de l'axe Bonaventure et des interventions prévues au PPU du Quartier des gares.
- Planifier et réaliser, en partenariat avec la Société des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI), le réaménagement de l'entrée du pont Jacques-Cartier.

### 1.3.2 La démarche de consultation

Dans le but de recueillir l'opinion d'acteurs diversifiés du milieu, la commission a élaboré une démarche de consultation en plusieurs étapes (Figure 2) comprenant une variété d'activités. Ces dernières visaient à rejoindre autant les résidents que les non-résidents du centre-ville, qu'il s'agisse de travailleurs ou d'employeurs, d'étudiants ou de visiteurs, en plus des institutions, associations et organismes qui œuvrent sur le territoire.

Figure 2

## Ligne du temps de la démarche



### La tournée de préconsultation

La commission a rencontré 17 groupes, organismes et institutions<sup>10</sup> dans le cadre des rencontres de préconsultation. Ces rencontres, qui ont eu lieu de la mi-août à la mi-septembre 2016, avaient pour but de présenter la démarche de consultation, d'encourager les

<sup>10</sup> Ont été rencontrés dans le cadre des rencontres de préconsultation : Y des femmes de Montréal, Destination Centre-Ville, Quartier des spectacles, Table de concertation du faubourg Saint-Laurent Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, Corporation de développement communautaire CDC Centre-Sud, Table de concertation du quartier des grands jardins de Montréal, Interaction du quartier Peter-McGill, Coalition de la Petite-Bourgogne, Table de concertation Ville-Marie, Quartier de l'innovation, Chambre de commerce du Montréal métropolitain, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, Centre des sciences de Montréal, Direction de santé publique de Montréal, Port de Montréal, Caisse de dépôt et placement-Infrastructure.

organisations rencontrées à y participer et à les inciter à servir de relayer d'information dans leur milieu<sup>11</sup>.

### Les questionnaires en ligne

Dans le but d'identifier les habitudes actuelles de fréquentation du centre-ville et de dégager les priorités des Montréalais quant à l'avenir du centre-ville, un premier questionnaire a été mis en ligne entre le 2 septembre et le 3 octobre 2016. Les versions anglaise (300 réponses) et française (1 511 réponses) ont généré 1 811 réponses<sup>12</sup>. Les résultats et les faits saillants ont été rendus publics par l'OCPM le 24 octobre 2016 (voir Annexe 3).

Lors de la seconde phase de la consultation publique, l'audition des opinions, l'OCPM a offert aux participants de faire part de leurs opinions en ligne. Ce deuxième questionnaire a été mis en ligne du 20 octobre au 3 novembre 2016. Son objectif était de recueillir des commentaires et des propositions de moyens d'action à partir des résultats du premier questionnaire. Les participants étaient invités à répondre à sept (7) questions ouvertes portant sur autant d'orientations de la Stratégie, en plus d'une question supplémentaire sur un sujet qui n'aurait pas été abordé dans les questions précédentes. Les citoyens pouvaient répondre au nombre de questions de leur choix et leurs réponses ne devaient pas dépasser 250 mots. Ce questionnaire a reçu un total de 116 réponses<sup>13</sup>. Cet exercice faisait partie intégrante du processus de consultation et les contributions sont intégrées au corpus d'analyse du présent rapport.

### Le Grand rendez-vous et la séance d'information

Le 25 septembre 2016, au Salon urbain de la Place des Arts, ont eu lieu le Grand rendez-vous du centre-ville ainsi que la séance d'information. Dans l'après-midi, les visiteurs pouvaient discuter, s'informer et poser des questions à la vingtaine d'intervenants qui tenaient des kiosques<sup>14</sup> très variés pour exposer des projets de développement actuels au centre-ville de Montréal. Pour parler des projets d'avenir pour le centre-ville, six nano-conférences<sup>15</sup> et un panel d'experts<sup>16</sup> ont complété la programmation de cette journée, ces derniers étant aussi webdiffusés. Ces activités ont été organisées dans le but de permettre aux participants de

<sup>11</sup> Synthèse des rencontres de préconsultation – OCPM, doc. 5.1.1

<sup>12</sup> Résultats du questionnaire 1, docs. 5.6 à 5.63

<sup>13</sup> Résultats du questionnaire 2, docs. 8.1.1 à 8.8.17

<sup>14</sup> Les organismes ayant tenu des kiosques le 25 septembre sont : Arrondissement de Ville-Marie; Centre hospitalier universitaire de Montréal; Société de développement social; Protecteur des personnes en situation d'itinérance; Coopérative d'habitation Jeanne Mance; Bâtir son quartier; Comité logement Ville-Marie; Interaction du quartier Peter-McGill; Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles; Service des grands parcs, du verdissement et du Mont-Royal; Aide à l'itinérance - Dialogue Les YMCA du Québec | Centre-ville; Centre des femmes autochtones; Service de la mise en valeur du territoire; Office municipal d'habitation de Montréal; Théâtre le clou; Carrefour jeunesse-emploi - Montréal Centre-Ville; Communauté Saint-Urbain; Direction des Transports, grands projets; Service de l'infrastructure, de la voirie et des transports

<sup>15</sup> Les nanoconférences ont été données par : Carrefour Jeunesse Emploi – Montréal Centre-Ville; Bâtir son quartier; Carrefour verdir; Printemps numérique; Forum jeunesse; Communauté Saint-Urbain

<sup>16</sup> Les panelistes étaient : Mme Florence Paulhiac, professeur mobilité et urbanisme à l'UQÀM; M. Dinu Bombaru, directeur des politiques, Héritage Montréal; M. Christian Bélair, Président fondateur, Credo

s’informer sur la Stratégie, ses orientations et ses chantiers, sur les différents projets prévus au centre-ville, mais également de les outiller en prévision de l’audition des opinions.

En fin d’après-midi, les participants ont pu assister à une présentation de la Stratégie centre-ville par les représentants de l’arrondissement de Ville-Marie. Les gens présents qui le désiraient pouvaient poser des questions aux représentants de la Ville de Montréal.

Au total, quelque 800 personnes ont participé aux différentes activités du Grand rendez-vous.

### **Les rencontres thématiques**

La commission a organisé quatre rencontres thématiques dont les thèmes étaient les suivants : transport et déplacement; vie de quartier et développement urbain – secteur Est; vie de quartier et développement urbain – secteur Ouest; économie et innovation. Ces rencontres ont été organisées dans le but de faire émerger des défis et des pistes de solution en lien avec les enjeux identifiés lors des étapes précédentes de la démarche de consultation ainsi que dans le document de consultation de la Stratégie centre-ville. Un compte-rendu des rencontres ainsi que la transcription des conclusions sont disponibles sur le site Web de l’OCPM<sup>17</sup>. Plus de 300 personnes ont participé à ces quatre ateliers.

### **Activité de participation ludique**

Durant le Grand rendez-vous et les quatre rencontres thématiques, les participants étaient invités à participer à une activité ludique, intitulée « *Mettez vos billes sur vos priorités* ». Chaque personne pouvait prendre 5 billes et les répartir à sa guise dans 20 pots différents, chacun étant associé à un enjeu de la Stratégie centre-ville. Au total 325 personnes ont participé à cet exercice. Les résultats sont en Annexe 4 du présent rapport.

### **L’audition des opinions**

Les séances d’audition des opinions ont été l’occasion pour tous ceux qui le désiraient de donner leur avis sur l’avenir du centre-ville, de faire des propositions ou des recommandations. Le chapitre 2 du présent rapport résume les préoccupations, les attentes et les opinions exprimées par les participants.

### **Participation aux activités**

Au total, 3277 personnes ont pris part aux différentes activités de la consultation. Quelque 1811 personnes ont répondu au questionnaire en ligne, environ 800 personnes sont venues au « Grand rendez-vous du centre-ville », dont 150 ont assisté à la séance d’information. Aussi, près de 150 personnes ont visionné la présentation de la Ville diffusée en ligne.<sup>18</sup>

---

<sup>17</sup> Synthèse des rencontres thématiques : doc. 4.4.1.3, doc. 4.4.2.3, doc. 4.4.3.3, doc. 4.4.4.3, doc. 5.4.1.3, doc. 5.4.2.3, doc. 5.4.3.3, doc. 5.4.4.3

<sup>18</sup> Ce nombre représente les vues de Facebook et de YouTube tenant compte uniquement des vues de 10 secondes et plus avec son

Par la suite, 300 citoyens ont pris part à une des quatre rencontres thématiques et 169 ont assisté aux séances d'audition des opinions. La commission a reçu 103 mémoires, dont 53 ont été présentés en personne. Il y a aussi eu 9 présentations orales sans dépôt de mémoire. À ce nombre, s'ajoutent 116 opinions reçues par le biais du questionnaire en ligne.



## 2. Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants

Ce chapitre propose une synthèse des préoccupations et des opinions exprimées par les participants durant les différentes étapes de la consultation.

### 2.1 Accueil général de la Stratégie centre-ville

La très grande participation à cette consultation, une des plus importantes dans l'histoire de l'OCPM, témoigne d'un intérêt certain pour l'avenir du centre-ville de Montréal.

De façon générale, les grands objectifs de la Stratégie sont bien accueillis. Pour les participants, la Stratégie centre-ville représente une opportunité de développer une vision d'ensemble et d'entreprendre des actions prioritaires pour le développement du centre-ville. Ce concept fait consensus dans la mesure où les participants y voient une occasion de voir mis en œuvre les engagements des exercices précédents.

#### 2.1.1 Territoire de la Stratégie

Plusieurs intervenants ont remis en question les limites territoriales de la Stratégie, trouvant que les frontières semblaient artificielles<sup>19</sup>. L'Ordre des architectes du Québec (OAQ) affirme que : « [...] la délimitation semble assez arbitraire, sans critères généraux immédiatement compréhensibles. D'une part, les secteurs et les quartiers concernés sont fort différents, aux prises avec des enjeux spécifiques et des réalités qui leur sont propres. Il est difficile, par exemple, de trouver des points communs entre Sainte-Marie et le quartier des affaires. D'autre part, le lien avec les zones situées autour de ce « centre-ville » est peu évoqué, si ce n'est pour l'origine des déplacements<sup>20</sup>. »

Certains auraient voulu voir ce territoire élargi pour inclure le Plateau-Mont-Royal et l'Université de Montréal<sup>21</sup>, les deux côtés de la rue Sherbrooke<sup>22</sup> ou le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles<sup>23</sup>. D'autres insistent pour qu'il y ait une planification différenciée pour les secteurs spécifiques du territoire identifié dans la Stratégie<sup>24</sup>. Par exemple, le Quartier de l'innovation demande d'être explicitement identifié sur les cartes de la Ville<sup>25</sup>.

<sup>19</sup> Ordre des architectes du Québec, doc. 7.13, p. 6; Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 7

<sup>20</sup> Ordre des architectes du Québec, doc. 7.13, p. 6

<sup>21</sup> Rayside-Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 8

<sup>22</sup> Héritage Montréal, doc. 7.38, p. 7

<sup>23</sup> Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 7

<sup>24</sup> Bâtir son quartier, doc. 7.31, p. 13; Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 7

<sup>25</sup> Quartier de l'innovation de Montréal, doc. 7.20, p. 4

## 2.2 Urbanisme et aménagement urbain

### 2.2.1 Planification

Plusieurs participants ont insisté pour que le développement du centre-ville de Montréal se fasse dans une vision d'ensemble qui doit, selon les intervenants, être cohérente avec l'identité montréalaise<sup>26</sup>.

Plusieurs suggèrent de réfléchir au développement de la ville et du centre-ville en plusieurs quartiers et pôles distincts ayant différents usages<sup>27</sup>. Selon un participant : « *Montreal should strive for a polycentral city. This is a view of the city as a collection of a large number of towns, each with a proper center of it's own. Each center provides a pocket of density, mixed uses and services. Each center has a certain radius of high density and walkability. The idea is that it's not necessary to have people live near a dense downtown, they just have to leave near a center with enough density to provide services within walking distance. [...] This means TOD (transit oriented development) should be used together with the development of the transit as an explicit tool for urbanism throughout the region*<sup>28</sup>. » Les propositions quant aux principes sous-tendant la planification du territoire abondent : créer des quartiers complets<sup>29</sup> ou des éco-quartiers<sup>30</sup>, ne pas bâtir de grosses tours<sup>31</sup>, faire du développement selon une analyse différenciée selon les sexes<sup>32</sup> et faire preuve de plus d'audace<sup>33</sup>.

Des intervenants pensent qu'il est important d'assurer la connectivité des différentes parties du territoire, de s'assurer qu'il soit possible de s'y déplacer de façon sécuritaire et conviviale, peu importe le moyen de transport choisi<sup>34</sup>. La DRSP affirme, par exemple, qu'il faut : « *Lier d'emblée les secteurs urbains qui seront développés à une offre de transport en commun et actif de qualité*<sup>35</sup>. »

Le développement du territoire devrait aussi faire l'objet d'une planification rigoureuse qui serait respectée<sup>36</sup>. Selon l'Ordre des architectes du Québec : « *Une fois qu'on a pris le temps de*

---

<sup>26</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 7; Rencontre thématique - Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 6; Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 28; Vivre en Ville, doc. 7.43, p. 5

<sup>27</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 10, M. Anton Dubrau, doc. 7.39, p. 4; M. Pascal Longhi, doc. 8.3, p. 7

<sup>28</sup> M. Anton Dubrau, doc. 7.39, p. 4

<sup>29</sup> Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.11, p. 17; M. Alex Lefrançois-Leduc, doc. 8.2, p. 2; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 13

<sup>30</sup> Ordre des architectes du Québec, doc. 7.13, p. 17; Coalition Climat Montréal, doc. 7.68, p. 7

<sup>31</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 7

<sup>32</sup> Centre d'éducation et action des femmes de Montréal (CÉAF), doc. 7.65, p. 3; Y des femmes de Montréal, doc. 7.94, p. 2; Conseil des Montréalaises, doc. 7.47, p. 20

<sup>33</sup> M. Bernard Lacourse, doc. 8.1, p. 15

<sup>34</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 8; Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.11, p. 18; Mme Joana Janiw, doc. 7.81, p. 2-3; Rencontre thématique - Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 5

<sup>35</sup> Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.11, p. 18

<sup>36</sup> Corporation de développement urbain du Faubourg Saint-Laurent, doc. 7.8, p. 6; Ordre des architectes du Québec, doc. 7.13, p. 33

*consulter et de planifier à l'échelle d'un quartier – par exemple en ce qui concerne la hauteur des bâtiments –, il faut se conformer à ces décisions. Malheureusement, trop de décisions sont prises à la pièce, en fonction d'un projet en particulier. Le centre-ville a connu beaucoup de cas de ce genre<sup>37</sup>. »*

Les participants ont exprimé leurs préoccupations et fait des propositions concernant des parties spécifiques du territoire, réitérant ne pas vouloir un développement uniforme pour tous les quartiers couverts par la Stratégie<sup>38</sup>. Dans le sud-ouest du territoire, l'arrondissement du Sud-Ouest et la table de quartier ont insisté sur le désenclavement du secteur Bridge-Bonaventure<sup>39</sup>. La table de concertation Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles a demandé un plus grand leadership de la Ville pour une planification économique et sociale du territoire<sup>40</sup>. Dans Sainte-Marie, des participants ont mentionné qu'il était, selon eux, important d'investir dès maintenant dans l'est du territoire pour envoyer un signal clair d'ouverture aux investisseurs et aux familles<sup>41</sup> et ont proposé la création d'un nouveau quartier riverain au Pied-du-Courant<sup>42</sup>. Pour le Quartier latin, les groupes économiques ont mis en évidence l'importance à leurs yeux de supporter l'UQÀM comme développeur d'immobilier et d'espaces publics<sup>43</sup>. Une citoyenne a proposé la création d'un quartier dense, écologique, mixte et inclusif le long de la rue Sainte-Catherine<sup>44</sup>.

## 2.2.2 Domaines publics

Des propositions plus spécifiques ont aussi été faites par les intervenants : réaménager les abords du pont Jacques-Cartier et les viaducs pour les transports actifs<sup>45</sup>, réaménager la rue Notre-Dame pour y inclure du transport collectif<sup>46</sup>, remettre les rues Iberville et Frontenac à double-sens<sup>47</sup>, interdire le virage à droite sur la rue Ontario vers le pont Jacques-Cartier.

Les participants ont souligné l'importance des ruelles dans le territoire et veulent que la communauté en fasse meilleure utilisation. Ils aimeraient les voir verdies et transformées en lieu de vie favorisant la connectivité de la trame urbaine<sup>48</sup>.

Les intervenants s'entendent sur le besoin d'ajouter des places publiques sur le territoire et d'améliorer celles qui y existent déjà. De façon générale, les participants veulent voir

<sup>37</sup> Ordre des architectes du Québec, doc. 7.13, p. 32

<sup>38</sup> Chambre de commerce LGBT du Québec, doc. 6.4, L. 993-996

<sup>39</sup> Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 14; Arrondissement du Sud-Ouest, doc. 7.60, p. 2

<sup>40</sup> Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 14

<sup>41</sup> Les AmiEs du courant Sainte-Marie, doc. 7.15, p. 10

<sup>42</sup> Les AmiEs du courant Sainte-Marie, doc. 7.15, p. 29

<sup>43</sup> Partenariat du Quartier des spectacles, doc. 7.36, p. 11; Corporation de développement urbain du Faubourg Saint-Laurent, doc. 7.8, p. 10

<sup>44</sup> Mme Marie Lapointe, doc. 7.83, p. 2-3

<sup>45</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 12

<sup>46</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 15

<sup>47</sup> M. Yves Chartrand et Mme Denise Chiasson, doc. 7.49, p. 3

<sup>48</sup> M. Yves Chartrand et Mme Denise Chiasson, doc. 7.49, p. 3; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 11; Y des femmes de Montréal, doc. 7.94, p. 5; M. Alex Lefrançois-Leduc, doc. 8.2, p. 2; M. Steve Duchesne, doc. 8.6, p. 2

l'apparition de petits espaces publics qui pourraient servir de lieux de rencontre de quartier<sup>49</sup>. Pour ce faire, ils ont proposé la promotion du Square St. James<sup>50</sup>, l'aménagement de places autour de l'UQÀM<sup>51</sup>. Signalons en terminant qu'Action-Gardien souhaite voir : « *Soutenir le travail des organismes communautaires qui œuvrent pour favoriser l'appropriation des espaces publics*<sup>52</sup>. »

Certains ont aussi donné leur opinion sur l'importance d'améliorer la qualité de l'espace public pour les utilisateurs du territoire<sup>53</sup> : en installant plus de toilettes et d'urinoirs publics<sup>54</sup>, en installant des escaliers roulants et passerelles<sup>55</sup>, en repensant le design des trottoirs<sup>56</sup>, en regroupant le mobilier urbain pour créer des espaces de circulation pour les personnes à mobilité réduite<sup>57</sup>, en installant des placotoirs<sup>58</sup>, en intégrant des éléments visuels rappelant la présence historique des ruisseaux<sup>59</sup>, en installant sur les poubelles des supports à vocation sociale pour la récupération de contenants consignés<sup>60</sup> et en assurant au minimum un banc et une poubelle à chaque arrêt d'autobus<sup>61</sup>.

Quant à l'utilisation temporaire de l'espace public, une participante a émis le souhait qu'un maximum d'un permis de tournage de film par année puisse être accordé sur chaque coin de rue afin d'en minimiser les impacts négatifs sur les riverains<sup>62</sup>.

Les intervenants profitent aussi de l'occasion pour proposer la piétonnisation de certaines artères<sup>63</sup>, dont les rues Sainte-Catherine<sup>64</sup> et Murray<sup>65</sup>. Nous y reviendrons dans la section sur les artères commerciales.

D'autres positions d'ensemble sur le réaménagement des rues et places publiques ont été mises de l'avant par les participants : améliorer la convivialité de plusieurs artères<sup>66</sup> et inclure des réseaux de fibres optiques et des technologies vertes dans la réfection des rues<sup>67</sup>.

---

<sup>49</sup> Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 10; Centre d'éducation et action des femmes de Montréal (CÉAF), doc. 7.65, p. 2; M. Alex Lefrançois-Leduc, doc. 8.2, p. 2; Mme Thérèse Bouchez, doc. 7.32, p. 3

<sup>50</sup> Square St. James Montreal, doc. 7.89, p. 1-3

<sup>51</sup> UQÀM, doc. 7.92, p. 11 et 8

<sup>52</sup> Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 10

<sup>53</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 8; M. Irwin Rapoport, doc. 7.46, p. 4; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 11

<sup>54</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 16; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 8

<sup>55</sup> Rencontre thématique - Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 6

<sup>56</sup> M. Alfredo de Romana, doc. 6.5, p. 31, L. 5-14

<sup>57</sup> Ex aequo, doc. 7.22, p. 4

<sup>58</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 11

<sup>59</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 15

<sup>60</sup> Coop Les Valoristes, doc. 7.73, p. 1-2

<sup>61</sup> M. Steve Duchesne, doc. 8.6, p. 2

<sup>62</sup> Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 1

<sup>63</sup> Jody Negley, doc. 8.7, p. 18

<sup>64</sup> Ordre des architectes du Québec, doc. 7.13, p. 28; Partenariat du Quartier des spectacles, doc. 7.36, p. 11; Mme Alison Hackney, doc. 7.57, p. 1

<sup>65</sup> École de technologie supérieure, doc. 7.76, p. 11

<sup>66</sup> Corporation de développement communautaire (CDC) Centre-Sud, doc. 7.64, p. 4; M. Rémi Vuong, doc. 7.87, p. 2-3

<sup>67</sup> Université Concordia, doc. 7.33, p. 18

### 2.2.3 Cohabitation des usages

Par définition, un centre-ville cumule plusieurs usages différents ayant des impacts particuliers : livraisons dans les commerces, achalandage pour les bureaux et commerces, lumière et pollution de certaines industries, bruit des spectacles, lieu de vie des itinérants, etc. Ceci peut donner cours, selon des intervenants, à des problèmes de cohabitation, notamment avec la population résidente<sup>68</sup>.

Pour la majorité des participants, l'aménagement et le réaménagement des rues doit s'orienter vers la création de rues complètes, c'est-à-dire d'espaces qui répondent aux besoins et protègent les usagers, souvent en les séparant physiquement les uns des autres<sup>69</sup>. Cela se fait, selon des participants, en rétrécissant la largeur des rues, diminuant ainsi la vitesse des voitures<sup>70</sup>. Le Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain mentionne l'importance de bien délimiter les espaces, sans quoi « *Ça représente d'énormes dangers et des problèmes de sécurité [et] de stress* » pour les personnes ayant des limitations physiques ou visuelles<sup>71</sup>.

L'enjeu de la cohabitation a été plus spécifiquement soulevé pour le territoire du Quartier des spectacles<sup>72</sup>. Pour favoriser une meilleure cohabitation, plusieurs participants proposent de planifier la ville de façon concertée<sup>73</sup>, notamment dans le sud-ouest du territoire<sup>74</sup>. Le CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal demande de : « *Planifier le développement du territoire de façon à favoriser des usages compatibles et de limiter au maximum les nuisances liées au bruit et la pollution de l'air, particulièrement dans les secteurs habités*<sup>75</sup>. »

D'autres solutions aux enjeux de cohabitation ont aussi été mises sur la table par les intervenants : la mise en place de normes d'insonorisation plus sévères dans les secteurs plus bruyants<sup>76</sup>, un développement se donnant comme principe de respecter le droit de cité de tous<sup>77</sup> et la mise en place d'incitatifs de fréquentation pour les résidents<sup>78</sup>.

<sup>68</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 11; Rencontre thématique - Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 6; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 8; M. Jacques Larin, doc. 6.3, L. 1592-1620; Chambre de commerce LGBT du Québec, doc. 6.4, L. 807-817

<sup>69</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 6; Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 36; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 11; M. Bernard LaMothe, doc. 8.6, p. 8; RuePublique, doc. 7.55, p. 8

<sup>70</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 6; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 8; Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 2

<sup>71</sup> Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain, doc. 6.8, p. 22, L. 639-649

<sup>72</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 16

<sup>73</sup> RAPSIM – Réseau d'aide aux personnes seules et itinérantes de Montréal, doc. 7.17, p. 9; CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.30, p. 13-14; Bâtir son quartier, doc. 7.31, p. 14; BLT Architectes, doc. 7.52, p. 11; Société des chemins de fer nationaux du Canada (CN), doc. 7.67, p. 5; Coalition de la Petite-Bourgogne/Quartier en Santé, doc. 7.69, p. 5-6

<sup>74</sup> Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 25; Coalition de la Petite-Bourgogne/Quartier en Santé, doc. 7.69, p. 5

<sup>75</sup> CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.30, p. 14

<sup>76</sup> Partenariat du Quartier des spectacles, doc. 7.36, p. 13; Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 11

<sup>77</sup> RAPSIM – Réseau d'aide aux personnes seules et itinérantes de Montréal, doc. 7.17, p. 9

<sup>78</sup> Corporation de développement urbain du Faubourg Saint-Laurent, doc. 7.8, p. 7

#### 2.2.4 Cadre bâti

Plusieurs intervenants se sont exprimés sur l'architecture. Certains ont pris position pour un développement du cadre bâti cohérent, innovant et mieux planifié de Montréal<sup>79</sup>. L'OAQ propose d'ailleurs de : « *Produire une politique municipale de l'architecture et appuyer une politique nationale de l'architecture en amont des grands projets de régénération*<sup>80</sup>. »

D'autres ont proposé que les immeubles et bâtiments qui restent à être construits ou rénovés sur le territoire de la Stratégie le soient en respectant des principes stricts de développement durable et de respect de l'environnement<sup>81</sup>, notamment en imposant des matériaux de toiture clairs et la récupération des eaux pluviales<sup>82</sup>.

#### 2.2.5 Familles

Les participants maintiennent qu'attirer des familles au centre-ville nécessite des espaces publics adaptés à leurs besoins<sup>83</sup>. Pour la Coalition de la Petite-Bourgogne : « *Pour favoriser l'arrivée et le maintien de familles dans le secteur, il sera essentiel de développer des espaces publics animés et sécuritaires, avec l'inclusion de mesures d'apaisement de la circulation qui permettront aux familles de s'y promener en toute convivialité et sécurité*<sup>84</sup>. »

Montréal pourrait aussi prendre le leadership avec des partenaires pour le développement d'un centre-ville familial. Selon l'IDU : « *Le centre-ville doit être attrayant et adapté pour la vie de famille. Il y aurait lieu que l'Administration municipale prenne le leadership de la coordination des actions de planification urbaine et de mise en œuvre avec les autres corps publics, notamment la Commission scolaire de Montréal (CSDM) et le ministère de la Famille eu égard aux CPE*<sup>85</sup>. »

#### 2.2.6 Accessibilité universelle

Des participants sont d'avis que les principes d'accessibilité universelle doivent s'appliquer dans la planification et l'aménagement du territoire, en collaboration avec les experts et acteurs du milieu<sup>86</sup>.

---

<sup>79</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 6; M. Jacques Larin, doc. 6.3, L. 1583-1587; Ordre des architectes du Québec, doc. 7.13, p. 13; Ordre des architectes du Québec, doc. 7.13, p. 9; M. Senou Kadari, doc. 7.24, p. 1; M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 2-3; Mme Esther Dormagen, doc. 8.6, p. 3

<sup>80</sup> Ordre des architectes du Québec, doc. 7.13, p. 13

<sup>81</sup> Ordre des architectes du Québec, doc. 7.13, p. 24 et p. 33; BLT Architectes, doc. 7.52, p. 16; Nicholas Dorgan, doc. 8.2, p. 11

<sup>82</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 14-15

<sup>83</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 7; CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.30, p. 12; Coalition de la Petite-Bourgogne/Quartier en Santé, doc. 7.69, p. 4; Table 0-5 ans des Faubourgs, doc. 7.91, p. 1

<sup>84</sup> Coalition de la Petite-Bourgogne/Quartier en Santé, doc. 7.69, p. 4

<sup>85</sup> Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 10

<sup>86</sup> Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 36; Conseil des Montréalaises, doc. 7.47, p. 20; M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 2; Ex aequo, doc. 7.22, p. 14

Le Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain a rappelé à la commission que « *le concept d'accessibilité universelle est un concept transversal, donc il sert à favoriser tout le monde, ce n'est pas juste pour les personnes en situation de handicap, c'est pour les personnes âgées, les familles avec poussette, les enfants. En fait, c'est pour tout le monde*<sup>87</sup>. » Dans le contexte du développement du centre-ville, ce dernier a aussi rappelé l'importance « *de ne pas briser la chaîne d'accessibilité* », que l'aménagement du territoire et des transports puisse être sécuritaire sur l'ensemble du trajet d'un citoyen ayant une limitation fonctionnelle, physique ou visuelle<sup>88</sup>.

Ex aequo fait une série de recommandations en ce sens : adapter les espaces publics aux besoins des personnes à mobilité réduite, forcer les créateurs d'espace public (comme les commerçants) à respecter les principes d'accessibilité universelle<sup>89</sup>, implanter les terrasses en retrait des zones piétonnes, installer des saillies de trottoir, ne pas construire de rampes d'accès dépassant le ratio 1:12 et s'assurer qu'elles soient bien identifiées avec un seuil de 13 millimètres, dégager les espaces situés de chaque côté des traverses et mieux identifier le nom des rues<sup>90</sup>.

### 2.2.7 Espaces inutilisés

Il reste encore sur le territoire de la Stratégie des terrains ou des locaux qui ne sont pas utilisés ou qui sont sous-utilisés et auxquels il faudrait donner une vocation nouvelle<sup>91</sup>. Des mesures ont été proposées pour remédier à la situation. Les participants ont prôné la mise en place de mesures financières incitatives et coercitives pour les propriétaires, comme une surtaxe sur les immeubles vacants ou des congés de taxes<sup>92</sup>. Aussi, l'ÉTS a déploré que la présence de grands espaces vacants, sans valeur historique, limite sa croissance et a demandé qu'ils soient démolis<sup>93</sup>.

Permettre l'utilisation temporaire des espaces inutilisés a été une proposition récurrente<sup>94</sup>. Pour ce faire, La Pépinière, organisme de revitalisation des espaces urbains sous-développés, propose que la Ville reconnaisse la compétence des acteurs locaux dans la gestion de ce type d'espace et qu'elle mette en place un processus de délégation de la responsabilité de les aménager. Elle pourrait aussi rendre la réglementation plus flexible, considérer la mise en place

<sup>87</sup> Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain, doc. 6.8, L. 541-555

<sup>88</sup> Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain, doc. 6.8, L. 541-555

<sup>89</sup> Mme Jody Negley, doc. 8.6, p. 7

<sup>90</sup> Ex aequo, doc. 7.22, p. 5-8

<sup>91</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 12; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 6; Les AmiEs du courant Sainte-Marie, doc. 7.15, p. 9; Regroupement Information Logement, doc. 7.6, p. 5; M. Paul Cardin, doc. 8.3, p. 8

<sup>92</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 6; Chambre de commerce LGBT du Québec, doc. 6.4, L. 838-840; Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 10; Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 1

<sup>93</sup> École de technologie supérieure, doc. 7.76, p. 8

<sup>94</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 13; Pépinière et Co., doc. 7.56.1, p. 48; M. Gilles Bélanger, doc. 7.78, p. 1; M. Steve Duchesne, doc. 8.6, p. 2

de subventions pour de tels projets et accompagner ces initiatives par la mise en place d'un Bureau des petits projets<sup>95</sup>.

### 2.3 Vie de quartier

Le projet de Stratégie centre-ville considère que « *la présence de services publics, dont des écoles publiques de quartier, est primordiale pour la qualité d'une vie de famille [à cette fin, elle] soutient la création de nouvelles écoles publiques et d'équipements collectifs, notamment dans les secteurs ouest et sud du centre-ville*<sup>96</sup>. » Cette orientation a reçu un appui unanime durant la consultation et a été l'occasion pour de nombreux intervenants de rappeler également le manque d'équipements collectifs pour la population actuelle, tels les espaces verts, les lieux de loisirs, les écoles et les services de garde. Les participants ont souvent rappelé l'importance que ces équipements collectifs soient accessibles et adaptés aux besoins de la population, que ce soit pour les familles, les enfants, les adolescents, les personnes âgées, les étudiants, les résidents ou les travailleurs du centre-ville<sup>97</sup>.

Par ailleurs, les participants sont d'accord avec l'objectif de faire du centre-ville un quartier où il fait bon vivre, tout en soulignant les défis actuels en matière de sécurité, de propreté, de bruit, de pollution, de circulation, de manque d'espaces verts et craignent qu'un développement mal planifié du centre-ville ne nuise davantage à leur qualité de vie<sup>98</sup>. De manière globale, la Table Interaction du quartier Peter-McGill « *recommande que la Commission prenne acte du fait que la densification entrainera des grands défis en matière de circulation, de cohabitation, de pollution auditive et atmosphérique ainsi qu'en matière environnementale (création d'îlots de chaleur) et que la ville prenne des mesures pour contrer ces phénomènes et assurer une qualité de vie à ses résidents*<sup>99</sup>. » La Ville devra planifier le développement résidentiel en favorisant les projets à échelle humaine, ouverts sur le quartier », souligne le CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal<sup>100</sup>.

Des divergences importantes apparaissent quant à la densité dans les différents secteurs du centre-ville. Il y a d'un côté ceux qui appuient l'augmentation de la densité par l'objectif d'attirer 50 000 nouveaux résidents sur le territoire d'ici 2030<sup>101</sup>. BLT Architectes affirme que : « *Les objectifs que se donne la Ville en termes de densification du centre-ville sont ambitieux, mais nécessaires et souhaitables. Leur réalisation impliquera certainement, soit des remembrements importants de plusieurs parcelles, construites ou non, soit le développement de projets sur des sites déjà occupés en tout ou en partie par des immeubles d'intérêt, par exemple*

---

<sup>95</sup> Pépinière et Co., doc. 7.56.1, p. 48

<sup>96</sup> Stratégie centre-ville, doc. 3.1

<sup>97</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 9; Vrai changement pour Montréal, doc. 7.93, p. 7; Corporation de développement urbain du Faubourg Saint-Laurent, doc. 7.8, p. 10

<sup>98</sup> Mme Marilyn Lajeunesse, doc. 7.84, p. 1

<sup>99</sup> Interaction du quartier Peter-McGill, doc. 7.16, p. 7

<sup>100</sup> CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.30, p. 12

<sup>101</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 6; Bâtir son quartier, doc. 7.31, p. 14; M. Dimitrios Raptis, doc. 7.4, p. 2; BLT Architectes, doc. 7.52, p. 7; École de technologie supérieure, doc. 7.76, p. 6-7; Vrai changement pour Montréal, doc. 7.93, p. 8

*des églises ou des ensembles institutionnels*<sup>102</sup>. » Pour la CCMM, il faut : « *Prévoir le développement du centre-ville de façon à ce qu'il offre un milieu de vie complet (« live, work and play »), moderne et à forte densification*<sup>103</sup>. »

D'un autre côté, plusieurs s'inquiètent qu'une densité accrue se fasse aux dépens des milieux de vie existants ou qu'elle signifie la construction de grandes tours impersonnelles et appellent la Ville à la prudence dans ses objectifs ou lui demandent de les diminuer<sup>104</sup>. Selon l'OAQ, à part les secteurs déjà développés du centre-ville « *le mode à privilégier est un cadre bâti constitué d'immeubles de trois à six étages [car] c'est la limite de hauteur à laquelle le bâtiment est performant sur le plan de l'efficacité énergétique et de la lutte contre les îlots de chaleur, tout en étant suffisamment dense et à une échelle humaine*<sup>105</sup>. » L'OAQ tient à rappeler que l'innovation sur laquelle on souhaite s'appuyer doit être prise au sens large et que le cadre bâti est un excellent domaine où innover. « *La densité conviviale et la construction d'une ville à échelle humaine sont toujours à privilégier, même dans l'hypercentre*<sup>106</sup>. »

### 2.3.1 Équipements collectifs et services de proximité

L'absence, le manque ou la qualité déficiente des équipements collectifs, de services de proximité, de santé et d'organismes communautaires ont été rappelés de nombreuses fois<sup>107</sup>. Pour le Centre d'éducation et action des femmes de Montréal, ce n'est pas que le nombre, mais aussi la qualité des services de proximité qu'il faut augmenter, notamment ceux relatifs à l'alimentation<sup>108</sup>.

À ce sujet, de nombreux citoyens participants aux rencontres thématiques ont déploré l'existence de déserts alimentaires dans plusieurs secteurs du centre-ville et ont proposé que la Ville favorise la création de marchés publics, d'épiceries communautaires et l'agriculture urbaine<sup>109</sup>. Pour Coalition Climat Montréal, « *il importe d'offrir à tous un approvisionnement d'aliments de qualité, particulièrement de fruits et légumes frais. Pour ce faire, on doit faciliter la vente et la distribution sur le territoire montréalais de ces aliments, par le biais de mini-marchés de quartier et points de livraison des paniers de producteurs périurbains (par exemple, l'agriculture soutenue par la communauté)*<sup>110</sup>. »

<sup>102</sup> BLT Architectes, doc. 7.52, p. 12

<sup>103</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.29, p. 7

<sup>104</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 8; Ordre des architectes du Québec, doc. 7.13, p. 20; Table de concertation du faubourg Saint-Laurent, doc. 7.18, p. 7; CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.30, p. 10; Corporation de développement communautaire (CDC) Centre-Sud, doc. 7.64, p. 7; Coalition de la Petite-Bourgogne/Quartier en Santé, doc. 7.69, p. 3; Habiter Ville-Marie, doc. 7.7, p. 24; M. Thomas Schwalb, doc. 7.88, p. 2

<sup>105</sup> Ordre des architectes du Québec, doc. 6.4, p. 88, L. 2658-2689

<sup>106</sup> Ordre des architectes du Québec, doc. 7.13, p. 34

<sup>107</sup> Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 1; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 8 et 12; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 6

<sup>108</sup> Centre d'éducation et action des femmes de Montréal (CÉAF), doc. 7.65, p. 3

<sup>109</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 9, 11-12; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 8 et 10

<sup>110</sup> Coalition Climat Montréal, doc. 7.68, p. 9

Le manque de services est particulièrement criant dans la partie Ouest du centre-ville comme le souligne, entre autres, le Quartier de l'innovation<sup>111</sup>.

Rayside-Labossière aimerait « *que des mécanismes soient développés pour assurer une présence suffisante de services de proximité et d'organismes communautaires dans les quartiers habités*<sup>112</sup> », tandis que le CIUSSS Centre-Sud propose à la Ville de « *réserver des sites et mettre en place d'autres mesures pour assurer le développement de services de proximité accessibles à tous, particulièrement dans le secteur de Griffintown*<sup>113</sup>. »

Plusieurs intervenants ont souligné l'importance de soutenir les organismes communautaires et de reconnaître leur rôle dans le développement social et l'amélioration des conditions de vie des résidents<sup>114</sup>. D'autres ont souligné l'insuffisance de leur financement, leurs locaux et l'importance de préserver des lieux pour le développement communautaire en loisirs et en culture<sup>115</sup>. À cet effet, la CDC Centre-Sud propose à la Ville « *d'élaborer une stratégie spécifique destinée aux organismes communautaires pour favoriser le maintien et l'amélioration des locaux communautaires*<sup>116</sup>. » Action-Gardien propose de « *multiplier les formes d'appui des projets collectifs incubés par les communautés, que ce soit par des appuis financiers, des locaux, des partenariats, des supports des différents services de la ville, la règlementation, les exemptions, etc.*<sup>117</sup>. »

Dans le secteur Ouest du centre-ville (pour les quartiers Peter-McGill et Griffintown en particulier), le soutien de la Ville à l'implantation d'une école primaire est prioritaire pour bon nombre de citoyens et d'organismes. Des citoyens ont aussi souligné l'importance d'augmenter le nombre de services de garde dans le centre-ville qui ne soient pas implantés dans les milieux de travail<sup>118</sup>. Le Y des femmes de Montréal recommande l'établissement d'écoles primaire et secondaire publiques dans le quartier Peter-McGill qui est de loin le quartier avec la plus haute croissance démographique de toute la ville<sup>119</sup>.

Dans le même ordre d'idées, la Commission scolaire de Montréal (CSDM) a signifié à la Ville « *la nécessité de prévoir, dans tout projet de développement résidentiel, l'espace requis pour la construction d'une école qui pourra servir la population scolaire, et ce, quel que soit le secteur concerné [...]. La dimension du terrain devrait être conforme aux normes en vigueur pour la*

---

<sup>111</sup> Quartier de l'innovation de Montréal, doc. 7.20, p. 6

<sup>112</sup> Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 28

<sup>113</sup> CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.30, p. 14

<sup>114</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 10

<sup>115</sup> Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 27; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 12; Rencontre thématique - Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 6; Comité logement Ville-Marie, doc. 7.27, p. 4; Conseil des Montréalaises, doc. 7.47, p. 20

<sup>116</sup> Corporation de développement communautaire (CDC) Centre-Sud, doc. 7.64, p. 4

<sup>117</sup> Action-Gardien, doc. 7.44, p. 27

<sup>118</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 8; Allison Hanes, doc. 8.4, p. 10

<sup>119</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 8, 9 et 12; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 9; Commission scolaire de Montréal (CSDM), doc. 7.28, p. 10; M. Robert Hajaly, doc. 7.40, p. 1; Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 1; M. Louis-Philippe Bell, doc. 8.4, p. 8; Mme Irina Entin, doc. 8.4, p. 9; Mme Allison Hanes, doc. 8.4, p. 10; Y des femmes de Montréal, doc. 7.94, p. 4

*construction d'une école primaire avec une cour d'école, et l'aménagement des rues qui y mènent devrait favoriser l'inclusion des orientations et des objectifs du Plan d'action famille de Montréal en ce qui a trait à la sécurité des enfants<sup>120</sup>. »*

De plus, pour la CSDM, « *il est essentiel d'intégrer, autour de l'école, des lieux adaptés à celle-ci. Cela passe notamment par le développement de lieux et de services adaptés aux familles et par le développement de différents moyens pouvant favoriser un mode de vie sain et sécuritaire, par exemple en intégrant les principes de déplacements actifs et sécuritaires vers l'école, ou encore des espaces verts. Il est important de concentrer les ressources d'un quartier autour de la famille et des enfants<sup>121</sup>. »*

Quant à l'Est du centre-ville, la Table de concertation du faubourg Saint-Laurent a souligné, à l'instar de plusieurs autres intervenants, que « *puisque sa population est appelée à croître, le faubourg Saint-Laurent souhaiterait être reconnu dans la Stratégie comme un milieu de vie propice à l'implantation des familles et conséquemment à l'implantation des services et équipements afférents (écoles, espaces verts, équipements récréatifs, centre communautaire et commerces de proximité, etc.<sup>122</sup>). »* La Coopérative d'habitation Val Perché ajoute « *qu'il est manifeste que les équipements dits récréatifs et communautaires, de même qu'une école primaire, sont absents dans notre secteur<sup>123</sup>. »*

Pour un citoyen, « *La ville doit s'assurer que l'ensemble des services pour les familles (cliniques, école, aire de jeux, parcs, etc.) soit offert au centre-ville<sup>124</sup>. »* Le manque de piscine et les heures d'ouverture trop restreintes des piscines existantes ont notamment été mentionnés par plusieurs<sup>125</sup>. À cet effet, la réouverture et même l'acquisition par la Ville de la piscine de l'Hôpital Royal-Victoria ont été proposées par de nombreux citoyens<sup>126</sup>.

Le Conseil des Montréalaises rappelle l'importance de l'accessibilité financière et demande à la Ville de « *favoriser la gratuité et le maintien de l'accessibilité économique des équipements collectifs et infrastructures culturelles, particulièrement pour les familles monoparentales<sup>127</sup>. »*

La CSDM propose de mettre à jour et de conclure des ententes plus larges entre les divers organismes publics afin d'améliorer le partage des équipements collectifs tels les gymnases, piscines, centres sportifs et de loisirs, parcs, terrains de jeux, bibliothèques, auditoriums,

<sup>120</sup> Commission scolaire de Montréal (CSDM), doc. 7.28, p. 15-16

<sup>121</sup> Commission scolaire de Montréal (CSDM), doc. 7.28, p. 20

<sup>122</sup> Table de concertation du faubourg Saint-Laurent, doc. 7.18, p. 6; Mme Sylvie Gagnon, doc. 7.90, p. 1-2; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 6

<sup>123</sup> Coopérative d'habitation Val Perché, doc. 7.9, p. 6-7

<sup>124</sup> M. Robert Manningham, doc. 8.4, p. 2

<sup>125</sup> M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 6; Mme Sylvie Gagnon, doc. 7.90, p. 1-2; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 9; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 12; Mme Jacinthe Aubin, doc. 8.6, p. 5

<sup>126</sup> M. Robert Hajaly, doc. 7.40, p. 1; Mme Julie Leblanc, doc. 8.8, p. 11; Mme Marie Ruel, doc. 8.8, p. 12; Mme Caty Cormier, doc. 8.8, p. 13; Mme Celine Pereira, doc. 8.8, p. 4; Mme Ana Masut, doc. 8.8, p. 6; M. Guy Belanger, doc. 8.8, p. 7; Mme Ariane Bisailon, doc. 8.8, p. 8; Barbel Knauper, doc. 8.8, p. 9; Mme Sophie Garceau, doc. 8.8, p. 10

<sup>127</sup> Conseil des Montréalaises, doc. 7.47, p. 20

maisons de la culture, etc. En même temps, la commission scolaire souligne l'importance « *de prioriser les établissements scolaires publics au regard de l'accessibilité et de l'utilisation des installations sportives et récréatives municipales*<sup>128</sup>. »

Afin de trouver des endroits pour les équipements collectifs au centre-ville, l'Université Concordia propose de « *définir le cadre réglementaire dans les immeubles en hauteur et dans un contexte patrimonial.* » afin de permettre leur intégration dans les immeubles existants, notamment patrimoniaux<sup>129</sup>.

En plus des services publics additionnels, la Coalition Climat Montréal voudrait que « *les entreprises œuvrant dans l'économie de partage et l'économie circulaire [soient] encouragées et soutenues. À titre d'exemple, il existe dans Villeray une bibliothèque d'outils ; un tel service serait très utile et d'autant plus pertinent au centre-ville, où l'espace de rangement dans les logements est très souvent limité*<sup>130</sup>. »

### **2.3.2 Qualité de vie**

Lors des rencontres thématiques, les citoyens ont parlé de l'importance de cultiver le sentiment d'appartenance des résidents à leur quartier en favorisant le bon voisinage, l'animation publique, que ce soit par la médiation culturelle, les fêtes de quartier et l'appropriation des espaces publics et semi-publics, par exemple, les Jardins Gamelin, l'ancien Jardin des merveilles ou le Village éphémère au Pied-du-Courant<sup>131</sup>.

La Corporation de développement urbain du Faubourg Saint-Laurent « *[...] croit au foisonnement et à l'effervescence que peut apporter une "vie de quartier" [...] en offrant des événements culturels accessibles, en y instaurant des projets rassembleurs pour toute la communauté*<sup>132</sup>. » Selon des citoyens, la Ville devrait « *offrir des activités variées et gratuites tout au long de l'année sur l'ensemble du territoire du centre-ville*<sup>133</sup>. »

Pour plusieurs résidents, le bruit constitue une nuisance particulière au centre-ville qui nuit à la santé et la qualité de vie des habitants en raison de la vie nocturne, ainsi que de la circulation automobile, des livraisons, de la présence d'autoroutes et de voies ferrées<sup>134</sup>. Pour réduire ces problèmes, la DRSP - CIUSSS Centre-Sud propose « *d'inclure une analyse du bruit dans les projets de réfection routière majeure afin d'obtenir un climat sonore de moins de 55 dB sur 24*

---

<sup>128</sup> Commission scolaire de Montréal (CSDM), doc. 7.28, p. 6-7

<sup>129</sup> Université Concordia, doc. 7.33, p. 18

<sup>130</sup> Coalition Climat Montréal, doc. 7.68, p. 9

<sup>131</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 11

<sup>132</sup> Corporation de développement urbain du Faubourg Saint-Laurent, doc. 7.8, p. 9

<sup>133</sup> M. Yves Chartrand et Mme Denise Chiasson, doc. 7.49, p. 5

<sup>134</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 4; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 11; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 16; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 9

h », d'autres ont suggéré de règlementer pour que les constructions soient davantage isolées acoustiquement<sup>135</sup> ou pour établir des horaires de livraisons<sup>136</sup>.

### **Propreté et entretien**

De nombreux citoyens ont déploré le manque de propreté des rues et espaces publics ainsi que le manque d'entretien du mobilier urbain du centre-ville<sup>137</sup>. Certains ont souligné la prolifération de graffitis et l'affichage sauvage<sup>138</sup>, les voies ferrées sales<sup>139</sup> et le non-respect des règlements.

En guise de solution, l'Institut de développement urbain recommande « *que soit ajustée la dotation de l'Arrondissement Ville-Marie en fonction du poids réel du centre-ville et non pas au prorata du nombre de ses résidents de manière à augmenter les effectifs et les moyens pour entretenir et nettoyer, comme il se doit, le cœur de la ville. La nature intensive des activités, de la fréquentation et du fait que des services comme le déneigement doivent y être faits en priorité commande ce statut particulier. Les acteurs publics et privés ont intérêt à travailler conjointement pour améliorer la propreté du centre-ville*<sup>140</sup>. » Dans le même ordre d'idées, le Partenariat du Quartier des spectacles demande que la Ville « *adapte les normes administratives et les paramètres budgétaires relatifs à l'entretien du domaine public, à la gestion du mobilier urbain, ainsi qu'aux travaux de maintien ou aux budgets de remplacement des équipements publics*<sup>141</sup>. »

D'autres ont proposé des amendes plus élevées aux contrevenants et une application stricte des règlements<sup>142</sup>, des lieux d'affichage publics, davantage de nettoyeurs sur les artères principales<sup>143</sup> ou que la Ville « *procède à tour de rôle sur une période de 5 ans à l'inspection régulière de tous les édifices du territoire pour vérifier l'état des bâtiments qu'ils soient des édifices à logement, des bâtiments institutionnels, commerciaux et industriels*<sup>144</sup>. »

### **Sécurité**

Plusieurs citoyens et groupes sont d'avis que la question de la sécurité des personnes, notamment des personnes âgées et des femmes, est primordiale pour faire du centre-ville un

<sup>135</sup> M. Dimitrios Raptis, doc. 7.4, p. 2; Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 2; M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 1

<sup>136</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 4

<sup>137</sup> Centre d'éducation et action des femmes de Montréal (CÉAF), doc. 7.65, p. 3; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 10

<sup>138</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 10; Centre d'éducation et action des femmes de Montréal (CÉAF), doc. 7.65, p. 3; M. Luc Dupuy, doc. 8.6, p. 12; M. Guy Belanger, doc. 8.8, p. 7; Corporation de développement urbain du Faubourg Saint-Laurent, doc. 7.8, p. 6

<sup>139</sup> M. Robert Hajaly, doc. 7.40, p. 3

<sup>140</sup> Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 13

<sup>141</sup> Partenariat du Quartier des spectacles, doc. 7.36, p. 14

<sup>142</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 10; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 10; Mme Irina Entin, doc. 8.5, p. 9

<sup>143</sup> M. Bernard Lacourse, doc. 8.1, p. 15

<sup>144</sup> M. Yves Chartrand et Mme Denise Chiasson, doc. 7.49, p. 4

endroit où il fait bon vivre et se déplacer, et ce, à toute heure du jour, dans l'ensemble du territoire<sup>145</sup>.

La question de la sécurité des femmes a été particulièrement mise de l'avant. Le Y des femmes de Montréal croit que « *les principes du Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire<sup>146</sup> doivent être appliqués dans l'élaboration de tout projet d'aménagement urbain, de transport, d'infrastructure ou autres. Les solutions mises de l'avant dans ce guide profitent à l'ensemble des groupes sociaux les plus touchés par l'insécurité (personnes âgées, handicapées, enfants). Si l'environnement urbain est sécuritaire pour ces groupes, il le sera forcément pour toutes et tous<sup>147</sup>.* »

Le Conseil des Montréalaises est d'avis qu'il faut « *appliquer les principes de l'aménagement urbain genré pour assurer la sécurité des femmes (aménagement sans cachette, près des transports collectifs, éclairés, etc.)<sup>148</sup>.* » En ce sens, le Centre d'éducation et action des femmes recommande que, lors du développement futur du centre-ville, l'aménagement de celui-ci « *favorise une animation conviviale et sécuritaire des espaces publics et privés selon les principes de sécurité urbaine<sup>149</sup>.* » Cet organisme, ainsi que d'autres groupes de citoyens, mettent de l'avant diverses propositions pour améliorer le sentiment de sécurité des femmes lors de leurs déplacements quotidiens : campagne de sensibilisation sur le harcèlement de rue, amélioration de l'éclairage public et de la signalisation des rues, collaboration entre voisins, accès à des cours d'autodéfense, moratoire sur les permis pour les activités commerciales liées à l'industrie du sexe et à la criminalité (prêts sur gage, bars de danseuses, salon de massage érotique, etc.), la vidéosurveillance et l'accessibilité de la police, notamment en installant des téléphones publics avec accès direct au 911<sup>150</sup>.

De manière plus large, le Y des femmes de Montréal recommande « *que la ville de Montréal joue un rôle de leadership dans la protection des femmes et des filles et dans la prévention de l'exploitation sexuelle, que la ville de Montréal ferme des lieux d'exploitation sexuelle (salons massages, bars de danseuses, peep shows, etc.) et pose des actions concrètes de sensibilisation et de prévention contre l'exploitation sexuelle, entre autres lors de grands événements<sup>151</sup>.* »

### 2.3.3 Mixité sociale et inégalités

BLT Architectes croit « *que la mixité doit être un paramètre clé des nouveaux développements privés ou publics dans les grands secteurs identifiés dans la Stratégie (le bassin Peel, l'axe*

---

<sup>145</sup> Servane Guerin, doc. 8.4, p. 4, Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 7, 10, 12-13, 15; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 10; Mandron Dominique, doc. 8.6, p. 6; M. Luc Dupuy, doc. 8.6, p. 11

<sup>146</sup> Les 6 principes sont : Savoir où l'on est et où l'on va; Voir et être vue; Entendre et être entendue; Pouvoir s'échapper et obtenir du secours; Vivre dans un environnement propre et accueillant; Agir ensemble

<sup>147</sup> Y des femmes de Montréal, doc. 7.94, p. 2

<sup>148</sup> Conseil des Montréalaises, doc. 7.47, p. 21

<sup>149</sup> Centre d'éducation et action des femmes de Montréal (CÉAF), doc. 7.65, p. 2

<sup>150</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 10; Centre d'éducation et action des femmes de Montréal, doc. 7.65, p. 1 à 3; M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 1

<sup>151</sup> Y des femmes de Montréal, doc. 7.94, p. 6

*Bonaventure, Griffintown, les abords du CHUM, Radio-Canada, les abords du pont Jacques-Cartier et de la rue Notre-Dame dans l'est*<sup>152</sup> » et « *partage cette conviction que la mixité sociale en termes de typologies, de modes d'occupation et de prix constitue un des atouts de Montréal*<sup>153</sup>. » Selon plusieurs intervenants, le développement du centre-ville doit se faire « *dans une optique de respect de la population locale et de préservation de la mixité social*<sup>154</sup>e. »

Par mixité sociale, le Centre d'éducation et action des femmes entend « *la diversité de cultures, d'âges et de niveaux économiques et de modes de vie des résidents* » et exige pour ces derniers « *des mesures concrètes soient pour assurer une mixité sociale dans le quartier*<sup>155</sup>. » L'organisme Habiter Ville-Marie, préférerait « *qu'on remplace parmi les principes sur lesquels repose la Stratégie centre-ville, le principe de mixité par ceux de droit et d'accessibilité au logement ainsi que de justice sociale*<sup>156</sup>. »

La Table de concertation du faubourg Saint-Laurent est d'avis qu'il n'est pas souhaitable que le développement annoncé dans leur quartier creuse davantage les écarts socio-économiques comme lors des changements des dernières décennies et « *bien que, jusqu'à maintenant, la mixité se soit traduite sur le territoire par des inégalités, la Table souhaiterait adhérer au principe de mixité tel que défini dans la Stratégie*<sup>157</sup>. » La DRSP - CIUSSS Centre-Sud propose que la Ville mette en place « *des mesures visant à éviter d'accroître les inégalités dans la répartition des ressources en protégeant les droits des populations vulnérables et marginalisées tout en portant attention à leurs revendications en matière de développement économique et social*<sup>158</sup>. » tandis que la CSDM offre sa collaboration « *pour trouver des solutions permettant de gérer adéquatement la présence simultanée de la mixité sociale et de la pauvreté pour contrer les effets négatifs qu'elles entraînent parfois*<sup>159</sup>. »

De l'avis de l'UQÀM, « *il est essentiel que la promotion de la qualité des milieux de vie induise des mesures inclusives et des approches novatrices pour favoriser la cohabitation. Défi de tous les instants, l'aspect « vivre ensemble » participe à la spécificité du centre-ville de Montréal*<sup>160</sup>. » En matière d'approche, un citoyen suggère la création de quartiers multigénérationnels avec, entre autres, des résidences pour personnes âgées<sup>161</sup>. D'autres ont insisté sur l'importance

<sup>152</sup> BLT Architectes, doc. 7.52, p. 11

<sup>153</sup> BLT Architectes, doc. 7.52, p.8

<sup>154</sup> Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 28; Mme Marie-Ève Bouchard et M. Bernard-Louis Bourque, doc. 7.63, p. 9; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 7 et 11; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 6-7; Rencontre thématique - Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 5

<sup>155</sup> Centre d'éducation et action des femmes de Montréal (CÉAF), doc. 7.65, p. 2

<sup>156</sup> Habiter Ville-Marie, doc. 7.7, p. 24

<sup>157</sup> Table de concertation du faubourg Saint-Laurent, doc.7.18, p. 5

<sup>158</sup> Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.11, p. 33

<sup>159</sup> Commission scolaire de Montréal (CSDM), doc. 7.28, p. 9

<sup>160</sup> UQÀM, doc. 7.92, p. 9

<sup>161</sup> M. David Seto, doc. 7.34, p. 23

d'améliorer la francisation des immigrants, notamment en s'appuyant sur les organismes locaux<sup>162</sup>.

Afin de renforcer la présence des organismes communautaires, l'occupation des locaux commerciaux pourrait, selon Action-Gardien, avoir une vocation plus large. Cet organisme propose « *des mesures de soutien pour permettre la consolidation et l'implantation de commerces à but non lucratif sur les artères commerciales*<sup>163</sup>. » La Coalition de la Petite-Bourgogne abonde dans le même sens : « *il sera essentiel que les pouvoirs publics s'assurent, par des mesures appropriées, de la création de services nécessaires au mieux-être des plus démunis. Dans ce sens, il pourrait être envisagé que des terrains publics soient réservés à l'implantation de projets communautaires ou d'économie sociale, que des mesures économiques et foncières préférentielles soient mises de l'avant pour ce type de commerces, ou encore, que soit créé un zonage « d'intérêt social » qui permettrait de sortir de la spéculation des secteurs ciblés où l'on pourrait implanter des services ou des commerces moins rentables, parce que destinés à des groupes avec une capacité d'achat moindre*<sup>164</sup>. »

### **2.3.4 Itinérance et cohabitation avec les populations marginalisées**

« *L'itinérance et les problématiques qui y sont associées (santé mentale, toxicomanie, etc.) demeurent un enjeu important au centre-ville [et] les enjeux de cohabitation entre les personnes itinérantes, les riverains et les commerçants sont récurrents dans plusieurs secteurs du centre-ville*<sup>165</sup>. » selon la Stratégie centre-ville.

Les citoyens qui sont intervenus sur cette question sont en général d'accord pour que la Ville de Montréal « *contribue à l'amélioration de la cohabitation entre les populations marginalisées et les autres usagers dans l'espace public*<sup>166</sup> », tel que proposé dans le document de consultation. Le Réseau d'aide aux personnes seules et itinérantes de Montréal (RAPSIM) recommande « *que la Stratégie centre-ville inclue et tienne compte de l'enjeu de la présence et la pérennité des ressources d'aide en itinérance dans sa vision et ses projets liés au développement du centre-ville*<sup>167</sup>. »

La DRSP - CIUSSS Centre-Sud donne des exemples précis de mesures d'amélioration des conditions de vie quotidiennes des populations du centre-ville, incluant les communautés marginalisées et vulnérables, comme « *favoriser l'accès à des programmes et interventions développées avec les communautés touchées, améliorer l'accès au logement et à un environnement sain, soutenir des mesures d'accès à l'emploi et à des conditions de travail*

---

<sup>162</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 9; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 10

<sup>163</sup> Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 10

<sup>164</sup> Coalition de la Petite-Bourgogne/Quartier en Santé, doc. 7.69, p. 4

<sup>165</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 24-25

<sup>166</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 10; Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 1; Mme Marie-Ève Bouchard et M. Bernard-Louis Bourque, doc. 7.63, p. 22; Servane Guerin, doc. 8.3, p. 4; Mme Laurence Brablin, doc. 8.8, p. 3; M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 1

<sup>167</sup> RAPSIM – Réseau d'aide aux personnes seules et itinérantes de Montréal, doc. 7.17, p. 9

*décentes et, finalement, améliorer l'accès aux services publics (sociaux, santé, etc.)<sup>168</sup>. » Cette dernière souligne aussi la nécessité d'évaluer systématiquement l'impact des interventions envisagées.*

Parmi d'autres problématiques liées à l'itinérance, plusieurs intervenants ont souligné la disparition des maisons de chambres (voir section 2.4.4)<sup>169</sup> et les problèmes de judiciarisation<sup>170</sup>. À ce sujet, plusieurs organismes insistent pour « *assurer le développement d'un centre-ville qui respecte les droits de tous et toutes, dont ceux des personnes itinérantes<sup>171</sup>. » Des citoyens croient que « les droits et libertés des personnes itinérantes sont brimés de façon discriminatoire et que les raisons apportées pour les enfreindre, telles qu'un sentiment particulier d'insécurité sociale, des situations conflictuelles ou même, l'image de la ville ne peuvent les justifier<sup>172</sup>. » Elles recommandent à la Ville de promouvoir la tolérance envers les personnes itinérantes, l'accommodement raisonnable de leurs pratiques, leur expression citoyenne en public, et des formes de secours non-discriminatoires quant au droit d'occuper l'espace public et d'y circuler<sup>173</sup>. »*

Le Mouvement pour mettre fin à l'itinérance à Montréal (MMFIM) recommande « *que la Stratégie centre-ville non seulement identifie la problématique de l'itinérance, mais souligne l'importance de la mise en œuvre du Plan d'action montréalais en itinérance et de l'Objectif 2020 qui vise à sortir 2000 itinérants de la rue d'ici 2020<sup>174</sup>. » Quant à la Table de concertation du faubourg Saint-Laurent, elle fait remarquer « que l'inclusion ne se limite pas au partage de l'espace public » et « demande que la ville de Montréal demande auprès des gouvernements supérieurs de financer des interventions en matière de logements, de soutien à la réduction des méfaits ou de réinsertion sociale<sup>175</sup>. »*

Plusieurs institutions du centre-ville comme la Grande bibliothèque et l'Université Concordia soutiennent la création de pôles d'interventions sur les espaces publics à proximité de leurs murs. Pour Bibliothèque et Archives nationales du Québec, « *Au-delà des actions d'inclusion visant l'accès physique aux lieux culturels, et pour contribuer à apaiser les tensions et à créer une cohabitation positive, diverses actions hors les murs et concertées entre les divers intervenants devraient être mises sur pied afin de rejoindre les personnes en situation d'exclusion dans les lieux publics du quartier (Square Viger, Place Émilie Gamelin, etc.)<sup>176</sup>. » Le second « appuie l'objectif de la Stratégie de "soutenir le fonctionnement des pôles d'intervention existants destinés aux personnes itinérantes et marginalisées et d'en créer de*

<sup>168</sup> Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.11, p. 33

<sup>169</sup> Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 1

<sup>170</sup> Mme Marie-Ève Bouchard et M. Bernard-Louis Bourque, doc. 7.63, p. 24; Conseil des Montréalaises, doc. 7.47, p. 21

<sup>171</sup> Habiter Ville-Marie, doc. 7.7, p. 25; Le Comité B.A.I.L.S., doc. 7.71, p. 10; Comité logement du Plateau Mont-Royal, doc. 7.72, p. 11

<sup>172</sup> Mme Marie-Ève Bouchard et M. Bernard-Louis Bourque, doc. 7.63, p. 22

<sup>173</sup> Mme Marie-Ève Bouchard et M. Bernard-Louis Bourque, doc. 7.63, p. 24

<sup>174</sup> Mouvement pour mettre fin à l'itinérance à Montréal, doc. 7.14, p. 17

<sup>175</sup> Table de concertation du faubourg Saint-Laurent, doc. 7.18, p. 7

<sup>176</sup> Bibliothèque et Archives nationales du Québec, doc. 7.62, p. 2

*nouveaux", et souhaite que cette approche soit considérée pour la partie ouest du centre-ville, à l'instar de ce qui est proposé pour le Square Viger<sup>177</sup>. »*

### **2.3.5 Environnement**

Certains ont proposé des mesures pour encourager le verdissement et les initiatives vertes sur l'ensemble du territoire du centre-ville<sup>178</sup>. Plusieurs ont noté que le chantier de l'ouverture sur le fleuve était une opportunité à saisir pour réduire les îlots de chaleur, le smog, les gaz à effet de serre<sup>179</sup>, la pollution<sup>180</sup> et améliorer l'environnement du centre-ville dans un contexte de réchauffement climatique<sup>181</sup>.

#### **Parcs et espaces verts**

Alors que « *Montréal a pour cible de protéger 10 % de ses espaces naturels et qu'à l'heure actuelle on estime à moins de 6 % les espaces naturels protégés sur l'île<sup>182</sup>* », le manque d'espaces verts, de parcs et d'espaces de jeu a été mentionné à de très nombreuses reprises par des citoyens et les organismes consultés, une situation particulièrement frappante dans le quartier des affaires, à l'ouest et dans le sud du centre-ville<sup>183</sup>. C'est le cas de la Table Interaction du quartier Peter-McGill qui « *réclame la création de parcs publics pour l'ensemble de la communauté du centre-ville, en accord avec les politiques des grandes métropoles nord-américaines qui encouragent un centre-ville habité<sup>184</sup>*. » Quant à la Coalition de la Petite-Bourgogne, elle demande « *qu'on porte attention à multiplier les espaces verts qui compenseront le fait que le secteur sera collé à l'autoroute Bonaventure<sup>185</sup>*. »

L'organisme Vivre en Ville considère qu'il est nécessaire « *d'accorder une attention particulière aux espaces verts et aux espaces publics, d'autant plus essentiels en raison de la densité attendue<sup>186</sup>*. » La DRSP - CIUSSS Centre-Sud recommande « *d'arrimer les moyens et cibles contenus dans le plan canopée avec la Stratégie centre-ville<sup>187</sup>*. »

Le Y des femmes de Montréal recommande « *que les promoteurs immobiliers aient l'obligation d'accompagner chaque projet de tour à bureaux ou d'habitations par la création d'un parc de verdure ou d'un terrain de jeux ouvert à tous (tout comme ils ont présentement l'obligation de prévoir du stationnement)<sup>188</sup>*. » À ce titre, l'Association des architectes paysagistes du Québec a

---

<sup>177</sup> Université Concordia, doc. 7.33, p. 18

<sup>178</sup> Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 28

<sup>179</sup> Imagine Lachine-Est, doc. 7.45, p. 10

<sup>180</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 9

<sup>181</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 7; Pierre Houle, doc. 8.3, p. 2

<sup>182</sup> Maxime Arnoldi, doc. 8.2, p. 16

<sup>183</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 9; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 7-8 et 12; Mme Allison Hanes, doc. 8.4, p. 10; Mme Marilyn Lajeunesse, doc. 7.84, p. 1; M. Thomas Schwalb, doc. 7.88, p. 3

<sup>184</sup> Interaction du quartier Peter-McGill, doc. 7.16, p. 7

<sup>185</sup> Coalition de la Petite-Bourgogne/Quartier en Santé, doc. 7.69, p. 4-5

<sup>186</sup> Vivre en Ville, doc. 7.43, p. 6

<sup>187</sup> Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.11, p. 18

<sup>188</sup> Y des femmes de Montréal, doc. 7.94, p. 5

« *souligné l'importance de l'intégration des équipes d'architectes paysagistes au sein des projets de développement*<sup>189</sup>. »

Pour ce qui est de l'est du centre-ville, une citoyenne considère que les parcs et les espaces verts du centre-sud sont de mauvaise qualité et mal conçus pour les familles, car mal entretenus et trop proches des grandes artères<sup>190</sup>.

Selon un participant, non seulement il faut préserver les espaces verts existants menacés par le développement du centre-ville, mais il faut convertir des espaces inutilisés ou délaissés en espaces verts<sup>191</sup>. En ce sens, plusieurs propositions concrètes ont émané de la consultation, dont l'aménagement d'un parc sur le terrain des Franciscains et le terrain de l'ancien hôpital pour enfants, la négociation d'accès sur les terrains institutionnels, l'aménagement d'un parc public au coin nord-est des rues Sainte-Catherine et Mackay, l'amélioration de parcs existants<sup>192</sup>. »

Dans le but de pallier la rareté de terrains verts consacrés aux loisirs, un citoyen suggère de réserver l'usage du Parc Rutherford aux résidents, car on y trouve le seul terrain de football dans l'Ouest du centre-ville<sup>193</sup>. Une autre citoyenne propose, quant à elle, d'aménager le dessous du pont Jacques-Cartier en terrains de sports sécuritaires<sup>194</sup>.

D'autres ont proposé des places publiques verdies<sup>195</sup>, l'aménagement de toits et de ruelles vertes<sup>196</sup>, des espaces réservés à l'agriculture urbaine<sup>197</sup>, des parcs à chiens<sup>198</sup>, des corridors naturels afin de rendre conviviale la marche à l'intérieur du centre-ville<sup>199</sup>.

### **Verdissement**

Le Conseil régional de l'environnement recommande « *d'adopter un plan d'action de verdissement spécifique au centre-ville afin d'assurer une lutte efficace aux îlots de chaleur et de favoriser la biodiversité en milieu urbain qui comprendra, entre autres, des actions de sensibilisation et de mobilisation de l'ensemble des acteurs (privés et publics) et une priorisation des lieux d'intervention et évaluation des potentiels d'intervention avec des approches différentes selon les secteurs [...]*<sup>200</sup>. »

<sup>189</sup> Association des architectes paysagistes du Québec, doc. 7.61, p. 1

<sup>190</sup> Mme Irina Entin, doc. 8.4, p. 9

<sup>191</sup> M. Irwin Rapoport, doc. 7.46, p. 4

<sup>192</sup> Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 1; M. Robert Hajaly, doc. 7.40, p. 1 et 3; Y des femmes de Montréal, doc. 7.94, p. 5; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 9; M. Terrence Regan, doc. 7.101, p. 5; Servane Guerin, doc. 8.4, p. 4; Université Concordia, doc. 7.33, p. 18

<sup>193</sup> M. Robert Hajaly, doc. 7.40, p. 1

<sup>194</sup> Servane Guerin, doc. 8.4, p. 4

<sup>195</sup> Mme Josiane Legrand, doc. 8.6, p. 10

<sup>196</sup> N Denys, doc. 8.2, p. 15; Y des femmes de Montréal, doc. 7.94, p. 5

<sup>197</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 9, 11-12; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 8

<sup>198</sup> M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 3

<sup>199</sup> Vivre à Montréal/Mme Joanna Avantis, doc. 7.41; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 9

<sup>200</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 14

Certains privilégient les ruelles vertes<sup>201</sup>, que ce soit dans les zones commerciales ou résidentielles, le verdissement des trottoirs, l'implantation de toits verts et blancs sur les édifices du centre-ville<sup>202</sup>, des projets d'agriculture urbaine et de façon générale, des aménagements accordant une plus grande place à la nature (fleurs, arbres, espaces verts, fontaines, stationnements végétalisés, verdissement des intersections, etc.)<sup>203</sup>. « Pour ce faire, des mesures fiscales et des incitatifs financiers seraient de mise. Il va de soi que la participation citoyenne est requise<sup>204</sup> » selon la Coopérative d'habitation Val Perché. Le CREM demande que Montréal fasse un effort pour verdir ses stationnements de surface en s'inspirant de la réglementation en place dans l'arrondissement de Saint-Laurent qui impose des espaces verts à l'intérieur des stationnements de 20 cases ou plus et exige que la canopée des arbres matures couvre 40 % des espaces de stationnement<sup>205</sup>.

### **Infrastructures vertes**

« Dans certains secteurs du centre-ville, les immeubles sont âgés et souvent en mauvais état. Dans le but d'améliorer leur efficacité énergétique et la qualité de vie de leurs habitants, [la Coalition Climat Montréal propose] la mise en place d'un programme simplifié et unifié d'aide au financement des rénovations, en partenariat avec la ville de Montréal, les gouvernements provincial et fédéral, ainsi qu'Hydro-Québec<sup>206</sup> », tandis que l'Ordre des architectes du Québec voudrait « que Montréal adhère au Défi 2030 et en fasse la promotion, celui-ci vise à éliminer d'ici 2050 les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans l'ensemble du cadre bâti, et ce, notamment grâce à la pédagogie et à la sensibilisation des professionnels<sup>207</sup>. »

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal met de l'avant l'idée « d'intégrer dans chaque grand projet d'infrastructure des éléments de gestion durable des eaux pluviales<sup>208</sup>. » comme des espaces de type « Water Square » (un aménagement qui permet une gestion des eaux tout en offrant un espace public de qualité) là où c'est nécessaire afin que le centre-ville devienne une zone à faibles émissions avec un objectif zéro carbone et zéro particule fine. Certains proposent d'encourager des initiatives pour favoriser l'utilisation de l'énergie solaire<sup>209</sup>, d'autres l'élimination des véhicules polluants au centre-ville<sup>210</sup>, ou encore un programme de décontamination des sols plus accessible<sup>211</sup>.

---

<sup>201</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 7; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 11

<sup>202</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 16; Andréanne Patenaude, doc. 8.2, p. 12; Vanessa Marandino, doc. 8.2, p. 8

<sup>203</sup> Centre d'éducation et action des femmes de Montréal (CÉAF), doc. 7.65, p. 2; Mme Esther Dormagen, doc. 8.2, p. 3; Mme Jody Negley, doc. 8.2, p. 13; Mme Andréanne Patenaude, doc. 8.2, p. 12; M. Alex Lefrançois-Leduc, doc. 8.2, p. 2; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 11,

<sup>204</sup> Coopérative d'habitation Val Perché, doc. 7.9, p. 6

<sup>205</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 8 et 14

<sup>206</sup> Coalition Climat Montréal, doc. 7.68, p. 8

<sup>207</sup> Ordre des architectes du Québec, doc. 7.13, p. 13

<sup>208</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 7 et 15

<sup>209</sup> Mme Vanessa Marandino, doc. 8.2, p. 8; Mme Jody Negley, doc. 8.2, p. 13

<sup>210</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 10

<sup>211</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 8

### **Agriculture urbaine**

Entre autres priorités, l'agriculture urbaine a été identifiée par plusieurs organismes et citoyens autant comme un objectif environnemental, de santé publique ou alimentaire<sup>212</sup>. Pour le CRE-Montréal, celle-ci devrait être autorisée sur les terrains sous-utilisés<sup>213</sup> et favorisée « à travers un cadre législatif plus ouvert et d'éventuels incitatifs<sup>214</sup>. » Selon la Coalition Climat Montréal, « on devrait encourager et soutenir les initiatives d'agriculture urbaine [sur les] toits des immeubles, qui offrent une importante superficie potentiellement exploitable<sup>215</sup>. » La création de jardins communautaires, de potagers urbains en libre-service<sup>216</sup> et l'autorisation de l'élevage de poules<sup>217</sup> ont aussi été suggérées.

### **Pollution et gestion des déchets**

Par ailleurs, de nombreux intervenants ont proposé des mesures pour encourager la réduction des déchets, le recyclage et le compostage<sup>218</sup>, notamment pour les restaurants. Coalition Climat Montréal propose « que la collecte des matières réutilisables, recyclables et compostables soit généralisée, tant pour les commerces que les citoyens. Des points de collecte des différents biens (par exemple appareils électroniques, vêtements, meubles...) devraient être mis en place et ceux qui existent déjà devraient être publicisés davantage<sup>219</sup>. » L'organisme suggère aussi qu'on applique rigoureusement le règlement sur le ralenti, c'est-à-dire l'interdiction de laisser un véhicule en marche s'il n'est pas utilisé<sup>220</sup>.

## **2.4 Habitation**

La Stratégie centre-ville vise à attirer 50 000 nouveaux résidents sur son territoire d'ici 2030 et 100 000 d'ici 2050, dont des familles avec enfants<sup>221</sup>. Cette orientation a fait l'objet de très nombreux commentaires de la part des participants. Notons que plusieurs d'entre eux ont insisté pour que le développement de nouveaux logements se fasse dans le cadre d'une vision d'ensemble de la situation<sup>222</sup> et pour que les problèmes de logement actuels soient nommés publiquement<sup>223</sup>. Les avis divergent sur ce que devraient être les actions prioritaires à entreprendre.

<sup>212</sup> Mme Marie-Ève Bouchard et M. Bernard-Louis Bourque, doc. 7.63, p. 29; Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.11, p. 18; Mme Joana Janiw, doc. 7.81, p. 3

<sup>213</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 13

<sup>214</sup> M. Nicholas Dorgan, doc. 8.2, p. 11

<sup>215</sup> Coalition Climat Montréal, doc. 7.68, p. 9-10

<sup>216</sup> Mme Esther Dormagen, doc. 8.2, p. 3

<sup>217</sup> N Denys, doc. 8.2, p. 15

<sup>218</sup> M. Pascal Longhi, doc. 8.2, p. 9; M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 2; Coalition Climat Montréal, doc. 7.68, p. 9; Mme Andréanne Patenaude, doc. 8.2, p. 12; Mme Jody Negley, doc. 8.2, p. 13; Mme Selma Vorobief, doc. 8.2, p. 5; M. Steve Duchesne, doc. 8.6, p. 2

<sup>219</sup> Coalition Climat Montréal, doc. 7.68, p. 9

<sup>220</sup> Coalition Climat Montréal, doc. 7.68, p. 4-5

<sup>221</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 40

<sup>222</sup> Projet Montréal, doc. 7.12, p. 7; Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 28; M. Robert Manningham, doc. 8.5, p. 3; Servane Guerin, doc. 8.5, p. 4

<sup>223</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 6

### 2.4.1 Abordabilité

De nombreuses interventions sur les logements concernent l'abordabilité de ceux-ci<sup>224</sup>. C'est de loin l'enjeu le plus important pour les participants. Plusieurs ont traité le thème de l'abordabilité dans une logique de droit au logement et ont demandé à la Ville de se positionner ainsi<sup>225</sup>. Deux citoyens soutiennent « [...] *qu'il faut littéralement mettre en vigueur le droit au logement. Cela, en réformant l'économie du secteur immobilier et en socialisant les valeurs foncières suffisamment pour l'assurer*<sup>226</sup>. »

D'abord, le secteur souffre, selon les participants, de la spéculation immobilière<sup>227</sup>. Pour régler le problème, deux pistes de solution sont avancées : une surtaxe (aux alentours de 15 %) pour les investisseurs étrangers ou les logements inoccupés<sup>228</sup>, ou une limite raisonnable sur la construction de grands projets de condos de luxe<sup>229</sup>. Ensuite, certains ont signalé que les terrains sur le territoire sont extrêmement chers, ce qui met une pression à la hausse sur le prix des logements<sup>230</sup>. Pour y remédier, il a notamment été suggéré de favoriser des projets mixtes, incluant des logements abordables et des logements au prix du marché<sup>231</sup>.

Parmi les moyens pour améliorer l'abordabilité des logements maintes fois soulevée, notons l'octroi de subventions et les programmes d'accession à la propriété<sup>232</sup>. Selon un participant, ces programmes devraient refléter la réalité financière du centre-ville en raison des prix plus élevés qu'ailleurs sur l'île<sup>233</sup>. L'organisme Vivacité propose la « capitalisation partagée », un modèle dit d'abordabilité perpétuelle de partage du risque à l'achat d'une propriété permettant de toujours garder le prix sous celui du marché. Cela requiert un investissement public ou privé initial permettant à un fonds d'investir (par une mise de fonds de 20 %) dans une propriété lors de l'achat d'un logement par un ménage de la « classe moyenne et basse moyenne ». Le propriétaire récupère une partie seulement de la plus-value de la propriété à la vente, ce qui permet au fonds de maintenir basse la valeur de la propriété et d'investir dans de nouveaux logements<sup>234</sup>.

---

<sup>224</sup> Interaction du quartier Peter-McGill, doc. 7.16, p. 7; CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.30, p. 12; Centre d'éducation et action des femmes de Montréal (CÉAF), doc. 7.65, p. 2

<sup>225</sup> Mme Pascaline Menono, doc. 6.3, L. 1730-1734; Mme Marie-Ève Bouchard et M. Bernard-Louis Bourque, doc. 7.63, p. 7-8; Y des femmes de Montréal, doc. 7.94, p. 2

<sup>226</sup> Mme Marie-Ève Bouchard et M. Bernard-Louis Bourque, doc. 7.63, p. 7-8

<sup>227</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 7; M. Jacques Larin, doc. 6.3, L. 1565-1569; Rencontre thématique - Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 5; Assouline Jeremie, doc. 8.5, p. 8

<sup>228</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 7; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 9; Rencontre thématique - Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 5; Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 1; Habiter Ville-Marie, doc. 7.7, p. 25

<sup>229</sup> Coalition Climat Montréal, doc. 7.68, p. 8; Assouline Jeremie, doc. 8.5, p. 8

<sup>230</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 6

<sup>231</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 10

<sup>232</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 9; M. Robert Hajaly, doc. 7.40, p. 1; Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 1

<sup>233</sup> M. Robert Hajaly, doc. 7.40, p. 1

<sup>234</sup> Vivacité - Société immobilière solidaire, doc. 7.1, p. 3

Parmi les autres propositions concrètes, notons la mise en place de logements intergénérationnels (qui pourrait aussi aider à attirer les familles)<sup>235</sup>, la mise en place de cibles claires et concrètes en termes de logement<sup>236</sup> et l'utilisation des espaces présentement vacants pour la construction d'édifices à logements<sup>237</sup>.

## 2.4.2 Logement social et communautaire

Le manque de logement social et communautaire est une préoccupation majeure des participants. La majorité s'est exprimée pour une expansion de leur offre sur le territoire<sup>238</sup>, particulièrement sur les terrains publics (souhaitant souvent 100 % de logements sociaux et communautaires en cas de reconversion)<sup>239</sup>. La principale proposition pour atteindre cet objectif est la création par la Ville de banques de terrains (parfois par remembrement) et leur cession gratuite à usage de logement social ou communautaire<sup>240</sup>. Selon *Vivre en Ville* « *faire l'acquisition de terrains dans les secteurs attractifs et les réserver pour des logements sociaux et communautaires est une stratégie municipale porteuse pour s'assurer d'une diversité de logements, en nombre suffisant pour accueillir la clientèle familiale espérée*<sup>241</sup>. »

Une autre mesure souvent répétée pour atteindre cet objectif a été que Montréal intervienne fortement auprès des gouvernements supérieurs pour exiger les budgets nécessaires au développement du logement social (par appropriation ou non)<sup>242</sup>. On a aussi proposé la mise en place d'un plan d'action<sup>243</sup> doté d'objectifs chiffrés<sup>244</sup> et prenant en compte les caractéristiques spécifiques du territoire (prix des terrains, contamination)<sup>245</sup> et la création d'un fonds réservé au financement du logement social et communautaire<sup>246</sup>.

Le modèle des logements communautaires (de propriété publique, d'OBNL ou coopératives) a été grandement vanté par les intervenants, surtout en ce qui concerne leur capacité à créer une

<sup>235</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 6; Rencontre thématique - Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 5

<sup>236</sup> Habiter Ville-Marie, doc. 7.7, p. 24; CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.30, p. 10; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 6

<sup>237</sup> Rencontre thématique - Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 5; Coalition Climat Montréal, doc. 7.68, p. 8

<sup>238</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 6; M. Senou Kadari, doc. 7.24, p. 1; Conseil des Montréalaises, doc. 7.47, p. 21; M. Yves Chartrand et Mme Denise Chiasson, doc. 7.49, p. 4; Mme Marie-Ève Bouchard et M. Bernard-Louis Bourque, doc. 7.63, p. 17; Table 0-5 ans des Faubourgs, doc. 7.91, p. 1

<sup>239</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 15; Ex aequo, doc. 7.22, p. 14; Regroupement Information Logement, doc. 7.6, p. 8

<sup>240</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 6; Table de concertation du faubourg Saint-Laurent, doc. 7.18, p. 5; Bâtir son quartier, doc. 7.31, p. 14; Vivre en Ville, doc. 7.43, p. 7; Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.11, p. 24; Ex aequo, doc. 7.22, p. 14; CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.30, p. 18; Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 9; Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 1; Regroupement Information Logement, doc. 7.6, p. 7-8

<sup>241</sup> Vivre en Ville, doc. 7.43, p. 7

<sup>242</sup> RAPSIM – Réseau d'aide aux personnes seules et itinérantes de Montréal, doc. 7.17, p. 9; Table de concertation du faubourg Saint-Laurent, doc. 7.18, p. 5; CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.30, p. 12; Conseil des Montréalaises, doc. 7.47, p. 21; Habiter Ville-Marie, doc. 7.7, p. 25

<sup>243</sup> CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.30, p. 13

<sup>244</sup> Regroupement Information Logement, doc. 7.6, p. 7

<sup>245</sup> Regroupement Information Logement, doc. 7.6, p. 7

<sup>246</sup> Le Comité B.A.I.L.S., doc. 7.71, p. 4; Comité logement du Plateau Mont-Royal, doc. 7.72, p. 5

mixité sociale<sup>247</sup>. Selon *Bâtir son Quartier* : « *L’habitation communautaire porte en elle toutes les caractéristiques nécessaires pour permettre aux ménages à faible ou modeste revenu d’améliorer leurs conditions locatives et de prendre en charge leur milieu de vie. Les logements communautaires représentent à la fois l’accès à un logement de qualité à un prix adapté à leur capacité de payer et l’accès à un réseau de support et de solidarité. Ils contribuent en outre à la revitalisation des secteurs et représentent un parc immobilier dont l’abordabilité est pérenne. L’habitation communautaire peut en ce sens grandement contribuer à faire du centre-ville un milieu inclusif où tous et toutes peuvent vivre et travailler*<sup>248</sup>. » Certains se sont inquiétés de la pérennité de ce type d’habitation après l’expiration des baux emphytéotiques et ont plaidé pour qu’ils soient appuyés<sup>249</sup>.

### 2.4.3 Stratégie d’inclusion de logements abordables

Un des principaux outils pour encourager le développement de logements sociaux et abordables est la Stratégie d’inclusion mise en place par la Ville de Montréal en 2005. Cette dernière est considérée comme insuffisante par la majorité des participants s’étant exprimés sur le sujet<sup>250</sup>. Les règles actuelles de la Stratégie d’inclusion ne font pas l’unanimité, plusieurs voudraient les voir bonifiées. Plusieurs demandent que l’inclusion de logements sociaux et abordables soit obligatoire pour tous les projets de cent logements et plus et non dépendante des dérogations au Plan d’urbanisme<sup>251</sup>. Certains ont demandé que le seuil minimum d’unités nécessaires pour que la Stratégie d’inclusion s’applique soit réduit<sup>252</sup>, alors que d’autres voudraient voir le pourcentage minimal d’unités sociales ou abordables augmenter<sup>253</sup>. À l’opposé, BLT Architectes pense qu’il ne faut pas diminuer les seuils actuels<sup>254</sup>.

L’Ordre des architectes du Québec demande à la Ville « *[d’appliquer] de façon stricte la Stratégie d’inclusion de logements abordables et faire des représentations pour qu’elle soit intégrée dans la loi*<sup>255</sup>. » *Bâtir son Quartier* demande à la Ville d’être prudente sur le plan règlementaire en attendant une Stratégie d’inclusion obligatoire<sup>256</sup>.

Des divergences d’opinions importantes ont émergé au sujet du Fonds de contribution. Certains ne veulent plus que les promoteurs puissent y contribuer plutôt qu’inclure du logement social dans leurs projets<sup>257</sup>. D’autres voudraient qu’une contribution soit exigée dans un plus grand

---

<sup>247</sup> *Bâtir son quartier*, doc. 7.31, p. 13; Coalition de la Petite-Bourgogne/Quartier en Santé, doc. 7.69, p. 3

<sup>248</sup> *Bâtir son quartier*, doc. 7.31, p. 13

<sup>249</sup> Coopérative d’habitation Jeanne Mance, doc. 7.2; Table 0-5 ans des Faubourgs, doc. 7.91, p. 1

<sup>250</sup> M. Yves Chartrand et Mme Denise Chiasson, doc. 7.49, p. 4; CIUSSS du Centre-Sud-de-l’Île-de-Montréal, doc. 7.30, p. 18; Habiter Ville-Marie, doc. 7.7, p. 24-25

<sup>251</sup> Table de concertation du faubourg Saint-Laurent, doc. 7.18, p. 5; M. Pascal Longhi, doc. 8.5, p. 6; Ordre des architectes du Québec, doc. 7.13, p. 22; *Bâtir son quartier*, doc. 7.31, p. 13; Conseil des Montréalaises, doc. 7.47, p. 21; Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 1; Regroupement Information Logement, doc. 7.6, p. 8

<sup>252</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 6; Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 9; Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 28

<sup>253</sup> Mme Jody Negley, doc. 8.5, p. 7; Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 9

<sup>254</sup> BLT Architectes, doc. 7.52, p. 10

<sup>255</sup> Ordre des architectes du Québec, doc. 7.13, p. 22

<sup>256</sup> *Bâtir son quartier*, doc. 7.31, p. 13-14

<sup>257</sup> Conseil des Montréalaises, doc. 7.47, p. 21

éventail de projets<sup>258</sup> ou qu'elle soit plus élevée<sup>259</sup>. Il a aussi été demandé que l'argent du Fonds récolté au centre-ville y soit dépensé<sup>260</sup>.

Des divergences apparaissent aussi sur le choix des sites de construction des logements sociaux découlant de la Stratégie d'inclusion. Certains voudraient les voir *in situ*, avec le reste des unités<sup>261</sup>. BLT Architectes n'est pas de cet avis : « *Nous privilégions dans tous les cas la construction de logements sociaux sur un site propre plutôt que leur inclusion dans un projet privé. Cette vision est, à notre sens, plus conforme aux pratiques qui se sont développées avec succès à Montréal au fil du temps, soit la réalisation de logements sociaux ou communautaires d'un certain gabarit, sur des sites détenus par une coopérative ou un OBNL, plutôt que la cohabitation dans un même immeuble*<sup>262</sup>. » Toujours selon BLT Architectes, cela pourrait permettre aux projets de logement social de ne pas être construits au centre-ville où les coûts sont plus élevés<sup>263</sup>. Selon eux, la Stratégie d'inclusion ne doit pas se substituer aux responsabilités directes de la Ville en termes de réalisation de logement social et abordable et qu'elle devrait demeurer un outil complémentaire<sup>264</sup>.

Pour deux citoyens, la Stratégie d'inclusion a des effets pervers. Selon eux, la Stratégie d'inclusion obligerait les OSBL à devenir propriétaires fonciers à fort prix, qui ferait en sorte que les logements sociaux construits soient souvent plus exposés aux nuisances et que la construction du logement social serait trop souvent reléguée aux dernières phases des projets<sup>265</sup>.

L'IDU y va, pour sa part, d'une mise en garde : en multipliant les demandes aux promoteurs des projets (logement abordable, logement social, logements familiaux, composantes vertes, préservation du patrimoine, etc.) on risque de diluer les efforts investis, tout en diminuant l'attractivité des projets. L'organisme affirme que ses membres sont prêts à contribuer, mais demandent davantage de flexibilité<sup>266</sup>.

#### 2.4.4 Marché locatif

Les résidents du territoire se préoccupent du fait que le développement immobilier promu par la Stratégie ait pour résultat de voir des locataires contraints à quitter leur foyer devenu trop cher. Plusieurs ont d'ailleurs demandé que le maintien de la population en place devienne un

<sup>258</sup> Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 28; Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 9;

Mme Marie-Ève Bouchard et M. Bernard-Louis Bourque, doc. 7.63, p. 16

<sup>259</sup> Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 28; M. Robert Hajaly, doc. 7.40, p. 1; Coopérative d'habitation Val Perché, doc. 7.9, p. 5

<sup>260</sup> Table de concertation du faubourg Saint-Laurent, doc. 7.18, p. 5

<sup>261</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 9

<sup>262</sup> BLT Architectes, doc. 7.52, p. 10

<sup>263</sup> BLT Architectes, doc. 7.52, p. 10

<sup>264</sup> BLT Architectes, doc. 7.52, p. 10

<sup>265</sup> Mme Marie-Ève Bouchard et M. Bernard-Louis Bourque, doc. 7.63, p. 15

<sup>266</sup> Institut de développement urbain, doc. 6.3, p. 26-27, L. 780-800

objectif de la Stratégie<sup>267</sup>. Pour Habiter Ville-Marie il faut : « [... adopter] un sous-objectif lié à l'orientation stratégique de créer des milieux de vie complets et inclusifs visant à "maintenir la population résidente à faible ou modeste revenu dans son milieu de vie"<sup>268</sup>. » Cela doit se faire, selon des participants, par un entretien des immeubles existants<sup>269</sup>, par le développement des coopératives d'habitation<sup>270</sup> et des investissements des paliers de gouvernement supérieurs<sup>271</sup>.

Le maintien de la population sur le territoire passerait par la lutte contre l'érosion du parc locatif abordable de qualité au profit du marché du condo<sup>272</sup>. Selon le Comité B.A.I.L.S. et le Comité logement du Plateau Mont-Royal, qui représentent bien les interventions en ce sens, la Stratégie devrait aussi avoir pour objectif « de mieux protéger le parc de logements locatifs existant, qui permet de loger une partie importante de la population à faible et modeste revenu de l'arrondissement et qui fait actuellement l'objet de nombreuses démolitions, conversions en copropriétés divise ou indivise, de même que de conversions en établissements touristiques en milieu résidentiel (Airbnb et consorts). Pour ce faire, l'achat et la rénovation de logements locatifs à des fins de transformation en logements sociaux doit être priorisée, de même que des mesures réglementaires de protection accrues<sup>273</sup>. »

Le prix des loyers au centre-ville étant élevé, plusieurs intervenants ont plaidé pour un maintien ou une bonification des subventions existantes pour les locataires<sup>274</sup>. Bâtir son Quartier estime « que le gouvernement provincial et la Ville de Montréal devraient continuer à miser principalement sur les programmes actuels pour la poursuite du développement de l'habitation communautaire, en particulier AccèsLogis Québec. Ce programme, qui répond bien aux besoins, est le résultat de l'évolution des programmes d'aide à l'habitation sociale et des leçons que les gouvernements et administrations ont tirées des différentes politiques urbaines déployées depuis le milieu des années 1970<sup>275</sup>. » Les coopératives permettent aussi de se loger à bon prix, et un citoyen propose d'en centraliser le processus d'application<sup>276</sup>.

---

<sup>267</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 6; CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.30, p. 12; Mme Marie-Ève Bouchard et M. Bernard-Louis Bourque, doc. 7.63, p. 6; Habiter Ville-Marie, doc. 7.7, p. 24; Le Comité B.A.I.L.S., doc. 7.71, p. 10; Comité logement du Plateau Mont-Royal, doc. 7.72, p. 11; M. Yves Chartrand et Mme Denise Chiasson, doc. 7.49, p. 5

<sup>268</sup> Habiter Ville-Marie, doc. 7.7, p. 24

<sup>269</sup> Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 28

<sup>270</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 6

<sup>271</sup> Habiter Ville-Marie, doc. 7.7, p. 25

<sup>272</sup> Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.11, p. 25; CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.30, p. 12; Bâtir son quartier, doc. 7.31, p. 14; Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 9; Regroupement Information Logement, doc. 7.6, p. 6; Regroupement Information Logement, doc. 7.6, p. 8; Habiter Ville-Marie, doc. 7.7, p. 24; Le Comité B.A.I.L.S., doc. 7.71, p. 6; Comité logement du Plateau Mont-Royal, doc. 7.72, p. 6-7; Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 1

<sup>273</sup> Comité logement du Plateau Mont-Royal, doc. 7.72, p. 6-7

<sup>274</sup> CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.30, p. 12; Bâtir son quartier, doc. 7.31, p. 13; M. Yves Chartrand et Mme Denise Chiasson, doc. 7.49, p. 4; Mme Marie-Ève Bouchard et M. Bernard-Louis Bourque, doc. 7.63, p. 19; M. Guy-Pascal Arcouette, doc. 8.5, p. 5

<sup>275</sup> Bâtir son quartier, doc. 7.31, p. 13

<sup>276</sup> M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 1

D'autres mesures ont été mises de l'avant. Notons ici un resserrement des règles relatives aux plateformes d'hébergement touristique comme Airbnb<sup>277</sup>, forcer les propriétaires dont le loyer est supérieur à la médiane à investir de façon supervisée dans leurs unités<sup>278</sup>, veiller à éviter les hausses importantes des loyers<sup>279</sup> et la création d'un registre des baux à consultation gratuite<sup>280</sup>.

### **Logement étudiant**

Un autre enjeu fréquemment soulevé en lien avec le marché locatif est celui du logement pour étudiants. Ceux-ci occupent souvent de grands logements en colocation et entrent en compétition avec les familles pour ce type de logement<sup>281</sup>. L'Unité de travail pour l'implantation du logement étudiant (UTILE) propose d'ailleurs de « reconnaître et documenter la compétition entre ménages étudiants et familles sur le marché locatif<sup>282</sup>. » Plusieurs participants insistent donc sur la construction de résidences étudiantes par les autorités responsables et sur l'appui que peut donner la Ville à ces projets<sup>283</sup>. UTILE suggère aussi de : « Soutenir et faire émerger des projets concrets de logement étudiant au centre-ville de Montréal afin de libérer des places pour familles sur le marché locatif existant [ces projets ne devraient pas tous être privés ou de luxe]<sup>284</sup>. » Certains demandent la mise en place d'une politique du logement étudiant<sup>285</sup>.

Un participant s'est exprimé contre une augmentation de la population étudiante sur le territoire, invoquant que, dans certains secteurs, leurs activités nuisent à la quiétude des autres résidents<sup>286</sup>.

### **Maisons de chambres**

L'avenir des maisons de chambres est un enjeu d'actualité relatif au développement résidentiel qui a été soulevé par plusieurs intervenants. Ces logements sont souvent le dernier rempart contre l'itinérance de populations à faible revenu. Ceux qui se sont exprimés sur le sujet veulent les préserver<sup>287</sup>. Le Réseau d'aide aux personnes seules et itinérantes de Montréal (RAPSIM) propose, comme d'autres<sup>288</sup> : « Que la Ville de Montréal crée une réserve de terrains et de bâtiments, dont des maisons de chambres, à des fins de développement de logement

<sup>277</sup> Le Comité B.A.I.L.S., doc. 7.71, p. 6-7; Comité logement du Plateau Mont-Royal, doc. 7.72, p. 7

<sup>278</sup> M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 2

<sup>279</sup> Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.11, p. 25

<sup>280</sup> Mme Marie-Ève Bouchard et M. Bernard-Louis Bourque, doc. 7.63, p. 21

<sup>281</sup> Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant (UTILE), doc. 7.26, p. 5

<sup>282</sup> Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant (UTILE), doc. 7.26, p. 6

<sup>283</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 6; Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant (UTILE), doc. 7.26, p. 6; CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.30, p. 12; M. Dimitrios Raptis, doc. 7.4, p. 3; Habiter Ville-Marie, doc. 7.7, p. 25; Le Comité B.A.I.L.S., doc. 7.71, p. 7; Comité logement du Plateau Mont-Royal, doc. 7.72, p. 8-9; M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 7

<sup>284</sup> Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant (UTILE), doc. 7.26, p. 6

<sup>285</sup> Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant (UTILE), doc. 7.26, p. 7

<sup>286</sup> M. Pierre Houle, doc. 8.5, p. 2

<sup>287</sup> CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.30, p. 13; Habiter Ville-Marie, doc. 7.7, p. 24

<sup>288</sup> Le Comité B.A.I.L.S., doc. 7.71, p. 6; Comité logement du Plateau Mont-Royal, doc. 7.72, p. 7

*social et qu'elle fasse le recensement et le monitoring du parc de maisons de chambre sur le territoire concerné<sup>289</sup>. »*

### 2.4.5 Logements familiaux

Attirer les familles au centre-ville comme le vise la Stratégie nécessite la construction de grands logements à prix abordable sur tout le territoire<sup>290</sup>. La Ville ne dispose pas des outils pour imposer directement la taille des logements construits dans les nouveaux projets, elle devrait donc les réclamer ou se doter d'une stratégie alternative pour y arriver<sup>291</sup>. Par contre, elle dispose d'outils fiscaux et règlementaires. Plusieurs participants ont fait des propositions en ce sens. Le moyen le plus souvent mentionné est l'intégration de logements adaptés aux familles dans des logements sociaux, qu'ils soient développés directement par la Ville ou par le biais de la Stratégie d'inclusion<sup>292</sup>.

Des participants proposent aussi qu'on aide financièrement les familles s'installant sur le territoire, que ce soit via des incitatifs fiscaux<sup>293</sup> ou une réglementation en ce sens<sup>294</sup>. Selon la Coalition Climat Montréal : *« Afin que les familles s'établissent à Montréal plutôt qu'en banlieue, il faut prévoir des logements pouvant les accueillir. Il faut aussi leur faciliter l'accès à la propriété, d'une part au moyen d'incitatifs financiers, par exemple une réduction de taxes foncières les premières années suivant l'achat, mais aussi en favorisant d'autres formes de propriétés, comme les coopératives et les fiducies immobilières communautaires<sup>295</sup>. »*

Au-delà de la disponibilité du logement adéquat, il faut aussi que les lieux de résidences soient accueillants pour les familles, incluent des espaces prévus à cet effet<sup>296</sup>, notamment des espaces verts protégés du trafic, des stationnements pour vélos et un accès direct à la rue<sup>297</sup>. Notons aussi que des participants ont tenu à souligner que l'enjeu du logement familial touche particulièrement les mères monoparentales<sup>298</sup>.

### 2.4.6 Salubrité

---

<sup>289</sup> RAPSIM – Réseau d'aide aux personnes seules et itinérantes de Montréal, doc. 7.17, p. 9

<sup>290</sup> Ex aequo, doc. 7.22, p. 14; M. David Seto, doc. 7.34, p. 23; Conseil des Montréalaises, doc. 7.47, p. 21; Mme Marilyn Lajeunesse, doc. 7.84, p. 1; M. Robert Manningham, doc. 8.4, p. 2; Mme Allison Hanes, doc. 8.4, p. 10; M. Pascal Longhi, doc. 8.4, p. 6

<sup>291</sup> Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.11, p. 24; Projet Montréal, doc. 7.12, p. 7; Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 1; Table 0-5 ans des Faubourgs, doc. 7.91, p. 1

<sup>292</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 9; M. Robert Hajaly, doc. 7.40, p. 1; Regroupement Information Logement, doc. 7.6, p. 8; Habiter Ville-Marie, doc. 7.7, p. 24; Y des femmes de Montréal, doc. 7.94, p. 3; Mme Jody Negley, doc. 8.4, p. 7

<sup>293</sup> Coalition Climat Montréal, doc. 7.68, p. 8; Jody Negley, doc. 8.4, p. 7; Commission scolaire de Montréal (CSDM), doc. 7.28, p. 15

<sup>294</sup> M. Bernard LaMothe, doc. 8.6, p. 8

<sup>295</sup> Coalition Climat Montréal, doc. 7.68, p. 8

<sup>296</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 6; Mme Pascaline Menono, doc. 6.3, L. 1726-1728; Habiter Ville-Marie, doc. 7.7, p. 24; M. Jean Jacques, doc. 8.4, p. 5; Mme Allison Hanes, doc. 8.4, p. 10; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 9

<sup>297</sup> M. Jean Jacques, doc. 8.4, p. 5

<sup>298</sup> Mme Marie-Ève Bouchard et M. Bernard-Louis Bourque, doc. 7.63, p. 5

Les participants recommandent de mettre en place des mesures fiscales incitatives et coercitives ainsi que des mesures règlementaires pour favoriser le maintien de la salubrité des logements sur le territoire<sup>299</sup>. Il faut, selon les participants, être en mesure d'identifier les logements à problème, et cela passe par des inspections. Plusieurs participants ont donc recommandé d'augmenter les ressources en inspection à la Ville<sup>300</sup>. La DRSP - Centre-Sud demande de : « *Prévoir des mesures préventives ciblant spécifiquement les duplex et triplex ainsi que les tours de logements [...] Nécessité de développer un plan d'action incluant des mesures liées à l'entretien préventif, la rénovation et des inspections systématiques[...]* »<sup>301</sup>. Un citoyen propose d'ailleurs que les inspecteurs puissent forcer les propriétaires à diminuer les loyers des logis insalubres<sup>302</sup>. Des intervenants mettent particulièrement de l'avant une aide financière directe de la Ville « *pour permettre aux propriétaires de conserver leurs bâtiments et leurs logements en bon état* »<sup>303</sup>, et certains proposent même le rachat des immeubles insalubres<sup>304</sup>.

De plus, des citoyens proposent d'étendre la définition de l'insalubrité pour y inclure les nuisances environnementales qui affectent la qualité du sommeil<sup>305</sup>.

#### 2.4.7 Accessibilité universelle

Certains participants ont insisté sur l'importance que les logements construits et rénovés sur le territoire soient tous adaptés ou adaptables aux normes de l'accessibilité universelle<sup>306</sup>. L'organisme de défense des personnes ayant une déficience motrice Ex aequo propose une série de recommandations en ce sens : prévoir l'espace nécessaire pour le pivotement des fauteuils roulants; créer, à la Ville, un guichet unique recensant les logements universellement accessibles; rehausser les normes de construction élaborées en collaboration avec les experts et intervenants en accessibilité universelle<sup>307</sup>.

### 2.5 Vie économique

Plusieurs idées et propositions ont émergé durant les consultations en lien avec l'objectif de la Stratégie de miser sur le dynamisme du centre-ville de Montréal afin de soutenir l'économie de

<sup>299</sup> Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.11, p. 28; Projet Montréal, doc. 7.12, p. 7; Bâtir son quartier, doc. 7.31, p. 14

<sup>300</sup> Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.11, p. 28; Mme Marie-Ève Bouchard et M. Bernard-Louis Bourque, doc. 7.63, p. 20; Assouline Jeremie, doc. 8.5, p. 8; Conseil des Montréalaises, doc. 7.47, p. 21

<sup>301</sup> Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.11, p. 28

<sup>302</sup> M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 2

<sup>303</sup> M. Yves Chartrand et Mme Denise Chiasson, doc. 7.49, p. 4; M. Guy-Pascal Arcouette, doc. 8.5, p. 5

<sup>304</sup> Mme Marie-Ève Bouchard et M. Bernard-Louis Bourque, doc. 7.63, p. 20; Habiter Ville-Marie, doc. 7.7, p. 24

<sup>305</sup> Mme Marie-Ève Bouchard et M. Bernard-Louis Bourque, doc. 7.63, p. 20

<sup>306</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 6; Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain, doc. 6.8, p. 20, L. 584-588; Ordre des architectes du Québec, doc. 7.13, p. 22; Ex aequo, doc. 7.22, p. 14

<sup>307</sup> Ex aequo, doc. 7.22, p. 14-15

la métropole et du Québec. Plusieurs participants ont cru important de souligner le défi ambitieux que cet objectif représente et sont venus préciser leurs attentes et proposer des moyens d'action additionnels.

### 2.5.1 Artères commerciales

La difficulté de maintenir et d'attirer les commerces sur les grandes artères du centre-ville est une préoccupation qui est grandement partagée par plusieurs intervenants. Certains remettent même en question les objectifs de la Stratégie et proposent de « *réviser la cible de 200 000 m<sup>2</sup> de nouveaux espaces pour le commerce de détail sur la base d'analyses approfondies et reconnues [en tenant compte] du nouveau contexte inhérent aux avancées du commerce électronique*<sup>308</sup>. »

Les citoyens, comme les commerçants, ont dénombré plusieurs problèmes qui, selon eux, affectent la vitalité des artères commerciales et la pérennité des commerces, particulièrement les indépendants<sup>309</sup>. Aussi, plusieurs ont identifié l'étalement urbain<sup>310</sup> et l'ouverture de magasins de grande surface à l'extérieur du centre-ville comme un facteur qui nuit à la vitalité commerciale du centre-ville<sup>311</sup>. À cet égard, certains s'inquiètent, par exemple, de l'ouverture annoncée du centre Royalmount<sup>312</sup>. La Chambre de commerce LGBT du Québec affirme qu'il faut repenser la réglementation commerciale, notamment « *le moratoire sur les permis de boisson étant donné la nouvelle tendance des bars de quartier de plus petite envergure* ». Elle déplore aussi une réglementation trop restrictive sur les terrasses<sup>313</sup>.

L'ajout de mesures fiscales est une des principales solutions identifiées<sup>314</sup> afin de soutenir les commerces du centre-ville. Un intervenant est d'avis que le système fiscal actuel pénalise les commerces des quartiers centraux et avantage l'étalement commercial et les grandes surfaces. Ce dernier propose une réforme pour encourager l'intégration des commerces de détail et les grandes surfaces au tissu urbain, rationaliser la superficie commerciale excédentaire et de densifier les services de proximité<sup>315</sup>.

Instaurer des taxes sur les locaux commerciaux vacants a été une possibilité évoquée lors d'une des rencontres thématiques<sup>316</sup>. L'organisme Vivacité, salue la « *volonté de la Ville d'assurer une diversité dans l'offre commerciale et d'encadrer le phénomène des locaux vacants. Afin d'éviter une monoculture commerciale de grandes chaînes qui menace la diversité et l'unicité de nos*

---

<sup>308</sup> Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 15

<sup>309</sup> Table des services et commerces de proximité-Milieus de vie Est, Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 10

<sup>310</sup> M. Guy Belanger, doc. 8.8, p. 7

<sup>311</sup> M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 3; Centre d'éducation et action des femmes de Montréal (CÉAF), doc. 7.65, p. 3

<sup>312</sup> Projet Montréal, doc. 7.12, p. 6; Vivre en Ville, doc. 7.43, p. 5

<sup>313</sup> Chambre de commerce LGBT du Québec, doc. 6.4, L. 881-883

<sup>314</sup> Chambre de commerce LGBT du Québec, doc. 6.4, L. 847-853; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 8; Rencontre thématique - Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 7; Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 2; Assouline Jeremie, doc. 8.3, p. 9

<sup>315</sup> Projet Montréal, doc. 7.12, p. 6

<sup>316</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 7

*artères montréalaises, des mesures concrètes doivent rapidement être mises en place. Adapter la fiscalité commerciale du centre-ville, réaliser des analyses de marché et faire un usage approprié du contingentement constituent autant de bonnes pratiques en vue d'un secteur commercial diversifié<sup>317</sup>. »*

L'organisme Vivacité recommande également à la Ville de Montréal « *de contribuer à extraire certains locaux commerciaux de la spéculation immobilière par le biais d'un programme de capitalisation partagée piloté par des acteurs locaux permettant de favoriser l'établissement de commerces indépendants répondant aux besoins exprimés par le milieu<sup>318</sup>. »*

Parmi les autres solutions proposées, plusieurs ont parlé de l'importance de donner à chacune des artères commerciales une signature propre. Cette approche a été évoquée par plusieurs<sup>319</sup>, dont la Chambre de commerce du Montréal métropolitain qui propose de « *déployer une stratégie d'attraction de commerces de destination au centre-ville et cibler des mesures stratégiques de développement pour la rue Saint-Denis et le boulevard Saint-Laurent<sup>320</sup>. »*

Par ailleurs, la proposition de la Stratégie d'attirer des commerces de luxe sur la rue Sainte-Catherine est critiquée par plusieurs intervenants. Ceux-ci soulignent qu'il faut « *s'assurer que les nouveaux développements commerciaux ne cannibalisent pas le commerce existant<sup>321</sup>. »* « *L'intention exprimée dans la Stratégie centre-ville de développer le secteur des magasins de luxe doit être remise en question. Seules les lois du marché dicteront la faisabilité de cette initiative* », souligne l'Institut de développement urbain qui propose de « *miser sur le caractère d'authenticité de l'expérience centre-ville par exemple en mettant en valeur le caractère distinct des commerces locaux<sup>322</sup>. »* La rue Sainte-Catherine ne doit pas se sur-spécialiser et rester accessible à tous, résume un citoyen<sup>323</sup>. La revitalisation de l'artère sur certains tronçons reste à faire, comme celui entre les rues Saint-Laurent et Saint-Hubert, car « *Depuis toujours, cette portion de la rue Sainte-Catherine est en quelque sorte la "laissée pour compte" du centre-ville. Encastrée entre la Place des Festivals et le Quartier Latin et malgré une maigre évolution, elle fait figure de délaissement, et est victime d'une volonté peu assumée de la part de la ville de la voir s'épanouir. De concert avec ses membres, la CDU désire une poursuite des efforts d'amélioration de cette portion de la rue, afin de développer le plein potentiel d'une artère qui pourrait devenir un liant stratégique est-ouest vivant, animé et chaleureux entre deux pôles dynamiques en pleine expansion<sup>324</sup>. »*

Plusieurs ont proposé la piétonnisation de certaines artères commerciales comme mesure pour favoriser la convivialité de l'expérience des consommateurs<sup>325</sup>. À ce titre, le Conseil régional de

<sup>317</sup> Vivacité - Société immobilière solidaire, doc. 7.1, p. 5

<sup>318</sup> Vivacité - Société immobilière solidaire, doc. 7.1, p. 5

<sup>319</sup> M. Robert Hajaly, doc. 7.40, p. 4

<sup>320</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.29, p. 5

<sup>321</sup> Ordre des architectes du Québec, doc. 7.13, p. 28

<sup>322</sup> Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 15

<sup>323</sup> M. Robert Hajaly, doc. 7.40, p. 4

<sup>324</sup> Corporation de développement urbain du Faubourg Saint-Laurent, doc. 7.8, p. 8

<sup>325</sup> Mme Michèle Dorais, doc. 8.2, p. 14; M. Marc Lesperance, doc. 8.7, p. 14; M. Pierre Theberge, doc. 8.7, p. 26

l'environnement de Montréal propose de « *décourager fortement la circulation automobile de transit sur les artères commerciales prioritaires (notamment Sainte-Catherine, Peel, McGill College)*<sup>326</sup>. » D'autres ont souligné le potentiel de développement de la rue Peel qui, avec les travaux des dernières années, devient un lien sud-nord intéressant entre le fleuve et la montagne. Le Quartier de l'innovation propose même d'en faire un axe d'expérimentation.<sup>327</sup>

Plusieurs demandent, sans les préciser, des mesures de mitigation pour assurer l'accessibilité physique ainsi que des mesures de nature fiscale pour les commerçants dans le cadre de travaux majeurs<sup>328</sup>.

Certains insistent sur l'importance de « *soutenir les associations de commerçants et les associations qui coordonnent les initiatives commerciales, autres entreprises, institutions et regroupements de résidents notamment en leur attribuant davantage de pouvoirs d'intervention en développement économique*<sup>329</sup>. »

## 2.5.2 Commerces de proximité

Au-delà de l'importance qui doit être accordée aux artères commerciales, de nombreux participants ont aussi appuyé l'objectif de la Stratégie d'attirer des commerces de proximité pour les résidents du centre-ville. L'absence de tels commerces dans certains secteurs, notamment Sainte-Marie<sup>330</sup>, est un des principaux enjeux identifiés par les citoyens et les organismes.

L'objectif de la Stratégie d'augmenter la population du centre-ville doit aller de pair avec l'augmentation des services et des commerces de proximité, préviennent plusieurs intervenants<sup>331</sup>. D'autant plus qu'ils sont déjà manquants dans plusieurs secteurs du territoire du centre-ville. La DRSP – CIUSSS Centre-Sud propose de « *se doter de mesures concrètes et variées pour soutenir le développement d'une offre commerciale répondant aux besoins de base de la population résidente, notamment en ce qui a trait à l'accès à des aliments sains et diversifiés, aux écoles, garderies, etc.*<sup>332</sup>. » Une telle initiative pourrait « *encourager l'achat local* », comme le souligne la Table de concertation du faubourg Saint-Laurent<sup>333</sup>.

La Chambre de commerce du Montréal métropolitain affirme que « *l'objectif d'augmenter la population du centre-ville de 50 % d'ici 2030 et de 100 % d'ici 2050 aura un effet positif sur les commerces de proximité. De fait, il s'agit là d'une boucle de rétroaction : il sera illusoire de viser à attirer des familles sans commerces de proximité, et ceux-ci se porteront d'autant mieux qu'il*

---

<sup>326</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 7

<sup>327</sup> Quartier de l'innovation, doc. 6.9, p. 45, L. 1258-1269

<sup>328</sup> Institut de développement urbain, doc. 7.53, p. 15; Partenariat du Quartier des spectacles, doc. 7.36, p. 11

<sup>329</sup> Table de concertation du faubourg Saint-Laurent, doc. 7.18, p. 9

<sup>330</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 7

<sup>331</sup> M. Steve Duchesne, doc. 8.6, p. 2; M. Luc Dupuy, doc. 8.6, p. 12

<sup>332</sup> Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.11, p. 17

<sup>333</sup> Table de concertation du faubourg Saint-Laurent, doc. 7.18, p. 9; M. Guy-Pascal Arcouette, doc. 8.3, p. 6

*y aura davantage de familles dans le voisinage*<sup>334</sup>. » Par exemple, la Coopérative d'habitation Val Perché propose « *que le parc urbain Espace Faubourg Québec, situé le long de la rue du Glacis, entre les rues Amherst et Saint-Christophe, inclue, en partie, des services de proximité, soit des entreprises de petite taille (dépanneur, café, boutiques, artisans)* »<sup>335</sup>. »

Action-Gardien suggère : « *une stratégie municipale en collaboration avec les autres paliers du gouvernement favorisant l'achat local et l'implantation de commerces et services de base sur les rues commerciales* »<sup>336</sup>. » ainsi que « *l'utilisation et le renforcement de la réglementation pour orienter le développement des rues commerciales, avec l'adoption de mesures anti-spéculatives et autres mesures permettant l'abordabilité des baux commerciaux : maintien du zonage commercial pour les rez-de-chaussée, zonage dédié pour attirer certains commerces et en freiner d'autres* »<sup>337</sup>. »

Certains ont proposé des solutions novatrices comme l'Ordre des architectes du Québec qui suggère « *d'utiliser les ruelles pour diversifier le commerce dans l'hypercentre* », cela permettrait « *d'accueillir des boutiques locales ou des commerçants plus modestes* »<sup>338</sup>. »

### 2.5.3 Innovation

« *Le potentiel du centre-ville, véritable écosystème d'innovation et de création, avec ses grandes institutions d'éducation, de santé et de la culture reste encore à développer* », souligne la Corporation de développement urbain du Faubourg Saint-Laurent<sup>339</sup>. Tout comme le Quartier de l'innovation, plusieurs intervenants invitent la Ville à jouer un rôle de leadership<sup>340</sup> et « *agir comme facilitateur auprès de la communauté dans un contexte d'évolution technologique et numérique de plus en plus rapide. Par exemple, des endroits spécifiques, sur le domaine public, pourraient être identifiés au préalable afin de permettre facilement et rapidement le déploiement de nouveaux projets innovants* »<sup>341</sup>. »

Le Partenariat du Quartier des spectacles veut que la Ville encourage « *activement les efforts d'innovation dans le développement du centre-ville, dans l'animation de ses espaces publics et dans le recours aux technologies numériques pour soutenir l'animation et l'art urbain* »<sup>342</sup>. » L'Université Concordia propose « *d'inclure l'implantation de réseaux de transport de données numériques de haute capacité (fibre optique) dans le cadre de la réfection des rues, et y ajouter l'intégration des énergies vertes – notamment solaire – pour le chauffage de la chaussée et des trottoirs* »<sup>343</sup>. »

<sup>334</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.29, p. 4-5

<sup>335</sup> Coopérative d'habitation Val Perché, doc. 7.9, p. 8

<sup>336</sup> Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 10

<sup>337</sup> Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 10

<sup>338</sup> Ordre des architectes du Québec, doc. 7.13, p. 25

<sup>339</sup> Corporation de développement urbain du Faubourg Saint-Laurent, doc. 7.8, p. 6

<sup>340</sup> Rencontre thématique - Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 7

<sup>341</sup> Quartier de l'innovation de Montréal, doc. 7.20, p. 4

<sup>342</sup> Partenariat du Quartier des spectacles, doc. 7.36, p. 8

<sup>343</sup> Université Concordia, doc. 7.33, p. 18

L'UQÀM voudrait que la Ville facilite l'innovation « *que ce soit grâce à des partenariats pour la mise en place d'incubateurs d'entreprises ou de laboratoires collaboratifs de fabrication numérique, par une taxation adaptée pour des espaces voués à la créativité ou à la mobilisation des connaissances, plusieurs actions, à coût peu élevé, peuvent être posées pour optimiser les expertises et les retombées*<sup>344</sup>. » L'UQÀM confirme également sa volonté de rénover son pavillon Sanguinet pour constituer un pôle de formation, de perfectionnement et de soutien à l'innovation en gestion et en entrepreneuriat, prenant appui sur l'expertise et le rayonnement international de l'ESG UQÀM. En ce sens, l'UQÀM recommande à la Ville de Montréal de considérer ce projet comme un apport marquant à la revitalisation du secteur Est de la rue Sainte-Catherine et à l'essor économique de Montréal, en appuyant les efforts de reconversion du bâtiment d'intérêt patrimonial sis au 1250, rue Sanguinet<sup>345</sup>.

Afin de soutenir et faire valoir les institutions d'enseignement supérieur du centre-ville, l'Université Concordia demande « *que la Ville fasse systématiquement et formellement appel à leur capacité de recherche et d'innovation pour la recherche de solutions aux défis du centre-ville et de l'agglomération métropolitaine*<sup>346</sup>. » À titre d'exemple, elle propose que la Ville fasse « *appel à l'expertise des institutions universitaires montréalaises pour la conception et la planification de la nouvelle fenêtre sur le fleuve prévue pour Montréal dans le cadre de la Stratégie centre-ville*<sup>347</sup>. »

D'autre part, selon l'UTILE, la Ville devrait : « *Reconnaître la présence de la population étudiante, et non seulement des institutions d'enseignement, comme facteur de vitalité du centre-ville*<sup>348</sup>. »

#### **2.5.4 Zone d'emploi et espaces à bureaux**

L'objectif de la Stratégie d'augmenter considérablement les espaces à bureaux d'ici les 15 prochaines années a reçu quelques mises en garde, notamment de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain selon laquelle « *la concurrence est de plus en plus vive pour attirer les entreprises. Elle se joue simultanément aux échelles municipale (arrondissements), locale (banlieues), nationale et internationale. Pour demeurer fort, le centre-ville doit absolument pouvoir offrir des locaux de qualité et un environnement d'affaires hautement concurrentiel. La stratégie prévoit que la capacité d'accueil du centre-ville dépassera les 800 000 mètres carrés de bureaux ou d'usages liés à l'emploi et 200 000 mètres carrés de commerces. Cette volonté d'augmenter l'offre de locaux est positive, mais il faudra aussi s'assurer que la demande suive la même tangente, voire qu'elle excède l'offre. Autrement, le taux d'inoccupation de ces espaces sera élevé, ce qui dissuadera les promoteurs de construire de nouvelles tours à bureaux*<sup>349</sup>. »

---

<sup>344</sup> UQÀM, doc. 7.92, p. 5

<sup>345</sup> UQÀM, doc. 7.92, p. 11

<sup>346</sup> Université Concordia, doc. 7.3.3, p. 16

<sup>347</sup> Université Concordia, doc. 7.33, p. 18-19

<sup>348</sup> Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant (UTILE), doc. 7.26, p. 6

<sup>349</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.29, p. 8

L'IDU considère que les espaces à bureau actuels sont suffisants et prévient qu'avant de construire de nouvelles tours, il est nécessaire « *d'adapter les objectifs en termes d'accroissement d'offre d'espaces de bureaux au centre-ville en fonction des capacités réelles du marché et des nouvelles pratiques de conception des immeubles*<sup>350</sup> » et de « *réviser les cibles au niveau de la création d'emploi énoncées dans la Stratégie sur la base d'analyses socioéconomiques approfondies et reconnues*<sup>351</sup>. » Une citoyenne ajoute qu'il faut « *garder la concentration des tours bureaux dans le centre-ville. Ne pas construire de tour dans les quartiers résidentiels*<sup>352</sup>. »

Pour plusieurs intervenants, l'attraction des talents et des entreprises est primordiale pour assurer le dynamisme économique du centre-ville. « *Il faut faire en sorte que lorsqu'une entreprise signifie son désir de s'implanter à Montréal, que les différents acteurs gouvernementaux s'activent pour faire en sorte que les offres, que ce soit en crédits d'impôt, en talents, en espaces locatifs, etc. soient coordonnées*<sup>353</sup>. », propose Montréal International. Ce dernier rappelle l'impact positif des organisations internationales sur la renommée internationale de Montréal et sur les retombées qu'elles apportent, et souligne qu'il faut convaincre le gouvernement fédéral qu'il faut pour Montréal une stratégie d'attraction d'organisations internationales<sup>354</sup>.

Plusieurs intervenants ont insisté pour que les secteurs à développer au centre-ville préservent des zones d'emploi pour la population qui vit à proximité ou dans les quartiers limitrophes<sup>355</sup>. Par exemple, le secteur « *Bridge–Bonaventure ne doit pas être une occasion de spéculation immobilière, mais bien un milieu de vie durable pour les entreprises [en identifiant] des secteurs d'emploi compatibles avec la qualité de vie : industries légères, bureaux, commerces, projets récréotouristiques*<sup>356</sup>. » L'arrondissement du Sud-Ouest veut « *préserver et augmenter l'importance du secteur Bridge-Wellington comme pôle d'emploi diversifié*<sup>357</sup>. »

Par ailleurs, la CCMM voudrait « *définir des mesures permettant à la métropole de se démarquer au niveau du « light manufacturing » au centre-ville afin de favoriser la création d'emplois et l'innovation*<sup>358</sup>. » Dans ce même but, Montréal International croit que Montréal peut miser sur ses forces, notamment son expertise dans le secteur de la donnée massive<sup>359</sup>. Des citoyens ont rappelé l'importance de préserver les emplois manufacturiers<sup>360</sup> et des activités tertiaires<sup>361</sup>, en plus de favoriser le « *Made in Montréal* »<sup>362</sup>.

<sup>350</sup> Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 7

<sup>351</sup> Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 6

<sup>352</sup> Servane Guerin, doc. 8.3, p. 4

<sup>353</sup> Montréal International, doc. 6.6, L. 193-196

<sup>354</sup> Montréal International, doc. 6.6, L. 293-299

<sup>355</sup> Regroupement Information Logement, doc. 7.6, p. 8; Rencontre thématique - Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 6

<sup>356</sup> Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 25

<sup>357</sup> Arrondissement du Sud-Ouest, doc. 7.60, p. 2

<sup>358</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.29, p. 7

<sup>359</sup> Montréal International, doc. 6.6, L. 207-213

<sup>360</sup> Rencontre thématique - Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 7

<sup>361</sup> M. Pierre Houle, doc. 8.3, p. 2

Plusieurs organismes, dont le Centre d'éducation et action des femmes voudraient, « *que les entreprises du quartier aient une politique d'embauche qui favorise la main-d'œuvre locale*<sup>363</sup>. » Cela devrait être « *une priorité, tant pour les décideurs et les pouvoirs publics que pour les intervenants, tout comme l'attribution de ressources pour y parvenir*<sup>364</sup>. » selon la Coalition de la Petite-Bourgogne.

### 2.5.5 Industrie culturelle

La visée de la Stratégie<sup>365</sup> selon laquelle le développement de Montréal, métropole culturelle devait être soutenu, particulièrement autour du pôle du Quartier des spectacles, a été bien reçue par les participants<sup>366</sup>. Ils se sont principalement exprimés sur les lieux de diffusion et, dans une moindre mesure, sur les espaces de création culturelle.

#### **Lieux de diffusion**

La très grande majorité des intervenants souhaitent rendre la culture plus accessible à la population et augmenter et diversifier l'offre culturelle<sup>367</sup>, notamment par la création de maisons de la culture, la mise en place d'un zonage culturel<sup>368</sup> et l'appropriation des lieux culturels par les résidents<sup>369</sup>.

On a mentionné l'importance de créer des lieux d'art public facilement accessibles à la population<sup>370</sup>. Plusieurs projets spécifiques ont été proposés pour créer de nouveaux lieux de diffusion culturelle traditionnels sur le territoire, notamment à l'église St. Jax<sup>371</sup> et dans le secteur des bassins Peel<sup>372</sup>.

Pour protéger les lieux de diffusion du centre-ville, la CDU du Faubourg Saint-Laurent affirme qu'il y a lieu de s'inquiéter du soutien donné par la Ville au projet Royalmount dont les conséquences pour l'industrie de la culture du centre-ville pourraient être « *désastreuses* »<sup>373</sup>.

<sup>362</sup> Mme Joana Janiw, doc. 7.81, p. 3

<sup>363</sup> Centre d'éducation et action des femmes de Montréal (CÉAF), doc. 7.65, p. 3

<sup>364</sup> Coalition de la Petite-Bourgogne/Quartier en Santé, doc. 7.69, p. 5

<sup>365</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 55

<sup>366</sup> Université Concordia, doc. 7.33, p. 18; Partenariat du Quarter des spectacles, doc. 7.36, p. 8; Université du Québec à Montréal, doc. 7.92, p. 11

<sup>367</sup> Chambre de commerce LGBT du Québec, doc. 6.4, L. 1018-1022; Université Concordia, doc. 7.33, p. 18; Partenariat du Quartier des spectacles, doc. 7.36, p. 13; Conseil des Montréalaises, doc. 7.47, p. 20; Centre d'éducation et action des femmes de Montréal (CÉAF), doc. 7.65, p. 3; M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 7; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 16-17

<sup>368</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 16

<sup>369</sup> Centre d'éducation et action des femmes de Montréal (CÉAF), doc. 7.65, p. 3

<sup>370</sup> Mme Marie-Ève Bouchard et M. Bernard-Louis Bourque, doc. 7.63, p. 30; Ordre des architectes du Québec, doc. 7.13, p. 27; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 16; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 12

<sup>371</sup> Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 2

<sup>372</sup> Mme Marie Lapointe, doc. 7.83, p. 2

<sup>373</sup> Corporation de développement urbain du Faubourg Saint-Laurent, doc. 7.8, p. 9

D'autres soulignent la perte de salles depuis les dernières années, comme le Spectrum ou le Medley, qu'il faudrait remplacer<sup>374</sup>.

Le Partenariat du Quartier des spectacles a fait la demande particulière « [...] *d'inclure le plus rapidement possible, au besoin dans le cadre d'accords de développement avec des promoteurs immobiliers, l'aménagement d'espaces d'entreposage et de coulisses dans le périmètre immédiat des espaces publics du pôle de la Place des Arts*<sup>375</sup>. » Des participants ont d'ailleurs insisté sur l'importance du « *renforcement de la vocation artistique et culturelle du Quartier latin*<sup>376</sup>. »

### **Création**

La majorité des intervenants sont en accord avec l'importance accordée par la Stratégie à la défense et à la consolidation des lieux de création<sup>377</sup>. La CDU du Faubourg St-Laurent propose notamment, pour ce faire, de faciliter l'obtention des permis et de transformer des immeubles vacants, comme l'Édifice La Patrie, en espaces de création partagés<sup>378</sup>.

La quasi-totalité des participants aimerait que la Ville agisse pour favoriser la création culturelle au centre-ville. En ce sens, l'Université Concordia propose la création d'un laboratoire numérique urbain<sup>379</sup>. La CDU du Faubourg St-Laurent met, quant à elle, de l'avant la mise en place d'un plan d'action visant à « *favoriser la rétention des artistes et créateurs au centre-ville comme lieu de vie et de travail*<sup>380</sup>. » Des citoyens proposent que l'espace public soit rendu disponible pour que les citoyens puissent eux aussi utiliser l'espace public pour la création<sup>381</sup>.

D'autres insistent sur l'importance des interconnexions entre les acteurs culturels pour assurer une coévolution positive et une meilleure cohésion<sup>382</sup> entre le milieu culturel et les autres secteurs d'activité du territoire<sup>383</sup>.

### **2.5.6 Tourisme et congrès**

La Chambre de commerce LGBT du Québec apprécie que le Village ait obtenu l'appellation « *zone touristique* » et voudrait que cet attrait de Montréal soit davantage valorisé<sup>384</sup>.

<sup>374</sup> M. Robert Hajaly, doc. 7.40, p. 5, Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 12

<sup>375</sup> Partenariat du Quartier des spectacles, doc. 7.36, p. 9

<sup>376</sup> UQÀM, doc. 7.92, p. 11; Partenariat du Quartier des spectacles, doc. 7.36, p. 8

<sup>377</sup> Mme Marie-Ève Bouchard et M. Bernard-Louis Bourque, doc. 7.63, p. 9; Corporation de développement communautaire (CDC) Centre-Sud, doc. 7.64, p. 5; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 16

<sup>378</sup> Corporation de développement urbain du Faubourg Saint-Laurent, doc. 7.8, p. 8

<sup>379</sup> Université Concordia, doc. 7.33, p. 18

<sup>380</sup> Corporation de développement urbain du Faubourg Saint-Laurent, doc. 7.8, p. 7

<sup>381</sup> Mme Marie-Ève Bouchard et M. Bernard-Louis Bourque, doc. 7.63, p. 30

<sup>382</sup> Bibliothèque et Archives nationales du Québec, doc. 7.62, p. 2

<sup>383</sup> Partenariat du Quartier des spectacles, doc. 7.36, p. 8

<sup>384</sup> Chambre de commerce LGBT du Québec, doc. 6.4, L. 925-931

D'autres aimeraient voir Montréal et son centre-ville plus accueillant avec les touristes, notamment en mettant en valeur ses atouts<sup>385</sup> et en améliorant la signalisation<sup>386</sup>.

Un des intervenants souhaite que la Ville fasse des efforts pour renforcer le rôle du centre-ville comme lieu de congrès, particulièrement dans le contexte où un nouveau centre de congrès régional de taille intermédiaire s'installera à Brossard<sup>387</sup>.

### 2.5.7 Gouvernance économique

Le développement économique local est « *orphelin* » depuis la disparition des Centres locaux de développement, constatent quelques intervenants<sup>388</sup>. À cet effet, la CDC Centre-Sud aimerait « *que la Ville de Montréal supporte les instances de concertation existantes dans les quartiers pour qu'elles mettent en place des stratégies territoriales en matière de développement économique*<sup>389</sup>. »

Par ailleurs, le Quartier des spectacles, soutenu par l'IDU<sup>390</sup>, demande de coordonner les acteurs de développement économique de son territoire et d'assurer : « *que la mise en place de tels mécanismes puisse faire en sorte que les retombées économiques résultant de l'activité culturelle dans le centre-ville puissent être « recyclées » en partie dans le développement de la culture et maintenir les effets de synergie économiques et commerciaux de la culture au bénéfice de l'ensemble des acteurs*<sup>391</sup>. »

## 2.6 Transport et déplacements

La question du transport et des déplacements est l'un des principaux éléments de la Stratégie centre-ville. Les propositions de cette dernière ont reçu un très grand nombre de commentaires, qui, pour la plupart d'entre eux, étaient en faveur de l'amélioration du transport en commun et du désengorgement des rues du centre-ville.

### 2.6.1 Déplacements véhiculaires

La congestion automobile à Montréal, particulièrement au centre-ville, a été identifiée comme un problème important par la majorité des participants<sup>392</sup>. Sauf exception<sup>393</sup>, selon l'opinion générale, il y a trop de voitures au centre-ville et la Ville devrait viser à réduire le nombre de

---

<sup>385</sup> Mme Joana Janiw, doc. 7.81, p. 3

<sup>386</sup> Assouline Jeremie, doc. 8.3, p. 9; M. Luc Dupuy, doc. 8.6, p. 12

<sup>387</sup> Projet Montréal, doc. 7.12, p. 6

<sup>388</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 9; Corporation de développement urbain du Faubourg Saint-Laurent, doc. 7.8, p. 6

<sup>389</sup> Corporation de développement communautaire (CDC) Centre-Sud, doc. 7.64, p. 6

<sup>390</sup> Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 20

<sup>391</sup> Partenariat du Quartier des spectacles, doc. 7.36, p. 15

<sup>392</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 8 et 11

<sup>393</sup> M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 4

véhicules, leur distance parcourue et leur vitesse<sup>394</sup>. Plus spécifiquement, les propositions faites à la commission visent à diminuer la circulation de transit, principalement sur les rues résidentielles, et particulièrement par les gros véhicules<sup>395</sup>.

### **Apaisement de la circulation et sécurité routière**

Plusieurs participants ont proposé des mesures pour diminuer le nombre de voitures au centre-ville. Des intervenants ont imaginé des solutions pour inciter les utilisateurs de l'automobile à se déplacer autrement. Certains ont aussi proposé des incitatifs fiscaux pour ceux qui ne possèdent pas de voiture<sup>396</sup>. D'autres ont proposé des mesures coercitives. Certains voudraient l'instauration d'un péage à l'entrée du territoire ou des ponts, pour tous ou seulement ceux qui ne viennent pas du territoire<sup>397</sup>, l'interdiction pure et simple de la voiture sur le territoire<sup>398</sup> ou que l'on y bannisse du moins les véhicules publicitaires<sup>399</sup>.

Enfin, les participants à la rencontre thématique sur les transports ont discuté des propositions pour diminuer l'utilisation générale de l'automobile en utilisant des services comme le covoiturage, des plateformes comme Uber et le microtransit par voitures autonomes<sup>400</sup>.

Plusieurs préoccupations relatives à la sécurité ont émergé pendant l'audition des d'opinions. Certains ont proposé de limiter la vitesse et l'âge des voitures<sup>401</sup>, ou du moins d'accentuer le contrôle routier sur les rues transversales aux grandes artères. Les camions sont perçus par certains comme un danger important (trop grands, angles morts dangereux, transport de matières dangereuses). Il faudrait donc rendre obligatoires certains équipements de sécurité (jupes latérales, caméras pour angles morts), favoriser le microtransit pour sortir les mastodontes du territoire et y interdire le transport de matières dangereuses<sup>402</sup>.

### **Gestion des travaux et des déplacements**

Le manque apparent de planification du développement du réseau de transports en commun<sup>403</sup> ou des chantiers de construction avec, entre autres, le ministère des Transports du Québec

<sup>394</sup> M. Dimitrios Raptis, doc. 7.4, p. 1; M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 4; M. Thomas Schwalb, doc. 7.88, p. 2; M. Yves Chartrand et Mme Denise Chiasson, doc. 7.49, p. 3; Mme Marie-Ève Bouchard et M. Bernard-Louis Bourque, doc. 7.63, p. 35; Commission scolaire de Montréal (CSDM), doc. 7.28, p. 8; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 7 et p. 12; Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.11, p. 15; Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 10; Rencontre thématique - Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 5; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 11; Ordre des architectes du Québec, doc. 7.13, p. 24; M. Jacques Larin, doc. 6.3, L. 1557-1563; Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 2

<sup>395</sup> M. Yves Chartrand et Mme Denise Chiasson, doc. 7.49, p. 3; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 7; CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.30, p. 15; Corporation de développement communautaire (CDC) Centre-Sud, doc. 7.64, p. 4; Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 10; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 12

<sup>396</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 10

<sup>397</sup> Mme Alison Hackney, doc. 7.57, p. 1; Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 10; M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 4

<sup>398</sup> M. Pascal Longhi, doc. 8.7, p. 10; Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 10

<sup>399</sup> Coalition Climat Montréal, doc. 7.68, p. 4-5

<sup>400</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 10

<sup>401</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 10; Centre d'éducation et action des femmes de Montréal (CÉAF), doc. 7.65, p. 2

<sup>402</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 4

<sup>403</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 10

(MTQ)<sup>404</sup> a été déploré par plusieurs. Afin d'améliorer la situation, la Ville devrait mieux coordonner et planifier la circulation véhiculaire sur son territoire<sup>405</sup>.

Deux grands outils ont été évoqués par des intervenants, soit « *un outil consolidé (de type application) permettant aux automobilistes et aux citoyens de connaître tant en temps réel qu'à court, moyen et long terme, le calendrier et la localisation de l'ensemble des travaux sur le réseau routier*<sup>406</sup> », et la promotion, auprès des entreprises privées, entre autres, de plans de transports<sup>407</sup>.

Parmi les autres propositions pour améliorer la fluidité du réseau qui ont émergé des rencontres thématiques, notons : faire sortir les voitures des autoroutes sur les grandes voies et non sur les rues résidentielles; mieux coordonner les feux de circulation et en ajouter; rendre plus facile le passage des réseaux locaux au réseau régional et améliorer la trame urbaine<sup>408</sup>.

### **Stationnement**

D'importantes divergences d'opinions apparaissent sur la place que devrait avoir le stationnement au centre-ville entre ceux qui veulent diminuer le nombre d'espaces de stationnements et ceux qui veulent les maintenir ou même en ajouter. Toutefois, un consensus important surgit : la plus grande partie de l'offre doit passer du stationnement sur rue au stationnement hors rue<sup>409</sup>, que ce soit souterrain<sup>410</sup>, étagé<sup>411</sup>, ou encore une offre améliorée de stationnements incitatifs en périphérie<sup>412</sup>.

Certains désirent que l'offre de stationnement soit réduite au centre-ville<sup>413</sup>. Cela devrait notamment être fait, selon le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CREM), en abolissant les ratios minimums de stationnement sur le territoire et en permettant aux vélos de se stationner dans l'espace habituellement réservé aux voitures, entre autres, pour permettre l'installation de mobilier urbain et l'organisation d'activités culturelles<sup>414</sup>.

---

<sup>404</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 10; Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 18

<sup>405</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 10 et 12; Rencontre thématique - Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 5

<sup>406</sup> Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 19

<sup>407</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 10; Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 32-34; Vincent Perrin, doc. 8.7, p. 19

<sup>408</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 10-11; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 13

<sup>409</sup> Ordre des architectes du Québec, doc. 7.13, p. 30; M. Bernard LaMothe, doc. 8.6, p. 8

<sup>410</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 9; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.29, p. 6; Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 2; Servane Guerin, doc. 8.2, p. 6 et 7

<sup>411</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.29, p. 6

<sup>412</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 10; M. Vincent Perrin, doc. 8.7, p. 19

<sup>413</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 7-8; M. Alex Lefrançois-Leduc, doc. 8.2, p. 2-3, p. 3; M. Pascal Longhi, doc. 8.7, p. 10; Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 6

<sup>414</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 7 et 11

D'autres affirment qu'il y a un manque de stationnement au centre-ville et qu'on devrait, conséquemment, augmenter l'offre<sup>415</sup>. Parmi les moyens évoqués pour ce faire, on trouve une réglementation à la hausse du nombre de stationnements résidentiels<sup>416</sup>, l'obligation pour les promoteurs de construire un nombre de places en sous-terrain équivalant au nombre d'unités<sup>417</sup>, l'expropriation d'édifices inutilisés pour créer des espaces de stationnement<sup>418</sup> et l'augmentation du nombre de places pour motos et scooters<sup>419</sup>. Le CREM demande qu'on utilise l'espace de stationnement autrement, en favorisant et en réservant des espaces de stationnement à l'autopartage, au covoiturage ou aux voitures électriques<sup>420</sup> et en encourageant le partage des places souterraines de propriétés privées<sup>421</sup>.

D'autres propositions ont été fréquemment formulées, dont celle de mettre en place une application permettant de trouver les espaces libres (sur rue et hors rue)<sup>422</sup>. L'IDU propose, en ce sens, de « *développer et publiciser le jalonnement dynamique de l'offre des espaces de stationnement tant sur rue que hors rue. L'excellente application ServiceMobile de Stationnement de Montréal pourrait être mise à contribution, d'autant plus que des études révèlent que la quête de stationnement par les automobilistes génère en moyenne 30 % de la circulation dans les centres-villes congestionnés*<sup>423</sup>. »

Plusieurs mettent de l'avant une meilleure coordination au sein même des services de la Ville, notamment pour les vignettes, la signalisation<sup>424</sup>, la flexibilité de la réglementation<sup>425</sup> et la gestion du stationnement, notamment dans Griffintown<sup>426</sup>. Un citoyen a insisté sur l'importance de : « *Faciliter le stationnement pour personnes handicapées par des mesures simples, connues de tous et notamment des agents de stationnement, peu coûteuses*<sup>427</sup>. »

Les avis divergent aussi sur les tarifs des places de stationnement. Si certains les préféreraient gratuits<sup>428</sup>, d'autres voudraient les voir augmenter pour représenter le véritable prix du marché<sup>429</sup> ou les voir modulés en fonction de la demande<sup>430</sup>. Le CREM fait, pour sa part, la

<sup>415</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 10; Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 9; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 11; Chambre de commerce LGBT du Québec, doc. 6.4, L. 978-980; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.29, p. 6; Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 2; M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 1 et 5; M. Daniel Audet, doc. 8.7, p. 15; Mme Claire Cloutier, doc. 8.7, p. 9

<sup>416</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 11

<sup>417</sup> M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 1

<sup>418</sup> M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 5

<sup>419</sup> Mme Claire Cloutier, doc. 8.7, p. 9

<sup>420</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 8;

<sup>421</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 8

<sup>422</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 10; Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 17

<sup>423</sup> Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 17

<sup>424</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 10; M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 4 et 7

<sup>425</sup> RuePublique, doc. 7.55, p. 9

<sup>426</sup> M. Steve Duchesne, doc. 8.7, p. 2

<sup>427</sup> M. François Dégardin, doc. 8.8, p. 18

<sup>428</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 10; M. Marc Lesperance, doc. 8.7, p. 14

<sup>429</sup> Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 2

<sup>430</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 7

promotion de rabais pour les véhicules partagés ou peu énergivores<sup>431</sup>. Enfin, la Chambre de commerce LGBT du Québec dit ajouter sa voix à celles de plusieurs SDC pour demander la réappropriation par la Ville des revenus de parcomètres pour pouvoir, à l'occasion, faire des promotions visant à attirer les consommateurs<sup>432</sup>. Réduire les coûts des parcomètres pour aider les restaurateurs a également été proposé par un citoyen<sup>433</sup>.

### **Autopartage**

La nécessité d'étendre les services d'autopartage au centre-ville est l'un des grands consensus de la consultation<sup>434</sup>. Pour la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) : « [L'adoption] d'une stratégie favorisant l'utilisation des véhicules en libre-service doit faire partie de la Stratégie centre-ville de manière à réduire l'utilisation des voitures solo. Selon une étude du centre de recherche sur la durabilité des transports de l'Université de Berkeley, une voiture en libre-service permet de supprimer entre 7 et 11 véhicules de la route. Dans un contexte où la congestion coûte à la métropole 1,8 milliard de dollars chaque année, cette stratégie semble incontournable<sup>435</sup>. » Pour ce faire, les participants proposent de rendre disponibles plus de places de stationnement pour ce service<sup>436</sup> et d'assouplir la réglementation en vigueur<sup>437</sup>.

### **Infrastructures de transport**

Pour la Direction régionale de la santé publique (DRSP), les grandes infrastructures de transport (les autoroutes, les grandes artères, les entrées des ponts, etc.) sont intrinsèquement liées aux problèmes de congestion que vit Montréal, et elle craint qu'une augmentation des travaux durant les prochaines années n'exacerbe la situation<sup>438</sup>. Pour plusieurs, ces ouvrages ont aussi des impacts sur les milieux de vie en créant des barrières<sup>439</sup> et des ruptures de paysage en plus d'être une source de nuisances. Des participants ont également déploré les difficultés d'accès aux ponts<sup>440</sup>.

Le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie pour améliorer la convivialité et favoriser le développement a été soulevé<sup>441</sup>. Certains ont proposé de construire de nouvelles routes<sup>442</sup>

---

<sup>431</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 10

<sup>432</sup> Chambre de commerce LGBT du Québec, doc. 6.4, L. 982-984

<sup>433</sup> N Denys, doc. 8.3, p. 11

<sup>434</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.29, p. 5; Coalition Climat Montréal, doc. 7.68, p. 4; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 8; Projet Montréal, doc. 7.12, p. 5; Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 10; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 11; Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 17

<sup>435</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.29, p. 5

<sup>436</sup> Projet Montréal, doc. 7.12, p. 5; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 8; Coalition Climat Montréal, doc. 7.68, p. 4

<sup>437</sup> Coalition Climat Montréal, doc. 7.68, p. 4

<sup>438</sup> Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.11, p. 16

<sup>439</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 6; Regroupement Information Logement, doc. 7.6, p. 4; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 13; Servane Guerin, doc. 8.6, p. 4

<sup>440</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 8; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 13

<sup>441</sup> M. Robert Hajaly, doc. 7.40, p. 3; Mme Marie Lapointe, doc. 7.83, p. 1-2; Coopérative d'habitation Val Perché, doc. 7.9, p. 8

<sup>442</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 8-9; Vrai changement pour Montréal, doc. 7.93, p. 8

pour lier les différents axes et secteurs (l'autoroute Ville-Marie et le pont Jacques-Cartier<sup>443</sup>, les entrées et sorties du territoire<sup>444</sup>). Ces modifications devraient se faire en gardant en tête les besoins des populations locales<sup>445</sup>, l'importance de soigner l'esthétisme et les besoins et habitudes des futurs utilisateurs<sup>446</sup>.

### **Électrification des transports**

Les intervenants à la consultation sont majoritairement favorables à l'électrification des transports<sup>447</sup>. Plusieurs méthodes sont mises de l'avant pour ce faire. Celle qui est revenue le plus souvent était la multiplication des bornes de recharge<sup>448</sup>, notamment en mettant à profit l'expertise des universités<sup>449</sup>. Allant dans le même sens, la CCMM : « [...] encourage vivement la Ville à déployer les bornes électriques rapidement et près des commerces, des lieux de travail et des secteurs résidentiels<sup>450</sup>. » Plusieurs désirent aussi favoriser l'électrification des véhicules municipaux et des flottes de taxis<sup>451</sup>.

Certains participants y sont cependant allés d'une mise en garde : l'électrification des transports n'est pas une panacée et ne résout pas tous les problèmes liés à l'utilisation individuelle de la voiture, surtout au niveau de la congestion routière<sup>452</sup>. Un citoyen a, quant à lui, suggéré de mettre des bornes de recharge dans les stationnements intérieurs<sup>453</sup>. Le Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain avertit, pour sa part, les décideurs qu'il est important que les modes de transport électriques soient suffisamment audibles pour les citoyens qui ont des limitations visuelles<sup>454</sup>.

### **Transport de marchandises**

Le camionnage a été un sujet grandement discuté pendant les activités de consultation. Beaucoup de citoyens ou de groupes citoyens veulent limiter l'impact des activités des camions au centre-ville<sup>455</sup>. La mesure de mitigation la plus fréquemment mentionnée a été le microtransit. Celui-ci permet de faire passer le transport des marchandises des camions lourds à d'autres outils de déplacement<sup>456</sup>, que ce soit des camions de plus petite taille<sup>457</sup>, ou des

<sup>443</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 10-11

<sup>444</sup> M. Robert Hajaly, doc. 7.40, p. 3

<sup>445</sup> Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 36; Lobby Climatique des Citoyens, doc. 7.82, p. 4; Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 8-9

<sup>446</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 9

<sup>447</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 10; N Denys, doc. 8.2, p. 15

<sup>448</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.29, p. 5; M. Robert Hajaly, doc. 7.40, p. 2; Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 2; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 10

<sup>449</sup> Université Concordia, doc. 7.33, p. 19

<sup>450</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.29, p. 5

<sup>451</sup> M. Robert Hajaly, doc. 7.40, p. 2; Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 2; M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 5; Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 18

<sup>452</sup> M. Martin Boudreault, doc. 8.7, p. 8; M. Pascal Longhi, doc. 8.7, p. 10

<sup>453</sup> M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 4

<sup>454</sup> Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain, doc. 6.8, p. 19, L. 568-577

<sup>455</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 4

<sup>456</sup> Coopérative d'habitation Val Perché, doc. 7.9, p. 7; M. Mathieu Pipe-Rondeau, doc. 8.8, p. 14

<sup>457</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 4; Mme Jacinthe Aubin, doc. 8.6, p. 5

transports actifs, collectifs ou même fluviaux pour les tout derniers kilomètres<sup>458</sup>. L'interdiction pour les camions de circuler au centre-ville à l'heure de pointe a également été proposée à plusieurs reprises<sup>459</sup>, tout comme bannir ou limiter leurs passages sur certaines rues<sup>460</sup>. D'autres proposent de simplement clarifier la réglementation actuelle et d'en renforcer l'application<sup>461</sup>. La CCMM propose le « réaménagement de la rue Notre-Dame Est dans les plus brefs délais, et ce, afin de faciliter les déplacements des camions lourds au Port de Montréal<sup>462</sup>. » Lors de la rencontre thématique sur le transport et les déplacements, des participants ont préconisé la mise en place de voies réservées pour les camions ainsi que des outils technologiques pour la synchronisation des feux<sup>463</sup>.

La grappe industrielle CargoM, à l'instar du CN, demande de reconnaître l'importance du transport de marchandises en protégeant et en développant les zones logistiques existantes, notamment les emprises ferroviaires<sup>464</sup>. Toujours selon CargoM, « ce secteur est non seulement déterminant pour l'approvisionnement en produits de tous les jours, mais pour l'économie en général du Grand Montréal. Le secteur du transport des marchandises et de la logistique représente effectivement dans la métropole plus de 122 000 emplois directs et indirects, plus de 6 300 entreprises/établissements et 4,2 milliards de dollars en retombées économiques chaque année. C'est pourquoi il est primordial que la Stratégie ne fasse pas obstruction aux activités d'une industrie déterminante pour le quotidien de la population en général et l'économie métropolitaine<sup>465</sup>. » CargoM réclame également à la Ville de Montréal « un comité sur le transport lourd des marchandises et la livraison au centre-ville, piloté par la Ville de Montréal, auquel CargoM pourrait collaborer afin de permettre notamment, des heures de livraison flexibles pour les commerçants<sup>466</sup>. »

Action-Gardien aimerait que le développement du transport lourd dans la Pointe-Saint-Charles « soit réfléchi selon une vision d'ensemble et cohérente des infrastructures routières et ferroviaires du secteur et contribue à résoudre les problématiques actuelles de transport », notamment par la hiérarchisation artérielle, l'accès aux ponts et la limitation des fractures territoriales<sup>467</sup>.

Un citoyen inquiet a aussi demandé de ne plus permettre le transport des matières dangereuses dans la ville<sup>468</sup>.

---

<sup>458</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 4; M. Pascal Longhi, doc. 8.7, p. 10; Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 4; Coalition Climat Montréal, doc. 7.68, p. 6

<sup>459</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 4; M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 5

<sup>460</sup> Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 2; M. Yves Chartrand et Mme Denise Chiasson, doc. 7.49, p. 3; Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 21; Centre d'éducation et action des femmes de Montréal (CÉAF), doc. 7.65, p. 2

<sup>461</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 10; M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 5

<sup>462</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.29, p. 6

<sup>463</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 4

<sup>464</sup> CargoM – Grappe métropolitaine de transport et logistique de Montréal, doc. 7.21, p. 3 et 6; Société des chemins de fer nationaux du Canada (CN), doc. 7.67, p. 5

<sup>465</sup> CargoM – Grappe métropolitaine de transport et logistique de Montréal, doc. 7.21, p. 3

<sup>466</sup> CargoM – Grappe métropolitaine de transport et logistique de Montréal, doc. 7.21, p. 7

<sup>467</sup> Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 18

<sup>468</sup> N Denys, doc. 8.2, p. 15

## 2.6.2 Transports actifs

Les participants ont discuté des aménagements nécessaires pour favoriser le transport actif afin de rendre les déplacements des piétons et des cyclistes plus faciles, plus conviviaux et plus sécuritaires au centre-ville. Beaucoup ont évoqué l'importance d'accorder la priorité au transport actif par rapport à la voiture<sup>469</sup>. Pour ce faire, des intervenants proposent, notamment de séparer physiquement les véhicules et autres usagers de la voie publique<sup>470</sup> et de rétrécir la chaussée aux intersections<sup>471</sup>. Certains ont aussi souligné que les voies publiques doivent être repensées pour favoriser la cohabitation des différents modes de transport actif et améliorer leur expérience, notamment en éliminant les obstacles physiques (mobilier et signalisation, par exemple), en rehaussant les intersections plutôt qu'en y abaissant les trottoirs<sup>472</sup>. Quant au développement de grands projets d'aménagement pour les différents modes de transport actif, des participants ont mis de l'avant une meilleure connexion du centre-ville avec les arrondissements adjacents<sup>473</sup> et la création d'une piste multifonctionnelle sur le pont Victoria<sup>474</sup>.

D'autres intervenants ont mis de l'avant des propositions pour accroître la convivialité des usagers. Certains ont insisté sur l'importance d'avoir une signalisation visible et uniforme à la fois pour les résidents du secteur et ceux qui y transitent<sup>475</sup>. D'autres mentionnaient l'importance de suffisamment illuminer les trajets; la convivialité peut passer par un meilleur environnement, en particulier en améliorant le verdissement<sup>476</sup>; l'entretien et la gestion des chantiers<sup>477</sup>.

### Vélo

L'enjeu le plus souvent soulevé en matière de transports actifs est sans aucun doute l'amélioration de l'offre du réseau cyclable, souvent saturé<sup>478</sup>. Cela passe le plus souvent par une augmentation du nombre et de la qualité des pistes cyclables<sup>479</sup>, notamment pour mieux

<sup>469</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 6-7; Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 7; RuePublique, doc. 7.55, p. 5; Corporation de développement communautaire (CDC) Centre-Sud, doc. 7.64, p. 4; M. Alex Lefrançois-Leduc, doc. 8.7, p. 3; M. Mathieu Séguin, doc. 8.7, p. 22; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 11; Mme Allison Hanes, doc. 8.4, p. 10

<sup>470</sup> RuePublique, doc. 7.55, p. 7

<sup>471</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 7

<sup>472</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 6-8

<sup>473</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 7; CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.30, p. 16; Mme Irina Entin, doc. 8.5, p. 9

<sup>474</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 7

<sup>475</sup> Commission scolaire de Montréal (CSDM), doc. 7.28, p. 19; CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.30, p. 16; M. Mathieu Séguin, doc. 8.7, p. 22

<sup>476</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 6-7

<sup>477</sup> Ordre des architectes du Québec, doc. 7.13, p. 33

<sup>478</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 7

<sup>479</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 7-8; Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.11, p. 15; Université Concordia, doc. 7.33, p. 18; Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 30; Vélo Québec, doc. 7.37, p. 7; Conseil des Montréalaises, doc. 7.47, p. 21; M. Yves Chartrand et Mme Denise Chiasson, doc. 7.49, p. 3; Regroupement Information Logement, doc. 7.6, p. 5; Mme Jody Negley, doc. 8.2, p. 13; M. Benjamin Arnoux, doc. 8.2, p. 6; Mme Vanessa Marandino, doc. 8.2, p. 8; M. Pascal Longhi, doc. 8.2, p. 9; Servane Guerin, doc.

connecter le réseau<sup>480</sup>. Pour Vivre en Ville : « *Un réseau connecté permettant des cheminements continus et directs est nécessaire pour que Montréal conforte sa place de pionnière nord-américaine en matière de vélo*<sup>481</sup>. » Pour la conception des aménagements cyclables, Vélo Québec encourage la Ville « [...] à se baser non pas sur les exigences minimales des normes québécoise(SIC), mais sur les meilleures pratiques mondiales en matière d'aménagement cyclable. Ces aménagements devraient en effet permettre à une plus grande variété de cyclistes de se sentir à l'aise dans leurs déplacements, dans une perspective « AAA » (All Ages and Abilities)<sup>482</sup>. » Tout comme Vélo Québec, un citoyen voudrait que les pistes cyclables soient ouvertes à l'année<sup>483</sup>. Un seul citoyen s'est exprimé contre l'expansion des pistes cyclables, voyant le centre-ville comme, par définition, un lieu où les déplacements devraient se faire en automobile<sup>484</sup>.

Il faudrait, pour les participants, faciliter la vie aux utilisateurs du vélo pour qui le transit au centre-ville est difficile<sup>485</sup>. Deux moyens sont souvent mentionnés pour ce faire. Premièrement, il faudrait que les cyclistes puissent stationner leur bicyclette rapidement et en toute sécurité (sans risque de vol). Cela passerait par le mobilier urbain nécessaire disponible en quantité et en quantité suffisante<sup>486</sup>, ainsi que par des abris prévus à cet effet, surtout près des stations de métro<sup>487</sup>. Vélo Québec demande d'assurer : « [...] une offre de stationnement vélo adéquate pour satisfaire les besoins : a) de l'équivalent de 5 % des usagers, des employés et de la clientèle des immeubles municipaux et publics; b) des clients des rues commerçantes, à raison de 5 à 20 places de stationnement vélo sur trottoir ou dans la rue par 100 m de façade commerciale sur ces rues; c) des usagers du transport en commun<sup>488</sup>. » Deuxièmement, il faudrait que les cyclistes puissent transporter leur vélo dans les transports en commun<sup>489</sup>, notamment grâce à l'installation de supports à vélo sur tous les autobus de la STM<sup>490</sup>. Une autre demande largement soutenue est celle d'améliorer et d'étendre l'offre du réseau de Bixi<sup>491</sup>, dont la

---

8.7, p. 6; M. Martin Boudreault, doc. 8.7, p. 8; M. Mathieu Pipe-Rondeau, doc. 8.8, p. 14; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 11

<sup>480</sup> Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.11, p. 15; M. Robert Hajaly, doc. 7.40, p. 2; Vivre en Ville, doc. 7.43, p. 7; M. Jean Jacques, doc. 8.7, p. 7; M. Louis-Philippe Bell, doc. 8.7, p. 21; M. Guy-Pascal Arcouette, doc. 8.7, p. 16; Mme Michèle Dorais, doc. 8.2, p. 14; M. Steve Duchesne, doc. 8.7, p. 2; UQÀM, doc. 7.92, p. 10; RuePublique, doc. 7.55, p. 8; Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 21; Vélo Québec, doc. 7.37, p. 5; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 11

<sup>481</sup> Vivre en Ville, doc. 7.43, p. 7

<sup>482</sup> Vélo Québec, doc. 7.37, p. 7

<sup>483</sup> M. Vincent Perrin, doc. 8.7, p. 19; Vélo Québec, doc. 7.37, p. 7

<sup>484</sup> M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 4

<sup>485</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 7

<sup>486</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 7-8; Vélo Québec, doc. 7.37, p. 8; Servane Guerin, doc. 8.2, p. 7

<sup>487</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 7; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 11; Coalition Climat Montréal, doc. 7.68, p. 6

<sup>488</sup> Vélo Québec, doc. 7.37, p. 8

<sup>489</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 8; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 11; Mme Andréanne Patenaude, doc. 8.2, p. 12

<sup>490</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 7-8

<sup>491</sup> Université Concordia, doc. 7.33, p. 18; Coalition Climat Montréal, doc. 7.68, p. 6

tarification pourrait être intégrée à celle des transports en commun<sup>492</sup>. Selon la Coalition Climat Montréal, le vélo libre-service : « *s'intègre bien au « cocktail transport » et [est] plus attrayants pour les touristes et visiteurs occasionnels, contribuant positivement à l'image de la ville. Montréal doit donc continuer à soutenir et promouvoir ce service*<sup>493</sup>. »

Les participants croient qu'il est nécessaire et possible d'améliorer l'expérience et la sécurité des cyclistes au centre-ville. Le moyen le plus souvent proposé est la séparation physique des pistes cyclables par rapport à la circulation automobile<sup>494</sup>. Les participants ont aussi mentionné comme pistes de solution la sécurisation des ponts et viaducs<sup>495</sup> et la limitation de la vitesse de la circulation dans une perspective Vision Zéro visant l'élimination des accidents majeurs<sup>496</sup>. Un autre moyen mis de l'avant est celui de faire des pistes cyclables sur les plus petites voies, peut-être même les ruelles, parallèles aux grandes artères<sup>497</sup>. D'autres ont proposé des mesures réglementaires, notamment l'interdiction du virage à gauche<sup>498</sup>, le stationnement d'un seul côté de la rue<sup>499</sup> et l'administration d'amendes plus sévères aux cyclistes contrevenants<sup>500</sup>.

Le syndicat des chauffeurs d'autobus de la STM a souligné « [...] *que dans le contexte actuel, la seule façon de pallier les besoins des usagers du transport par autobus avec les besoins en termes de sécurité des chauffeurs et des cyclistes serait que la circulation des vélos dans les voies réservées soit interdite dans les heures de pointe lorsqu'il n'y a pas suffisamment de place pour les dépassements*<sup>501</sup>. »

Toujours concernant le vélo, une série de préoccupations ont été soulevées lors de la rencontre thématique sur les transports et déplacements : l'adaptation du réseau aux besoins des femmes (relativement, par exemple, à la sécurité et à la présence des enfants), la propreté des pistes et la distinction des différents usages du vélo (récréatif, de haut niveau, de transit, etc.). Parmi les mesures proposées, notons la possibilité de rouler à plusieurs de front sur les pistes, la synchronisation des feux de circulation, les pistes à sens unique<sup>502</sup>, la rédaction d'un plan cycliste stratégique<sup>503</sup> et l'aménagement de SAS à vélo aux intersections achalandées<sup>504</sup>. Vélo Québec propose de viser d'ici 2021 une part modale de 15 % pour le vélo<sup>505</sup>.

<sup>492</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 11

<sup>493</sup> Coalition Climat Montréal, doc. 7.68, p. 6

<sup>494</sup> Vélo Québec, doc. 7.37, p. 7; M. Alex Lefrançois-Leduc, doc. 8.2, p. 1; Mme Josiane Legrand, doc. 8.6, p. 10; M. Martin Boudreault, doc. 8.7, p. 8

<sup>495</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 7; Vélo Québec, doc. 7.37, p. 8

<sup>496</sup> Vélo Québec, doc. 7.37, p. 6 et 8

<sup>497</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 8; Mme Marie-Ève Bouchard et M. Bernard-Louis Bourque, doc. 7.63, p. 36; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 12

<sup>498</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 7

<sup>499</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 7

<sup>500</sup> M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 5

<sup>501</sup> SCFP-Québec, doc. 7.51, p. 16

<sup>502</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 7-8

<sup>503</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 8; Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 30

<sup>504</sup> Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 30; Université Concordia, doc. 7.33, p. 18

<sup>505</sup> Vélo Québec, doc. 7.37, p. 7

### **Piétons**

Plusieurs participants ont formulé des propositions concernant les aménagements publics afin de rendre les déplacements des piétons plus sécuritaires. Il s'agissait de leur principale préoccupation sur le sujet. L'organisme de défense des personnes ayant une déficience motrice Ex aequo et d'autres organismes et citoyens, proposent une longue série de mesures en ce sens : arrêter d'installer des bretelles aux intersections avec des « cédez » au lieu de feux de circulation, ne pas installer de carrefours giratoires, appliquer les interdictions de stationner sur les coins des rues comme le stipule la réglementation<sup>506</sup>, éviter l'utilisation de joints répétés entre les tuiles de la rue et y privilégier le béton<sup>507</sup>, améliorer et bien marquer les passages piétons entre les intersections, créer des zones de refuge pour la traversée des boulevards, installer des boutons d'appels facilement utilisables et des décomptes numériques aux intersections avec le temps nécessaire pour traverser et bien éclairer les trottoirs et les zones de traversée<sup>508</sup>.

La plus grande préoccupation des participants relative à la situation des piétons est leur sécurité. Pour améliorer leur sécurité et la convivialité des déplacements, plusieurs mesures ont été proposées. L'augmentation du temps de traverse aux intersections ou la possibilité de traverser en diagonale afin de permettre d'augmenter le nombre de passages. D'autres demandent une meilleure signalisation et une meilleure illumination des intersections, la réduction du nombre de voies, l'aménagement systématique de saillies de trottoirs aux intersections, l'interdiction du stationnement à 5 mètres des intersections, ainsi que la régularisation de la traverse libre dans les rues étroites. Une autre façon d'améliorer la sécurité souvent mentionnée est l'élargissement des trottoirs et autres espaces piétons pour les séparer de la circulation<sup>509</sup>.

Enfin, outre la question de la sécurité, notons les propositions sur l'importance de créer des espaces conviviaux pour la marche au centre-ville, notamment en rendant les voies plus attrayantes pour la promenade par la propreté des trottoirs, le verdissement des espaces piétons et l'installation de bancs<sup>510</sup>. Dans cette perspective, certains ont relevé l'importance d'assurer « [...] la continuité du réseau piétonnier et atténuer l'effet des frontières urbaines<sup>511</sup>. » Cela doit se faire dans un plan d'ensemble et non au cas par cas<sup>512</sup>.

---

<sup>506</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 12

<sup>507</sup> M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 5

<sup>508</sup> Ex aequo, doc. 7.22, p. 6-9

<sup>509</sup> Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.11, p. 15; Commission scolaire de Montréal (CSDM), doc. 7.28, p. 8; Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 30; Vivre en Ville, doc. 7.43, p. 8; M. Yves Chartrand et Mme Denise Chiasson, doc. 7.49, p. 3; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 11; Conseil des Montréalaises, doc. 7.47, p. 21; École de technologie supérieure, doc. 7.76, p. 11; Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 6; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 13; Centre d'éducation et action des femmes de Montréal (CÉAF), doc. 7.65, p. 2; Coopérative d'habitation Val Perché, doc. 7.9, p. 8; M. Yves Chartrand et Mme Denise Chiasson, doc. 7.49, p. 3

<sup>510</sup> M. Yves Chartrand et Mme Denise Chiasson, doc. 7.49, p. 3; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 13

<sup>511</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 12; Corporation de développement urbain du Faubourg Saint-Laurent, doc. 7.8, p. 6

<sup>512</sup> Mme Jacinthe Aubin, doc. 8.6, p. 5

## Sécurité

Des considérations générales de sécurité ont aussi été mises de l'avant par les participants. La mesure la plus souvent proposée est celle de réaménager les intersections les plus dangereuses<sup>513</sup>, notamment autour des institutions publiques<sup>514</sup>. Pour ce faire, la création de voies réservées à contresens pour le transport actif<sup>515</sup> et la réduction en général de l'espace alloué aux voitures<sup>516</sup> ont été proposées.

## Promotion et sensibilisation

Plusieurs ont demandé que la Ville fasse la promotion des transports actifs de manière institutionnelle<sup>517</sup>. La CSDM propose à cet effet de faire la promotion des outils existants comme le guide du ministère des Transports du Québec « *Redécouvrir le chemin de l'école* » ou le guide de Vélo Québec « *À pied, à vélo, mon école* ». Cette promotion pourrait passer par la mise en place d'incitatifs par les employeurs (participation à la carte Opus, Bixi gratuit, retrait des vignettes de stationnement), la Ville au premier plan<sup>518</sup>.

Ex aequo demande que « [...] les arrondissements fassent régulièrement des campagnes de sensibilisation accompagnées de mesures coercitives, afin de changer les comportements dangereux de certains automobilistes, cyclistes et piétons et ainsi améliorer le bilan des accidents routiers et créer un milieu de vie plus sécuritaire pour les citoyens, tout en améliorant leur cohabitation<sup>519</sup>. »

### 2.6.3 Réseau de transport en commun

Le développement du réseau du transport en commun est un des grands chantiers de la Stratégie : « *Une mobilité efficace dans le centre de la métropole est la clé de l'attractivité et de la prospérité de toute la région métropolitaine. La Stratégie mise ainsi sur la bonification du réseau de transport en commun desservant le centre-ville. Le transport en commun s'avère être le principal moyen d'offrir un accès rapide et durable au cœur de la métropole, tout en luttant contre les effets négatifs de la congestion automobile, dans les quartiers centraux comme en périphérie*<sup>520</sup>. » La très grande majorité des participants était en accord avec ce constat. Selon bon nombre d'entre eux, la saturation du réseau de transport en commun en heure de pointe, aggravée par des pannes fréquentes, est le principal problème<sup>521</sup>.

<sup>513</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 12; Coalition Climat Montréal, doc. 7.68, p. 6; Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 6

<sup>514</sup> Corporation de développement communautaire (CDC) Centre-Sud, doc. 7.64, p. 4

<sup>515</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 10

<sup>516</sup> M. Alex Lefrançois-Leduc, doc. 8.2, p. 2

<sup>517</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 7; Commission scolaire de Montréal (CSDM), doc. 7.28, p. 19; Centre d'éducation et action des femmes de Montréal (CÉAF), doc. 7.65, p. 2; Coalition de la Petite-Bourgogne/Quartier en Santé, doc. 7.69, p. 4; Mme Vanessa Marandino, doc. 8.2, p. 8

<sup>518</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 7; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 7

<sup>519</sup> Ex aequo, doc. 7.22, p. 10

<sup>520</sup> Ville de Montréal, doc.3.1, p. 44

<sup>521</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 5; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 12; M. Dimitrios Raptis, doc. 7.4, p. 1

### **Coordination**

Pour plusieurs, la coordination entre les différents modes de transport collectif est déficiente. Une planification intégrée permettrait notamment, selon les intervenants, une meilleure interconnectivité des différents éléments du réseau<sup>522</sup> grâce à la création de stations multimodales<sup>523</sup>, l'amélioration des liaisons interquartiers, notamment en évitant les ruptures entre les trajets<sup>524</sup>, et l'information efficace des utilisateurs<sup>525</sup>. Pour ces derniers, il importe de donner la priorité au transport en commun<sup>526</sup>, notamment par l'uniformisation des tarifs<sup>527</sup> et l'usage d'une carte de transport unique (surtout dans le contexte de l'arrivée prochaine du REM dans le réseau)<sup>528</sup>.

### **Tarifs**

De nombreux participants voudraient que les tarifs des transports en commun soient révisés à la baisse, car ils seraient, selon eux, trop élevés. Un participant souligne, par exemple : « *Nos enfants n'ont plus droit au transport scolaire. Gros handicap pour les familles nombreuses. Les passes de métro coûtent cher pour une famille de cinq. Trouver des solutions à ces deux problèmes c'est faire un grand pas pour le retour des familles au centre-ville*<sup>529</sup>. » Plusieurs se sont positionnés pour la gratuité complète<sup>530</sup> ou partielle<sup>531</sup>. Un bon nombre de principes ont été proposés pour modifier les tarifs. Celui qui est revenu le plus souvent est la tarification sociale, des tarifs moins élevés ou carrément éliminés pour ceux dont les revenus sont plus faibles<sup>532</sup>. Les autres concepts mentionnés sont des tarifs différenciés pour les personnes âgées, pour les familles, selon la distance parcourue et pour les étudiants<sup>533</sup>. Les participants à la rencontre thématique sur les transports ont proposé de mettre en place un tarif différencié à

---

<sup>522</sup> Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 36; M. Yves Chartrand et Mme Denise Chiasson, doc. 7.49, p. 4; M. Robert Hajaly, doc. 7.40, p. 2; Le regroupement des citoyens de Saraguay, doc. 7.86, p. 5

<sup>523</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 6; Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 34

<sup>524</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 11; Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.11, p. 16

<sup>525</sup> Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 34; M. Éric Soucy, doc. 8.8, p. 5

<sup>526</sup> Université Concordia, doc. 7.33, p. 18; Projet Montréal, doc. 7.12, p. 4; Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 6; M. Alex Lefrançois-Leduc, doc. 8.7, p. 3

<sup>527</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 6; GRAME – Groupe de recherche appliquée en macroécologie, doc. 7.79, p. 9-10; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 12; Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 20

<sup>528</sup> Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 34; Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 5

<sup>529</sup> M. Benjamin Arnoux, doc. 8.4.2, p. 2

<sup>530</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 5; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 12; Lobby Climatique des Citoyens, doc. 7.82, p. 6; M. Pascal Longhi, doc. 8.7, p. 10

<sup>531</sup> M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 4

<sup>532</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 5; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 12; Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 20; Conseil des Montréalais, doc. 7.47, p. 21; M. Yves Chartrand et Mme Denise Chiasson, doc. 7.49, p. 5; Mme Jody Negley, doc. 8.4, p. 7

<sup>533</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 5; Mme Jody Negley, doc. 8.4, p. 7

l'heure de pointe pour aider à désengorger le réseau<sup>534</sup>. Certains ont aussi déploré les tarifs trop élevés des taxis et proposé des diminutions de prix<sup>535</sup>.

### **Accessibilité universelle**

Les participants ont démontré une sensibilité pour les enjeux d'accessibilité universelle, et ce, à trois niveaux. Premièrement, les transports en commun doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite<sup>536</sup>. Cela implique d'abord des infrastructures d'accessibilité, notamment concernant le déploiement des ascenseurs dans les métros à accélérer<sup>537</sup> et des autobus avec rampes pour personnes à mobilité réduite<sup>538</sup>.

Troisièmement, les transports en commun doivent être accessibles en fonction des besoins particuliers des femmes, peu importe leur condition (aînées, handicapées, mères)<sup>539</sup>. Cela implique d'adapter le service lui-même (horaires, desserte, confort, espace pour poussettes) et de créer des espaces d'attente sécuritaires (présence humaine, éclairage, abribus transparents)<sup>540</sup>.

### **Service d'autobus**

La majorité des interventions concernant le service d'autobus contenait des propositions pour améliorer la desserte locale, surtout en augmentant le nombre de lignes liant différentes parties du territoire ou en modifiant certains trajets pour mieux répondre aux besoins des usagers<sup>541</sup>, notamment entre Griffintown et ses environs<sup>542</sup>, entre Pointe-Saint-Charles et le centre-ville<sup>543</sup>, et entre Guy-Concordia et Peel-Wellington<sup>544</sup>. Beaucoup d'entre elles plaident également pour une augmentation de la fréquence de passage des autobus<sup>545</sup>. Afin d'améliorer le service, il a été suggéré de créer plus de voies réservées<sup>546</sup>, notamment sur Papineau entre

<sup>534</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 5

<sup>535</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 11; M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 5

<sup>536</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 5; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 12; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 11; Mme Thérèse Bouchez, doc. 7.32, p. 3

<sup>537</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 5; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 12; Conseil des Montréalaises, doc. 7.47, p. 21

<sup>538</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 12

<sup>539</sup> Rencontre thématique - Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 5; Conseil des Montréalaises, doc. 7.47, p. 21

<sup>540</sup> Centre d'éducation et action des femmes de Montréal (CÉAF), doc. 7.65, p. 2

<sup>541</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 11; M. David Seto, doc. 7.34, p. 10-19; Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 20; Centre d'éducation et action des femmes de Montréal (CÉAF), doc. 7.65, p. 2; Coalition Climat Montréal, doc. 7.68, p. 4

<sup>542</sup> CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.30, p. 16

<sup>543</sup> Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 20

<sup>544</sup> Meng Zhang, doc. 8.7, p. 4

<sup>545</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 5; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 12; Vrai changement pour Montréal, doc. 7.93, p. 8; M. Benjamin Arnoux, doc. 8.2, p. 6; Servane Guerin, doc. 8.2, p. 7; M. Benjamin Arnoux, doc. 8.7, p. 5; Servane Guerin, doc. 8.7, p. 6; Table de concertation du faubourg Saint-Laurent, doc. 7.18, p. 8; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 11; Meng Zhang, doc. 8.7, p. 4

<sup>546</sup> Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.11, p. 16; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 8; Mme Alison Hackney, doc. 7.57, p. 1-2; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 12; M. Jean Jacques, doc. 8.7, p. 7

Rachel et le centre-ville<sup>547</sup> et dans les arrondissements adjacents permettant de se rendre au centre-ville<sup>548</sup>, d'installer un système de feux chandelles<sup>549</sup>, de mieux coordonner les horaires<sup>550</sup> et d'imaginer des alternatives aux gros autobus<sup>551</sup>.

Certains intervenants ont proposé des mesures pour améliorer « *l'expérience client* » des usagers. Selon le CREM, il faut « *[...] aménager] les arrêts d'autobus pour qu'ils soient confortables et accueillants, par exemple en végétalisant, en installant davantage de mobilier urbain à proximité et en élargissant les trottoirs*<sup>552</sup>. » Les participants à la rencontre sur les transports ont aussi fait émerger plusieurs moyens de faire : rendre le temps d'attente (horaires) et la localisation des autobus visibles pour les utilisateurs, améliorer le confort et les infrastructures d'accueil, rendre les arrêts plus visibles, mieux informer sur les interruptions de service, éclairer les trottoirs et prévoir des sièges pour ceux qui attendent<sup>553</sup>. En terminant, un citoyen demande de « *[...] bien afficher les règlements de civilité dans les autobus et métro comme les sacs à dos qui prennent 2 places et empêchent les clients de prendre place*<sup>554</sup>. »

### **Services de métro**

Des intervenants ont proposé des solutions de désengorgement du système de métro actuel. Les participants à la rencontre thématique des milieux de vie (Est) ont envisagé l'augmentation du nombre de passages de rames de métro en heure de pointe<sup>555</sup>. Les participants à la rencontre thématique sur les transports ont souligné, à ce titre, l'impact positif qu'aura, selon eux, l'ajout des nouveaux wagons Azur<sup>556</sup>.

## **2.6.4 Les grands projets de développement**

Les participants ont profité des activités de consultation sur la Stratégie centre-ville pour mettre de l'avant des projets de transport en commun, parfois complètement nouveaux et parfois en suggérant des améliorations importantes aux réseaux existants. Les intervenants ont proposé des solutions multiples et diverses, mais tous s'entendent pour dire que des actions doivent être posées pour améliorer le transport en commun depuis, vers et à l'intérieur du territoire. Ils ont aussi grandement commenté le projet de réseau électrique métropolitain (REM) de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ).

### **Réseau électrique métropolitain**

La visée de la Stratégie selon laquelle Montréal « *[appuie] le projet de Réseau électrique métropolitain (REM) incluant plusieurs arrêts sur le territoire du centre-ville et permettant une*

---

<sup>547</sup> M. Anton Dubrau, doc. 7.39, p. 12

<sup>548</sup> Vrai changement pour Montréal, doc. 7.93, p. 8

<sup>549</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 8

<sup>550</sup> Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 20

<sup>551</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 5

<sup>552</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 8

<sup>553</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 5-6

<sup>554</sup> M. Bernard Lacourse, doc. 8.1, p. 15

<sup>555</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 12

<sup>556</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 5

*connexion directe avec la ligne bleue (stations projetées du Havre, Bridge-Wellington, McGill et Édouard-Montpetit)<sup>557</sup>. »* a été celle qui a le plus fait réagir les participants. Des divergences importantes émergent sur la pertinence du projet de la CDPQ.

Une minorité d'intervenants, surtout du milieu économique, appuie le projet tel quel ou un projet incluant des stations supplémentaires au centre-ville et une connectivité accrue avec le système de transport<sup>558</sup>. Par exemple, le Quartier de l'innovation écrit: « [...] nous souhaitons souligner notre appui et notre enthousiasme face au projet de Réseau électrique métropolitain (REM). L'implantation de la nouvelle station Bridge-Wellington suscite beaucoup d'intérêt de la part de nos membres et nous assurons à la Ville notre disponibilité à bonifier, commenter, travailler avec elle pour sa mise en place<sup>559</sup>. »

Toutefois, la majorité des participants s'étant exprimés sur le sujet s'oppose au projet de REM dans sa forme actuelle, pour une série de raisons relatives au tracé et à l'emplacement des stations, le choix technologique, le modèle économique et le rendement environnemental.

Plusieurs ont mentionné le risque de l'étalement urbain, de la spéculation immobilière aux abords des stations projetées, de la destruction d'espaces naturels et de l'utilisation accrue de l'automobile avec un projet qui desservira les secteurs les moins densément peuplés du territoire<sup>560</sup>. D'ailleurs, plusieurs intervenants déplorent le fait que le REM ne desserve pas l'est du territoire montréalais, plus densément peuplé, et s'inquiètent que cet investissement signifie qu'il ne resterait plus d'argent pour les futurs projets de transport collectif sur le territoire<sup>561</sup>. Selon des participants, le tracé actuel et le choix de la technologie mènent à une monopolisation du tunnel du Mont-Royal, forçant les lignes ferroviaires actuelles (Mascouche) ou futures (déviation de la ligne St-Jérôme, train VIA Rail Canada vers Québec) à se connecter avec le REM<sup>562</sup>. Un citoyen a d'ailleurs proposé une solution technique de partage des rails qui permettrait à d'autres lignes de train de continuer à utiliser le tunnel du mont Royal malgré la présence du REM<sup>563</sup>. Pour d'autres, le tracé proposé entrerait en compétition directe avec les lignes existantes de train de banlieue de Vaudreuil-Hudson et, dans une moindre mesure, Candiac<sup>564</sup>. Certains critiquent également la localisation de la station des bassins Peel, près du

<sup>557</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 44

<sup>558</sup> Quartier de l'innovation de Montréal, doc. 7.20, p. 5; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.29, p. 5; Héritage Montréal, doc. 7.38, p. 6; Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 16

<sup>559</sup> Quartier de l'innovation de Montréal, doc. 7.20, p. 5

<sup>560</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 13; M. Anthony Mandl, doc. 7.59, p. 3-4; Option transport durable, doc. 7.10, p. 5; Sauvons le parc!, doc. 7.25, p. 2; Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 36; M. Anton Dubrau, doc. 7.39, p. 15; M. Dimitrios Raptis, doc. 7.4, p. 3; Imagine Lachine-Est, doc. 7.45, p. 8; M. Irwin Rapoport, doc. 7.46, p. 2-3; M. Yves Chartrand et Mme Denise Chiasson, doc. 7.49, p. 4; SCFP-Québec, doc. 7.51, p. 15-16; Mme Alison Hackney, doc. 7.57, p. 1; Coalition Verte – Green Coalition, doc. 7.70, p. 4-5; Le regroupement des citoyens de Saraguay, doc. 7.86, p. 4; M. Thomas Schwalb, doc. 7.88, p. 5; M. Pascal Longhi, doc. 8.7, p. 10

<sup>561</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 13; M. Anton Dubrau, doc. 7.39, p. 34; Coalition Verte – Green Coalition, doc. 7.70, p. 4-5; M. Guy-Pascal Arcouette, doc. 8.7, p. 16; Lobby Climatique des Citoyens, doc. 7.82, p. 2; Projet Montréal, doc. 7.12, p. 4

<sup>562</sup> M. Anthony Mandl, doc. 7.59, p. 2 et 4; M. Anton Dubrau, doc. 7.39, p. 14-15; SCFP-Québec, doc. 7.51, p. 15-16; Coalition Verte – Green Coalition, doc. 7.70, p. 4-5; M. Thomas Schwalb, doc. 7.88, p. 3; M. François Ghali, doc. 8.7, p. 11

<sup>563</sup> M. Anton Dubrau, doc. 7.39, p. 25-27

<sup>564</sup> M. Anthony Mandl, doc. 7.59, p. 3-4; M. Anton Dubrau, doc. 7.39, p. 15; M. Thomas Schwalb, doc. 7.88, p. 3

très pollué Technoparc Pointe-Saint-Charles<sup>565</sup>, les temps de transit trop longs<sup>566</sup>, la non-amélioration de la situation de saturation actuelle du réseau, notamment parce que le projet ne serait pas vraiment plus attractif que la voiture<sup>567</sup>, le fait qu'il ne desserve pas les bonnes entrées du territoire<sup>568</sup>; l'isolation des stations prévues et les interruptions de service pendant les travaux<sup>569</sup> ainsi que le manque de connectivité et l'absence de stations au centre-ville<sup>570</sup> &<sup>571</sup>, Action-Gardien ne pense pas que le projet améliore la desserte locale à Pointe-Saint-Charles<sup>572</sup>.

Les participants ont critiqué la technologie choisie par la CDPQ. Plusieurs trouvent les coûts de mise en place et d'exploitation trop élevés<sup>573</sup>. Un citoyen déplore également la capacité insuffisante, selon lui, du REM : « *The peak capacity of the proposed system is too low, about half the capacity of a Metro. Maximizing the utility of the existing infrastructure, the Mount Royal tunnel, it would be possible to have a capacity of 40,000 PPHD going downtown (like a metro line), but the REM will only provide at most 24,000 PPHD (at 90s frequencies); the initial system will only have 12,000 PPHD. Today, between the Mascouche line and the Deux-Montagnes line that use the tunnel, the peak capacity is about 10,000 PPHD. 20,000 PPHD is possible with only small modifications to the infrastructure, and if more rail vehicles were purchased*<sup>574</sup>. »

Le modèle économique mis de l'avant par la CDPQ a aussi été critiqué. Plusieurs intervenants ont déploré la privatisation du développement du transport en commun dans la région métropolitaine ainsi que ses structures de gouvernance encore inconnues risquant de faire passer le profit avant le bien public<sup>575</sup>. Ce modèle soulève des interrogations sur le montant, la coordination et l'imputabilité des tarifs du REM en particulier et des systèmes de transport métropolitains en général<sup>576</sup>. Plusieurs se sont opposés à un modèle de rentabilité basé sur la plus-value foncière<sup>577</sup>. « *A privately planned project is already questionable because it will maximize profit at the expense of social utility; the real estate connection represents a conflict of interest which exacerbates the issue*<sup>578</sup>. » affirme un citoyen. Un autre s'inquiète notamment d'une aide publique qui servirait ultimement à augmenter des profits privés<sup>579</sup> et un dernier

---

<sup>565</sup> M. Anton Dubrau, doc. 7.39, p. 15

<sup>566</sup> M. Anton Dubrau, doc. 7.39, p. 15

<sup>567</sup> Lobby Climatique des Citoyens, doc. 7.82, p. 6; M. Thomas Schwalb, doc. 7.88, p. 2; M. Thomas Schwalb, doc. 7.88, p. 4

<sup>568</sup> Mme Alison Hackney, doc. 7.57, p. 1

<sup>569</sup> M. Thomas Schwalb, doc. 7.88, p. 5-6

<sup>570</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 13; M. Anthony Mandl, doc. 7.59, p. 2; Projet Montréal, doc. 7.12, p. 4; Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 16; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 10; M. Thomas Schwalb, doc. 7.88, p. 3; M. John Symon, doc. 8.7, p. 27

<sup>571</sup> Le projet du REM a été modifié depuis l'audition des opinions et des changements ont été apportés, notamment concernant la présence dès la première phase de stations au centre-ville et la connectivité avec les lignes de métro verte et bleue.

<sup>572</sup> Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 19

<sup>573</sup> M. Anton Dubrau, doc. 7.39, p. 14;

<sup>574</sup> M. Jean-François Lefebvre, doc. 7.42, p. 4-5; Coalition Verte – Green Coalition, doc. 7.70, p. 4-5

<sup>575</sup> M. Anthony Mandl, doc. 7.59, p. 3; M. Anton Dubrau, doc. 7.39, p. 14-15; SCFP-Québec, doc. 7.51, p. 15-16

<sup>576</sup> M. Anthony Mandl, doc. 7.59, p. 3

<sup>577</sup> M. Anton Dubrau, doc. 7.39, p. 15; M. Thomas Schwalb, doc. 7.88, p. 5

<sup>578</sup> M. Anton Dubrau, doc. 7.39, p. 15

<sup>579</sup> M. Anthony Mandl, doc. 7.59, p. 4

s'oppose fermement à ce qu'il soit éventuellement financé à même le Fonds vert du gouvernement du Québec<sup>580</sup>.

L'aspect environnemental a également été soulevé. Pour plusieurs, un investissement de l'envergure de celle du REM doit avoir des retombées écologiques majeures, ce qui n'est pas le cas avec le projet, selon eux<sup>581</sup>. Selon un de ces participants : « *Un mauvais projet comme le REM délivra (sic) un rendement environnemental moins élevé que prévu, et donc est mauvais pour l'environnement, car il laisse non-résolu les vrais problèmes*<sup>582</sup>. »

Plusieurs ont fait des recommandations pour la mise en œuvre du projet de la CDPQ. L'Ordre des architectes du Québec pense qu'on doit « *[convaincre] CDPQ Infra de se doter d'un comité d'experts de différents horizons pour assurer la qualité architecturale, urbanistique et paysagère aux abords du REM, comme cela a été fait pour le futur pont Champlain, et devenir membre de ce comité*<sup>583</sup>. » Aussi, le CREM propose d'aménager le projet pour qu'on puisse facilement accéder aux stations en autopartage et en transports actifs, que les espaces publics créés soient sécuritaires et conviviaux et qu'on évite l'effet de barrière<sup>584</sup>. Une citoyenne demande que le REM soit construit sous terre chaque fois que c'est possible<sup>585</sup>.

### **Train de banlieue et tramway**

L'augmentation des services de train de banlieue et la construction de tramways ont souvent été évoquées par les participants. Plusieurs projets ont été mis de l'avant, parfois conçus comme une alternative au REM<sup>586</sup> et parfois imaginés en complémentarité<sup>587</sup>. Au niveau des projets combinant train et tramway, de nombreux intervenants ont fait la promotion du « *Grand Virage* », un projet pour la région proposant « *[...] 6 lignes de tramway, totalisant 140 stations situées principalement dans des secteurs présentement mal desservies par les transports en commun et permettant une meilleure connectivité avec le centre-ville, pour un investissement très similaire à celui du REM*<sup>588</sup> » basé sur le principe du « *bon mode au bon endroit*<sup>589</sup>. » Un citoyen propose aussi un S-Bahn (un système de lignes de trams-trains interconnectés au centre de la ville) basé sur une ligne nord-sud et une ligne est-ouest<sup>590</sup>. Un autre citoyen souligne que les avantages d'un tel type de projet sont multiples (rapport qualité/prix, connectivité et intermodalité, opportunités pour l'est et l'aéroport, utilisation des services de transport existants)<sup>591</sup>.

<sup>580</sup> M. Jean-François Lefebvre, doc. 7.42, p. 6

<sup>581</sup> M. David Seto, doc. 7.34, p. 9; M. Jean-François Lefebvre, doc. 7.42, p. 4-5; Coalition Climat Montréal, doc. 7.68, p. 5

<sup>582</sup> M. David Seto, doc. 7.34, p. 9

<sup>583</sup> Ordre des architectes du Québec, doc. 7.13, p. 9

<sup>584</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 10

<sup>585</sup> Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 2

<sup>586</sup> M. Thomas Schwalb, doc. 7.88, p. 2

<sup>587</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 11

<sup>588</sup> Imagine Lachine-Est, doc. 7.45, p. 9

<sup>589</sup> M. Jean-François Lefebvre, doc. 7.42, p. 6; Imagine Lachine-Est, doc. 7.45, p. 9; Option transport durable, doc. 7.10, p. 5;

Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 5; M. Pascal Longhi, doc. 8.7, p. 10

<sup>590</sup> M. Anton Dubrau, doc. 7.39, p. 9-11

<sup>591</sup> Sauvons le parc !, doc. 7.25, p. 2

De multiples projets de tramways ont été présentés par les participants. Plusieurs ont proposé des réseaux complets dans les zones déjà densément peuplées et mal desservies en transport en commun (ou entre des infrastructures de transports existantes), souvent avec comme objectif complémentaire la réduction des émissions de gaz à effet de serre<sup>592</sup>. Le CREM recommande de : « réimplanter le tramway à Montréal en complémentarité avec le réseau de TC existant (en priorité là où le réseau d'autobus est saturé tel que sur l'avenue de la Côte-des-Neiges, l'avenue du Parc et le boulevard René-Lévesque) pour plusieurs raisons : il se situe entre le métro et l'autobus pour ce qui est de la capacité et des coûts, il s'insère facilement dans la trame urbaine, il augmente l'attractivité des axes qu'il traverse et les technologies actuelles permettent son fonctionnement dans un climat rude<sup>593</sup>. » Le GRAME propose, quant à lui, trois lignes, une vers Côte-des-Neiges, une sur Pie-IX et reliant le CHUM à Radisson et une entre Lachine et le centre-ville<sup>594</sup>. Des lignes uniques ont été imaginées sur René-Lévesque<sup>595</sup>, pour relier Lachine au centre-ville<sup>596</sup>, Griffintown au centre-ville<sup>597</sup>, Papineau et Atwater<sup>598</sup>, ou même l'ensemble de l'est de l'île<sup>599</sup> et sur le bord du fleuve<sup>600</sup>.

Concernant les projets de train de banlieue, un citoyen propose l'ajout d'un trajet entre la Gare Centrale et Brossard ainsi qu'un autre pour desservir l'Ouest de l'île le long des chemins de fer du CN<sup>601</sup>. Un autre citoyen suggère un projet semblable au trajet du REM, mais en SLR, moins cher à construire et à opérer<sup>602</sup>. Pour sa part, la Coalition Verte milite pour l'Antenne Doney, un train de banlieue entre l'Ouest de l'île et la station Bois-Franc<sup>603</sup>. Les participants à la rencontre thématique des milieux de vie (Est) ont proposé l'augmentation du nombre de passages de trains en heure de pointe<sup>604</sup>.

Certains participants voulaient également que soient utilisées les lignes de voies ferrées existantes (souvent utilisées pour transporter de la marchandise) comme moyen de transport pour la population<sup>605</sup>.

## **Métro**

Plusieurs intervenants ont imaginé des projets d'expansion du réseau actuel de métro. Même si ces projets n'incluent pas nécessairement de nouvelles stations sur le territoire de la Stratégie,

---

<sup>592</sup> Ordre des architectes du Québec, doc. 7.13, p. 10; M. Jean-François Lefebvre, doc. 7.42, p. 7; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 9; GRAME – Groupe de recherche appliquée en macroécologie, doc. 7.79, p. 4; M. Thomas Schwalb, doc. 7.88, p. 7; Rencontre thématique – Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 5; Coalition Climat Montréal, doc. 7.68, p. 4

<sup>593</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 9

<sup>594</sup> GRAME – Groupe de recherche appliquée en macroécologie, doc. 7.79, p. 5-7

<sup>595</sup> Vivre en Ville, doc. 7.43, p. 9

<sup>596</sup> Alliance Jeunesse de Lachine, doc. 7.50

<sup>597</sup> M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 4

<sup>598</sup> M. Marc Lesperance, doc. 8.7, p. 14

<sup>599</sup> M. Jean-Pierre Latour, doc. 7.3, p. 1

<sup>600</sup> Mme Marie Lapointe, doc. 7.83, p. 1

<sup>601</sup> M. Robert Hajaly, doc. 7.40, p. 1

<sup>602</sup> M. Thomas Schwalb, doc. 7.88, p. 6

<sup>603</sup> Coalition Verte – Green Coalition, doc. 7.70, p. 3

<sup>604</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 12; M. Vincent Perrin, doc. 8.7, p. 19

<sup>605</sup> Rencontre thématique – Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 5; M. Serge Germain, doc. 8.1, p. 2

ils peuvent s’inscrire dans une démarche de désengorgement du territoire. Un citoyen propose d’allonger la ligne bleue de l’aéroport Pierre-Elliott-Trudeau à Anjou<sup>606</sup>, un autre de construire un réseau couvrant toute l’île en plus de Laval et Longueuil<sup>607</sup>, et un dernier d’ajouter un deuxième lien nord-sud à l’est du Mont-Royal<sup>608</sup>. Le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) voudrait aussi que soit allongée la ligne bleue vers l’est et la ligne orange vers le nord<sup>609</sup>.

### **Projets intégrés de transport en commun**

Plusieurs participants ont profité des consultations pour mettre sur la table des projets intégrés de transport en commun combinant plusieurs modes de transport.

Pour beaucoup d’intervenants, des investissements en transport en commun s’inscrivent dans une volonté de limiter l’utilisation de l’automobile sur le territoire<sup>610</sup>. Ils ont visé des secteurs particuliers en tentant d’apporter des solutions aux problèmes de saturation ou de manque de service auxquels ils font face. René-Lévesque a été souvent cité, des intervenants proposant un service rapide de bus (SRB), un tramway ou même le prolongement de la ligne jaune<sup>611</sup>. Sont évoqués plusieurs types de moyens de transport pour les secteurs adjacents au territoire de la Stratégie (comme le Sud-Ouest et Hochelaga)<sup>612</sup>, pour l’est historiquement défavorisé selon plusieurs<sup>613</sup>, pour Griffintown<sup>614</sup>, sur Notre-Dame<sup>615</sup>, pour les grands secteurs d’emploi (comme le CUSM et le CHUM, même si seulement en heure de pointe)<sup>616</sup>, pour les secteurs où les populations sont plus défavorisées<sup>617</sup>, sur la rue Sainte-Catherine<sup>618</sup> et pour désengorger les lignes de métro<sup>619</sup>.

Plusieurs ont proposé d’utiliser le fleuve ou le canal de Lachine pour faire du transport de personnes, souvent par le biais de gares fluviales<sup>620</sup>.

## **2.7 Patrimoine**

<sup>606</sup> M. Dimitrios Raptis, doc. 7.4, p. 4

<sup>607</sup> M. François-Pierre Nadeau, doc. 8.7, p. 17

<sup>608</sup> M. Alex Lefrançois-Leduc, doc. 8.7, p. 3

<sup>609</sup> GRAME – Groupe de recherche appliquée en macroécologie, doc. 7.79, p. 7

<sup>610</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 5; Conseil régional de l’environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 7; M. Guillaume Babin, doc. 8.7, p. 12; M. Thomas Schwalb, doc. 7.88, p. 7; Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l’Île-de-Montréal, doc. 7.11, p. 16

<sup>611</sup> M. David Seto, doc. 7.34, p. 21-22; M. Louis-Philippe Bell, doc. 8.7, p. 20

<sup>612</sup> M. Irwin Rapoport, doc. 7.46, p. 3; M. Louis-Philippe Bell, doc. 8.7, p. 20; Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 9

<sup>613</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 5; M. Bernard LaMothe, doc. 8.7, p. 24; Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 8

<sup>614</sup> M. Steve Duchesne, doc. 8.7, p. 2

<sup>615</sup> Quartier de l’innovation de Montréal, doc. 7.20, p. 5

<sup>616</sup> Vrai changement pour Montréal, doc. 7.93, p. 8

<sup>617</sup> Lobby Climatique des Citoyens, doc. 7.82, p. 3

<sup>618</sup> Table de concertation du faubourg Saint-Laurent, doc. 7.18, p. 8

<sup>619</sup> Université Concordia, doc. 7.33, p. 18; Mme Joana Janiw, doc. 7.81, p. 2

<sup>620</sup> M. Jean-Pierre Latour, doc. 7.3, p. 1; Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 5; Rencontre thématique - Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 5; M. Pascal Longhi, doc. 8.2, p. 9

Les participants ont fait part de l'importance qu'ils accordaient au patrimoine sur le territoire du centre-ville. Héritage Montréal insiste pour que le patrimoine soit davantage reconnu dans la Stratégie comme un élément distinctif du centre-ville et que des mesures soient incluses dans le plan d'action en cohérence avec les politiques actuelles et futures de la Ville à ce sujet<sup>621</sup>. Plus spécifiquement, Héritage Montréal affirme que « *le patrimoine ne saurait être réduit à quelques points sur un plan et doit être traité comme une qualité et un trait distinctif du centre-ville dans son ensemble. Sa définition devra être élargie pour comprendre des ensembles patrimoniaux du centre-ville moderne*<sup>622</sup>. » L'organisme demande aussi d'aborder ces enjeux dans le cadre d'une vision d'ensemble et de considérer le paysage urbain comme patrimonial<sup>623</sup>.

### **Immeubles**

La visée de la Stratégie selon laquelle la Ville doit prendre les moyens pour « *assurer l'entretien et la mise en valeur des propriétés patrimoniales vulnérables par leurs propriétaires*<sup>624</sup> » a été généralement bien reçue. Les intervenants ont d'abord insisté sur l'importance de protéger de la désuétude et de la démolition les bâtiments à valeur patrimoniale vulnérables sur le territoire<sup>625</sup>. Plusieurs moyens peuvent ensuite être mis en place pour les mettre en valeur<sup>626</sup>, les principaux étant l'établissement de mesures incitatives et coercitives<sup>627</sup> pour les propriétaires qui peuvent passer par un soutien financier à la restauration<sup>628</sup>, par des incitatifs fiscaux<sup>629</sup> et par une surtaxe sur l'inoccupation d'immeubles patrimoniaux<sup>630</sup>. D'autres mesures ont aussi été mentionnées : un appui aux petits propriétaires<sup>631</sup> et aux propriétaires de patrimoine industriel<sup>632</sup>, la création d'un budget spécial<sup>633</sup>, la mise en place d'une politique de restauration<sup>634</sup> et l'implication de mécènes<sup>635</sup>. Seul l'IDU s'est opposé à cette orientation, préférant voir la mise en valeur des édifices patrimoniaux passer par les mécanismes du marché<sup>636</sup>.

Le tout devrait, selon les participants, se faire dans le cadre d'une vision d'ensemble claire pour tous les acteurs du milieu définissant les orientations de la Ville quant à l'équilibre entre la

---

<sup>621</sup> Héritage Montréal, doc. 7.38, p. 7

<sup>622</sup> Héritage Montréal, doc. 7.38, p. 5

<sup>623</sup> Héritage Montréal, doc. 7.38, p. 5

<sup>624</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 52

<sup>625</sup> Table de concertation du faubourg Saint-Laurent, doc. 7.18, p. 9; M. Robert Hajaly, doc. 7.40, p. 4; M. Irwin Rapoport, doc. 7.46, p. 5; UQÀM, doc. 7.92, p. 7; M. Bernard LaMothe, doc. 8.6, p. 8; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 8

<sup>626</sup> M. Pierre Houle, doc. 8.5, p. 2; Centre d'éducation et action des femmes de Montréal (CÉAF), doc. 7.65, p. 3; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 7; Bibliothèque et Archives nationales du Québec, doc. 7.62, p. 3

<sup>627</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 8

<sup>628</sup> Université Concordia, doc. 7.33, p. 18; Héritage Montréal, doc. 7.38, p. 5

<sup>629</sup> Héritage Montréal, doc. 7.38, p. 7

<sup>630</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 7

<sup>631</sup> Centre d'éducation et action des femmes de Montréal (CÉAF), doc. 7.65, p. 3

<sup>632</sup> Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 25

<sup>633</sup> M. Guillaume Le Nigen, doc. 7.80, p. 3

<sup>634</sup> M. André Pâquet, doc. 8.8, p. 2

<sup>635</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 7

<sup>636</sup> Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 8

préservation du patrimoine et la construction de nouveaux ensembles<sup>637</sup>. Héritage Montréal ajoute : « *Si [la Ville] fait le choix plausible de procéder par projets, la future Stratégie devrait être bonifiée de certains principes et de programmes. D'une part, il faudrait des principes qui assurent le respect de l'échelle et des vues significatives pour éviter l'érosion des espaces publics, l'encombrement du paysage urbain et l'écrasement des bâtiments patrimoniaux par leur intégration forcée à des projets démesurés. D'autre part, il faudrait des programmes qui combattent la démolition par négligence, encouragent l'entretien préventif, la rénovation et l'architecture de qualité*<sup>638</sup>. »

### **Le mont Royal**

Le mont Royal a été fortement vanté par les participants comme un atout distinctif de Montréal et de son centre-ville sur lequel la Ville devrait miser<sup>639</sup>. Selon la CCMM : « *Le mont Royal représente également un atout irrésistible de la métropole, sur lequel la stratégie devrait miser. Très peu de métropoles ont en effet la chance de pouvoir compter sur un tel actif naturel* »<sup>640</sup>. Le moyen le plus souvent mentionné pour valoriser le massif naturel est d'en améliorer l'accès<sup>641</sup>, notamment via l'installation d'une télécabine le reliant au parc Jean-Drapeau<sup>642</sup> ou développant « *des ramifications à la promenade Fleuve-montagne en cours de réalisation afin de tisser un réseau de liens verts, reliant des éléments marquants du patrimoine du centre-ville et favorables au transport actif sur l'ensemble du secteur*<sup>643</sup>. »

Les amis de la montagne insistent aussi sur l'importance de protéger les vues : « *[Assurer] que la présence du mont Royal, comme repère visuel, demeure un élément distinctif et essentiel du paysage de la ville et de la métropole [...] que le massif du mont Royal et sa silhouette demeurent une figure dominante du paysage urbain et métropolitain, ce qui représente un enjeu important dans les projets de développement et de densification à Montréal, en particulier au centre-ville [...] identifier les vues et les percées visuelles à protéger*<sup>644</sup>. »

### **Histoire**

Des participants voulaient aussi que Montréal fasse des efforts pour mettre en valeur l'histoire du centre-ville<sup>645</sup>. Ont été proposées à ce titre, la mise en place d'un musée maritime<sup>646</sup>, la sensibilisation et l'éducation des citoyens à l'histoire de leurs quartiers<sup>647</sup>, la valorisation de la

<sup>637</sup> BLT Architectes, doc. 7.52, p. 14

<sup>638</sup> Héritage Montréal, doc. 7.38, p. 5

<sup>639</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.29, p. 8; M. Irwin Rapoport, doc. 7.46, p. 3-4; Les amis de la montagne, doc. 7.48, p. 3; Mme Joana Janiw, doc. 7.81, p. 2

<sup>640</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.29, p. 8

<sup>641</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.29, p. 8; Les amis de la montagne, doc. 7.48, p. 3; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 17

<sup>642</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.29, p. 8

<sup>643</sup> Conseil régional de l'environnement, doc. 5.54, p. 17

<sup>644</sup> Les amis de la montagne, doc. 7.48, p. 5

<sup>645</sup> M. Bernard LaMothe, doc. 8.6, p. 8

<sup>646</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 15

<sup>647</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 8

contribution des femmes à l'histoire des quartiers<sup>648</sup> et la création de circuits de promenades nostalgiques dans la ville<sup>649</sup>.

## 2.8 Reconversion des grands ensembles institutionnels

Le territoire de la Stratégie est caractérisé par la présence d'importants ensembles institutionnels à reconvertir. Cette opportunité a soulevé l'intérêt des participants à la consultation<sup>650</sup>.

### *Vision d'ensemble*

Les opportunités rendues possibles par la reconversion des grands ensembles institutionnels ont amené plusieurs intervenants à demander à la Ville de définir une vision et d'élaborer un plan de réaménagement de ces sites<sup>651</sup>. La préoccupation la plus fréquemment soulevée est de conserver l'accès et l'usage public des lieux<sup>652</sup>. Certains insistent aussi pour que tous les projets de reconversion d'un immeuble institutionnel à venir fassent l'objet de consultations de la population, notamment via l'OCPM<sup>653</sup>, et s'appuient sur la mobilisation et la créativité citoyenne<sup>654</sup> pour être évalués sur des bases qualitatives<sup>655</sup>. D'autres propositions sur le redéveloppement des espaces institutionnels ont été évoquées : profiter de la reconversion pour bonifier l'accès au mont Royal et multiplier les espaces verts<sup>656</sup> et la mise en place de baux emphytéotiques pour y favoriser la création de coopératives<sup>657</sup>.

Rayside Labossière, en collaboration avec TACS, propose aussi que les églises et écoles n'étant pas utilisées soient incluses dans la liste des immeubles excédentaires<sup>658</sup>.

### *Opportunités sociales*

Pour la majorité des participants, la reconversion des ensembles institutionnels représente une opportunité sociale exceptionnelle. Pour plusieurs, c'est une opportunité pour développer du logement social ou communautaire<sup>659</sup>. Certains suggèrent d'adapter la Stratégie d'inclusion

---

<sup>648</sup> Conseil des Montréalaises, doc. 7.47, p. 20

<sup>649</sup> Vivre à Montréal/Mme Joanna Avantis, doc. 7.41

<sup>650</sup> Vivacité - Société immobilière solidaire, doc. 7.1, p. 4

<sup>651</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 7; Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 38

<sup>652</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 7; Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 38; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 17; Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 9; Le Comité B.A.I.L.S., doc. 7.71, p. 4; Comité logement du Plateau Mont-Royal, doc. 7.72, p. 5

<sup>653</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 7; Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 37-38; Bâtir son quartier, doc. 7.31, p. 14; Les Alouettes de Montréal, doc. 7.58, p. 6

<sup>654</sup> Ordre des architectes du Québec, doc. 7.13, p. 16

<sup>655</sup> Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 38

<sup>656</sup> Les amis de la montagne, doc. 7.48, p. 6; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 17

<sup>657</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 7

<sup>658</sup> Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 38

<sup>659</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 8; Rencontre thématique - Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 5; Bâtir son quartier, doc. 7.31, p. 14; M. Robert Hajaly, doc. 7.40, p. 1; Le Comité B.A.I.L.S., doc. 7.71, p. 4; Comité logement du Plateau Mont-Royal, doc. 7.72, p. 5; M. Pierre Houle, doc. 8.5, p. 2

pour permettre une plus grande proportion d'unités dans ces sites particuliers<sup>660</sup>. Ces projets pourraient permettre de favoriser la mixité sociale<sup>661</sup>. La DRSP met cependant la Ville en garde, soulignant que le coût de ces projets dépasse fort probablement les budgets des programmes d'habitation. Les impacts sur l'abordabilité du centre-ville pourraient être limités sans subventions supplémentaires<sup>662</sup>.

De façon plus générale, ces sites pourraient servir à d'autres entreprises d'intérêt social<sup>663</sup> comme l'hébergement d'organismes communautaires et culturels<sup>664</sup> et la stimulation de l'innovation en environnement<sup>665</sup>.

Des projets plus spécifiques ont aussi été présentés : la Communauté Saint-Urbain (grand projet à vocation mixte sur le site de l'Hôtel-Dieu)<sup>666</sup>, l'ouverture d'un espace communautaire récréatif et culturel sur le site de l'ancien Hôpital de Montréal pour enfants<sup>667</sup>, la réappropriation publique des sites de l'ordre des Sulpiciens pour offrir aux Montréalais ses espaces naturels<sup>668</sup>, l'ouverture au public du pavillon des Sœurs grises de Concordia<sup>669</sup> et le projet Quatuor (projet d'usage mixte sur l'ancien site du CHSLD Jacques-Viger)<sup>670</sup>.

### **Autres acteurs**

Les participants sont conscients que la nature des ensembles à reconverter doit mener à une certaine collaboration avec des acteurs non-municipaux, particulièrement avec les gouvernements supérieurs<sup>671</sup>. Il y a un grand consensus autour du développement d'un processus conjoint avec les autres administrations publiques concernées, en concertation avec les communautés, pour la reconversion des grands ensembles institutionnels<sup>672</sup>.

La CCMM voudrait que la communauté des affaires soit incluse dans le processus<sup>673</sup>. Par ailleurs, l'organisation des Alouettes de Montréal propose de mettre en place un comité consultatif chargé d'évaluer les différents projets de reconversion du Royal-Victoria en manifestant son intérêt d'y siéger<sup>674</sup>.

<sup>660</sup> Vivacité - Société immobilière solidaire, doc. 7.1, p. 4

<sup>661</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 8; Mme Marie-Ève Bouchard et M. Bernard-Louis Bourque, doc. 7.63, p. 14

<sup>662</sup> Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.11, p. 25

<sup>663</sup> Communauté Saint-Urbain, doc. 7.23, p. 2; Bâtir son quartier, doc. 7.31, p. 14; Le Comité B.A.I.L.S., doc. 7.71, p. 4; Comité logement du Plateau Mont-Royal, doc. 7.72, p. 5

<sup>664</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 8; M. Gilles Bélanger, doc. 7.78, p. 1

<sup>665</sup> Ordre des architectes du Québec, doc. 7.13, p. 19

<sup>666</sup> Communauté Saint-Urbain, doc. 7.23, p. 3

<sup>667</sup> Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 2; Y des femmes de Montréal, doc. 7.94, p. 4

<sup>668</sup> M. Terrence Regan, doc. 7.101, p. 5

<sup>669</sup> Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 1

<sup>670</sup> Coopérative d'habitation Testan, doc. 7.74, p. 2-3

<sup>671</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 8

<sup>672</sup> Table de concertation du faubourg Saint-Laurent, doc. 7.18, p. 8; Communauté Saint-Urbain, doc. 7.23, p. 2; CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.30, p. 18; Université Concordia, doc. 7.33, p. 18; Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 38; Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 9; UQÀM, doc. 7.92, p. 9; Habiter Ville-Marie, doc. 7.7, p. 24

<sup>673</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.29, p. 9

<sup>674</sup> Les Alouettes de Montréal, doc. 7.58, p. 6

## 2.9 Ouverture sur le fleuve

L'objectif de la Stratégie centre-ville de donner un plus grand accès aux berges du Saint-Laurent aux Montréalais reçoit un large appui, autant de la part des citoyens que des organismes<sup>675</sup> avec, toutefois, des mises en garde importantes, particulièrement d'acteurs économiques<sup>676</sup>, au premier chef de la l'Administration portuaire de Montréal.

Pour Héritage Montréal, le développement des berges « *doit être mené en tenant compte des principes directeurs du Vieux-Port*<sup>677</sup>, *obtenus de haute lutte par la voie de consultations publiques pionnières et en assurant un respect du génie du lieu*<sup>678</sup>. »

« *Le chantier de l'accès au fleuve pour les Montréalais [doit être] une priorité et les ressources nécessaires doivent y être consacrées* »<sup>679</sup>, résume la Coopérative d'habitation Val Perché. En plus du simple accès visuel et physique au fleuve souhaité par de nombreux intervenants<sup>680</sup>, le Conseil régional de l'environnement de Montréal propose d'améliorer « *la mise en valeur naturelle des berges*<sup>681</sup>. » À cet effet, la Coopérative d'habitation Val Perché relève aussi « *qu'on y trouvait déjà un marais et de nombreuses espèces d'oiseaux qui ont cédé leur place au béton et à la brique*<sup>682</sup>. »

Les AmiEs du courant Sainte-Marie proposent de créer un quartier riverain sécuritaire à échelle humaine pour attirer des familles dans le quartier Sainte-Marie, d'aménager un quartier vert à hauts standards architecturaux qui consistent en un front bâti autour et le long de la rue Notre-Dame et la création d'un parc linéaire sous le pont entre le parc des Faubourgs et le fleuve<sup>683</sup>.

Le projet d'un parc linéaire qui relierait le Vieux-Port avec les secteurs adjacents a reçu de nombreux appuis<sup>684</sup>. Selon plusieurs, l'aménagement de celui-ci devrait inclure une promenade<sup>685</sup>, une piste cyclable<sup>686</sup>, des parcs, ainsi que des marchés ou des animations

---

<sup>675</sup> Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 42; Centre d'éducation et action des femmes de Montréal (CÉAF), doc. 7.65, p. 3; Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 23

<sup>676</sup> CargoM – Grappe métropolitaine de transport et logistique de Montréal, doc. 7.21, p. 6; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.29, p. 7; Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 7.66, p. 1; Société de chemins de fer nationaux du Canada (CN), doc. 7.67, p. 6

<sup>677</sup> Les principes directeurs sont : Améliorer les conditions de vie urbaine et faciliter l'accès du public au bord de l'eau; sauvegarder et promouvoir le patrimoine culturel canadien; contribuer aux efforts de développement économique. (Plan de protection et de mise en valeur du Vieux-Montréal, Ville de Montréal, 2013, p. 43)

<sup>678</sup> Héritage Montréal, doc. 7.38, p. 6

<sup>679</sup> Coopérative d'habitation Val Perché, doc. 7.9, p. 4

<sup>680</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 14; Administration portuaire de Montréal, doc. 7.19, p. 8

<sup>681</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 15

<sup>682</sup> Coopérative d'habitation Val Perché, doc. 7.9, p. 4-5

<sup>683</sup> Les AmiEs du courant Sainte-Marie, doc. 7.15, p. 11 et 29

<sup>684</sup> Coopérative d'habitation Val Perché, doc. 7.9, p. 4-5; Les AmiEs du courant Sainte-Marie, doc. 7.15, p. 29; Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 21-22

<sup>685</sup> M. Bernard LaMothe, doc. 8.1, p. 19; Mme Irina Entin, doc. 8.1, p. 21; M. Alex Lefrançois-Leduc, doc. 8.1, p. 4; Mme Servane Guerin, doc. 8.1, p. 7; Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 9; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 14

festives<sup>687</sup>. Plus précisément, un intervenant voudrait voir « *une extension du Vieux-Port récréotouristique vers l'est, jusqu'à la rue Moreau, au pied du courant Sainte-Marie*<sup>688</sup>. » Un autre propose plutôt de « *planifier le renforcement des liens entre le centre-ville et le fleuve là où les Montréalais le désirent, c'est-à-dire à la hauteur du Vieux-Montréal*<sup>689</sup>. » Un citoyen propose de remplacer « *les stationnements du quai de l'horloge et de rendre public et réaménager en promenade publique le secteur entre le pont Jacques-Cartier et le Vieux-Montréal. Réfléchir à l'idée de construire un pont pour piétons et cyclistes entre le parc de la cité du Havre et le quai Jacques-Cartier*<sup>690</sup>. »

L'organisme Vivre en Ville souligne que « *choisir d'ouvrir le centre-ville sur le fleuve, afin d'en tirer les multiples bénéfices attendus, est une superbe façon de donner aux résidents et touristes montréalais un lieu plaisant où circuler et profiter du centre-ville, comme le prévoit le deuxième chantier présenté dans la Stratégie. Cette transformation [est une occasion] à saisir en matière de création d'espaces verts et d'espaces publics*<sup>691</sup>. » L'Ordre des architectes aimerait miser sur la concertation et les concours pour aménager les abords du fleuve<sup>692</sup>, et trouver « *une solution durable pour le silo no 5*<sup>693</sup> » dont la mise en valeur est souhaitée par plusieurs<sup>694</sup>.

Plusieurs groupes<sup>695</sup> exigent « *que les futurs aménagements aux abords du fleuve conservent des fonctions publiques*<sup>696</sup> » et voudraient qu'on assure la connectivité nord-sud vers le fleuve<sup>697</sup> à partir des différents secteurs du centre-ville<sup>698</sup>, « *favoriser l'accès au fleuve pour les populations résidentes actuelles des quartiers voisins du fleuve*<sup>699</sup> » et de protéger les vues sur l'eau<sup>700</sup>. Par exemple, la CDC Centre-Sud voudrait « *qu'une attention particulière soit portée pour aménager, sécuriser et faciliter l'accès au parc Bellerive et que la ville saisisse l'opportunité d'agrandir le parc en devenant propriétaire du terrain appartenant au MTQ à l'Est du parc*<sup>701</sup>. » D'autres proposent l'implantation d'un parc dans le prolongement des rues Amherst et Saint-Timothée<sup>702</sup>.

<sup>686</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 11-12; Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 21; Mme Andréanne Patenaude, doc. 8.1, p. 12; M. Benjamin Arnoux, doc. 8.1, p. 6; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 11-12

<sup>687</sup> Mme Vanessa Marandino, doc. 8.1, p. 9

<sup>688</sup> M. Jean-Pierre Latour, doc. 7.3, p. 1

<sup>689</sup> Projet Montréal, doc. 7.12, p. 8

<sup>690</sup> M. Alex Lefrançois-Leduc, doc. 8.1, p. 4

<sup>691</sup> Vivre en Ville, doc. 7.43, p. 6

<sup>692</sup> Ordre des architectes du Québec, doc. 7.13, p. 11

<sup>693</sup> Ordre des architectes du Québec, doc. 7.13, p. 11

<sup>694</sup> Mme Marie Lapointe, doc. 7.83, p. 3; Héritage Montréal, doc. 7.38, p. 6

<sup>695</sup> Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 23; Coopérative d'habitation Val Perché, doc. 7.9, p. 4-5; Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 42; M. Guy-Pascal Arcouette, doc. 8.1, p. 14

<sup>696</sup> Corporation de développement communautaire (CDC) Centre-Sud, doc. 7.64, p. 5

<sup>697</sup> Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 42

<sup>698</sup> Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 42; Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 9

<sup>699</sup> M. Yves Chartrand et Mme Denise Chiasson, doc. 7.49, p. 5

<sup>700</sup> Coopérative d'habitation Val Perché, doc. 6.5, p. 21, L. 16-21

<sup>701</sup> Corporation de développement communautaire (CDC) Centre-Sud, doc. 7.64, p. 5

<sup>702</sup> Coopérative d'habitation Val Perché, doc. 7.9, p. 7

### 2.9.1 Canal de Lachine

Pour l'organisme Quartier de l'innovation, « *au-delà du Vieux-Port, il est important de considérer à sa juste valeur le joyau que représente le Canal de Lachine pour les Montréalais*<sup>703</sup>. » Dans le même ordre d'idées, pour l'arrondissement du Sud-Ouest, ce secteur « *se développant actuellement comme une destination récréotouristique distincte et diversifiée, il serait important que les interventions prévues dans ce secteur visent à maintenir et à améliorer l'accessibilité du canal et du bassin Peel. Leur potentiel est, sans aucun doute, d'envergure internationale et ne doit pas être négligé dans la mise en valeur du centre de Montréal*<sup>704</sup>. » Pour Héritage Montréal, le chantier de l'ouverture aux berges de la Stratégie, « *pourrait être l'occasion de réaliser, pour la traversée du canal de Lachine, des ouvrages d'art de haute qualité architecturale et paysagère*<sup>705</sup>. » Quant au Quartier de l'innovation, il voudrait que la Ville soutienne des projets comme celui de faire une patinoire sur le Canal en hiver. Ce dernier note aussi que « *l'absence de Parc Canada dans les partenaires énoncés dans la Stratégie alors que ces derniers sont responsables du Canal et travaillent actuellement à une vision 2035 afin de déterminer les "orientations de développement à préconiser, les aménagements désirés et les partenaires à impliquer"*<sup>706</sup>. »

### 2.9.2 Activités récréatives

Que ce soit près du canal de Lachine<sup>707</sup> ou dans d'autres secteurs le long du fleuve, plusieurs intervenants proposent de stimuler les activités nautiques et récréatives<sup>708</sup>, notamment de baignade<sup>709</sup>.

Les activités éphémères et saisonnières qui ont vu le jour depuis les dernières années sont accueillies favorablement par les différents intervenants et plusieurs voudraient que ce genre d'occupation de lieux, le long des berges, puisse se poursuivre et être facilité<sup>710</sup>. Dans le même sens, l'organisme CargoM voudrait qu'on « *valorise les initiatives et les infrastructures permettant au citoyen d'avoir accès directement au fleuve (Vieux-Port, le Parc Jean-Drapeau, Pied du courant...)*<sup>711</sup>. » D'autres mettent de l'avant l'importance de préserver et de créer des

---

<sup>703</sup> Quartier de l'innovation de Montréal, doc. 7.20, p. 5

<sup>704</sup> Arrondissement du Sud-Ouest, doc. 7.60, p. 2

<sup>705</sup> Héritage Montréal, doc. 7.38, p. 6

<sup>706</sup> Quartier de l'innovation de Montréal, doc. 7.20, p. 5

<sup>707</sup> Mme Sylvie Gagnon, doc. 7.90, p. 1

<sup>708</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 15 et 17; M. Pascal Longhi, doc. 8.1, p. 10; M. Robert Hajaly, doc. 7.40, p. 2

<sup>709</sup> N Denys, doc. 8.1, p. 22; M. Vincent Perrin, doc. 8.1, p. 17; M. Bernard LaMothe, doc. 8.1, p. 19; Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 9; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 15; M. Pierre Houle, doc. 8.1, p. 5; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 12

<sup>710</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 12; Mme Irina Entin, doc. 8.1, p. 21; Mme Servane Guerin, doc. 8.1, p. 7; Mme Laureen McLaughlin, doc. 8.1, p. 18

<sup>711</sup> CargoM – Grappe métropolitaine de transport et logistique de Montréal, doc. 7.21, p. 6

vues sur le fleuve en enlevant les panneaux publicitaires qui gênent les vues panoramiques<sup>712</sup> ou par la construction de passerelles<sup>713</sup> au-dessus des voies ferrées. L'Administration portuaire a suggéré l'implantation graduelle de points d'observation le long du territoire du Port, en partenariat avec la Ville de Montréal<sup>714</sup>.

### 2.9.3 Transport fluvial

Par ailleurs, plusieurs voudraient qu'un réel lien fluvial<sup>715</sup> voie le jour près du fleuve permettant aux Montréalais et aux touristes de se déplacer sur le fleuve entre différents quartiers de Montréal ainsi que dans les environs, notamment le parc Jean-Drapeau<sup>716</sup>. Une gare fluviale au Pied-du-Courant a été évoquée à titre d'exemple<sup>717</sup>, ainsi que l'amélioration des infrastructures d'accueil des croisiéristes<sup>718</sup>. Sur ce point, l'Administration portuaire de Montréal a parlé du renouvellement de l'inauguration de la jetée Alexandra et de l'aménagement prochain d'un centre d'interprétation des activités portuaires<sup>719</sup>.

### 2.9.4 Rôle économique du Port de Montréal

Il a été rappelé à la commission par plusieurs acteurs économiques<sup>720</sup> que le Port de Montréal a besoin de ses terrains pour ses activités portuaires<sup>721</sup> et que « *le Port de Montréal n'est pas vétuste ou improductif comme sous-entendu dans le document de consultation et des restrictions à ses activités pour augmenter l'accès aux berges ne peut que se traduire par une diminution de sa compétitivité*<sup>722</sup>. » L'Administration portuaire de Montréal demande que « *les autorités exercent les arbitrages requis afin de maintenir les acquis et les conditions opérationnelles nécessaires pour les acteurs économiques clés, dont le Port de Montréal et de ses nombreux partenaires. Ceci est fondamental pour ne pas nuire aux activités commerciales et économiques de la région métropolitaine tout entière, à commencer par la ville de Montréal et ses quartiers centraux*<sup>723</sup>. »

<sup>712</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 8 et 14; Les AmiEs du courant Sainte-Marie, doc. 7.15, p. 16

<sup>713</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 14; M. Alex Lefrançois-Leduc, doc. 8.1, p. 4

<sup>714</sup> Administration portuaire de Montréal, doc. 7.19, p. 8

<sup>715</sup> Mme Joana Janiw, doc. 7.81, p. 2; M. Yves Chartrand et Mme Denise Chiasson, doc. 7.49, p. 4; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 7-8 et 15; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 12; M. Serge Germain, doc. 8.1, p. 2; Mme Andréanne Patenaude, doc. 8.1, p. 13; Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 9

<sup>716</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 15; Benjamin Arnoux, doc. 8.1, p. 6;

<sup>717</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 9

<sup>718</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 14

<sup>719</sup> Administration portuaire de Montréal, doc. 7.19, p. 8

<sup>720</sup> CargoM – Grappe métropolitaine de transport et logistique de Montréal, doc. 7.21, p. 6; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.29, p. 7; Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 7.66, p. 1; Société de chemins de fer nationaux du Canada, doc. 7.67, p. 6

<sup>721</sup> Rencontre thématique - Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 5

<sup>722</sup> Administration portuaire de Montréal, doc. 7.19, p. 4-5

<sup>723</sup> Administration portuaire de Montréal, doc. 7.19, p. 8

CargoM recommande que la Ville « mette en valeur les terrains et les infrastructures stratégiques de transport comme le port de Montréal, les voies ferroviaires du CN et CP ainsi que les accès routiers au centre-ville, et ce, sans nuire aux activités de l'industrie du transport des marchandises et de la logistique<sup>724</sup> », l'organisme rappelle qu'il faut permettre à la métropole « de réaliser pleinement ses aspirations économiques, notamment par la volonté que Montréal soit la plaque tournante logistique à l'international et la porte d'entrée en Amérique du Nord pour le transport des marchandises, tel qu'indiqué dans le Plan métropolitain de développement économique 2015-2020<sup>725</sup>. »

### 2.9.5 Concertation

Par ailleurs, Héritage Montréal souligne que « l'ouverture du centre-ville sur le Fleuve est une proposition valable voire inspirante [et] devrait comprendre la mise en valeur du patrimoine d'Expo 67 et des îles du parc Jean-Drapeau, absent du projet de stratégie<sup>726</sup>. »

Plusieurs acteurs ont également mis de l'avant l'importance d'une vision d'ensemble du développement des berges, qui doit inclure dans la réflexion le lien fleuve-montagne, la revitalisation des anciens secteurs industriels dans le respect des résidents des quartiers riverains et des activités touristiques et économiques<sup>727</sup>. Un intervenant voudrait « qu'une réflexion d'ensemble sur le redéveloppement des berges pour développer une identité forte et collective misant sur la nature de Montréal soit menée en amont et qu'une structure de gouvernance paramunicipale ou paragouvernementale soit mise sur pied pour mener à bien la conception, le financement et la réalisation du projet des berges<sup>728</sup>. » L'IDU, quant à lui, fait la proposition précise de « mettre sur pied un groupe de travail pour étudier le fonctionnement et le financement d'une agence de planification et de développement de type OBNL dédié au territoire du littoral. » Toujours selon l'IDU, il y aurait lieu de s'inspirer, notamment du modèle du Waterfront Toronto, opérant depuis quinze ans et qui semble le mieux adapté à la réalité géographique, sociale et règlementaire montréalaise<sup>729</sup>.

## 2.10 Mise en œuvre : concertation et transparence

### 2.10.1 Gouvernance municipale

Au moment des consultations, les participants attendaient encore une première mouture de la Loi sur la métropole et ont exprimé leurs préférences quant à ce qu'elle devrait contenir. Plusieurs voulaient que Montréal tente d'obtenir le pouvoir de déterminer la taille des logements dans les projets qu'elle autorise pour favoriser la construction de logements

---

<sup>724</sup> CargoM – Grappe métropolitaine de transport et logistique de Montréal, doc. 7.21, p. 3

<sup>725</sup> CargoM – Grappe métropolitaine de transport et logistique de Montréal, doc. 7.21, p. 6

<sup>726</sup> Héritage Montréal, doc. 7.38, p. 6

<sup>727</sup> M. Bernard LaMothe, doc. 8.1, p. 19; Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 9; M. Daniel Audet, doc. 8.7, p. 15

<sup>728</sup> Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 42

<sup>729</sup> Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 21

familiaux<sup>730</sup>. Des intervenants ont aussi souhaité que la Ville obtienne les pouvoirs nécessaires pour rendre obligatoires les dispositions de la Stratégie d'inclusion<sup>731</sup>, pour pouvoir taxer la spéculation foncière<sup>732</sup> et, de façon générale, pour être plus autonome vis-à-vis Québec<sup>733</sup>. Habiter Ville-Marie demande aussi de s'assurer du maintien des mécanismes d'approbation référendaire pour les projets immobiliers<sup>734</sup>. Certains auraient voulu un transfert de pouvoirs vers les arrondissements<sup>735</sup>.

La table de la qualité de vie de la rencontre thématique des milieux de vie (Ouest) a aussi recommandé d'ajouter un volet « *service à la communauté* » à la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises<sup>736</sup>.

Les intervenants ont aussi demandé que la gouvernance de l'arrondissement de Ville-Marie soit plus démocratique, notamment via l'élection directe d'un maire d'arrondissement<sup>737</sup>. D'autres ont proposé une réduction des inégalités territoriales par le biais d'un panier de services commun<sup>738</sup>.

## 2.10.2 Outils de développement

L'outil de développement urbain le plus souvent évoqué par les participants est l'investissement direct de la Ville<sup>739</sup>. Le Quartier des spectacles insiste sur le fait que des investissements importants sont à faire dans ce secteur, notamment pour l'aménagement de l'îlot Clark et du site de l'ancien Spectrum<sup>740</sup>. Action-Gardien propose la mise en place, en partenariat avec les gouvernements provincial et fédéral, de fonds destinés à l'amélioration des infrastructures communautaires<sup>741</sup>.

Les participants ont fait quelques commentaires sur le régime fiscal de la Ville de Montréal et de Ville-Marie. Des participants voudraient revoir les sources de revenu<sup>742</sup>s, proposant de taxer selon les services utilisés<sup>743</sup>, particulièrement le stationnement<sup>744</sup>, ou de taxer directement le capital financier<sup>745</sup>.

<sup>730</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 6; CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.30, p. 13; Habiter Ville-Marie, doc. 7.7, p. 24

<sup>731</sup> CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.30, p. 18; Bâtir son quartier, doc. 7.31, p. 13

<sup>732</sup> Habiter Ville-Marie, doc. 7.7, p. 25

<sup>733</sup> Chambre de commerce LGBT du Québec, doc. 6.4, L. 802-805

<sup>734</sup> Habiter Ville-Marie, doc. 7.7, p. 25

<sup>735</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 9

<sup>736</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 9

<sup>737</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 9; Interaction du quartier Peter-McGill, doc. 7.16, p. 6; Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 1; Vrai changement pour Montréal, doc. 7.93, p. 13

<sup>738</sup> Conseil des Montréalaises, doc. 7.47, p. 20

<sup>739</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 10; M. Jacques Larin, doc. 6.3, L. 1510-1515

<sup>740</sup> Partenariat du Quartier des spectacles, doc. 7.36, p. 9

<sup>741</sup> Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 27

<sup>742</sup> Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 9

<sup>743</sup> Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 1

<sup>744</sup> Rencontre thématique - Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 7

<sup>745</sup> Mme Marie-Ève Bouchard et M. Bernard-Louis Bourque, doc. 7.63, p. 13

L'IDU a demandé de continuer à réduire l'écart entre les taxes résidentielles et non résidentielles<sup>746</sup>, alors que Habiter Ville-Marie propose qu'une plus grande partie des revenus fiscaux prélevés dans l'arrondissement y soit investie<sup>747</sup>.

Le zonage est un autre outil identifié par les participants pour guider l'aménagement urbain. Action-Gardien demande le gel du zonage sur son territoire d'ici la réalisation d'un exercice de planification pour protéger ses zones d'emploi<sup>748</sup>. Le Comité B.A.I.L.S. et le Comité logement du Plateau Mont-Royal voudraient la création d'un zonage communautaire permettant seulement la construction d'infrastructures collectives<sup>749</sup>. Une citoyenne met de l'avant la création de zones tampons entre les secteurs résidentiels et commerciaux<sup>750</sup>.

Certains ont demandé à la Ville de faire des réserves foncières et des banques de terrains pour réserver des terrains stratégiques et permettre des projets qui ne pourraient payer le terrain au prix du marché<sup>751</sup>.

### 2.10.3 Positionnement du centre-ville

Plusieurs acteurs économiques du centre-ville ont insisté sur l'importance de positionner la ville à l'international, de lui donner un « *branding* » et d'en faire la promotion<sup>752</sup>. Dans les mots de Montréal International : « [...] il y a un effort costaud à faire pour faire la promotion de Montréal ville économique à travers le monde et, vraiment, nous espérons que les gouvernements vont entendre notre message parce que nous sommes d'avis que c'est l'endroit où, vraiment, nous sommes les plus faibles<sup>753</sup>. »

Ce positionnement peut se faire, selon certains participants, en misant sur le vivre-ensemble et la diversité<sup>754</sup>, sur le développement durable<sup>755</sup> ou sur les chambres de commerce de la diversité<sup>756</sup>.

### 2.10.4 Suivi de la Stratégie

---

<sup>746</sup> Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 12

<sup>747</sup> Habiter Ville-Marie, doc. 7.7, p. 24

<sup>748</sup> Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 9; Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 14

<sup>749</sup> Le Comité B.A.I.L.S., doc. 7.71, p. 4-5; Comité logement du Plateau Mont-Royal, doc. 7.72, p. 5

<sup>750</sup> Mme Claire Adamson, doc. 7.5, p. 2

<sup>751</sup> Bâtir son quartier, doc. 7.31, p. 14; M. Yves Chartrand et Mme Denise Chiasson, doc. 7.49, p. 4; Mme Marie-Ève Bouchard et M. Bernard-Louis Bourque, doc. 7.63, p. 17; Rencontre thématique - Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 6

<sup>752</sup> Rencontre thématique - Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 7; Montréal International, doc. 6.6, L. 160-164; Montréal International, doc. 6.6, L. 266-268; Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 7 et 12

<sup>753</sup> Montréal International, doc. 6.6, L. 160-164

<sup>754</sup> Rencontre thématique - Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 7; Mme Joana Janiw, doc. 7.81, p. 2

<sup>755</sup> Rencontre thématique - Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 7; Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 12

<sup>756</sup> Chambre de commerce LGBT du Québec, doc. 6.4, L. 961-965

La nécessité d'accompagner la mise en œuvre de la Stratégie par des mécanismes continus de suivi et d'évaluation transparents en concertation avec les acteurs du milieu a fait consensus<sup>757</sup>. La Coopérative d'habitation Val Perché propose spécifiquement : « [...] *qu'un comité de suivi de la stratégie centre-ville soit formé et inclue la participation citoyenne, afin d'évaluer périodiquement les avancées de ce plan stratégique*<sup>758</sup>. » Selon l'IDU, « *à titre de métropole, Montréal doit coordonner une vision d'ensemble avec les gouvernements supérieurs*<sup>759</sup>. »

Plusieurs intervenants insistent pour dire que, pour que la Stratégie fonctionne, elle doit s'opérer dans un esprit de concertation<sup>760</sup>. Cette préoccupation revient particulièrement souvent pour la concertation entre la Ville et tous ses citoyens<sup>761</sup>. Cela pourrait se faire, selon les participants, en améliorant les instances de concertation ou en inventant de nouvelles<sup>762</sup>. Ajoutons qu'une table de discussion de la rencontre thématique sur l'économie et l'innovation a aussi demandé une meilleure concertation entre les citoyens et les acteurs économiques<sup>763</sup>.

Pour la mise en œuvre de la Stratégie, une concertation intergouvernementale sera aussi nécessaire, selon les participants, concertation entre les arrondissements concernés, entre les arrondissements et la ville-centre et entre la Ville et les autres paliers de gouvernement, en cohérence avec les plans et initiatives déjà adoptés<sup>764</sup>. Selon Habiter Ville-Marie « *le déploiement d'une telle stratégie nécessite nécessairement[...] pour être acceptable, la collaboration, de même que des investissements importants, de la part des gouvernements provincial et fédéral. À défaut de pouvoir établir une telle collaboration et d'obtenir de tels réinvestissements, de la part du Gouvernement du Québec et du Gouvernement du Canada, nous estimons que la Ville de Montréal ne devrait pas aller de l'avant avec sa Stratégie, et ce*

<sup>757</sup> Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.11, p. 35; Interaction du quartier Peter-McGill, doc. 7.16, p. 7; Table de concertation du faubourg Saint-Laurent, doc. 7.18, p. 10; CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.30, p. 18; Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 44; Commission scolaire de Montréal (CSDM), doc. 7.28, p. 19; Héritage Montréal, doc. 7.38, p. 7; Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 19; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 18; Corporation de développement communautaire (CDC) Centre-Sud, doc. 7.64, p. 6; Habiter Ville-Marie, doc. 7.7, p. 25; Coopérative d'habitation Val Perché, doc. 7.9, p. 8; Vrai changement pour Montréal, doc. 7.93, p. 6 et 9

<sup>758</sup> Coopérative d'habitation Val Perché, doc. 7.9, p. 8

<sup>759</sup> Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 12

<sup>760</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 11

<sup>761</sup> Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 7; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 11; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 8 et 11; Rencontre thématique - Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 6; Mme Thérèse Bouchez, doc. 7.32, p. 3; Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 14; M. Yves Chartrand et Mme Denise Chiasson, doc. 7.49, p. 5; Regroupement Information Logement, doc. 7.6, p. 7-8; Mme Marilyn Lajeunesse, doc. 7.84, p. 1; Vrai changement pour Montréal, doc. 7.93, p. 12; Y des femmes de Montréal, doc. 7.94, p. 2; Y des femmes de Montréal, doc. 7.94, p. 5; Interaction du quartier Peter-McGill, doc. 7.16, p. 7; Table de concertation du faubourg Saint-Laurent, doc. 7.18, p. 10

<sup>762</sup> Rencontre thématique - Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 6; Centre d'éducation et action des femmes de Montréal (CÉAF), doc. 7.65, p. 3; Mme Joana Janiw, doc. 7.81, p. 3

<sup>763</sup> Rencontre thématique - Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 7

<sup>764</sup> Quartier de l'innovation de Montréal, doc. 7.20, p. 4; Commission scolaire de Montréal (CSDM), doc. 7.28, p. 6; Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.44, p. 18; Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 20; Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 7.66, p. 1; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 9

*compte tenu des impacts sociaux dévastateurs qu'elle risque d'avoir sur la population à faible et modeste revenus du centre-ville*<sup>765</sup>. »

Par ailleurs, plusieurs intervenants aimeraient être consultés sur le développement du plan d'action qui rendra opérationnelle la Stratégie, car ils considèrent pouvoir apporter une contribution significative<sup>766</sup>. Ils ont insisté sur le développement d'indicateurs innovants<sup>767</sup> ou liés au Bonheur intérieur brut (un indice de développement alternatif basé sur 11 critères : les revenus, le logement, l'emploi, la santé, la sécurité, la vie en communauté, la gouvernance, l'éducation, l'environnement, le sentiment de satisfaction personnelle, l'équilibre entre la vie professionnelle et la vie de famille)<sup>768</sup>. Ils ont aussi mentionné l'importance pour la Ville d'être dynamique dans la mise en œuvre<sup>769</sup>. Le tout devrait, selon certains, s'arrimer aux politiques déjà existantes<sup>770</sup>. Une citoyenne insiste aussi sur l'importance de s'attarder aux besoins réels de la population. Le Partenariat du Quartier des spectacles demande, pour sa part, que son territoire soit priorisé dans les actions de la Stratégie<sup>771</sup>.

Les universités s'étant exprimées sur le sujet ont aussi manifesté leur intérêt pour être impliquées dans la planification et la résolution des problèmes de la Ville, peut-être via un bureau municipal chargé de cette mission<sup>772</sup>. D'autres propositions sur la nécessité de concertation ont aussi été mises sur la table par différents intervenants : continuer de favoriser la concertation dans le Quartier des spectacles<sup>773</sup>, encourager la participation des femmes<sup>774</sup> et intégrer le Bureau de la Résilience de Montréal dans la réflexion sur la Stratégie<sup>775</sup>. Un groupe citoyen conclut en affirmant qu'on doit « *travailler en partenariat [au développement du centre-ville] ensemble, d'une manière concertée, et de façon à répondre aux besoins de l'ensemble de la population*<sup>776</sup>. »

---

<sup>765</sup> Habiter Ville-Marie, doc. 7.7, p. 24

<sup>766</sup> Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.11, p. 35; CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.30, p. 14; Chambre de commerce LGBT du Québec, doc. 6.4, L. 793-796

<sup>767</sup> Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 44

<sup>768</sup> Mme Thérèse Bouchez, doc. 7.32, p. 3

<sup>769</sup> Mme Thérèse Bouchez, doc. 7.32, p. 3; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 18

<sup>770</sup> Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.11, p. 35

<sup>771</sup> Partenariat du Quartier des spectacles, doc. 7.36, p. 11

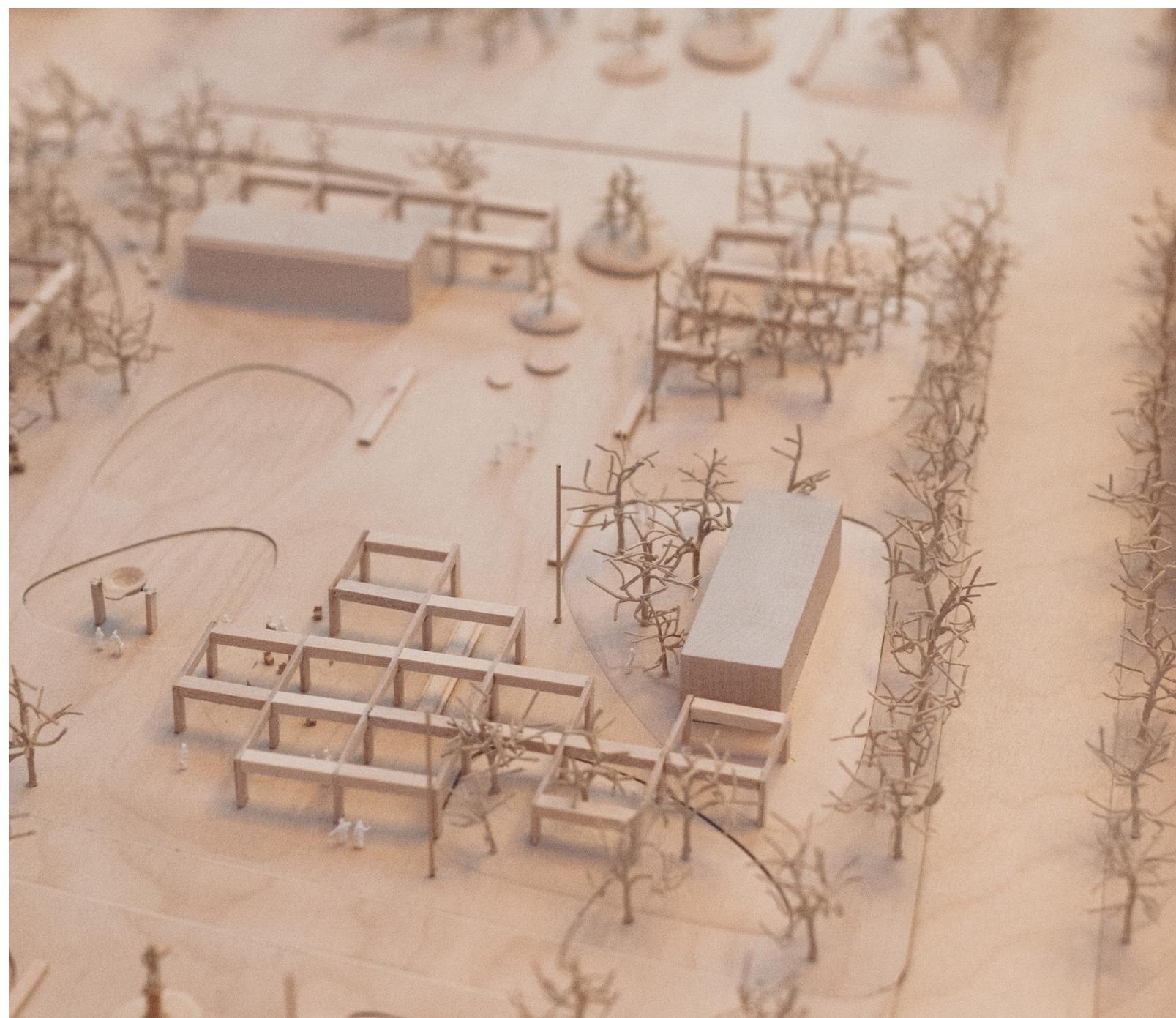
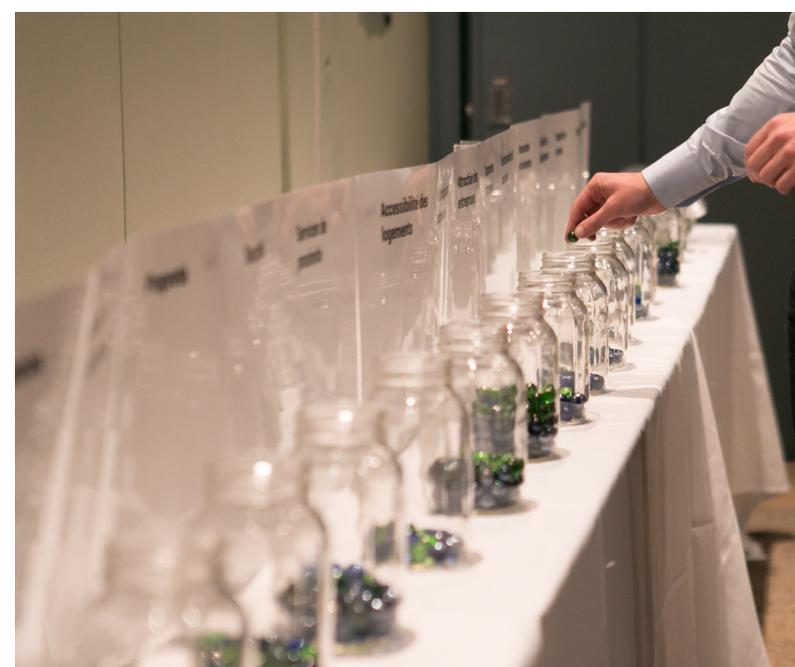
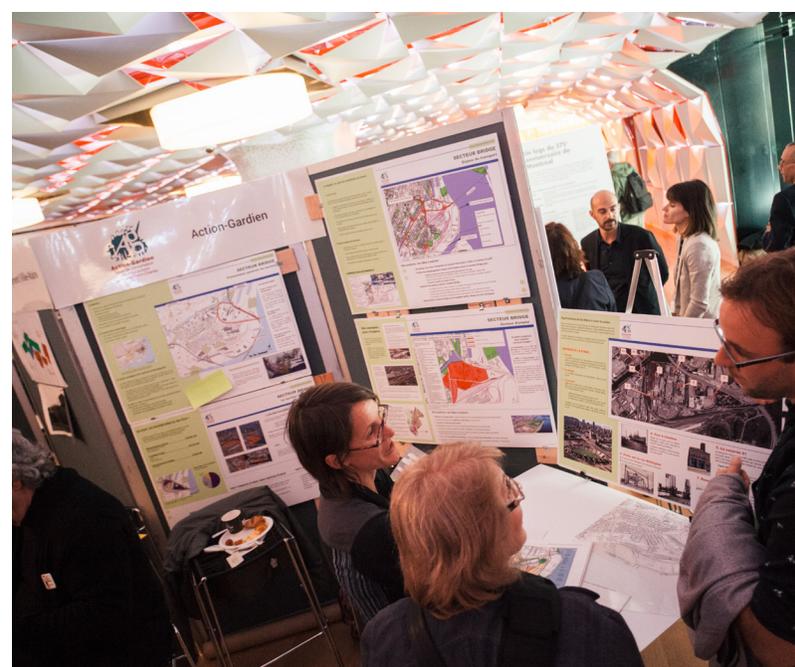
<sup>772</sup> Université Concordia, doc. 7.33, p. 19; UQÀM, doc. 7.92, p. 7 et 12; Vrai changement pour Montréal, doc. 7.93, p. 10

<sup>773</sup> Partenariat du Quartier des spectacles, doc. 7.36, p. 8

<sup>774</sup> Conseil des Montréalaises, doc. 7.47, p. 10 et 20; Centre d'éducation et action des femmes de Montréal (CÉAF), doc. 7.65, p. 3

<sup>775</sup> Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 13

<sup>776</sup> Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain, doc. 6.8, p. 23, L. 673-676





### 3. Les constats et l'analyse de la commission

Issue d'une volonté de donner un élan à la région métropolitaine et d'accroître la compétitivité de Montréal en misant sur le dynamisme de son centre, la Stratégie centre-ville et le plan d'action qui en découlera visent à tracer le chemin vers un futur résolument urbain. La démarche de consultation publique qui s'est déroulée à l'automne 2016 a été un succès de participation. Elle avait pour but de bonifier, moduler et compléter les grandes orientations et les pistes d'intervention de cette Stratégie. L'exercice a donné lieu à un très grand nombre d'interventions de groupes communautaires, de représentants des milieux institutionnels, de gens d'affaires et de citoyens d'horizons divers qui ont pu communiquer leurs attentes et leur vision de l'avenir de leur centre-ville. La commission souhaite souligner la richesse et la diversité de ces contributions.

#### 3.1 Le cadre de référence

La commission constate, d'entrée de jeu et de façon non équivoque, que la majorité des opinions exprimées saluent la volonté de la Ville de se doter d'une Stratégie centre-ville. Toutefois, il est important de rappeler que cet exercice ne partait pas de zéro. Au cours des dernières années, le territoire couvert par la Stratégie a fait l'objet de plusieurs consultations et exercices de planification qui ont mené à l'adoption, notamment, de programmes particuliers d'urbanisme (PPU). De plus, les principales orientations et préoccupations présentées dans le document de consultation ont, pour la plupart, déjà été abordées dans des politiques municipales ou sont présentées dans des plans d'action. L'ensemble de ces expériences passées et les dynamiques déjà instaurées font l'objet d'attentes des citoyens, du milieu d'affaires et des groupes, alors que les délais de mise en application de certaines décisions laissent des séquelles tangibles. La consultation s'est donc déroulée dans un contexte de prises de positions tranchées et à partir de constats parfois chargés d'émotions.

Par conséquent, l'analyse présentée dans ce chapitre prend en considération, lorsque c'est possible, le travail déjà accompli lors de précédents exercices de consultation et les engagements qui en ont découlé. La commission s'est également efforcée de tenir compte de contraintes physiques et temporelles réelles, des chantiers en cours et des décisions déjà prises ou annoncées, même si celles-ci vont parfois à l'encontre des besoins maintes fois exprimés par les collectivités locales.

La commission retient de cet exercice et de l'adhésion qu'il a suscitée qu'il constitue une occasion rêvée pour la Ville de synthétiser, d'harmoniser et de mettre en œuvre les engagements déjà pris dans ses nombreuses politiques et plans d'action ainsi que dans les programmes particuliers d'urbanisme adoptés sur le territoire à l'étude. Pensons aux :

- Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal (2009);
- Plan métropolitain d'aménagement et de développement (2011);
- PPU des grands jardins (2011);

- PPU du quartier Sainte-Marie (2011);
- PPU du Quartier des spectacles - Pôle du Quartier latin (2013);
- PPU Griffintown (2013);
- Plan de protection et de mise en valeur du Vieux-Montréal (2013);
- Plan d'action montréalais en itinérance 2014-2017;
- Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (2015);
- PPU du Quartier des gares (2016);
- Politique de stationnement de la Ville de Montréal (2016).

Les participants ont souligné non seulement l'importance de réaliser les engagements déjà pris, mais aussi d'introduire dans l'énoncé de Stratégie et dans son plan d'action, beaucoup plus d'audace et de propositions tournées vers l'avenir. En effet, les avancées fulgurantes des technologies verront fort probablement d'ici 2030 l'avènement d'une utilisation courante des objets connectés, des énergies renouvelables ou des voitures autonomes, pour ne nommer que ces éléments. Avec ces avancées viennent aussi une modification des comportements, pensons à l'utilisation croissante du web, aux habitudes d'achats des milléniaux ou encore à la montée fulgurante des citoyens-contributeurs et de l'économie collaborative ou de partage. Finalement, la pression croissante autour d'enjeux de mondialisation, de compétition féroce entre les villes, de réductions de gaz à effet de serre, de mode de vie plus écoresponsable et de vivre ensemble, redéfinissent les attentes des citoyens. Tous ces éléments ont eu des incidences sur la façon de considérer la Stratégie et sur les réactions qu'elle suscite.

Le cadre de référence qui a guidé l'analyse de la commission s'articule autour de deux thèmes et d'une idée-force :

- l'audace et l'innovation pour bonifier plusieurs aspects de la Stratégie;
- l'importance de faire écho aux engagements, aux politiques de la Ville et aux programmes particuliers d'urbanisme qui couvrent le territoire du centre-ville;

et

- l'importance d'exercer le leadership de la Ville pour relever le défi de réussir la mixité sociale et la mixité des usages sur tout le territoire.

La consultation a aussi permis d'identifier des éléments absents du document de consultation qui devront être pris en compte. D'abord et avant tout, la commission souligne l'importance d'inclure dans la Stratégie et son plan d'action, la notion de complémentarité avec les autres quartiers de la ville. La Stratégie centre-ville doit clairement établir qu'il n'y a pas de compétition entre le centre et les arrondissements montréalais, que ce soit en matière d'économie, de culture, d'habitation ou autre. À titre d'exemple, attirer 50 000 nouveaux résidents dans les 13 prochaines années comme l'énonce la Stratégie, demandera un effort titanesque au regard de l'accroissement réel de la population observé durant la dernière décennie. Ceci ne doit pas se faire au détriment d'autres quartiers. L'attraction et la rétention des travailleurs internationaux, des étudiants étrangers et des talents, ainsi que la volonté de

freiner l'étalement urbain en ramenant en ville les familles sont, de préférence, parmi les pistes à explorer pour atteindre cet objectif.

Ensuite, le centre-ville de Montréal est marqué par une grande hétérogénéité. Il est diversifié sur tous les plans. Il constitue une constellation d'identités ancrées dans des quartiers différents, aux histoires vivantes et variées. Les gens ont de multiples sentiments d'appartenance. La commission constate que les participants connaissent bien les enjeux, les défis locaux et les problématiques spécifiques de leurs quartiers respectifs, mais ont peu d'attachement au territoire du centre-ville tel que défini par la Stratégie. Celle-ci, dans sa mouture actuelle, ne propose pas cette dimension identitaire qui pourrait engendrer un sentiment d'appartenance et être garante d'une intégration harmonieuse. Le défi de traduire cette diversité d'appartenance en une identité partagée est pourtant important pour réaliser la vision proposée. La commission est consciente que le thème de l'identité est complexe et retient la proposition d'Héritage Montréal d'en faire un chantier dans le plan d'action<sup>777</sup> de la Stratégie qui pourrait s'incarner en un énoncé d'identité pour le centre-ville.

Cette identité pourrait avoir comme ancrage la mise en valeur de ses **repères** géographiques et historiques que sont le fleuve, le mont Royal et le Vieux-Montréal, le **dynamisme** du quartier des affaires, **l'attractivité** de ses artères commerciales, de la ville souterraine et du quartier des spectacles, la **vitalité** de ses quartiers résidentiels avec leurs particularités propres, où il fait bon vivre pour une population diversifiée. Le tout facilement **accessible** et relié entre eux par une mobilité et des liens conviviaux et fluides. Cette réflexion devra également porter sur le découpage du territoire de la Stratégie. La commission s'interroge sur la délimitation choisie qui exclut une grande université sur la montagne, l'Université de Montréal. Vu sa situation géographique sur le mont Royal, cette institution devrait être intégrée dans le territoire de la Stratégie. À l'instar d'Héritage Montréal, la commission « s'explique difficilement sinon par l'utilisation des limites de l'arrondissement de Ville-Marie, que le centre-ville se limite à la voie Camilien-Houde et exclue le campus de l'Université de Montréal, l'une des fonctions de centralité les plus importantes de la métropole du savoir qu'est Montréal<sup>778</sup>. »

**La commission recommande d'inclure dans le plan d'action de la Stratégie, la création d'un chantier sur l'identité du centre-ville. Ce chantier devrait également réfléchir aux limites géographiques du territoire et y inclure l'Université de Montréal.**

Les autres recommandations du présent chapitre s'articulent autour de quatre grands axes qui englobent les préoccupations et les priorités des centaines de citoyens, d'organismes et d'institutions qui se sont exprimés durant cette consultation : l'aménagement du territoire, l'habitation, la vie économique et culturelle et, finalement, l'immense enjeu de la mobilité, clé essentielle des succès futurs du centre-ville de Montréal. Devant la masse d'information et la complexité des enjeux, la commission a centré son analyse sur les pistes qui lui apparaissent les plus porteuses pour l'avenir de Montréal.

<sup>777</sup> Héritage Montréal, Transcription, doc. 6.6, p. 29

<sup>778</sup> Héritage Montréal, doc. 7.38, p. 4

## 3.2 Les grandes balises d'aménagement

### 3.2.1 Quartiers complets

La Stratégie centre-ville propose d'aménager son territoire basé sur des principes qui font consensus dans la population montréalaise : convivialité, densité, accessibilité, qualité de l'architecture, entretien, etc.<sup>779</sup> Réaliser des quartiers complets, reconverter les grands ensembles institutionnels, compléter l'offre de services collectifs et d'espaces verts sont autant d'objectifs qui répondent aux vœux de la population. L'aménagement du territoire est essentiel pour soutenir l'élan du centre-ville, mais aussi pour retenir les résidents qui y vivent déjà. Selon la commission, les habitants actuels seront les meilleurs ambassadeurs pour attirer et accueillir de nouveaux résidents.

Lors de la présente consultation, les citoyens sont venus réitérer leur volonté de voir prendre forme ces quartiers complets. Ils se préoccupent du développement d'un modèle de régénération urbaine au service des citoyens. Les gens l'ont dit et le redisent clairement : ils aspirent à vivre là où différents usages cohabitent en harmonie : habitation, emploi, divertissement, éducation, services de santé, commerces de proximité, espaces et équipements de loisir (parcs, bibliothèques, piscines, arénas, etc.). On veut des quartiers vivants, des places publiques invitantes, un lieu où il fait bon vivre, travailler, se divertir. C'est la réalisation de ces objectifs qui inquiète. Les gens sont venus répéter qu'ils sont impatients de voir des projets et des engagements se concrétiser.

Plusieurs gestes d'aménagement sont déjà prévus dans les divers PPU du territoire, mais leur réalisation tarde. À titre d'exemple, en 2011, le PPU du quartier Sainte-Marie prévoyait « *l'aménagement d'un parc linéaire incluant un parcours historique dans l'emprise du pont Jacques Cartier reliant, le parc Bellerive, le site historique du Pied-du-Courant et le parc des Faubourgs en collaboration avec les acteurs concernés*<sup>780</sup>. » Ce projet est toujours en attente. Le document de la Stratégie évoque l'opportunité d'intégrer des écoles dans les grands sites à reconverter et mentionne nommément l'Hôpital de Montréal pour enfants<sup>781</sup>. La commission note que le projet annoncé sur ce site et qui est présentement en consultation ne comporte pas d'école primaire.

Aménager le territoire du centre-ville pour le rendre plus convivial et créer des quartiers complets présente de nombreux défis dont plusieurs sont déjà identifiés dans les PPU portant sur les quartiers qui composent le centre-ville. Le présent rapport ne peut en faire l'analyse exhaustive, mais invite la Ville à intégrer au plan d'action de la Stratégie centre-ville un séquençement des mesures proposées dans ces documents, tout comme celles qui se trouvent dans le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (2015) et le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (2011).

---

<sup>779</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 41

<sup>780</sup> PPU du quartier Sainte-Marie, doc. 4.7, p. 53

<sup>781</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 49

**La commission recommande d'intégrer dans le plan d'action un séquençement des mesures proposées dans les PPU et les politiques d'aménagement déjà adoptées, mesures qui portent sur le territoire identifié par la Stratégie.**

### 3.2.2 Un centre-ville dense

Il est généralement reconnu que les villes les plus denses sont souvent les plus innovantes, les plus productives et les plus créatives<sup>782</sup>. Nulle surprise que l'énoncé de vision de la Stratégie pose la densité comme principe fondateur : « condition préalable de la proximité et de l'interaction essentielle à l'innovation et à la construction de vie de quartier<sup>783</sup>. » En matière de population résidante, l'objectif de densification est ambitieux, 50 000 nouveaux résidents sont souhaités pour 2030. La commission note que cet objectif d'accroissement de la population reçoit l'appui de la majorité des opinions exprimées à la consultation. Si elle constitue un geste de développement durable<sup>784</sup>, elle suscite néanmoins des inquiétudes, puisqu'un tel accroissement de population aura des impacts sur les milieux de vie et le cadre bâti<sup>785</sup>.

Un des enjeux majeurs de l'aménagement concerne la viabilité sociale des quartiers du territoire et de la cohabitation des résidents actuels avec les 50 000, puis 100 000 futurs résidents du centre-ville. Dans le contexte d'une stimulation du marché immobilier, la Stratégie doit aborder la question du maintien en place de la population actuelle, particulièrement les familles, les gens plus fragiles ou défavorisés.

La densification est souhaitable, mais elle devra toutefois respecter les typologies et profils urbains existants, variables selon les quartiers et être avant tout au service de la qualité de vie de ses habitants actuels et futurs. La commission prend acte du grand défi qu'une densification pose en termes de bruit, de circulation, de pollution, de cohabitation entre populations aux besoins divers, ainsi qu'en matière de nécessité d'équipements collectifs, de services de proximité, d'espaces verts. Par conséquent, la commission préconise un développement immobilier à échelle humaine qui respecte le tissu urbain et social des différents quartiers du centre-ville. Un développement qui doit être planifié en toute transparence.

La volonté de la Stratégie est de consolider la compacité urbaine du territoire. Elle ne modifie pas les densités et hauteurs permises. La question se pose : où densifier? La Stratégie doit le préciser. Elle doit identifier, en toute transparence, les zones et les terrains à prioriser pour les futurs développements ainsi que les types et usages souhaités, et ce, de manière beaucoup plus précise. La carte de la page 37 (Figure 3) de la Stratégie demeure très générale. La commission constate également que la disponibilité des terrains appartenant au domaine public demeure inconnue du grand public. Ces informations auraient permis une réflexion plus éclairée.

<sup>782</sup> Global Innovation Agency, <http://www.innovation-cities.com/innovation-cities-index-2016-2017-method-overview/9812>

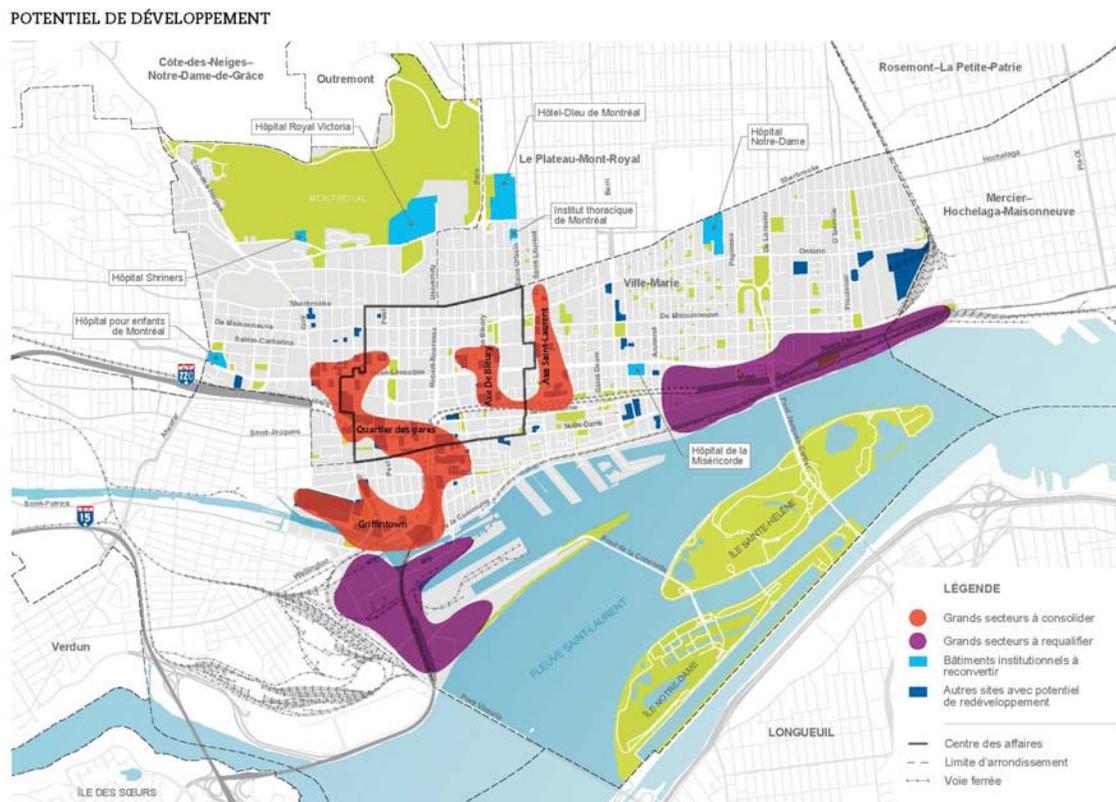
<sup>783</sup> Ville de Montréal, doc 3.1, p. 41

<sup>784</sup> BLT Architectes, doc. 7.52, p. 7

<sup>785</sup> Habiter Ville-Marie, doc. 7.7, p. 16

Il existe indéniablement un certain décalage entre la réalité observée sur le terrain et les postulats de la proposition de Stratégie. À titre d'exemple, le Quartier de l'innovation notait que son territoire, pourtant en pleine ébullition, est identifié « à consolider » dans la Stratégie, alors que plusieurs actions de réaménagement sont déjà prévues au PPU de ce quartier. La coordination de ces actions et les échéanciers de réalisation des PPU devraient être mentionnés dans la Stratégie<sup>786</sup>.

Figure 3



37

Source : Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 37

**La commission recommande de produire une carte du potentiel de développement beaucoup plus détaillée, indiquant tous les terrains du domaine public.**

Devant une volonté affirmée de densification, il serait intéressant d'inclure dans la Stratégie une réflexion sur la multitude de terrains vacants qui parsèment la trame urbaine du centre-ville. La densification du territoire peut aussi passer par l'utilisation de ces espaces vides. En France et en Belgique, on nomme ces espaces « *dents creuses* ». En urbanisme, ce terme correspond à une parcelle ou un groupe de parcelles non bâties insérées dans un tissu

<sup>786</sup> Quartier de l'innovation, doc. 7.20, p. 4

construit. La construction sur ces dents creuses permet de « *construire la ville sur la ville* ». La ville de Paris a, par exemple, adopté une série de mesures et des dérogations à son plan d'urbanisme (possibilité de construire plus haut, de ne pas construire d'espaces de stationnement, etc.). Les villes de Vancouver, Toronto ou Berlin ont également assoupli leurs règlements pour permettre d'y construire de nouveaux types de logements (skinny house, vertical houses, communal multifamily houses, etc.). Montréal pourrait s'inspirer de ces exemples pour privilégier ce type d'interventions. La Ville doit développer des outils (taxes ou règlements) pour inciter les propriétaires de dents creuses à vendre ou à trouver une solution pour développer leurs terrains non construits. Requalifier les terrains vacants, prévoir leur décontamination quand elle s'impose, reconfigurer les stationnements extérieurs ou donner de nouvelles vocations aux bâtiments inutilisés sont autant d'actions qui doivent compter sur l'appui et l'intervention des autorités municipales pour aider à atteindre des objectifs de densification.

La commission note que le site de la Maison de Radio-Canada, dont les dimensions et la localisation sont uniques au centre-ville, représente une opportunité pour la Ville d'exercer son leadership pour une planification du développement urbain innovante et pour s'assurer de la mixité des usages et des clientèles. En 2009, suite à une consultation publique menée par l'OCPM<sup>787</sup>, un accord de développement avait été adopté entre la Ville et la Société Radio-Canada. La Ville soulignait : « *Le projet soumis par la Société Radio-Canada (SRC) souscrit aux grandes orientations du Plan d'urbanisme et aux politiques de la Ville de Montréal au chapitre notamment de l'habitation, de la famille, de la mixité sociale, du développement durable et du transport. L'accord de développement ainsi que les modifications apportées au Plan et à la réglementation d'urbanisme, adoptés par le conseil municipal, permettent à la SRC de poursuivre ses démarches et de mieux encadrer les conditions de réalisation du projet en prenant en compte les préoccupations formulées devant l'Office de consultation publique*<sup>788</sup>. » En 2016 toutefois, la SRC a décidé de vendre son site, ce qui change la donne. Le redéveloppement ne sera pas mené par la SRC. Plusieurs résidents sont inquiets<sup>789</sup>. La commission voit dans ce projet une opportunité pour la Ville de modeler son centre-ville dense, d'exercer son leadership pour y voir se réaliser des projets ambitieux, en concordance avec l'accord de développement adopté en 2009.

Toujours dans l'esprit de densifier un centre-ville convivial, la commission ne recommande pas d'envisager, sur les terrains face au fleuve, la construction d'un programme immobilier mixte comprenant équipements, édifices à bureaux et habitation tel qu'évoqué dans la Stratégie<sup>790</sup>. Comme nous y reviendrons dans la section 3.2.11, la commission insiste plutôt sur l'importance d'assurer le caractère public des rives en protégeant les vues sur le fleuve et par des

<sup>787</sup> OCPM, <http://ocpm.qc.ca/consultation-publique/projet-de-developpement-de-la-maison-de-radio-canada>

<sup>788</sup> Ville de Montréal, *Projet de développement sur le site de Radio-Canada : Le conseil municipal de la Ville de Montréal donne son feu vert.*

[http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=5798,42657625&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL&id=13066&ret=http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/url/page/prt\\_vdm\\_fr/rep\\_annonces\\_ville/rep\\_communiques/communiques](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,42657625&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=13066&ret=http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/url/page/prt_vdm_fr/rep_annonces_ville/rep_communiques/communiques)

<sup>789</sup> Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 4.2.2, p. 20-21

<sup>790</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 46

aménagements, tels des promenades riveraines, pour rapprocher le fleuve des citoyens et de la vie urbaine.

**La commission adhère à la vision de la Stratégie de densifier le centre-ville. Cette densification doit être réfléchie, planifiée et modulée en fonction des besoins des populations actuelles, du bâti existant des quartiers, et se déployer pour créer des milieux de vie complets et diversifiés pour assurer la mixité des usages et mettre en valeur le patrimoine existant et les vues sur le fleuve et la montagne.**

### 3.2.3 Équipements et services collectifs

Un centre-ville habité et dense a besoin d'équipements et de services collectifs qui répondent à différents besoins de la population en matière de santé, d'éducation, de culture et de sport. Ils sont essentiels à la réussite du projet présenté en consultation. En ce domaine, la Ville a déjà pris plusieurs engagements dans les PPU : Griffintown, Quartier des gares, Quartier des grands jardins, Quartier des spectacles et quartier Sainte-Marie, ainsi que dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement et le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (Schéma d'aménagement); les réaliser rapidement s'impose. Les équipements collectifs soutiennent l'activité sociale et économique et constituent des éléments essentiels pour assurer un cadre de vie de qualité<sup>791</sup>. Dans le Quartier des gares, le PPU note « *il faudra préciser les stratégies et les moyens d'action à adopter pour améliorer le cadre et le milieu de vie de manière significative. Le secteur manque de places publiques, de commerces de proximité et d'équipements communautaires*<sup>792</sup>. »

Les équipements et services attendus sont nombreux; il faut notamment des écoles. Le besoin est criant pour les quartiers Peter-McGill et Griffintown<sup>793</sup>. Il faut aussi davantage de garderies, de centres communautaires, de culture, de sports, etc. Une piste intéressante est évoquée dans la Stratégie : « *développer des partenariats pour offrir l'accès public à certains équipements sportifs et espaces verts institutionnels et privés existants*<sup>794</sup>. » La commission estime que de nouveaux équipements sont aussi nécessaires et que les grands ensembles institutionnels à reconverter pourraient bénéficier de cet apport. La commission reconnaît la nécessité d'implanter ces équipements et services de manière concertée, adaptée aux différents quartiers du territoire. À l'instar de ce qui est proposé dans le mémoire de l'Université Concordia, la commission estime que les immeubles en hauteur pourraient eux aussi en accueillir<sup>795</sup>.

Alors que se multiplient les tours dans les villes à travers le monde, on y voit émerger en hauteur de nouveaux espaces communautaires, agricoles, « naturels » et/ou publics. C'est ce qu'on appelle la Ville verticale qui modifie les circulations physiques et les flux humains, et nous

---

<sup>791</sup> Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, doc. 4.1, p. 34

<sup>792</sup> PPU du Quartier des gares, doc. 4.6, p. 46

<sup>793</sup> Commission scolaire de Montréal, doc. 7.28, p. 9

<sup>794</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 52

<sup>795</sup> Université Concordia, doc. 7.33, p. 11

force à remettre en question soudainement cette troisième dimension de la ville. Des villes comme Vancouver estiment qu'il est possible d'installer des familles dans des immeubles en hauteur, pourvu qu'on requestionne la disposition des espaces. Comment prévoir des espaces de rangement pour les poussettes, les bicyclettes, etc.? Comment imaginer des espaces communaux de jeux pour les enfants, des structures d'accueil pour les adolescents? Dans la mesure où plusieurs projets de tours sont en déjà en construction, la Stratégie gagnerait à s'enrichir d'un axe de réflexion pluridisciplinaire sur la réussite de cette nouvelle verticalisation en contexte montréalais.

Autre défi important pour l'implantation de services et équipements collectifs : la mixité des usages ne peut être assurée seulement par les promoteurs et le libre marché. Pour planifier les quartiers complets, la Ville doit aussi créer des réserves foncières ou des banques de terrains. Ces outils sont nécessaires pour permettre, maintenant et dans le futur, des aménagements à usage collectif, tels que des écoles de quartier, des parcs, mais aussi des habitations pour les populations moins fortunées.

**Afin de réaliser l'objectif des quartiers complets, la commission recommande :**

- **d'inclure dans le plan d'action de la Stratégie un séquençement de la réalisation des engagements en matière de services et d'équipements collectifs prévus dans les PPU du territoire;**
- **de développer une flexibilité règlementaire pour s'assurer que des projets d'équipements et de services collectifs se réalisent rapidement et de façon novatrice;**
- **de créer une banque de terrains destinés aux projets d'équipements et de services collectifs, et aux habitations à vocation sociale et communautaire;**
- **et, tel que proposé dans le Schéma d'aménagement<sup>796</sup>, de mettre en place des mécanismes de collaboration interinstitutionnelle dans les quartiers en mutation afin de développer une offre d'équipements complète et de mettre en place des mécanismes de collaboration dans les quartiers existants pour compléter ou adapter l'offre de services et d'équipements collectifs.**

### **3.2.4 Entrées de ville et ruptures**

Aménager la ville, c'est aussi en soigner les entrées, comme le propose l'axe 4 de la Stratégie<sup>797</sup>. Le réaménagement de l'entrée de ville par Bonaventure est en cours. Les réaménagements prévus dans le Quartier des gares sont bien accueillis, tout comme la mise en valeur du pont Jacques-Cartier. La commission déplore toutefois l'absence d'une proposition d'entrée de ville par l'est.

<sup>796</sup> Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, doc. 4.1, p. 40

<sup>797</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 58

Quelles sont les intentions ou les préférences de la Ville concernant la rue Notre-Dame Est<sup>798</sup>? Différents projets ont été étudiés au fil des années, notamment un projet de boulevard urbain de 8 voies (ministère des Transports du Québec) ou le projet d'un boulevard en tranchée de 6 voies (Ville de Montréal). Le plan d'action de la Stratégie doit aborder cette question, notamment pour baliser le développement immobilier du côté nord de la rue Notre-Dame Est. Cette question doit être réglée pour le développement et la convivialité du quartier et la sécurité des piétons. Elle revêt aussi une grande importance pour la fluidité du transport de marchandises au Port de Montréal<sup>799</sup>.

Les ruptures et obstacles physiques sur tout le territoire de la Stratégie sont nombreux. Les grandes infrastructures de transport routier ou ferroviaire participent à l'enclavement de quartiers et nuisent aux déplacements des piétons et cyclistes<sup>800</sup>. La commission a entendu plusieurs participants décrire de nombreux obstacles physiques qui entravent la sécurité, l'accessibilité et la connectivité entre les quartiers du centre-ville. Réduire ces fractures contribuerait à tisser une identité, une fluidité physique et psychologique.

La commission suggère de réfléchir à la priorisation des ruptures à réparer, et de prioriser les interventions entre et dans les quartiers densément peuplés. Les ruptures les plus souvent mentionnées lors de la consultation comprennent notamment : viaducs ferroviaires, enclavement des secteurs Pointe-Saint-Charles et Bridge-Bonaventure, lien entre Sainte-Catherine Est et Ouest, lien entre le campus de l'Université McGill et le Quartier de l'innovation.

**La commission recommande d'inclure dans le plan d'action de la Stratégie :**

- **l'aménagement de l'entrée de ville par la rue Notre-Dame Est;**
- **une priorisation pour le réaménagement des ruptures selon des critères de désenclavement et de connectivité entre les quartiers les plus densément peuplés.**

### **3.2.5 Montréal souterrain**

En termes d'aménagement, la commission tient à noter un grand absent : le Montréal souterrain. Cette situation doit être corrigée. La Stratégie est muette sur ce réseau intérieur unique en Amérique du Nord, comptant plus de 35 km de corridors piétonniers et donnant accès à quelque 75 km de lignes de métro. C'est un attrait réellement distinctif du centre-ville avec ses boutiques, services et œuvres d'art, qui rehausse l'attractivité du centre-ville et souligne la nordicité de Montréal.

**La commission recommande d'inscrire au plan d'action de la Stratégie centre-ville la mise en valeur du Montréal souterrain, d'en améliorer significativement la signalisation, de soigner**

---

<sup>798</sup> Les AmiEs du courant Sainte-Marie, doc. 7.15, p. 10

<sup>799</sup> La Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.29, p. 6

<sup>800</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 27

**ses entrées et sa convivialité. Il faut également s’assurer de son prolongement dans les nouvelles constructions du centre-ville.**

### 3.2.6 La cohabitation et le bruit

La Stratégie aborde les enjeux de cohabitation en mettant l’accent sur la cohabitation harmonieuse entre les populations marginalisées et les autres usagers de l’espace public<sup>801</sup>. La cohabitation au sens plus large, et particulièrement la mixité des usages générateurs de bruits et de nuisances, doivent préoccuper davantage les planificateurs du centre-ville. La problématique du bruit, plus abstraite, est préoccupante. Des mesures d’atténuation du bruit ont été suggérées lors de précédentes consultations<sup>802</sup>. Cette question pourrait prendre de l’ampleur lors de l’arrivée massive de nouveaux résidents, notamment à proximité du Quartier des spectacles ou près de grandes infrastructures routières. Plusieurs participants à la consultation se préoccupent de cet aspect. Il faut assurer la qualité de vie des résidents tout en soutenant la vitalité du centre-ville : *« L’augmentation du nombre de résidents au centre-ville ne doit pas nuire pas au dynamisme de la vie nocturne et culturelle montréalaise. À ce titre, par exemple, le Quartier des spectacles et les nombreux festivals ne doivent pas souffrir de l’arrivée de résidents qui n’y verraient que source de nuisances. La promotion de ces nouveaux projets résidentiels qui vantent la « proximité de l’action du centre-ville » doit donc être conséquente et responsable; notamment par la qualité de l’insonorisation des nouvelles constructions<sup>803</sup> »* et une saine harmonisation des usages.

La problématique du bruit et des nuisances est connue des autorités municipales. Elle figure dans certains PPU : *« ... Cette animation urbaine constante peut cependant générer certains conflits avec les résidents du quartier, dont on souhaite voir le nombre augmenter de façon significative. Ainsi, l’autorisation de tout projet résidentiel ou commercial dans le Quartier latin devra tenir compte de cette réalité et leur conception devra faciliter la cohabitation entre l’habitat et l’activité économique nocturne<sup>804</sup> »,* ou encore *« L’intégration de zones tampons et la mise en place de mesures d’atténuation de la propagation du bruit permettront de diminuer les risques de nuisances<sup>805</sup> . »*

La commission retient la proposition formulée par le Partenariat du Quartier des spectacles d’amorcer rapidement une réflexion concernant les *« questions liées à l’acoustique des lieux et à la cohabitation harmonieuse des différentes fonctions urbaines. Des experts de ces questions et des interlocuteurs du milieu immobilier montréalais pourraient contribuer à ces réflexions en explorant des façons innovantes de gérer les effets acoustiques et d’atténuer la propagation de niveaux sonores élevés dans un environnement dense comme le Quartier des spectacles. Pour l’essentiel, il pourrait s’agir de concevoir et de gérer la sonorité d’un espace urbain extérieur – comme la place des Festivals – dans l’esprit de ce qui se fait dans les salles de concert*

<sup>801</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 50

<sup>802</sup> Partenariat du Quartier des spectacles, doc. 7.36, p. 11-12

<sup>803</sup> Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 11

<sup>804</sup> PPU Quartier des spectacles - Pôle Quartier latin, doc. 4.8, p. 82

<sup>805</sup> PPU du quartier Sainte-Marie, doc. 4.7, p. 54

*performantes, en optimisant le son pour ceux et celles qui assistent à l'événement dans un lieu précis, tout en limitant sa propagation au-delà de ce périmètre. À cet égard comme dans d'autres, Montréal pourrait jouer un rôle pionnier dans le développement de la nouvelle génération de quartiers culturels ouverts sur l'espace public<sup>806</sup>. » Cette préoccupation du bruit est importante pour tout le territoire du centre-ville, appelé à se densifier davantage et à conjuguer développement économique et mixité des usages.*

**La commission recommande à la Ville d'inclure au plan d'action de la Stratégie :**

- **de développer une expertise et des solutions innovantes sur les questions liées à l'acoustique des lieux, en partenariat avec les parties concernées, entre autres, le Quartier des spectacles;**
- **d'adopter des normes d'insonorisation spécifiques pour les murs extérieurs et les fenêtres des immeubles en construction ou en rénovation, et les appliquer à l'ensemble du territoire du centre-ville.**

### **3.2.7 Les espaces verts et le mont Royal**

Un centre-ville où il fait bon vivre a besoin de verdure, de parcs, de places publiques végétalisées. La Stratégie reconnaît l'importance de créer des espaces verts et de réduire les îlots de chaleur<sup>807</sup>. Elle propose un verdissement du centre-ville, avec des partenaires privés et publics, qui comprendrait la plantation d'arbres, l'agriculture urbaine, la végétalisation d'immeubles ainsi que des ententes entre partenaires privés et institutionnels pour le partage d'espaces verts<sup>808</sup>. Les gestes de verdissement sont d'autant plus essentiels en raison de l'accroissement de la densité souhaitée. Les grands objectifs de la Stratégie font consensus. Les opinions entendues à la commission sont en concordance avec celles exprimées lors de consultations précédentes. Les gens souhaitent beaucoup plus de gestes et d'audace pour rendre plus vert et convivial le centre-ville de Montréal.

Les bienfaits du verdissement sont nombreux et reconnus. Ils sont énumérés au chapitre 2 du Schéma d'aménagement qui traite de qualité de vie :

- Avantages environnementaux : ombrage réduisant les effets de la chaleur, rétention des eaux pluviales, assainissement de l'air.
- Avantages sociaux : création de lieux de qualité pour retenir familles et travailleurs; diminution du stress urbain; plus grande fréquentation des places extérieures et socialisation.
- Avantages économiques : augmentation de la valeur foncière des propriétés, économies en climatisation.

---

<sup>806</sup> Partenariat du Quartier des spectacles - Pôle du Quartier latin, doc. 7.8, p. 12

<sup>807</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 49 et 51

<sup>808</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 51

La canopée de Montréal est toutefois menacée de recul actuellement<sup>809</sup>. Une approche plus musclée est nécessaire pour le centre-ville, notamment pour atteindre l'objectif que s'est fixé la Ville<sup>810</sup> d'augmenter l'indice de canopée à 25 % d'ici 2025 ainsi que le verdissement général du territoire. À court terme, la commission suggère d'identifier dans le plan d'action de la Stratégie les lieux les plus problématiques, pour y intervenir en priorité et atteindre rapidement l'objectif de 25 %. De plus, tout nouveau projet immobilier devrait comporter des mesures de verdissement structurantes dans tous les quartiers du centre-ville. La commission retient l'importance de définir des objectifs et non pas des moyens techniques spécifiques. Il faut encourager, par exemple, les murs végétalisés, les toits écoproformants, la plantation d'arbres et d'arbustes sur le domaine public et privé, les toits verts, une végétalisation écoproformante le long des voies de circulation et soutenir le développement de l'agriculture urbaine et des jardins communautaires.

Majestueux espace vert, le mont Royal fait également partie de la signature de Montréal. La commission tient à souligner, à l'instar des Amis de la montagne<sup>811</sup>, d'Héritage Montréal<sup>812</sup> et de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain<sup>813</sup>, que le mont Royal doit être mis en valeur dans la Stratégie centre-ville. « *Le plan d'action de la Stratégie centre-ville doit intégrer les valeurs et les orientations du mont Royal qui ont été largement débattues au cours des dernières années, qui ont fait l'objet de consensus au sein de la communauté et qui sont promues par la Ville de Montréal et le Gouvernement du Québec ... Le mont Royal et le fleuve Saint-Laurent sont des éléments constitutifs de l'identité montréalaise. Les deux contribuent à l'attractivité de la ville et à son rayonnement. Après le Vieux-Port de Montréal, le mont Royal est le deuxième site le plus fréquenté par les touristes<sup>814</sup>.* » La commission déplore cette absence dans la Stratégie.

L'accessibilité à la montagne doit être grandement améliorée en créant plus de liens avec centre-ville, notamment en transport collectif. Le Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal adopté en 2009 reconnaissait déjà ce problème : « *Les difficultés d'accès à la montagne résultent également d'une absence de signalisation et d'aménagements permettant aux usagers d'identifier et d'emprunter des cheminements conviviaux et sécuritaires entre les divers quartiers entourant le mont Royal et ses divers points d'intérêt<sup>815</sup>.* » On y proposait plusieurs actions, par exemple, de :

- mettre en œuvre le Plan de transport intégré du Mont-Royal;
- diffuser par différents outils – tel un plan d'accès – les moyens disponibles pour accéder à la montagne;

<sup>809</sup> Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, doc. 4.1, p. 49

<sup>810</sup> Ville de Montréal, Politique d'action de la canopée 2012-2021

<sup>811</sup> Les amis de la montagne, doc. 7.48, p. 2

<sup>812</sup> Héritage Montréal, doc. 7.38, p. 7

<sup>813</sup> La Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.29, p. 8

<sup>814</sup> Les amis de la montagne, doc. 7.48, p. 3-4

<sup>815</sup> Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal 2009, p. 63

- réaliser de nouveaux accès piétonniers : - à l'extrémité nord de la rue University jusqu'au parc du Mont-Royal;
- réaliser les projets de restauration des entrées du parc des secteurs Peel, Cedar, Côte-des-Neiges et Outremont<sup>816</sup>.

Le plan d'action de la Stratégie doit aussi arrimer au mont Royal la requalification de grands ensembles institutionnels le long des avenues des Pins et Cedar. Il y a là une interface à consolider pour faire le lien entre le mont Royal et le centre-ville.

La commission note aussi l'absence du concept de Trame verte et bleu dans la Stratégie centre-ville. Pourtant, le front fluvial, tout comme le parc du Mont-Royal, en font partie. La carte 19 du Schéma d'aménagement illustre un concept de trame qui traverse le centre-ville, développant un important parcours liant fleuve et montagne<sup>817</sup>. Le plan d'action de la Stratégie doit y faire écho.

**La commission recommande d'intégrer le mont Royal comme élément phare dans la Stratégie centre-ville et d'intégrer au plan d'action des gestes structurants, notamment :**

- **améliorer l'accessibilité au mont Royal en priorisant le transport collectif;**
- **mettre en valeur les grands domaines institutionnels à requalifier adossés au mont Royal, tout en sauvegardant le caractère public des lieux et en bonifiant l'accessibilité à la montagne.**

**La commission recommande également de réitérer dans la Stratégie l'importance du concept de la Trame verte et bleue et d'en poursuivre le développement.**

**Sur tout le territoire du centre-ville, la commission recommande d'accorder une attention particulière au verdissement et d'adopter les mesures adéquates pour augmenter rapidement l'indice de canopée à 25 %.**

### **3.2.8 Les édifices patrimoniaux et la reconversion des grands ensembles institutionnels**

La Stratégie<sup>818</sup> vise à mettre en valeur les immeubles d'intérêt patrimonial, nombreux au centre-ville. La commission a entendu plusieurs opinions qui vont en ce sens. La Ville doit rapidement poser des gestes signifiants pour sauvegarder cette richesse collective qui contribue à ancrer Montréal à son passé très ancien ou plus moderne. « *Lorsqu'on s'intéresse au patrimoine, ce n'est pas au passé, mais dans une perspective de relais à la prochaine génération. Certains appellent ça du développement durable, mais l'important est de penser la Stratégie pour la prochaine génération qui recevra les fruits de ce travail*<sup>819</sup>. »

---

<sup>816</sup> Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal 2009, p. 64

<sup>817</sup> Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, doc. 4.1, p. 180

<sup>818</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 34

<sup>819</sup> M. Dinu Bumbaru, Séance de la matinée du 9 novembre 2016, doc. 6.6, p. 17-18

La reconversion des immeubles publics et ensembles institutionnels est un des chantiers de la Stratégie qui veut en faire un modèle de régénération urbaine. Leur reconversion doit comprendre la mise en valeur du patrimoine, l'intégration de projets résidentiels mixtes, l'augmentation de l'offre d'espace de travail abordable, de services collectifs et d'espaces verts<sup>820</sup>. Ceci peut aussi inclure les églises et ensembles conventuels de moins en moins occupés ou en attente de reconversion. La commission a entendu plusieurs opinions favorables à ces grands objectifs. Il y a un réel engouement pour ce chantier<sup>821</sup>. La commission rappelle l'importance de respecter l'identité patrimoniale de ces grands ensembles, leur valeur symbolique et l'effet structurant de leur reconversion<sup>822</sup>. Pour s'inscrire dans les grands objectifs de la Stratégie, ces reconversions doivent respecter les principes de la mixité d'usages et des types de logements. Cette mixité est importante pour éviter la privatisation de ces espaces et la création de quartiers fermés (« gated communities »).

**La commission appuie la volonté de la Ville de faire de la reconversion des ensembles institutionnels un modèle de régénération urbaine. La commission recommande d'inclure au plan d'action de la Stratégie les actions suivantes :**

- **adopter des gestes de zonage pour promouvoir la mixité d'usages (logements, commerces, light manufacturing, etc.) et la mixité des clientèles (étudiants, familles, personnes seules, etc.) des sites vacants ou sous-utilisés;**
- **assurer l'accès public aux espaces verts, jardins et zones végétalisées de ces ensembles;**
- **faire preuve d'audace et être exemplaire en transformant rapidement les propriétés de la Ville, inoccupées ou sous-utilisées, notamment en encourageant les usages temporaires et transitoires.**

**Pour l'ensemble des immeubles patrimoniaux du centre-ville, la commission recommande à la Ville de :**

- **compléter et rendre public le registre des édifices patrimoniaux de Montréal;**
- **identifier les freins à la protection et à la mise en valeur de ces édifices;**
- **adopter des mesures coercitives telles que taxer l'inoccupation des immeubles, voire même exproprier les propriétaires fautifs.**

### **3.2.9 L'entretien du parc immobilier**

Le parc immobilier du territoire du centre-ville vieillit et son entretien doit être amélioré. La Stratégie propose d'inciter à la rénovation et d'étudier la possibilité d'imposer des pénalités à l'inoccupation<sup>823</sup>. Ces constats et préoccupations sont récurrents; il faut résoudre ces problèmes criants d'entretien et de salubrité qui affecte le parc immobilier, autant des tours

<sup>820</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 49

<sup>821</sup> Vivacité-Société immobilière solidaire, doc. 7.1, p. 4

<sup>822</sup> Héritage Montréal, doc. 7.38, p. 5

<sup>823</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 52

d'habitations dans le secteur du Quartier des grands jardins, que dans les plus petits immeubles à logements des quartiers plus à l'est, les maisons de chambres, les immeubles commerciaux, etc.

Le programme d'inspection des façades de la Régie du bâtiment du Québec est en application et la Ville possède un règlement sur l'entretien des édifices (le 07-034) qui contient des normes et mesures relatives à l'occupation et à l'entretien. La commission partage les préoccupations de la Ville quant à la sécurité des occupants et piétons ainsi qu'au maintien d'une qualité visuelle des façades existantes.

La Ville possède un Portrait des immeubles résidentiels et indicateur de risque d'insalubrité datant de 2013. Selon ce Portrait, la Ville doit réaliser une campagne de promotion afin d'informer les propriétaires des programmes de subventions disponibles ainsi que les informer de leurs droits et responsabilités face au bon maintien des immeubles et logements.

La commission est d'accord avec la Stratégie qui, pour remédier au problème, propose « *d'intervenir auprès des propriétaires immobiliers afin d'améliorer le cadre bâti*<sup>824</sup>. » Pour veiller au bon état et à la propreté des logements, la Ville a son plan d'action 2014-2017 et un règlement. L'arrondissement de Ville-Marie est aussi doté d'une équipe d'inspecteurs chargés de mettre en application la réglementation sur la salubrité et l'entretien des immeubles résidentiels. Toutefois, le problème d'insalubrité persiste<sup>825</sup>, affectant particulièrement les populations les moins favorisées. La commission est d'avis que des mesures fiscales incitatives et coercitives sont nécessaires. La Ville doit développer des outils et faire preuve de leadership dans ce dossier.

**La commission recommande d'inclure dans le plan d'action de la Stratégie les actions suivantes :**

- **appliquer les mesures d'entretien déjà prévues aux divers PPU du territoire;**
- **accroître le nombre d'inspecteurs affectés aux logements;**
- **imposer des mesures coercitives aux propriétaires négligents afin de les obliger à entretenir leurs immeubles et à se conformer aux règlements existants.**

### **3.2.10 Audace et construction durable**

L'audace architecturale est évoquée comme un principe important dans l'énoncé de vision de la Stratégie. La commission estime que la qualité architecturale doit être de haut niveau et devenir une marque distinctive de Montréal. Elle appuie l'idée de favoriser une haute qualité des aménagements et de l'architecture, tout en respectant et en s'inspirant de la forme

---

<sup>824</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 51

<sup>825</sup> Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.11, p. 28; Mme Marie-Ève Bouchard et M. Bernard-Louis Bourque, doc. 7.63, p. 20; Assouline Jeremie, doc. 8.5, p. 8; Conseil des Montréalaises, doc. 7.47, p. 21

urbaine des différents secteurs du territoire. Dans le PPU Quartier des spectacles<sup>826</sup>, la Ville mentionnait déjà l'utilisation d'un langage architectural contemporain qui témoigne d'une compréhension de la forme urbaine et architecturale typique du quartier, tout en évitant le mimétisme des formes traditionnelles.

Plusieurs participants<sup>827</sup> ont aussi exprimé le souhait de voir les constructions existantes et nouvelles respecter les principes de développement durable, incluant notamment les toits écoproformants, la rétention et la récupération des eaux de pluie, l'utilisation de matériaux de qualité durable, etc. Le centre-ville de Montréal devrait devenir exemplaire dans ces domaines.

Concernant l'aménagement et les immeubles du centre-ville, le traitement des rez-de-chaussée doit aussi préoccuper davantage les planificateurs. Une occupation riveraine qui participe à l'animation de la rue doit être développée dans tout le centre-ville, notamment par la présence accrue de commerces au rez-de-chaussée. Ce concept est évoqué dans le PPU du Quartier des gares<sup>828</sup>. Cette proposition a été réitérée lors de la présente consultation<sup>829</sup>. Le traitement particulier pour les rez-de-chaussée des nouveaux édifices permet un contact visuel intérieur/extérieur, une animation de rue, et rend plus convivial et sécuritaire le passage des piétons sur les trottoirs. Cette mesure devrait figurer dans le plan d'action de la Stratégie centre-ville qui vise l'aménagement d'un centre habité et convivial.

**La commission recommande d'inclure dans la Stratégie une volonté :**

- **d'accorder une grande valeur à la qualité et l'innovation architecturale pour les projets immobiliers municipaux et tous les nouveaux projets au centre-ville;**
- **d'accorder une valeur plus importante à l'intégration des composantes écoproformantes dans l'évaluation des projets de construction;**
- **d'exiger plus de transparence et l'ouverture des façades au rez-de-chaussée, entre autres, par l'implantation de commerces de proximité.**

### 3.2.11 L'ouverture sur le fleuve

La Stratégie propose de doter la totalité du centre-ville d'un front fluvial accessible. On pose ceci comme une condition de réussite pour le développement et la densification urbaine du territoire. Les cartes produites dans la Stratégie identifient cette extension du front fluvial, entre autres, sur les terrains du Port de Montréal, de part et d'autre du Vieux-Port. On évoque la possibilité d'y construire un programme immobilier mixte<sup>830</sup>.

L'objectif d'intégrer le fleuve dans la Stratégie reçoit l'aval de la majorité des participants. Après analyse des opinions, la commission croit néanmoins que les pistes pour y parvenir sont

<sup>826</sup> PPU du Quartier des spectacles - Pôle du Quartier latin, doc. 4.8, p. 72

<sup>827</sup> Ordre des architectes du Québec, doc. 7.13, p. 24; BLT Architectes, doc. 7.52, p. 16

<sup>828</sup> PPU du Quartier des gares, doc. 4.6, p. 12

<sup>829</sup> BLT Architectes, doc. 7.52, p. 16

<sup>830</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 46

à revoir. Il est vrai que plusieurs villes américaines et européennes ont récupéré leur front de mer, autrefois site d'activités portuaires, et y ont installé de nouvelles fonctions (récréotouristiques, habitations, équipements culturels et édifices publics). Dans la mesure où la Stratégie centre-ville vise à démarquer Montréal, il semble judicieux d'en souligner le caractère distinct, de faire preuve de plus d'audace et d'innovation, de miser sur des traits résolument montréalais, et ainsi dépasser un modèle de redéveloppement urbain déjà-vu dans maintes villes.

La commission note que la majorité des participants venue parler d'ouverture sur le fleuve n'exprimait pas une volonté de pratiquer davantage de sports nautiques. Les gens veulent que soient protégées les vues sur le fleuve, que les promenades riveraines soient développées et que soient optimisés les accès existants. Notons aussi que la consultation n'a pas suscité de contributions demandant le déménagement du Port de Montréal.

Au contraire, plusieurs mémoires déposés sur le sujet s'opposent au déménagement du port, ou à l'empiètement sur ses terrains<sup>831</sup>. L'importance du port est aussi reconnue dans plusieurs documents et politiques de la Ville. À titre d'exemple, dans le PPU du quartier Sainte Marie, il est écrit : « ... *Contrairement à la croyance populaire, la portion du port à la hauteur du Quartier Sainte Marie est essentielle aux activités portuaires. En effet, les voies ferrées aménagées sur ces terrains riverains sont utilisées pour le triage des wagons. Dans cette optique, l'accès au fleuve n'est pas envisageable dans un avenir rapproché. Cependant, la modernisation de la rue Notre-Dame est une opportunité d'améliorer l'interface entre le port et le Quartier Sainte-Marie. Par exemple, il serait opportun d'améliorer l'accessibilité au parc Bellerive*<sup>832</sup>. » Notons aussi que le transfert à la Ville de Montréal de la responsabilité de ces terrains, tout comme ceux du Vieux-Port, semble improbable actuellement<sup>833</sup>. La commission croit que la Stratégie doit se déployer même si le Port de Montréal ne déménage pas et que le Vieux-Port demeure un parc fédéral.

Avec cela en tête, la commission constate la disponibilité d'autres lieux et terrains à développer et à requalifier comme espaces publics ou promenades vertes qui permettraient une meilleure ouverture de la Ville sur le fleuve et l'eau, par exemple, et non seulement :

- le parc Bellerive remembré (actuellement propriété de la Ville et du ministère des Transports du Québec) : un parc linéaire incluant un parcours historique dans l'emprise du pont Jacques-Cartier reliant le parc Bellerive, le site historique du Pied-du-Courant et le parc des Faubourgs<sup>834</sup>;
- les terrains au pied du pont Jacques-Cartier : à savoir le terrain U-Haul (au 1806 Notre-Dame, anciennement la Canadian Rubber) et la station de pompage Craig;

---

<sup>831</sup> Administration portuaire de Montréal, doc. 7.19; Société des Chemins de fers nationaux du Canada, doc. 7.67; CargoM, doc. 7.21; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.29

<sup>832</sup> PPU du quartier Sainte-Marie, doc. 4.7, p. 55

<sup>833</sup> M. Pierre-André Normandin, Ottawa ne veut pas céder le Vieux-Port à la Ville, La Presse, 23 juillet 2015

<sup>834</sup> Les AmiEs du courant Sainte-Marie, doc. 7.15, p. 24; Corporation de développement communautaire Centre-Sud, doc. 7.64, p. 5

- les grands terrains en friche à la jetée McKay dans l'ouest, près des studios Mels 1, à la Cité du Havre;
- des terrains dans le secteur du bassin Peel.

À cette liste s'ajoute le parc Jean-Drapeau, qui fera bientôt l'objet d'un nouveau plan directeur, comme espace privilégié pour permettre de jouir des vues et des accès au fleuve Saint-Laurent. Bien que le parc Jean-Drapeau soit inclus dans le territoire du centre-ville et qu'il constitue avec le mont Royal un des deux poumons verts du centre-ville, la Stratégie mise peu sur cet atout. C'est pourtant une infrastructure fantastique; de grandes îles dans le fleuve, face au centre-ville. Les rives du parc Jean-Drapeau sont des accès au fleuve que les Montréalais devraient fréquenter plus assidument. Le parc Jean-Drapeau offre une superficie comparable à celle des terrains à l'est et à l'ouest du Vieux-Port, un caractère champêtre unique et des perspectives époustouflantes sur Montréal. En plus de l'accès actuel en métro et par des ponts, le lien physique entre Montréal et le parc pourrait être renforcé par des navettes fluviales<sup>835</sup> afin d'intégrer ce « quartier 100 % vert » au centre-ville.

**La commission recommande que l'ouverture sur le fleuve soit réalisée sur des terrains actuellement disponibles ou en attente de valorisation. Il faut protéger les vues sur le fleuve et les accès existants, et ne pas permettre la construction immobilière en bordure du fleuve.**

**La commission recommande aussi d'améliorer l'ouverture de la Ville sur le fleuve en misant davantage sur le parc Jean-Drapeau. Il faut mettre en valeur ses riches potentialités récréotouristiques et bonifier de manière significative l'offre de navettes fluviales reliant le centre-ville et le parc.**

La commission note également que la Stratégie est muette sur le Vieux-Montréal. La consultation de 2013 portant sur le *Plan de protection et de mise en valeur du Vieux-Montréal* avait mis au jour de nombreuses propositions et défis qui doivent être pris en compte dans la Stratégie<sup>836</sup>. En termes de connectivité, les liens entre Vieux Montréal et centre-ville y sont traités; il faut améliorer ces liens. Parmi les activités en croissance dans le Vieux Montréal, l'augmentation du nombre de bateaux de croisière devrait préoccuper les planificateurs de la Stratégie. L'accueil des croisiéristes doit être réfléchi afin de leur assurer un accueil et une offre de services et de commerces qui distingue Montréal. Voici une opportunité d'innover pour mitiger des impacts potentiellement négatifs et encourager ces touristes à visiter tous les quartiers du centre-ville et ses grands parcs, notamment sur le fleuve et la montagne.

**La commission recommande d'inclure dans la Stratégie l'importance de planifier l'accueil des croisiéristes pour faire de Montréal une destination de choix et originale.**

---

<sup>835</sup> M. Yves Chartrand et Mme Denise Chiasson, doc. 7.49, p. 4; Rencontre thématique-Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 9

<sup>836</sup> Plan de protection et de mise en valeur du Vieux-Montréal, p. 88

### 3.3 Un centre-ville habité et mixte

La vision de la Stratégie énonce clairement son intention d'augmenter considérablement le nombre de résidents sur le territoire du centre-ville : « *En 2030, le centre-ville compte 50 000 nouveaux résidents, dont des familles avec enfants, des personnes âgées ou encore de jeunes adultes qui ont trouvé, à travers la mosaïque d'ambiances du centre-ville, la qualité de vie des quartiers centraux combinée avec l'intensité et la vitalité du cœur d'une métropole. À plus long terme (2050), ce territoire comptera près de 100 000 nouveaux habitants*<sup>837</sup> ». Actuellement, le territoire compte 98 836 habitants<sup>838</sup>. Un effort énorme sera donc nécessaire pour doubler ce nombre en à peine trois décennies. Plusieurs participants ont souligné que cet objectif est peut-être trop ambitieux et suggèrent que toute augmentation de la population soit accompagnée d'actions qui auraient un impact positif sur la population actuelle.

L'objectif de la Stratégie de faire du centre-ville un endroit habité où il fait bon vivre fait consensus. La manière d'y parvenir a été abordée durant cette consultation, tout comme lors de plusieurs consultations publiques antérieures. Rappelons notamment l'importance de cet enjeu énoncé dans le Schéma d'aménagement : « *L'habitation est une composante essentielle de l'équilibre social, démographique et économique d'un territoire. Elle a une incidence directe sur la qualité de vie des résidents, puisque se loger constitue un besoin fondamental de l'être humain. Une offre résidentielle incluant des produits diversifiés et abordables contribue au maintien et à l'attraction de la main-d'œuvre nécessaire à la vitalité économique et à la compétitivité d'un centre urbain à l'intérieur d'une dynamique régionale et, aussi, continentale. Une métropole capable de loger adéquatement ses travailleurs à proximité des secteurs d'emploi est plus susceptible d'attirer ou de maintenir les entreprises et, par conséquent, les emplois. [...] L'habitation a des effets structurants sur les dynamiques urbaines, tant à l'échelle des villes que des quartiers. Elle a notamment des effets sur la stabilité résidentielle et le sentiment de sécurité, sur les processus de valorisation ou de déclin des quartiers, sur la demande en services et le dynamisme commercial*<sup>839</sup>. » La commission souscrit entièrement à cette vision.

L'objectif de la Stratégie d'augmenter considérablement la population du centre-ville est assez bien accueilli. La commission note cependant des inquiétudes qu'elle juge essentiel de retenir : l'importance de préserver la mixité sociale, la nécessaire mitigation des effets de la spéculation immobilière et la priorité à accorder au maintien en place des populations locales ainsi qu'à l'établissement de familles avec enfants.

La consultation a aussi permis de mettre en lumière que le boom immobilier des dernières années au centre-ville ne répond pas aux attentes d'une grande partie de la population montréalaise, et particulièrement de celle du centre-ville. Le développement est trop centré sur le condominium de luxe, qui est en général cher et de trop petite taille. De plus, les populations plus défavorisées et les familles sont souvent forcées de quitter leur logement

---

<sup>837</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 40

<sup>838</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 22

<sup>839</sup> Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, doc. 4.1, p. 30

pour céder la place aux colocations étudiantes, à de la sous-location touristique ou aux conversions en condominiums. Il manque de logement pour les populations moins fortunées. De plus, en plus d'être moins accessible, le parc immobilier de logement locatif est souvent en mauvais état.

Développer l'offre d'habitation est important pour assurer la mixité sociale souhaitée par la Ville et la population. Comme nous le rappelle le PMAD : « *La mixité sociale peut être définie comme la coexistence sur un même espace de groupes sociaux aux caractéristiques diverses. La mixité sociale, comme l'ont démontré plusieurs études, assure la vitalité d'un quartier et permet d'éviter la dégradation des conditions de vie des résidents. La mixité sociale vise à enrayer les effets négatifs de la ségrégation et permet à la société de pouvoir tirer le meilleur parti du potentiel de tout un chacun. La présence d'une diversité de logements, tant en termes de typologie que de coût, contribue à la mixité sociale d'un quartier en permettant de répondre aux besoins de citoyens appartenant à divers types de ménages, à différentes étapes de leur cycle de vie et disposant de plus ou moins de revenus. La mixité sociale fait par ailleurs partie intégrante d'une approche de développement durable*<sup>840</sup>. »

L'objectif de la Stratégie, énoncé en page 41, concorde avec le PMAD : « *Cohabitation des usages et des populations, logements pour tous les segments de la population, types d'emplois diversifiés, variété du cadre bâti. Le centre-ville doit être inclusif et permettre à tous d'y vivre et d'y travailler* ». En matière d'aménagement de la métropole, de nombreux documents d'orientation sont aussi en faveur d'une mixité sociale accrue<sup>841</sup>. L'objectif fait consensus : les gens sont toutefois inquiets quant à sa réalisation sur le territoire du centre-ville.

Consciente des défis importants pour le maintien d'une interdépendance entre les différentes composantes du centre-ville, la commission constate, à l'instar de nombreuses personnes<sup>842</sup>, que la mixité sociale reste fragile dans tous ces aspects : social, économique et culturel. La commission croit que les conditions d'organisation spatiale et sociale doivent être réunies pour permettre la réalisation d'une mixité harmonieuse. Plusieurs mécanismes permettant l'accessibilité au logement, l'accessibilité universelle et l'utilisation de l'analyse différenciée selon les sexes<sup>843</sup> constituent des outils importants qui doivent être considérés comme vecteurs de la mixité sociale afin de soutenir la diversité dans son ensemble et permettre l'égalité entre les hommes et les femmes.

<sup>840</sup> Plan métropolitain d'aménagement et de développement, doc. 4.2, p. 82

<sup>841</sup> Ville de Montréal, Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels, 2005, doc. 4.4, p. 6

<sup>842</sup> Rayside Labossière en collaboration avec TACS, doc. 7.35, p. 28; Mme Marie-Ève Bouchard et M. Bernard-Louis Bourque, doc. 7.63, p. 9; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Est), doc. 5.4.2.3, p. 7 et 11; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 6-7; Rencontre thématique - Économie et innovation, doc. 5.4.4.3, p. 5

<sup>843</sup> Selon le Secrétariat de la condition féminine (2007) l'ADS est un « processus appliqué aux projets des instances décisionnelles en vue de favoriser l'atteinte d'une égalité de fait entre les femmes et les hommes. Elle permet de discerner, de façon préventive, les effets distincts sur les femmes et les hommes que pourrait avoir l'adoption d'une loi, d'un règlement, d'une politique, d'un programme, d'une mesure ou d'un service à l'intention des citoyennes et des citoyens. Elle peut s'effectuer au moment de l'élaboration, de la mise en œuvre ou de l'évaluation d'un projet. Dans certaines situations, elle mènera à l'offre de mesures différentes aux femmes et aux hommes en vue de réduire les inégalités constatées »

La population du centre-ville est diversifiée : des personnes seules, des couples sans enfants, des couples avec enfants, des familles monoparentales, des personnes âgées, des locataires, des propriétaires, des étudiants, des entrepreneurs, etc. habitent le centre-ville. Comme le rappelle la Stratégie, la population est aussi en croissance : « le taux de croissance de la population résidente au centre-ville est de 5,8 % entre 2001 et 2011, comparativement à 2 % pour la croissance de l'agglomération<sup>844</sup>. » Les chiffres du récent recensement confirment cet élan; la population de Montréal a crû de 3,3 % entre 2011 et 2016, comparativement à 6,1 % pour l'arrondissement de Ville-Marie<sup>845</sup>. Ce dynamisme est un signe de vitalité économique. Le marché résidentiel développé par des entrepreneurs privés est caractérisé par l'augmentation de l'offre, mais qui est souvent chère et ne répond pas aux besoins de tous les résidents du centre-ville.

La diversité démographique et socio-économique exige un cadre bâti diversifié. La Ville doit s'assurer d'une diversité de typologies dans l'offre d'habitation. Ces typologies doivent répondre aux nombreux besoins des familles, des personnes seules, des personnes avec des déficiences fonctionnelles, etc., et aussi permettre l'accès à la propriété abordable. Il faut des solutions innovantes mettant à contribution à la fois la Ville de Montréal, le gouvernement du Québec, le gouvernement fédéral, les promoteurs et les organismes communautaires. Les suggestions ne manquent pas. Par exemple, Vivacité Montréal<sup>846</sup> suggère un modèle alternatif d'accès à la propriété, le modèle de capitalisation partagée qui pourrait être étudié. Un modèle de partage à l'achat d'une propriété visant à assurer une abordabilité perpétuelle d'une portion du parc immobilier et un plus grand accès aux propriétés disponibles a aussi été proposé. Pour la commission, il est prioritaire que les besoins en logement des populations à plus faibles revenus soient comblés. Il faut notamment réfléchir à mitiger la spéculation sur des portions de l'offre d'habitation et étudier les solutions comme le logement « abordable à perpétuité ».

La requalification des quartiers est souhaitée, mais pas au détriment des plus démunis. Aussi, l'innovation dans le parc immobilier devrait occuper une place prépondérante dans une stratégie qui se veut un modèle pour l'avenir de Montréal. À travers le monde, de nouvelles formes d'habitations voient le jour. Avec la transition numérique, le marché de l'habitat connecté prend son essor. Face aux défis climatiques, des écoquartiers voient le jour, tandis que les logements participatifs, axés sur le vivre-ensemble séduisent de nombreux citoyens. La pénurie de logements et de terrains constructibles a conduit certaines villes à inventer des appartements bien aménagés, mais beaucoup plus petits ou avec des pièces flexibles ou modulables. Du tout technologique aux initiatives qui misent sur la relation entre voisins, l'habitation évolue<sup>847</sup>. Les objectifs ambitieux de la Stratégie en termes d'accroissement du nombre d'habitants au centre-ville constituent une formidable opportunité de penser l'habitat

---

<sup>844</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 22

<sup>845</sup> Ville de Montréal, population et démographie, 8 février 2017, [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL\\_STATS\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/POPULATION%20ET%20D%C9MOGRAP HIE\\_8FEV2017\\_2.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/POPULATION%20ET%20D%C9MOGRAP HIE_8FEV2017_2.PDF)

<sup>846</sup> Vivacité - Société immobilière solidaire, doc. 7.1, p. 3

<sup>847</sup> LE MONDE, 10 janvier 2017, *Où habiterons-nous demain ? Sept expériences de logements innovants*. [http://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2017/01/10/ou-habiterons-nous-demain-sept-experiences-de-logements-innovants\\_5060276\\_4811534.html](http://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2017/01/10/ou-habiterons-nous-demain-sept-experiences-de-logements-innovants_5060276_4811534.html)

de demain. La Stratégie centre-ville devrait impérativement inclure des pistes de réflexion et des moyens pour le faire et s'assurer d'inclure la flexibilité règlementaire qui permet à cette créativité de s'exprimer.

**Afin de développer un centre-ville habité où la mixité sociale peut se déployer, la commission recommande :**

- **de recenser les actions planifiées aux PPU du territoire et les politiques de la Ville en matière d'innovation sociale et d'accès au logement, construire un échéancier intégré de leur mise en œuvre et les réaliser dans tous les quartiers du centre-ville lorsque c'est pertinent;**
- **d'inclure au plan d'action de la Stratégie l'importance de l'innovation en habitation, dans sa forme et son accessibilité, et notamment en développant des outils pour mitiger la spéculation pour une partie du parc immobilier;**
- **de prendre en considération les réalités différenciées entre homme et femme et d'appliquer *l'analyse différenciée des sexes* dans l'ensemble du plan d'action de la Stratégie (urbanisme, grands projets, transport, développement social, sport et loisirs, sécurité, etc.).**

### 3.3.1 Logement social et communautaire

Les ménages locataires sont nombreux au centre-ville; quelque 60 % des ménages sur le territoire de l'agglomération de Montréal sont locataires. Ce chiffre grimpe à 64,2 % sur le territoire de la ville de Montréal<sup>848</sup> et à 74,3 % dans l'arrondissement de Ville-Marie<sup>849</sup>. Si le marché locatif résidentiel privé est important, le pourcentage des ménages locataires ayant des difficultés à se loger dans ce territoire est préoccupant : « plus de 40 % des ménages locataires de l'arrondissement de Ville-Marie sont aux prises à la fois avec un faible revenu et un taux d'effort de 30 % et plus à fournir pour se loger<sup>850</sup>. » Ajoutons que pour un ménage locataire composé d'une seule personne, 35 % d'entre eux consacrent plus de la moitié de leurs revenus au logement<sup>851</sup>.

Pour la commission, à la lumière de ce portrait, il est impératif de poser des gestes concrets pour assurer l'accessibilité au logement des populations moins fortunées au centre-ville. Les zones en redéveloppement sont une opportunité pour planifier différemment, augmenter l'offre d'habitation à moindre coût.

Depuis la dernière décennie, le développement immobilier privé, de type condominium surtout, est en pleine effervescence. Cependant, le développement d'autres types d'habitation, tels les logements communautaires et sociaux, est grandement en deçà des besoins. L'arrondissement de Ville-Marie compte 7915 logements sociaux et communautaires (publics,

<sup>848</sup> Ville de Montréal, Profil des ménages et des logements agglomération de Montréal édition 2014, p. 7

<sup>849</sup> Ville de Montréal, Profil des ménages et des logements arrondissement de Ville-Marie édition 2014, p. 7

<sup>850</sup> Ville de Montréal, Profil des ménages et des logements arrondissement de Ville-Marie édition 2014, p. 23

<sup>851</sup> Ville de Montréal, doc.3.1, p. 23

OBNL, coopératives)<sup>852</sup>», soit 16 % de tous les logements de cet arrondissement. Pour augmenter l'offre de ces logements, la Stratégie centre-ville mise sur la reconversion de certaines institutions publiques<sup>853</sup>, et sur *la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels*, qui vise à favoriser « *une offre de logements répondant aux besoins des populations à faibles revenus et des personnes vulnérables (logements abordables, sociaux, communautaires, supervisés ou transitoires)*<sup>854</sup>. »

Les critiques sont nombreuses à l'endroit de la *Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels*, car elle ne s'applique qu'aux projets de 100 unités et plus nécessitant une modification règlementaire à l'usage, à la densité ou à la hauteur. Avant 2015, elle ne s'appliquait qu'aux projets de 200 unités et plus. De plus, il faut savoir que l'imposition d'unités abordables ne se fait que sur les unités construites en surplus, suite à un changement de règles; le calcul de l'inclusion se fait sur la différence de superficie brute de plancher résidentiel entre le projet constructible avant et après la modification règlementaire. Il semblerait que dans l'arrondissement de Ville-Marie, la révision des hauteurs et densité (2012) ait rendu cet outil inopérant pour négocier avec les promoteurs depuis que les hauteurs et densités du centre-ville ont été revues à la hausse, « *la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels de la Ville de Montréal et le programme Accès Logis du Gouvernement du Québec, sont mal adaptés à la réalité du centre-ville et en grande partie inopérants*<sup>855</sup>. »

**Afin de développer l'habitat abordable sur le territoire de la Stratégie centre-ville, la commission recommande d'inclure dans le plan d'action de la Stratégie :**

- **développer des outils pour s'assurer la construction de logements sociaux, communautaires et abordables;**
- **soutenir et accompagner activement les projets de coopératives abordables, d'habitat collectif et autres solutions innovantes;**
- **d'augmenter l'offre totale de logements abordables par le biais de programmes ciblés de rénovation ou de construction;**
- **de constituer une banque de terrains réservés à la construction de logements sociaux, communautaires, coopératifs ou participatifs, et mitiger ainsi les effets de la spéculation foncière;**
- **favoriser l'innovation sociale dans tous les projets de reconversion de grands ensembles institutionnels.**

---

<sup>852</sup> Les logements sociaux et communautaires regroupent les logements HLM ou appartenant à l'Office municipal d'habitation de Montréal (OMHM), les logements locatifs de la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM) ainsi que ceux appartenant à des organismes à but non lucratif (OBNL) ou à des coopératives d'habitation, source : Ville de Montréal, Profil des ménages et des logements arrondissement de Ville-Marie édition 2014, p. 27

<sup>853</sup> Notamment dans la reconversion des hôpitaux vacants, l'Hôpital de Montréal pour enfants, l'Hôpital de la Miséricorde ou encore d'autres terrains publics vacants ou à reconvertir, tels le site de Radio-Canada

<sup>854</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 48

<sup>855</sup> Habiter Ville-Marie, doc. 7.7, p. 14

### 3.3.2 Logement étudiant

La population diversifiée et dynamique du centre-ville est aussi constituée des étudiants qui fréquentent les institutions d'enseignement du centre-ville, une clientèle qui réside généralement près du lieu d'étude. Ainsi, sur les milliers d'étudiants qui fréquentent les universités et cégeps de Montréal, un pourcentage important habite sur le territoire de la Stratégie.

Cette réalité est globalement positive pour le dynamisme du centre-ville. Elle a aussi un impact sur les prix et l'accessibilité aux logements. Actuellement, en occupant en colocation et souvent à fort prix les appartements de grande taille du centre-ville, la population étudiante provoque une pénurie de logements pour les familles et ajoute une pression à la hausse sur les prix du marché locatif. La commission croit que la construction de logements destinés à cette clientèle permettrait de favoriser la rétention et l'attraction de familles sur le territoire de la Stratégie en augmentant l'offre de logement. De tels projets devraient prévoir des milieux de vie sains et sécuritaires, des services de proximité, des mesures favorisant le bon voisinage et le soutien aux étudiants.

Même si la responsabilité des logements étudiants ne relève pas des instances municipales, Montréal peut jouer un rôle dans l'encadrement et la planification de l'habitat pour étudiant par l'adoption d'une politique spécifique<sup>856</sup>. Par ailleurs, la commission retient l'idée exprimée par UTILE qui vise l'innovation dans le logement destiné aux étudiants, comme le développement de projets coopératifs pour étudiants.

**La commission recommande d'augmenter, de manière significative, l'offre de logement étudiant au centre-ville. Il faut inscrire au plan d'action de la Stratégie, la construction de logement étudiant qui prenne en compte la réalisation de milieux de vie de qualité et sécuritaire, et l'adoption d'une politique de logement pour étudiants.**

### 3.3.3 Maisons de chambres et itinérance

Plusieurs mémoires présentés lors de la consultation mentionnent les défis auxquels sont confrontées les populations marginalisées, vulnérables et qui, souvent, font face à l'itinérance. La commission a entendu les propos de plusieurs intervenants de terrain à ce sujet. Ces derniers constatent l'amplification du phénomène de l'itinérance, qui touche une population de plus en plus diversifiée : autochtones, femmes, personnes immigrantes, aînés<sup>857</sup>. Il a été maintes fois souligné que le développement immobilier des dernières années a provoqué la fermeture ou la conversion de nombreuses maisons de chambres qui sont souvent le dernier et la seule possibilité de se loger avant de se retrouver dans la rue<sup>858</sup>.

<sup>856</sup> Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant (UTILE), doc. 7.2, p. 7

<sup>857</sup> RAPSIM – Réseau d'aide aux personnes seules, doc. 7.17, p. 1

<sup>858</sup> CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.30, p. 13; Habiter Ville-Marie, doc. 7.7, p. 24

Dans le cadre du *Plan d'action montréalais en itinérance*, la Ville soutient la réalisation de 1000 logements pour personnes vulnérables ou itinérantes<sup>859</sup>. Il n'en demeure pas moins que plusieurs s'inquiètent de la transformation du parc des maisons de chambres et de l'effritement de ce parc locatif en raison de l'effet de la forte spéculation immobilière.

Au-delà du nombre, c'est aussi l'état du parc de maisons de chambres qui est grandement problématique. Déjà, dans le PPU du Quartier des grands jardins adopté en 2011, on pouvait lire : « *En vue de répondre aux besoins de base des personnes en situation d'itinérance ou à risque, le plan d'action s'intéresse à l'offre de logements pour les clientèles itinérantes. La question de la salubrité des maisons de chambres correspond à une intention du PPU de freiner la détérioration du parc de logements locatifs par une inspection accrue et la promotion de programmes de rénovation*<sup>860</sup>. »

La commission reconnaît la complexité du phénomène de l'itinérance et recommande à la Ville de redoubler d'efforts pour loger ces personnes qui sont nombreuses au centre-ville. De plus, la Stratégie centre-ville doit tenir compte des effets de la spéculation sur l'immobilier et la gentrification des quartiers pouvant conduire à l'exclusion de populations à risque d'itinérance. La Stratégie doit inclure des pistes d'actions pour ne pas provoquer des effets non désirés, et de ne pas marginaliser davantage des populations à risque.

**La commission recommande d'inclure dans la Stratégie :**

- **prioriser la réalisation de projets de construction ou de rénovation de logements pour les populations itinérantes ou à risque d'itinérance;**
- **reconnaître les effets déstabilisateurs de la spéculation foncière et développer des outils pour soutenir les populations à risque d'exclusion.**

### **3.3.4 Accessibilité universelle**

Un centre-ville dense et habité gagnera à développer l'accessibilité universelle, un concept qui concerne toute la population. Rappelons que l'accessibilité universelle est « *fondée sur une approche d'inclusion, elle permet à toute personne, quelles que soient ses capacités, l'utilisation identique ou similaire, autonome et simultanée des services offerts à l'ensemble de la population*<sup>861</sup>. » Donc, les besoins sont importants en termes de déplacement, de communication, de services de loisirs, etc. L'*Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011*<sup>862</sup> a mesuré le taux d'incapacité selon l'âge et le sexe de la population de la région sociosanitaire de Montréal. Les incapacités touchent 32 % des personnes âgées de 15 ans et plus. L'incapacité peut être légère, modérée ou grave. Elle peut être de tout ordre, visuel, verbal, moteur, temporaire ou permanent.

---

<sup>859</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 24

<sup>860</sup> PPU du Quartier des grands jardins, doc. 4.5, p. 32

<sup>861</sup> Ville de Montréal, *Plan d'action 2015-2018 en accessibilité universelle*, p. 10

<sup>862</sup> Institut de la Statistique du Québec, *Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011*, p. 42

La commission salue les efforts de la Ville dans ce domaine et croit qu'il faut continuer le travail de sensibilisation et d'innovation dans les règlementations afin de permettre une véritable accessibilité aux personnes à limitations fonctionnelles. En ce sens, l'accessibilité universelle doit être appliquée afin de permettre au plus grand nombre de personnes de jouir de leur droit et de leur vie au centre-ville :

- **Appliquer les principes de l'accessibilité universelle dans tous les projets de rénovation majeurs, dans les nouvelles constructions et les aménagements physiques du centre-ville.**

### 3.4 Le développement économique

L'objectif de renforcer le poids économique, la spécificité du pôle d'emploi et les activités culturelles du centre-ville a été bien accueilli lors de la consultation publique. À l'instar de la Stratégie, les citoyens et organismes qui se sont exprimés identifient le centre-ville de Montréal comme centre d'affaires, centre d'innovation, centre culturel et pôle d'emploi de grande importance pour la région métropolitaine et la province. Toutefois, davantage d'audace, de gestes concrets et d'engagements de la Ville sont attendus dans son plan d'action : des actions pour dynamiser le commerce de détail et les artères commerciales du territoire, relever les défis de mobilité, stimuler l'industrie culturelle, renforcer ou créer de nouveaux pôles d'emploi, et soutenir tout le secteur lié à l'économie numérique.

#### 3.4.1 L'innovation

« Véritable carrefour d'innovation, de savoir et de culture, le centre-ville de Montréal doit être le lieu qui exprime les plus grandes ambitions des Montréalais d'aujourd'hui et de demain<sup>863</sup>. » Afin de faire du centre-ville un moteur économique distinctif, la commission est d'avis que la Stratégie doit se tourner résolument vers l'innovation technologique et l'économie numérique. C'est majoritairement au centre-ville que s'ancrent les entreprises, les emplois et les centres de recherches liés aux technologies de l'information et à l'innovation<sup>864</sup> : intelligence artificielle, analyse de données massives, jeunes pousses, développeurs, multimédia, jeux vidéo, effets spéciaux, programmation, services informatiques, etc.

L'automne 2016 a confirmé cet élan qui distingue Montréal. Plus de 200 millions \$ en subventions privées et publiques ont été octroyés aux centres de recherche montréalais en intelligence artificielle et analyse de données massives<sup>865</sup>. Des géants comme Google et Microsoft ont investi dans des organisations situées au centre-ville, dont Element AI. Le Quartier de l'innovation (QI), en partenariat avec de grandes entreprises et l'École de technologie supérieure (ÉTS), annonçait, pour sa part, la création du premier laboratoire à ciel

<sup>863</sup> Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, doc. 4.1, p. 57

<sup>864</sup> M. Hubert Bolduc, Montréal International, séance du mercredi 9 novembre en matinée, doc. 6.6, p. 4

<sup>865</sup> Porfali, Philippe. *Investissement de 213 millions de dollars pour la recherche*. Le Devoir, 7 sept. 2016

ouvert de la ville intelligente au Canada<sup>866</sup>. Toujours en 2016, le QI tenait sa grande conférence annuelle sur le thème de la révolution industrielle 4.0. Cette révolution, faite d'intelligence artificielle, de l'internet, des objets de robotique et de nanotechnologies, transformera des secteurs d'activité diversifiés, de la santé aux transports, en passant par la bio-informatique, la banque ou l'assurance.

Parallèlement, une première étude sur les jeunes pousses intitulée *Portrait de l'écosystème startup montréalais* nous apprenait que ces entreprises créent plus de 8000 emplois directs et 2000 indirects, et génèrent une activité économique de quelques 700 millions \$ annuellement<sup>867</sup>. Mentionnons que ces milliers d'emplois sont source de nouveaux résidents potentiels pour le centre-ville. Rappelons que la Stratégie vise à augmenter de 50 000 le nombre de résidents sur son territoire au cours des prochaines années. Le projet de la Stratégie centre-ville doit consacrer plus d'attention à ces phénomènes liés à l'innovation technologique, porteurs d'un élan des plus significatifs pour l'avenir de Montréal.

La question de l'innovation a été abordée lors de récentes consultations. Elle a fait l'objet de recommandations et d'engagements de la Ville. Dans les programmes particuliers d'urbanisme (PPU) du territoire, on peut lire : « Favoriser le déploiement dans le secteur des plus récents réseaux de transmission filaires et sans fil de manière à répondre notamment aux besoins particuliers des différents acteurs œuvrant dans les domaines de l'innovation<sup>868</sup>. », « Favoriser l'implantation, dans le secteur Griffintown, d'initiatives et d'activités liées à l'innovation par la promotion de la bourse à l'innovation : PR@M-Innovation<sup>869</sup>. », « Appuyer les initiatives de développement d'applications et de technologies prometteuses ainsi que le réseautage<sup>870</sup>. », « Favoriser l'émergence des activités économiques liées aux technologies de l'information pour accroître le développement de l'emploi et le rayonnement du quartier<sup>871</sup>. ».

Dans cet esprit, la commission est d'avis que la Stratégie centre-ville doit être davantage proactive et penser son soutien à l'économie numérique pour l'ensemble du territoire.

La commission salue l'initiative de la Ville de Montréal qui a mis sur pieds le Bureau de la ville intelligente et adopté le *Plan d'action Montréal, ville intelligente et numérique 2015-2017*. Le bilan de mi-parcours rapporte 30 projets réalisés ou en cours de déploiement grâce à une collaboration étroite entre la Ville de Montréal et les joueurs clés de l'écosystème montréalais<sup>872</sup>. En audition des opinions, il a été porté à l'attention de la commission d'autres expériences dont Montréal pourrait s'inspirer, par exemple, celle de la ville de Londres où

---

<sup>866</sup> Quartier de l'innovation, doc.7.20, annexe 3

<sup>867</sup> Agence QMI, *Startups : des retombées de 700 millions \$ à Montréal*, Journal de Montréal, 10 novembre 2016, <http://www.journaldemontreal.com/2016/11/10/startups-des-retombees-de-700-millions--a-montreal>

<sup>868</sup> PPU secteur Griffintown, doc. 4.9, p. 8

<sup>869</sup> PPU secteur Griffintown, doc. 4.9, p. 8

<sup>870</sup> PPU Quartier des spectacles - Pôle du Quartier latin, doc. 4.8, p. 88

<sup>871</sup> PPU Quartier des spectacles - Pôle du Quartier latin, doc. 4.8, p. 97

<sup>872</sup> Ville de Montréal, Une collaboration qui porte fruit, Bilan de mi-parcours, [http://villeintelligente.montreal.ca/sites/villeintelligente.montreal.ca/files/bilan\\_mi-parcours\\_fev\\_2017.pdf](http://villeintelligente.montreal.ca/sites/villeintelligente.montreal.ca/files/bilan_mi-parcours_fev_2017.pdf)

l'organisation « Tech City UK<sup>873</sup> » a pour mission d'accélérer la croissance de l'économie numérique. Parmi ses mandats, cette organisation aide à l'élaboration des politiques publiques. Au moyen de tables rondes, d'enquêtes, de recherches et de rapports, elle fournit une boucle de rétroaction agile et proactive pour aider à façonner les meilleures politiques pour développer l'économie numérique. On y privilégie la transparence et la circulation de l'information pour façonner des solutions innovantes. La commission trouve cette façon de faire inspirante.

Pour son développement économique, Montréal ville d'innovation et ville économique doit mieux se faire connaître : « *Lorsqu'on analyse la couverture de presse de Montréal à l'étranger, on réalise que c'est vraiment Montréal ville de festivals, Montréal ville ludique, Montréal ville gastronomique... En revanche, Montréal ville économique, Montréal ville où il fait bon ouvrir une entreprise, ville où il fait bon ouvrir une filiale de société étrangère, ça ne percole pas du tout*<sup>874</sup>. » La Stratégie devrait davantage miser sur l'innovation et l'économie pour faire rayonner le centre-ville.

Dans le même esprit d'innovation, l'émergence de nouveaux pôles d'emploi doit être soutenue par la Ville en favorisant des écosystèmes sur les territoires en redéveloppement, par exemple, sur le site de Radio-Canada. Dans un tel chantier, un nouvel écosystème économique comme le « light manufacturing » pourrait être envisagé, c'est-à-dire y implanter des industries légères et innovantes telles que la création et l'assemblage de petites pièces, des installations d'impression 3D, etc.<sup>875</sup>, mais aussi des espaces de coworking et de création. Les PPU du territoire vont dans ce sens : « *Créer une nouvelle catégorie d'usages autorisés regroupant certaines activités industrielles légères axées sur l'innovation et certaines activités caractéristiques de Griffintown* », ou « *Assurer, par la procédure des usages conditionnels, le maintien et le développement d'activités génératrices d'emplois dans les nouveaux projets de développement immobilier*<sup>876</sup>. »

Le centre-ville possède les atouts pour se démarquer dans la révolution industrielle 4.0 et le « light manufacturing ». La commission a reçu cette proposition qui mérite d'être explorée et correspondrait à l'identité propre du centre-ville.

**La commission recommande de prioriser l'économie numérique et l'innovation technologique dans la Stratégie centre-ville, et notamment :**

- **d'établir un échéancier intégré des actions à poser en matière d'innovation et d'économie numérique, adoptées dans les PPU du territoire et les étendre à tous les quartiers du centre-ville lorsque c'est pertinent;**
- **de proposer des outils visant à soutenir la construction de la notoriété de Montréal, ville technologique et économique de choix;**

<sup>873</sup> M. Michel Leblanc, séance du 3 novembre, doc.6.1, p. 19, L. 560

<sup>874</sup> M. Hubert Bolduc, Montréal International, séance du 9 novembre en matinée, doc. 6.6, p. 5

<sup>875</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.29, p. 7

<sup>876</sup> PPU Griffintown, doc. 4.9, p. 29

- **définir des mesures pour développer le « light manufacturing » au centre-ville afin de favoriser la création d’emplois et l’innovation;**
- **impliquer les acteurs de l’économie numérique pour développer des boucles de rétroaction transparentes, agiles et proactives et ainsi façonner les meilleures politiques publiques pour développer ces industries.**

### **3.4.2 Rôle des universités**

Il est important de noter dans la Stratégie que l’innovation, au cœur de la vie économique du centre-ville, s’appuie sur le capital humain, c’est-à-dire des aptitudes, des savoirs, des expériences cumulatives, développés par des gens créatifs vivant et travaillant dans un espace dense où les idées émergent et circulent. Le centre-ville, constitué de personnes interconnectées qui jouent un rôle déterminant dans la naissance et la diffusion des idées et de l’innovation, doit inspirer davantage la Stratégie centre-ville. Dans un monde de mobilité, la capacité attractive des villes est critique. Des études démontrent que la construction d’infrastructure ou de parc de logements surdimensionnés a échoué à relancer leur centre. Les gouvernements des villes doivent plutôt se soucier de la qualité de vie et des conditions de réussite des gens<sup>877</sup>. Les universités montréalaises, concentrées au centre-ville, sont une source importante d’expertises pour l’innovation.

La Ville devrait systématiquement et formellement faire appel aux universités et à leur capacité de recherche. Pour des projets spécifiques, tels que le réaménagement de la rue Sainte-Catherine, l’Université Concordia souligne l’importance de réfléchir en termes d’usages et de développement futur et rappelle que sa connaissance du lieu pourrait aider la Ville à améliorer le projet de réfection de la rue. Le centre-ville devrait aussi pouvoir compter sur l’apport des universités pour les questions relatives au transport et la mobilité, l’aménagement, les accès au fleuve, entre autres. Lancer des concours et faire appel aux universités pour explorer des pistes devraient constituer un préalable de grande valeur à tout projet. En ce sens, la commission est d’accord avec l’idée formulée par l’UQÀM qui propose « *...: une utilisation plus systématique et intégrée des expertises universitaires, les siennes comme celles des autres universités. Le savoir universitaire est riche et devrait être placé le plus possible au bénéfice du bien public. ... Que ce soit dans les domaines du patrimoine, de la mobilité et des transports, du tourisme ou du secteur numérique, pour ne nommer que ceux-là, Montréal compte de nombreux professeurs experts qui peuvent être mis à contribution pour des projets, en amont de leur mise en œuvre. En plus des professeurs, les étudiants constituent également une source d’idées et de dynamisme qui gagne à être canalisée dans des projets urbains, que ce soit dans le cadre de cours, de stages ou de concours*<sup>878</sup>. »

**La commission recommande que soient mises à contribution les universités dans la planification du centre-ville, pour des projets d’ensembles autant que spécifiques. Par exemple, sans s’y limiter : des charrettes de création, des concours d’innovation, des**

---

<sup>877</sup> Étude sur la vitalité économique du centre-ville de Montréal, doc.3.3, p. 7-8

<sup>878</sup> UQÀM, doc. 7.92, p. 3

**recherches utilisant les données massives, sont autant de pistes à explorer dès maintenant pour atteindre la vision exprimée dans la Stratégie.**

### 3.4.3 Commerces de détail et artères commerciales

Le Schéma d'aménagement adopté en 2015 rappelait déjà qu'une offre commerciale équilibrée est nécessaire pour qu'un cadre de vie soit complet et réponde aux besoins de la population. Avec une population résidente importante et des hausses massives souhaitées par l'administration, ceci s'applique au centre-ville, dont plusieurs secteurs sont mal desservis en commerce de proximité, particulièrement en matière d'alimentation. La recommandation du Schéma d'aménagement de « *privilégier la consolidation et la valorisation des pôles commerciaux, prioritairement le Centre-ville de Montréal*<sup>879</sup> » devient encore plus essentielle avec la volonté de la Stratégie d'augmenter de façon significative la population du centre-ville. Les opinions exprimées lors de la présente consultation sont en adéquation avec cette orientation : la commission est d'avis qu'il faut repenser le commerce de détail pour les populations résidentes, mais aussi faire du centre-ville une destination de choix pour les non-résidents. Ce sont deux aspects à prioriser dans la Stratégie centre-ville.

L'urgence d'agir pour redynamiser le commerce de détail dans tout le centre-ville émerge comme enjeu important de la présente consultation. Les citoyens ont exprimé leurs attentes et souhaitent des gestes concrets : des mesures fiscales, des stratégies optimales de stationnement, de la flexibilité ou du contingentement dans la délivrance de permis d'occupation pour assurer une offre diversifiée, de l'aide au démarrage de commerces basés sur les principes de l'économie sociale, des usages transitoires ou temporaires, de la flexibilité dans le zonage, sont autant de pistes à considérer pour transformer et bonifier le commerce de détail au centre-ville.

Les citoyens s'attendent surtout à des propositions pour développer le commerce de détail et les artères commerciales différemment, tenant compte des nouveaux défis. Cela doit occuper davantage les autorités municipales et être inscrit au plan d'action de la Stratégie. Le commerce en ligne, les habitudes de consommation complètement transformées de générations comme les Milléniaux, la compétition des nombreux centres commerciaux hors centre, etc.<sup>880</sup> sont des réalités qui doivent être prises en compte dans les propositions de la Stratégie.

Loin d'être un handicap, la transformation du commerce de détail pourrait toutefois s'avérer à l'avantage du centre-ville si l'on se tourne vers l'innovation et planifie différemment. Des données récentes indiquent une nouvelle tendance favorable aux artères commerciales urbaines conviviales, composées de commerces très variés, de destination et de proximité, de

<sup>879</sup> Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, doc. 4.1, p. 41

<sup>880</sup> Nous en traiterons plus en détail dans la section mobilité, mais très spécifiquement pour l'activité commerciale au centre-ville; la congestion, le partage de la rue déficient, et la perception d'inaccessibilité nuisent considérablement à sa relance. En 2017, réserver les deux côtés d'artères commerciales majeures au stationnement sur rue de l'autosolo rend perplexes plusieurs observateurs (M. Félix Gravel, séance de l'après-midi du 7 novembre 2016, doc. 6.2, p. 61)

plus petite taille, et, en même temps, performants en ligne. On achète de plus en plus en ligne. Les magasins servent alors de salle d'exposition et non de mini-entrepôt. Ils sont plus petits, basés sur l'expérience client, avec un service en ligne et de livraison à la fine pointe de la technologie.

Ailleurs dans le monde, de petits commerces de proximité issus de mégamagasins se réimplantent dans des artères commerciales urbaines, par exemple, un Target de petite surface dans Manhattan et en Europe des Carrefour City, de petits magasins d'alimentation qui émergent en plein centre-ville. La ville de Burlington redéveloppe son centre, inspiré d'un tel concept, en modifiant le zonage pour favoriser plus de variétés, plus de magasins, de plus petites surfaces. De telles expériences se préparent aussi à Verdun et à Limoilou<sup>881</sup>.

Ceci correspond aux attentes de la population résidente qui s'est exprimée à la consultation. Les efforts du plan d'action sembleraient donc mieux investis pour attirer du commerce de proximité et de destination plutôt que l'orientation actuelle qui vise davantage le haut de gamme.

À l'instar des participants, la commission est aussi d'avis que le développement du commerce de détail, de proximité et de destination doit se déployer de manière polycentrique sur toutes les artères commerciales du territoire. Cette vision est en adéquation avec les orientations des divers PPU qui préconisent de :

- *faire de la revitalisation du boulevard Saint-Laurent et des rues Saint-Denis et Sainte-Catherine une priorité économique montréalaise*<sup>882</sup>;
- *préciser la structure commerciale de Griffintown en confirmant le rôle de la rue Notre-Dame et du secteur Peel-Wellington comme principales concentrations commerciales, tout en identifiant les autres secteurs propices à l'établissement de commerces*<sup>883</sup>;
- *mettre au point une stratégie d'intervention pour appuyer l'implantation de commerces de détail rue Ontario*<sup>884</sup>.

L'aménagement de la ville et l'accompagnement des commerçants établis ou futurs sont des outils à la portée de la Ville qui peut, entre autres, mais pas seulement : limiter les obstacles administratifs lors des demandes de permis de rénovation ou de permis d'occupation, moduler sa fiscalité, intervenir sur le domaine public pour le rendre plus attrayant, optimiser l'offre de stationnement et travailler à modifier les perceptions négatives quant à l'accessibilité des artères commerciales. La Ville peut aussi bonifier l'expérience client sur ses artères en créant une expérience d'achat plus conviviale grâce à un aménagement planifié pour le client et le flâneur.

---

<sup>881</sup> Natel, Jacques, *Et si l'avenir du commerce de détail se trouvait au coin de votre rue?* La Presse, 1er décembre 2016, <http://www.lapresse.ca/debats/votre-opinion/201611/29/01-5046285-et-si-lavenir-du-commerce-de-detail-se-trouvait-au-coin-de-votre-rue-.php>

<sup>882</sup> PPU du Quartier des spectacles - Pôle du Quartier latin, doc. 4.8, p. 90

<sup>883</sup> PPU Griffintown, doc. 4.8, p. 67

<sup>884</sup> PPU du Quartier des spectacles - Pôle du Quartier latin, doc. 4.8, p. 90

**La commission émet des réserves quant au projet de développer le caractère distinct de la rue Sainte-Catherine dans le centre des affaires en y concentrant des enseignes haut de gamme (p. 54 de la Stratégie). L'armature commerciale fait face à des défis importants et des transformations profondes des habitudes de consommation. Concentrer des commerces haut de gamme sur une rue ne semble pas la meilleure approche.**

Notons en terminant qu'une caractéristique très spécifique au centre-ville n'est pas abordée dans la Stratégie, le Montréal souterrain. C'est non seulement un lieu de patrimoine moderne, mais une destination commerciale importante à mettre en valeur. Beaucoup d'améliorations sont possibles, à commencer par sa signalisation et sa convivialité. Afin de se démarquer, il y a là une opportunité manquée dans le projet actuel.

**Recommandation : La Stratégie centre-ville doit inclure une réflexion et des pistes d'action pour dynamiser les artères commerciales de tout le territoire et, notamment, innover pour permettre de :**

- **développer une offre de commerces variée, de destination, de proximité, de plus petite taille, etc. sur tout le territoire;**
- **moduler les outils de zonage et fiscaux pour soutenir cette offre variée ainsi que les usages transitoires ou temporaires;**
- **transformer l'expérience client sur les artères du centre-ville en misant sur des aménagements originaux et sécuritaires;**
- **développer des stratégies commerciales pour séduire les clientèles autres que navetteurs à venir fréquenter les commerces et les lieux culturels du centre-ville;**
- **mettre en valeur le Montréal souterrain.**

#### **3.4.4 L'industrie culturelle**

La culture et l'art sont des composantes essentielles du centre-ville, autant les musées, l'art de rue, l'animation culturelle, les salles de spectacles, etc. La commission aborde ici la question de la vitalité économique de l'industrie culturelle qui est essentielle au dynamisme du centre-ville<sup>885</sup>. Cette industrie est actuellement fragilisée, entre autres, par la forte concurrence de l'offre culturelle hors centre-ville<sup>886</sup>. Cette situation est connue depuis plusieurs années. La Stratégie pourrait être l'occasion de changer la donne. De nombreuses pistes de solution se trouvent dans les PPU déjà adoptés par la Ville au cours des dernières années. Ces PPU ont fait l'objet de consultations publiques par le passé et les mêmes constats ont été portés à l'attention de la commission : il faut renforcer la vocation artistique et culturelle du centre-ville. La Ville doit assurer la pérennité et le développement de lieux de diffusion, d'espaces de création, soutenir les artistes du centre-ville, etc.

<sup>885</sup> CDC Centre-Sud, doc. 7.64, p. 5; Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 11

<sup>886</sup> Étude sur la vitalité économique du centre-ville de Montréal, doc. 3.3, p. 40-42

Tel que proposé par l'Université Concordia lors de la présente consultation : la ville doit intégrer la dimension de Montréal métropole culturelle dans sa Stratégie centre-ville afin de promouvoir l'art, la culture et le talent de nos créateurs<sup>887</sup>. Dans le PPU du Quartier des spectacles - Pôle du Quartier latin adopté en 2013, la Ville s'est engagée à mettre en œuvre une série d'actions spécifiques, parmi lesquelles :

- aider la mise en réseau des propriétaires de lieux de diffusion, privés ou publics, afin d'assurer une offre culturelle globale et la complémentarité des activités;
- revoir les règlements de zonage pour permettre davantage de flexibilité dans la définition de lieux de diffusion et faciliter la tenue de spectacles dans les lieux dont ce n'est pas l'activité principale;
- maintenir la concentration d'institutions vouées au cinéma;
- favoriser l'inclusion de logements et d'ateliers destinés aux artistes, et même développer un programme d'exemption de taxes touchant ces lieux dans le Quartier latin<sup>888</sup>.

Dans le PPU secteur Griffintown adopté en 2013, la Ville s'est engagée à mettre en œuvre une série d'actions spécifiques, parmi lesquelles :

- prévoir l'aménagement d'espaces permettant la diffusion artistique sous toutes ses formes dans la programmation des nouveaux lieux publics<sup>889</sup>;
- favoriser la mise en place des conditions favorables à l'épanouissement des artistes, des artisans et des autres acteurs de la créativité montréalaise<sup>890</sup>;
- mettre en place une démarche visant à documenter la présence des acteurs culturels de Griffintown et à identifier les mesures requises pour assurer leur maintien durable dans le secteur<sup>891</sup>.

Ces recommandations doivent inspirer le plan d'action de la Stratégie centre-ville de manière intégrée. De plus, les défis spécifiques identifiés lors de la présente consultation doivent être inclus dans les gestes à poser. La commission retient notamment les actions porteuses ou nécessaires qui lui ont été soumises :

- répondre aux besoins logistiques de lieux importants comme la Place des festivals;
- permettre l'occupation transitoire ou temporaire de lieux publics ou privés en modifiant, lorsque c'est pertinent, le zonage, les permis, la réglementation;
- planifier la cohabitation harmonieuse des populations et des lieux de diffusion et d'animation tout en développant la vie nocturne au centre-ville.

---

<sup>887</sup> Université Concordia, doc. 7.33, p. 6

<sup>888</sup> PPU du Quartier des spectacles - Pôle du Quartier latin, doc. 4.8, p. 52-53

<sup>889</sup> PPU Griffintown, doc. 4.9, p. 28

<sup>890</sup> PPU Griffintown, doc. 4.9, p. 29

<sup>891</sup> PPU Griffintown, doc. 4.9, p. 30

La commission est d'avis que l'annonce récente de la vente et la transformation de la tour de Radio-Canada, dont la destruction de nombreux studios à la fine pointe de la technologie<sup>892</sup> devrait préoccuper les autorités municipales. Le projet proposé ne compte la construction que d'un seul studio d'enregistrement numérique. C'est une perte nette pour la culture, la création et l'emploi sur un territoire important de l'est du centre-ville.

**La commission recommande que le plan d'action de la Stratégie prévoie :**

- **donner dans la Stratégie centre-ville une place prépondérante à la culture, vecteur de développement économique et social;**
- **construire un échéancier intégré de mise en œuvre des actions planifiées dans les PPU et les réaliser sur l'ensemble du territoire du centre-ville lorsque c'est possible et pertinent;**
- **protéger et développer les lieux de création et de diffusion sur tout le territoire du centre-ville.**

### 3.4.5 Attraction et rétention des talents

*« Le capital humain joue un rôle significatif dans l'accroissement de la productivité, qui est de plus en plus nécessaire pour alimenter la croissance économique dans le contexte économique et démographique du Grand Montréal. En outre, le manque de talents nuit à la croissance d'entreprises parmi les plus dynamiques de la métropole, qui doivent laisser passer des occasions d'affaires faute de pouvoir répondre à la demande<sup>893</sup>. »*

Montréal ville innovante, ville dynamique, ville culturelle, s'appuie d'abord et avant tout sur le talent des gens qui l'habitent et y travaillent. Le centre-ville, particulièrement, regroupe une proportion impressionnante de talents : les emplois liés aux secteurs du savoir, de l'innovation et de la créativité représentent 48,6 % de tous les emplois du centre-ville. À titre comparatif, le poids de ces industries est de 16 % pour le reste de l'île de Montréal, de 11 % sur la Rive-Nord et 12 % sur la Rive-Sud<sup>894</sup>. L'accroissement du nombre de ces travailleurs et étudiants au centre-ville représente une opportunité et un défi pour les entreprises qui doivent recruter des talents pour la réalisation de leurs projets<sup>895</sup>. L'attraction et la rétention des talents sont des composantes clés du succès de la vie économique au centre-ville.

Les étudiants étrangers et les travailleurs internationaux constituent deux bassins prometteurs. Selon Montréal International, des milliers d'étudiants choisissent Montréal comme ville universitaire et la moitié disent vouloir poursuivre leur carrière ici. Toutefois, seulement un sur cinq reste. La moitié des travailleurs internationaux disent aussi vouloir poursuivre leur carrière

<sup>892</sup> F. Cardinal, La Presse, *Lettre à la Ministre Joly*, 12 mars 2016, <http://plus.lapresse.ca/screens/ad530289-acdf-4ac4-b82c-254c4c4b46a2%7CAzD2U6Tfqq3P.html>

<sup>893</sup> Raymond Chabot Grant Thornton, Plan directeur de l'attraction et de l'accueil des talents stratégiques du Grand Montréal 2011-2015, pour la Communauté métropolitaine de Montréal, 2011, p. 5-6

<sup>894</sup> Étude sur la vitalité économique du centre-ville de Montréal, doc. 3.3, p. 27

<sup>895</sup> Étude sur la vitalité économique du centre-ville de Montréal, doc. 3.3, p. 12

à Montréal après leur mandat temporaire. On en retient seulement un sur six<sup>896</sup>. Il y a des efforts à faire pour aider ces gens à s'établir à Montréal. Mentionnons de surcroît qu'ils représentent un nombre important de résidents potentiels qui devraient être ciblés pour atteindre l'objectif de la Stratégie d'ajouter 50 000 nouveaux résidents au centre-ville d'ici 13 ans.

**La commission recommande que la Stratégie porte une attention particulière à l'attraction et la rétention des talents pour soutenir l'élan économique du centre-ville. La Stratégie doit aussi reconnaître tout le potentiel des talents internationaux pour dynamiser non seulement l'économie, mais aussi pour atteindre ses objectifs d'un centre-ville habité.**

### 3.4.6 Les espaces à bureaux

Innovation, talents, matière grise sont des thèmes récurrents entendus par la commission pour planifier les succès du centre-ville de demain. Le volet ajout d'espaces à bureau de la Stratégie a soulevé plusieurs questionnements. L'ajout récent de nouvelles tours à bureaux, le 900 de Maisonneuve, la tour Aimia et la tour Deloitte, contribue à maintenir l'offre au-dessus de la demande. De plus, les besoins en espace à bureaux se transforment<sup>897</sup>. Comme le rappelait l'IDU, la demande des espaces à bureaux est relativement faible et la conception de la nouvelle Tour Deloitte fait la démonstration que les nouvelles normes d'occupation rationalisent de manière significative l'espace par employé. Ainsi, toute projection de croissance de l'espace à bureaux au centre-ville qui serait basée sur des données historiques doit être ajustée en fonction des nouvelles pratiques de l'industrie<sup>898</sup>.

**La commission recommande d'ajuster les objectifs en termes d'accroissement d'espaces à bureaux au centre-ville en fonction du marché et des nouvelles pratiques de conception des immeubles, tout en maintenant les efforts d'attraction de nouveaux locataires, notamment de sièges sociaux et d'organisations internationales.**

### 3.4.7 L'industrie de la logistique et le transport des marchandises

*« La compétitivité de la région métropolitaine de Montréal semble excellente dans le transport de marchandises. Le port de Montréal exploite encore l'atout historique de Montréal, le transbordement de marchandises, qui est maintenant axé sur le transport de conteneurs dans l'Atlantique Nord et leur transbordement sur des wagons. Il offre le trajet le plus court entre plusieurs ports européens et le Midwest américain<sup>899</sup>. »*

Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises est un élément essentiel de sa vitalité économique. L'industrie de la logistique s'appuie sur une imposante infrastructure publique et privée (ponts, port, aéroports, chemins de fer, grands axes routiers, entrepôts, etc.)

---

<sup>896</sup> Montréal International, présentation orale, matinée du 9 novembre, doc. 6.6, p. 4

<sup>897</sup> M. Olivier Legault, Séance de la matinée du 9 novembre 2016, doc. 6.6, p. 47

<sup>898</sup> Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 7

<sup>899</sup> Plan métropolitain de développement économique 2015-2020, p. 26

très présente et bien visible dans toute la trame urbaine de la ville et particulièrement au centre-ville. Le Port de Montréal, dont l'activité est un acteur clé de cette industrie, est un centre logistique vital pour faire transiter les marchandises importées et exportées : « *c'est jusqu'à 2 500 camions par jour qui entrent au Port de Montréal, 5 000 mouvements, entrées et sorties, jusqu'à 80 trains par semaine et plus de 2 000 navires par année*<sup>900</sup>. »

Le transport des marchandises subit de grandes mutations depuis quelques années, caractérisées par l'accroissement du camionnage. Les plateformes intermodales de l'île de Montréal, soit le port et les trois principales gares de triage, constituent des points névralgiques du réseau de transport et leur accessibilité doit être améliorée.

**La commission recommande que les interventions prévues au Schéma d'aménagement soient intégrées à la Stratégie centre-ville, par exemple :**

- « • *Intégrer au plan d'urbanisme, en tenant compte de leurs impacts, les plateformes intermodales, le port et l'aéroport ainsi que le réseau autoroutier;*
- *Réaliser les grands projets routiers en lien avec les plateformes intermodales afin de préserver et dynamiser les activités économiques en lien avec les installations portuaires, les plateformes intermodales et les corridors ferroviaires;*
- *Développer des secteurs spécialisés en logistique dans l'est de l'agglomération afin d'établir une synergie économique avec les activités du Port de Montréal*<sup>901</sup>. »

En matière de transport des marchandises, le Schéma d'aménagement, le PMAD ainsi que le Plan métropolitain de développement économique 2015-2020, reconnaissent le rôle essentiel du Port de Montréal dans l'économie et l'importance de planifier ses accès. La Stratégie doit s'arrimer à ces plans déjà adoptés.

L'étude sur la vitalité économique de Montréal, produite pour la Ville en amont de la Stratégie, reconnaît que les infrastructures logistiques, et particulièrement le port, sont une force pour Montréal : « *Efficacité des infrastructures logistiques : Le Port de Montréal ressort souvent comme un atout de la région grâce à son efficacité pour le traitement des marchandises et la facilité des échanges intermodaux entre les bateaux, le train et le transport routier*<sup>902</sup>. »

La commission a entendu plusieurs opinions de cet ordre et déplore l'absence de réflexion à ce propos dans la Stratégie. La commission s'interroge sur le sens de l'énoncé de la Stratégie qui parle de poursuivre la transformation des installations portuaires désuètes en dotant la totalité du centre-ville d'un front fluvial<sup>903</sup>. Dans une autre étude commandée par la Ville, il est tout

<sup>900</sup> Port de Montréal, séance de l'après-midi du 10 novembre 2016, doc. 6.8, p. 59

<sup>901</sup> Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, doc. 4.1, p. 68-69

<sup>902</sup> Étude sur la vitalité économique de Montréal, doc 3.3, p. 12

<sup>903</sup> Stratégie centre-ville, doc. 3.1, p. 46

aussi étonnant de lire « *Bien que la fonction portuaire soit en déclin...<sup>904</sup>* », alors que les activités du Port de Montréal sont en croissance<sup>905</sup>.

**Le Port de Montréal est un atout économique précieux, la commission recommande de lancer les travaux de réaménagement de la rue Notre-Dame Est dans les plus brefs délais afin de faciliter les déplacements des camions qui en assurent la desserte.**

La fonction de Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises demeure un élément essentiel de sa vitalité économique. Le secteur du transport des marchandises et de la logistique représente plus de 122 000 emplois directs et indirects dans la métropole, plus de 6 300 entreprises et 4,2 milliards de dollars en retombées économiques chaque année<sup>906</sup>. Le défi pour la Stratégie consiste à mieux planifier les activités de transport des marchandises. « ... *Un centre-ville dynamique veut dire l'approvisionnement par camion... et donc il faut avoir des plans de transport, des plans de rue, des plans d'accès pour les camions et dans l'avenir, on devra peut-être envisager des zones de transbordement pour que des grands camions puissent transférer à des plus petits camions...<sup>907</sup>*. »

Certains PPU du territoire abordent ces questions. La Stratégie doit maintenant identifier des pistes d'action et s'assurer de leur mise en œuvre. Dans le PPU du quartier Sainte-Marie, on peut lire en page 28 : « *Différentes mesures d'apaisement de la circulation peuvent être mises en place à court comme à moyen terme, notamment afin de réduire la circulation de transit des automobiles et des véhicules lourds, ainsi que leur impact dans le quartier. Des solutions novatrices, élaborées conjointement avec les services municipaux, les instances gouvernementales concernées, les acteurs locaux et les citoyens, doivent être mises de l'avant pour répondre à cet objectif.* »

La *Politique du stationnement de la Ville de Montréal* rappelle que les livraisons, essentielles au fonctionnement des activités commerciales, sont aussi génératrices d'impact majeur sur la fluidité des transports, particulièrement lorsque des véhicules de transport se stationnent en double file. La gestion des livraisons et des collectes doit être revue<sup>908</sup>. Développer de nouvelles façons de faire pour le transport des marchandises au centre-ville et la livraison commerciale requerra une collaboration entre les acteurs concernés et les autorités municipales. Un bon arrimage des politiques municipales relatives aux rues commerçantes, à la circulation des véhicules et au stationnement sur rue est aussi nécessaire pour avoir un impact positif sur la mobilité au centre-ville.

---

<sup>904</sup> Requalification des berges en contexte portuaire et industriel. Étude comparative, doc. 3.6, p. 109

<sup>905</sup> La Presse, *Le Port de Montréal enregistre une hausse du trafic de marchandises*, 4 janvier 2017,

<http://affaires.lapresse.ca/economie/quebec/201701/04/01-5056601-le-port-de-montreal-enregistre-une-hausse-du-traffic-de-marchandises.php>

<sup>906</sup> CargoM, doc. 7.21, p. 3

<sup>907</sup> M. Michel Leblanc, séance du 3 novembre, doc. 6.1, p. 13, L. 395

<sup>908</sup> Ville de Montréal, doc. 4.12, p. 46

**Afin de revoir et d'améliorer les pratiques relatives au transport des marchandises et la livraison au centre-ville, la commission recommande d'inclure dans le plan d'action de la Stratégie, la mise sur pied d'un comité réunissant les parties prenantes au dossier.**

### 3.5 L'accessibilité du centre-ville et la mobilité

La mobilité vers le centre-ville et dans ses quartiers demeure une clé de ses succès futurs. Le transport, véhiculaire, collectif ou actif, tout comme le transport des marchandises dont nous avons déjà traité, joue un rôle déterminant dans l'avenir du centre-ville. La congestion est un problème majeur, identifié par la majorité des gens qui se sont exprimés lors de cette consultation. La congestion coûte cher, nuit au développement économique, à l'environnement, à la santé des gens et à la convivialité des quartiers du centre-ville.

Une des études réalisées pour la Ville en amont de la Stratégie identifie des enjeux importants en matière de transport : « *Il importe pour la vitalité économique de la métropole et la qualité de vie des citoyens, visiteurs et autres usagers des infrastructures de transport que des efforts soient déployés afin d'établir une vision commune, des mesures et des interventions afin d'améliorer la mobilité et l'accessibilité du centre-ville*<sup>909</sup>. » Cette étude distingue huit enjeux dont : la saturation des réseaux routiers et collectifs, la vulnérabilité et le manque de résilience de ces réseaux, la sécurité et la convivialité des piétons, les besoins d'information et de technologies innovantes, la gestion du stationnement, etc.<sup>910</sup>

Les opinions exprimées lors de cette consultation et lors de précédentes sont claires : il faut planifier les transports en visant la réduction de l'utilisation de l'automobile individuelle et l'augmentation des déplacements actifs et en transport en commun.

La Stratégie souligne que le transport en commun est le mode le plus utilisé pour se rendre au centre-ville et que sa part modale va en augmentant. La croissance des déplacements a été absorbée par le transport en commun<sup>911</sup>. La commission note toutefois que le nombre de véhicules en circulation dans tout Montréal augmente plus rapidement que la population<sup>912</sup>. De plus, l'utilisation des transports collectifs stagne selon le dernier rapport annuel de la STM<sup>913</sup>, qui reconnaît que cette situation est préoccupante<sup>914</sup>.

La Ville reconnaissait déjà le problème de l'utilisation du véhicule personnel dans son *Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020* : « *Il est souhaitable que les gens utilisent le moins possible leur véhicule personnel pour leurs déplacements quotidiens, notamment entre la maison et le travail. Ce sont les trajets les plus faciles à effectuer en transport alternatif compte tenu de leur régularité et que la desserte des*

<sup>909</sup> Étude sur l'accessibilité et la mobilité au centre-ville, doc. 3.5, p. 4

<sup>910</sup> Étude sur l'accessibilité et la mobilité au centre-ville, doc. 3.5, p. 29

<sup>911</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 29

<sup>912</sup> Ville de Montréal, Document de référence, Réduction de la dépendance aux énergies fossiles à Montréal, p. 12

<sup>913</sup> STM, 2015, [stm.info/sites/default/files/affairespubliques/Communiqués/Annexes/ap\\_rapport\\_annuel\\_2015.pdf](http://stm.info/sites/default/files/affairespubliques/Communiqués/Annexes/ap_rapport_annuel_2015.pdf), p. 10

<sup>914</sup> Philippe Orfali, Le Devoir, Achalandage en baisse à la STM, 8 avril 2016,

<http://www.ledevoir.com/politique/montreal/467678/transport-en-commun-achalandage-en-baisse-a-la-stm>

*transports en commun est planifiée en fonction des horaires de la majorité des travailleurs*<sup>915</sup>. » Le centre-ville est très fréquenté par les utilisateurs du transport en commun aux heures de pointe. Toutefois, encore 30 %<sup>916</sup> des navetteurs viennent au centre-ville en voiture.

De plus, l'utilisation des transports actifs, particulièrement du vélo, est en augmentation importante depuis les 15 dernières années. Par contre, les aménagements pour favoriser les déplacements de façon conviviale et sécuritaire ne suivent pas la demande et les besoins grandissants.

### **3.5.1 Transport collectif**

La Stratégie appuie le projet proposé par la Caisse de dépôt et placement qui vise à implanter l'horizon 2020 une ligne de train électrifié (le Réseau électrique métropolitain ou REM). Avec l'inclusion de plusieurs arrêts sur le territoire du centre-ville, ce projet, tel qu'il se présente aujourd'hui, répond à la volonté exprimée dans la Stratégie. La commission a entendu plusieurs opinions défavorables au REM pour différentes raisons qui dépassent la question de l'accessibilité au centre-ville. Avec l'ajout de gares au centre-ville, le REM s'inscrit dans la logique de la Stratégie.

La Stratégie vise également à « implanter, avec les partenaires concernés, des corridors de mobilité intégrée et intelligente pour autobus<sup>917</sup> ». La commission est d'avis qu'il faut le faire rapidement, mais ce n'est pas suffisant pour augmenter sensiblement la part modale du transport en commun vers, ou au centre-ville. Il faut augmenter l'offre des services d'autobus et de métro. La qualité et la fréquence du service d'autobus et de métro doivent être grandement améliorées. C'est possible et en ce sens, la STM annonçait récemment une augmentation du nombre de trains et du nombre de passages sur ses lignes de métro en périodes de pointe ainsi que l'ajout d'heures au service d'autobus. C'est l'objectif de la STM annoncé le 23 novembre 2016<sup>918</sup>; ce doit être prioritaire aussi pour la Stratégie centre-ville qui doit se fixer des objectifs plus ambitieux en matière de transport collectif. L'amélioration des services de métro et d'autobus est possible et sera déterminante pour l'avenir du centre-ville.

### **3.5.2 Autopartage**

Le développement d'une plus grande offre des services d'autopartage au centre-ville fait consensus, notamment en augmentant le nombre de places de stationnement leur étant réservées<sup>919</sup>. Ce doit être priorisé pour réduire l'utilisation de l'autosolo à destination du centre-ville. La réglementation actuelle comporte des freins au déploiement des services

---

<sup>915</sup> Ville de Montréal, Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020, p. 29

<sup>916</sup> Rencontre thématique Transport et déplacements, doc. 5.4.1.2, p. 4

<sup>917</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 57

<sup>918</sup> STM, 23 novembre 2016, Communiqué de presse « Budget 2017 : un engagement ferme qui confirme le virage amorcé »

<sup>919</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.29, p. 5; Coalition Climat Montréal, doc. 7.68, p. 4; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.54, p. 8; Rencontre thématique - Transports et déplacements, doc. 5.4.1.3, p. 10; Rencontre thématique - Vie de quartier et développement urbain (Ouest), doc. 5.4.3.3, p. 11; Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 17

d'autopartage à Montréal, notamment par la limitation du nombre de vignettes de stationnement ou leur prix. La Ville doit résolument innover, minimiser les freins, permettre le déploiement du plein potentiel de l'autopartage.

### 3.5.3 Transport actif

En complément au transport collectif, les transports actifs, marche et vélo, doivent être encouragés et développés au centre-ville. Ceci fait consensus parmi les intervenants de la consultation et est déjà inscrit dans les PPU et nombreuses politiques de la Ville. C'est ce que préconisent le *Plan d'action sur les changements climatiques 2013-2020* ainsi que le *Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise, 2013-2020*. Dans ce dernier, un objectif de 3 % de transfert modal vers les transports actifs avait été fixé<sup>920</sup>. Pour ce faire, la commission a entendu de nombreux points de vue sur les meilleures manières de favoriser l'utilisation des transports actifs dans les déplacements vers le centre-ville et à l'intérieur du territoire. La Stratégie centre-ville s'engage à développer le réseau cyclable du centre-ville et assurer sa continuité<sup>921</sup>; c'est ce qui est attendu. La sécurité du réseau, le partage de la chaussée et les stationnements pour vélos sont aussi à développer.

Afin de rendre les déplacements en transport actif plus sécuritaires au centre-ville, il faut aussi résolument mettre en œuvre rapidement l'approche de la « vision zéro » qui repose sur le principe que la vie humaine et la santé priment sur la mobilité. La vision zéro a pour prémisse que, malgré les efforts de prévention, les usagers de la route resteront faillibles et des accidents se produiront. Les systèmes routiers doivent donc en tenir compte et réduire au maximum le potentiel d'erreur et les torts qui en résultent<sup>922</sup>. La commission salue l'engagement de la Ville de Montréal qui a adopté la Vision zéro en septembre 2016<sup>923</sup>. Cette façon de faire doit être centrale et mentionnée dans la Stratégie centre-ville et être mise en œuvre rapidement.

### 3.5.4 Réduire l'autosolo, électrique ou non

Les véhicules électriques sont moins polluants, mais les effets néfastes du tout à l'auto ne se limitent pas à la consommation d'essence. La congestion croissante, la sédentarité, l'espace occupé dans la ville, la sécurité routière, entre autres, demeurent problématiques même si les voitures sont propulsées à l'électricité. La Ville doit ne doit pas encourager l'autosolo électrique.

Afin de réduire l'usage de l'autosolo et particulièrement des navetteurs, la Ville pourrait faire preuve d'exemplarité : l'administration municipale pourrait encourager la mobilité durable des employés municipaux travaillant au centre-ville. En s'impliquant dans la gestion des

<sup>920</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1.2, p. 33

<sup>921</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 56

<sup>922</sup> OCDE, Zéro tué sur la route, p. 21, <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/08TowardsZeroF.pdf>

<sup>923</sup> Ville de Montréal, communiqué de presse, La Ville de Montréal dévoile sa « Vision zéro » en matière de sécurité routière, 14 septembre 2016, [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=5798,42657625&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL&id=27446](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,42657625&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=27446)

déplacements de ses employés, particulièrement pour les trajets entre le domicile et le travail, la Ville encouragerait le développement de la mobilité durable. La Ville est un acteur privilégié pour préconiser la combinaison intelligente de modes de transports individuels (marche, vélo, automobile) et collectifs (autobus, métro, taxi, covoiturage, autopartage, taxi-bus) pour effectuer les trajets de ses employés qui se rendent au travail. À titre de grand employeur, la Ville doit donner l'exemple et ainsi réduire les incitatifs à l'utilisation de l'autosolo.

**La Stratégie centre-ville doit résolument prendre le pari de régler les problèmes de mobilité et d'accessibilité au centre-ville et notamment :**

- **établir des cibles ambitieuses de diminution de la circulation automobile;**
- **faciliter et accélérer le développement de l'offre de l'autopartage et lui réallouer plus de places de stationnement;**
- **améliorer sensiblement l'offre et l'efficacité du métro et des autobus;**
- **décourager fortement la circulation automobile de transit sur les artères commerciales;**
- **inclure nommément la Vision zéro dans la Stratégie;**
- **accélérer le développement du réseau cyclable;**
- **installer des stationnements sécurisés pour vélos aux abords des stations de métro et des gares de trains;**
- **tous ces gestes doivent s'accompagner de mesures de suivis, de collectes de données, de comptes rendus réguliers afin de développer une culture de transparence et permettre des boucles de rétroactions rapides.**

### **3.5.6 Stationnement**

Agir sur le stationnement est un élément clé de toute pratique visant le transfert modal. Il faut complètement changer les modes de transports et l'organisation spatiale pour favoriser le transfert modal. Audace, innovation, sont encore les maîtres mots : espaces aux covoitureurs, stationnements incitatifs, stationnements de qualité pour diminuer l'impact négatif des stationnements, stratégie tarifaire, etc. Il faut agir. La commission a entendu beaucoup d'opinions concernant le stationnement. Ces opinions touchent en général deux grandes orientations. Réduire, ou taxer davantage le stationnement pour les navetteurs, donc restreindre l'offre, mais aussi bonifier l'offre de stationnement de courte durée, ou en soirée et les fins de semaine, pour permettre aux gens de visiter les commerces et les lieux culturels du centre-ville. La commission est d'avis que la gestion du stationnement est un outil clé pour favoriser le transfert modal, car elle influence directement le choix des moyens de transport.

Mieux gérer le stationnement aura des impacts positifs sur la réduction de la congestion : « ... *des études révèlent que la quête de stationnement par les automobilistes génère en moyenne 30 % de la circulation dans les centres-villes congestionnés*<sup>924</sup>. » La proposition de la Stratégie d'optimiser le stationnement est primordiale et implanter l'affichage dynamique et

---

<sup>924</sup> Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.53, p. 17

l'information en temps réel, tel que proposé dans la *Politique du stationnement* (2016), doit être mise en œuvre rapidement. En page 56 de la Stratégie, on aborde seulement le Centre des affaires et la rue Sainte-Catherine Ouest, sous la rubrique « Optimiser le stationnement ». Ceci doit être modifié pour couvrir tout le territoire de la Stratégie centre-ville. Agir sur le territoire est important pour éviter un transfert de lieu de stationnement de l'autosolo, surtout des navetteurs.

En termes d'aménagement, les PPU du territoire ont abordé la question du stationnement de surface : « *Procéder à l'imposition d'une réserve à des fins de parc afin d'aménager un nouvel espace vert public destiné aux résidents sur le terrain de stationnement bordant l'ancienne école Victoria et le Royal Montreal Curling Club*<sup>925</sup> » (entre Saint-Mathieu et Saint-Marc), ce projet est toujours en attente de réalisation. Pour le grand îlot occupé par le Quartier général de la Sûreté du Québec, il avait été planifié de : « *Autoriser la densification de l'îlot* » et « *Favoriser la concentration des espaces de stationnement en sous-sol ou dans un bâtiment étagé au nord de l'îlot*<sup>926</sup> » et, plus généralement, « *Favoriser le stationnement en sous-sol pour l'ensemble des futurs bâtiments*<sup>927</sup>. » La planification de l'aménagement de Montréal gagnera à réallouer des espaces jusqu'à présent réservés à l'automobile et son stationnement.

Parmi les mesures proposées lors de la consultation, l'idée de sortir le stationnement de la rue pour mieux aménager l'espace fait consensus. Favoriser le stationnement hors rue certes, mais pas sur terrain vacant. Les gens optent pour le stationnement souterrain ou étagé avec de très grandes exigences de qualité : « *... la Ville doit construire des stationnements souterrains... qui vont permettre de gagner l'espace sur rue, donc sortir des voitures de la rue. On invite à s'inspirer de ce qui se fait en Europe, à Lyon qui est bien connue, les stationnements souterrains y sont à la fois propres, sécuritaires, éclairés, d'une grande qualité ... et d'envisager aussi des stationnements étagés ... designs et qui ne viennent en aucun cas nuire à la vue, nuire à l'allure des lieux*<sup>928</sup>. » S'inspirer des meilleures pratiques est important.

Parmi les outils de gestion du stationnement, l'indemnité équitable de stationnement, mieux connue sous le nom de « parking cash out », devrait être déployée au centre-ville. Ceci permet de récompenser les travailleurs se déplaçant en transport collectif et actif. Initiée par la Californie, cette mesure s'est traduite par une réduction drastique du nombre d'automobilistes solo. La Ville évoque déjà ces orientations dans sa politique sur les gaz à effet de serre : « *... les entreprises devraient être fortement incitées à offrir à leurs employés, ainsi qu'à leurs clients et leurs usagers, des outils facilitant de gestion de la demande en transport. Par exemple, arrêter d'offrir un stationnement gratuit ou à faible coût à ses employés, ou permettre aux employés de choisir entre une place de stationnement gratuite ou à faible coût et une compensation monétaire équivalant au coût du stationnement pour l'employeur...*<sup>929</sup>. » À l'instar de ce qui se fait dans l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie, dans une stratégie d'avenir, il semble

<sup>925</sup> PPU du Quartier des grands jardins, doc. 4.5, p. 28

<sup>926</sup> PPU du quartier Sainte-Marie, doc. 4.7, p. 54

<sup>927</sup> PPU du quartier Sainte-Marie, doc. 4.7, p. 49

<sup>928</sup> M. Michel Leblanc, audition des opinions, séance du 3 novembre, doc. 6.1, p. 13, L. 385

<sup>929</sup> Ville de Montréal, *Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020*. p. 31

tout à fait pertinent d'encourager la mise en place par les employeurs du centre-ville d'une indemnité kilométrique pour le transport actif<sup>930</sup>. La Ville devrait être exemplaire et adopter toutes ces mesures pour ses employés.

Enfin, pour soutenir l'activité commerciale et culturelle du centre-ville, les stationnements déjà existants doivent être mieux utilisés et leur tarification repensée. Le centre-ville possède beaucoup de places de stationnement hors rue, situées dans des immeubles privés. Il n'est pas impossible d'agir parce qu'ils sont privés. La Stratégie doit aborder cette question et développer une piste inscrite dans la *Politique du stationnement de la Ville de Montréal* (2016) : « *Montréal propose donc d'entreprendre une démarche avec le secteur privé afin de développer, notamment au centre-ville, une offre de stationnement de courte durée hors rue qui serait associée à l'affichage dynamique*<sup>931</sup>. » L'exemple de Seattle est intéressant. Cette ville a augmenté avec succès l'offre de stationnement en utilisant les milliers de cases des immeubles à bureaux. La ville a créé une signalisation unique, l'affichage dynamique, développé un site web et une application. Puis, elle a proposé aux propriétaires d'immeubles d'intégrer le programme gratuitement en affichant leurs places disponibles, en temps réel. Seules contraintes : ils doivent proposer la même tarification, utiliser la signalisation de la Ville et un uniforme unique pour leurs employés<sup>932</sup>. Mentionnons en terminant que l'organisation différente du stationnement pourrait s'inspirer d'exemples montréalais. La Plaza Saint-Hubert a créé plusieurs cases de stationnement de très courte durée et gratuites. Elles ont remplacé le traditionnel parcomètre sur un côté de rue. Dans la Petite Italie, un regroupement de restaurateurs offre maintenant certains soirs, un service de voituriers aux automobilistes.

**La commission recommande de repenser le stationnement sur tout le territoire de la Stratégie afin de :**

- **réduire le stationnement sur rue, électrique ou non;**
- **favoriser le transfert modal et encourager le transport actif et collectif;**
- **reconnaitre le centre-ville comme destination culturelle et commerciale pour un grand nombre de non-résidents et développer une offre de stationnement hors rue spécifique à ces activités.**

---

<sup>930</sup> M. Félix Gravel, Séance de l'après-midi du 7 novembre 2016, doc. 6.2, p. 62

<sup>931</sup> Ville de Montréal, *Politique du stationnement*, 2016, p. 48

<sup>932</sup> François Cardinal, *La Presse*, *À la recherche du stationnement perdu*, 24 décembre 2015

jeunesse-emploi -  
al Centre-Ville





## CONCLUSION

L'énoncé de vision de la Stratégie est ambitieux. L'objectif de faire du centre-ville un endroit dynamique et effervescent, un centre-ville accessible où il fait bon vivre, travailler, étudier, et qui fait rayonner Montréal sur la scène internationale, appelle un plan d'action particulièrement audacieux. Les opinions exprimées lors de la consultation sont généralement en adéquation avec les grands objectifs de la Stratégie. Les citoyens, les organismes et les institutions qui ont à cœur le développement du territoire demandent toutefois à la Ville de Montréal de poser beaucoup plus de gestes pour en voir la réalisation concrète. Le plan d'action de la Stratégie devra traduire cette volonté de modeler un centre-ville qui permettra de faire de Montréal une référence et une inspiration pour l'Amérique urbaine.

Parmi les grands chantiers proposés dans le document de consultation, les participants ont été particulièrement interpellés par ceux du REM, des reconversions d'ensembles institutionnels, de l'attraction de nouveaux résidents, du développement économique et de l'ouverture sur le fleuve.

La mobilité urbaine est un défi pour toutes les villes. Gérer et optimiser le flux des habitants l'est pour Montréal qui doit faire davantage que d'appuyer le REM. Ce nouveau réseau ne suffira pas pour réaliser la vision d'un environnement urbain, fluide où la mobilité durable permet les déplacements conviviaux et sécuritaires vers, ou au centre-ville.

La reconversion des immeubles institutionnels apparaît clairement comme une occasion unique à ne pas manquer. La Ville doit exercer son leadership et encadrer les projets qui s'y déploieront. Il s'agit d'une opportunité inégalée pour incarner la mixité sociale et la mixité des usages en plein cœur de la ville. Ce leadership de la Ville doit s'exercer sur tous les grands ensembles en redéveloppement : le site unique de la maison de Radio-Canada à l'est, les sites patrimoniaux qui jouxtent la montagne et tous les autres en attente de reconversion. Chaque site présente des enjeux importants pour préserver ou développer l'habitation sociale et communautaire, l'accès public aux jardins, les services de proximité, la création d'emploi ou le développement de quartiers complets.

Penser la ville de demain, c'est aussi miser sur un développement économique orienté vers le futur, en poursuivant l'élan déjà présent au centre-ville, miser sur l'innovation, le savoir, les universités. Et, dans tous les dossiers, prioriser la transparence et les boucles de rétroaction avec les acteurs du centre-ville.

L'ouverture sur le fleuve est souhaitée, dans le sens littéral d'ouverture : pour voir l'eau, voir loin, permettre au centre-ville de respirer et avoir accès à des promenades riveraines. Il faut bonifier cet aspect de la Stratégie afin de développer un concept vraiment unique à Montréal, sans développement immobilier et sans nuire aux activités économiques du Port de Montréal. Il faut penser les liens fleuve et montagne, reprendre les concepts de la Trame verte et bleue, optimiser les accès existants, et aménager les terrains vacants donnant accès à l'eau ou aux vues imprenables sur le fleuve.

La commission a aussi reçu un grand nombre de commentaires et de propositions pour améliorer les conditions de vie des habitants du centre-ville et faire des différents quartiers du territoire des milieux de vie sains et agréables. Ces résidents vivent dans des quartiers différents. La Stratégie et son plan d'action doivent reconnaître que l'ensemble des quartiers qui forment le territoire ont des spécificités et des caractéristiques qu'il faut mettre au service du rayonnement de cette politique. Il s'agit, ni plus ni moins, de faire preuve de grande originalité et d'audace, pas seulement en architecture, mais aussi dans l'architecture sociale pour que le centre-ville de Montréal se démarque par sa qualité de vie. Le bonheur des résidents actuels en fera les meilleurs ambassadeurs pour les résidents futurs et le dynamisme du centre-ville.

Afin de réussir la mixité sociale et des usages au centre-ville tel que proposé par la Stratégie, le plan d'action devra miser sur des gestes à poser par la Ville : les autorités municipales devront rendre possible cette mixité en palliant au marché pour freiner la spéculation sur une partie de l'offre de logement, d'espaces commerciaux, de création et de travail. Au terme de la consultation et pour tous les chantiers, la priorité à l'action et la réalisation des engagements déjà pris s'imposent. Il est essentiel de réaliser les aménagements du territoire et les politiques ayant déjà fait l'objet de planification, consultation et consensus. Enfin, dans le but d'incarner les orientations stratégiques dans une perspective à long terme, il faut réfléchir au plan d'action et proposer des gestes et initiatives en mesurant l'impact substantiel que cela engendrera sur le développement de la ville de demain.

Fait à Montréal, le 10 mars 2017.

  
Isabelle Beaulieu, Présidente de la commission

  
Jean Caouette, commissaire

  
Habib El-Hage, commissaire





## Annexe 1 - Les renseignements relatifs au mandat

### Le mandat

La Ville de Montréal a mandaté l'Office de consultation publique de Montréal pour accompagner le Bureau de projets du centre-ville de l'arrondissement de Ville-Marie, dans le cadre d'une démarche participative portant sur les orientations de la Stratégie centre-ville.

### La consultation publique

Activité	Date	Heure	Lieu
Grand rendez-vous du centre-ville	25 sept. 2016	11 h à 16 h	Salon urbain de la Place des Arts 175, rue Sainte-Catherine Ouest
Séance d'information	25 sept. 2016	16 h à 19 h	Salon urbain de la Place des Arts 175, rue Sainte-Catherine Ouest
Rencontre thématique : Transport et déplacements	27 sept. 2016	19 h à 21 h	Office de consultation publique de Montréal 1550, rue Metcalfe
Rencontre thématique : Vie de quartier et développement urbain – secteur Est	3 oct. 2016	19 h à 21 h	Centre Saint-Pierre 1212, rue Panet
Rencontre thématique : Vie de quartier et développement urbain – secteur Ouest	5 oct. 2016	19 h à 21 h	Office de consultation publique de Montréal 1550, rue Metcalfe
Rencontre thématique : Économie et innovation	8 oct. 2016	8 h à 10 h	Office de consultation publique de Montréal 1550, rue Metcalfe
Auditions des opinions	Les 3, 7, 8, 9 et 10 nov. 2016	Heures variables	Office de consultation publique de Montréal 1550, rue Metcalfe

### La commission et son équipe

Mme Isabelle Beaulieu, présidente de la commission

M. Jean Caouette, commissaire

M. Habib El-Hage, commissaire

M. Akos Verboczy, secrétaire-analyste de la commission

M. Loïc Bouffard-Dumas, analyste de la commission

### **L'équipe de l'OCPM**

M. Luc Doray, secrétaire général

M. Gilles Vézina, attaché de recherche et de documentation

Mme Anik Pouliot, responsable communications et logistique

M. Louis-Alexandre Cazal, webmestre

Mme Brunelle-Amélie Bourque, attachée à la logistique

Mme Lizon Levesque, adjointe administrative

### **Les porte-parole et les personnes-ressources**

Sophie Mayes, Conseillère en aménagement C/E, Bureau de projets du centre-ville, arrondissement de Ville-Marie

Bruno Collin, Conseiller en aménagement C/E, Division de l'urbanisme, arrondissement de Ville-Marie

### **Les participants aux séances d'information (par ordre d'inscription)**

*Séance d'information du 25 septembre 2016*

M. Marcel Lanoue

M. Craig Sauvé

M. Marc Gaulin

Mme Anne Latendresse

M. Jean-Pierre Latour

Mme Louise Constantin

M. Kim Davis

Mme Marie-Josée Vaillancourt

Mme Claire Adamson

M. Guy Couillard

M. Olivier Lapierre

Mme Stéphanie Bélanger-Heng

M. Claude Couture

M. Javier Caballero

La liste des citoyens et organismes qui ont soumis un mémoire, avec ou sans présentation orale, apparaît à l'annexe 2 sous la rubrique 7. Le nom des citoyens qui ont transmis un mémoire en ligne sont à l'annexe 2 sous la rubrique 8.





## **Annexe 2 – La documentation**

### **1. Procédure et objet du mandat**

- 1.1. Sommaire décisionnel
- 1.2. Recommandation
- 1.3. Résolution

### **2. Démarche de consultation**

- 2.1. Dépliant (version anglaise)

### **3. Documentation déposée par la Ville de Montréal**

- 3.1. Stratégie centre-ville – Document de consultation 2016 – Ville de Montréal (version anglaise)
- 3.2. Profil socio-économique – Territoire de la Stratégie centre-ville – 2015
- 3.3. Étude sur la vitalité économique du centre-ville de Montréal – 2016
- 3.4. Étude sur le milieu de vie du centre-ville – 2016
  - 3.4.1. Annexe A – Revue des documents de planification
  - 3.4.2. Annexe B – Documents cartographiques
- 3.5. Étude sur l’accessibilité et la mobilité au centre-ville – Rapport de consultation – 2016
- 3.6. Requalification des berges en contexte portuaire et industriel – Étude comparative – 2016
- 3.7. Évolution historique du territoire du centre-ville de Montréal – 2016
- 3.8. Stratégie centre-ville 2030 : Soutenir l’élan – septembre 2016

### **4. Documentations et liens utiles**

- 4.1. Schéma d'aménagement: et de développement de l'agglomération de Montréal (2015)  
[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PROJ\\_URBAINS\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/SCHEMA20150401.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PROJ_URBAINS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/SCHEMA20150401.PDF)
- 4.2. Plan métropolitain d'aménagement et de développement (2011) :  
[http://cmm.qc.ca/fileadmin/user\\_upload/pmad2012/documentation/20120530\\_PMad.pdf](http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/20120530_PMad.pdf)
- 4.3. Plan d'action montréalais en itinérance 2014-2017 :  
[https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/d\\_social\\_fr/media/documents/plan\\_action\\_itinerance\\_v3.pdf](https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/d_social_fr/media/documents/plan_action_itinerance_v3.pdf)
- 4.4. Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels  
[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/HABITATION\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/STRATEGIE\\_INCLUSION.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/HABITATION_FR/MEDIA/DOCUMENTS/STRATEGIE_INCLUSION.PDF)
  - 4.4.1. Modifications apportées à la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels (2015)

- [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/HABITATION\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/REV\\_STRATEGIE\\_INCLUSION.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/HABITATION_FR/MEDIA/DOCUMENTS/REV_STRATEGIE_INCLUSION.pdf)
- 4.5. PPU des grands jardins :  
[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND\\_VMA\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PPU%20QGJ%20-%20VERSION%20%20C9LECTRONIQUE%20FINALE.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VMA_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PPU%20QGJ%20-%20VERSION%20%20C9LECTRONIQUE%20FINALE.PDF)
- 4.6. PPU du Quartier des gares :  
[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND\\_VMA\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/VDM\\_PPU\\_GARES\\_V5A-WEB.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VMA_FR/MEDIA/DOCUMENTS/VDM_PPU_GARES_V5A-WEB.PDF)
- 4.7. PPU du quartier Sainte-Marie :  
[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/plan\\_urbanisme\\_fr/media/documents/PPU\\_Quartier\\_Sainte-Marie.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/plan_urbanisme_fr/media/documents/PPU_Quartier_Sainte-Marie.pdf)
- 4.8. PPU du Quartier des spectacles - Quartier latin :  
[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/plan\\_urbanisme\\_fr/media/documents/PPU\\_QDS\\_Quartier\\_Latin.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/plan_urbanisme_fr/media/documents/PPU_QDS_Quartier_Latin.pdf)
- 4.9. PPU Griffintown :  
[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND\\_SOU\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PPU%20GRIFFINTOWN%20%20MAI%202013.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_SOU_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PPU%20GRIFFINTOWN%20%20MAI%202013.PDF)
- 4.10. Plan de transport de la Ville de Montréal (2008)  
[http://servicesenligne.ville.montreal.qc.ca/sel/publications/PorteAccesTelechargement?lng=Fr&systemName=68235660&client=Serv\\_corp](http://servicesenligne.ville.montreal.qc.ca/sel/publications/PorteAccesTelechargement?lng=Fr&systemName=68235660&client=Serv_corp)
- 4.11. Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (2004)  
[http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=2761,3096652&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3096652&_dad=portal&_schema=PORTAL)
- 4.12. Politique de stationnement de la Ville de Montréal (Juin 2016)  
[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/proj\\_urbains\\_fr/media/documents/politique\\_de\\_stationnement\\_v2.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/proj_urbains_fr/media/documents/politique_de_stationnement_v2.pdf)

## **5. Travaux de la commission**

- 5.1. Préparation des activités de consultation
- 5.1.1. Synthèse des rencontres de préconsultation
- 5.1.2. Compte-rendu de la rencontre préparatoire avec les représentants de l'arrondissement de Ville-Marie du 19 septembre 2016
- 5.2. Séance d'information du 25 septembre 2016
- 5.2.1. Présentation de la Ville de Montréal
- 5.2.2. Transcriptions
- 5.3. Grand rendez-vous du centre-ville (25 septembre 2016)
- 5.3.1. Nanoconférence - Bâtir son quartier
- 5.3.1.1. Présentation visuelle
- 5.3.1.2. Vidéo
- 5.3.2. Nanoconférence - Carrefour Verdir
- 5.3.2.1. Présentation visuelle
- 5.3.2.2. Vidéo
- 5.3.3. Nanoconférence - Carrefour jeunesse-emploi Montréal Centre-Ville
- 5.3.3.1. Présentation visuelle

- 5.3.3.2. Vidéo
- 5.3.4. Nanoconférence - Communauté Saint-Urbain
  - 5.3.4.1. Présentation visuelle
  - 5.3.4.2. Vidéo
- 5.3.5. Nanoconférence – Forum jeunesse de l’île de Montréal
  - 5.3.5.1. Présentation visuelle
  - 5.3.5.2. Vidéo
- 5.3.6. Nanoconférence – Printemps Numérique
  - 5.3.6.1. Vidéo
- 5.3.7. Transcriptions du panel
- 5.4. Rencontres thématiques
  - 5.4.1. Transport et déplacements
    - 5.4.1.1. Présentation de la Ville de Montréal
      - 5.4.1.1.1. Notes explicatives
    - 5.4.1.2. Transcriptions
    - 5.4.1.3. Compte-rendu
  - 5.4.2. Vie de quartier et développement urbain (EST)
    - 5.4.2.1. Présentation de la Ville de Montréal
    - 5.4.2.2. Transcriptions
    - 5.4.2.3. Compte-rendu
  - 5.4.3. Vie de quartier et développement urbain (OUEST)
    - 5.4.3.1. Présentation de la Ville de Montréal
    - 5.4.3.2. Transcriptions
    - 5.4.3.3. Compte-rendu
  - 5.4.4. Économie et innovation
    - 5.4.4.1. Présentation de la Ville de Montréal
    - 5.4.4.2. Transcriptions
    - 5.4.4.3. Compte-rendu
- 5.5. Questions des participants et de la commission
  - 5.5.1. Questions des citoyens lors de la séance d’information du 25 septembre 2016
    - 5.5.1.1. Réponses de la Ville de Montréal
  - 5.5.2. Questions de la commission – 14 octobre 2016
    - 5.5.2.1. Réponses de la Ville de Montréal
      - 5.5.2.1.1. Terrains vacants propriétés de la Ville de Montréal
- 5.6. Résultats du questionnaire en ligne
  - 5.6.1. Analyse des résultats du questionnaire
  - 5.6.2. Résultats du questionnaire en ligne en une infographie
  - 5.6.3. Données du questionnaire en ligne en format CSV

## 6. Transcriptions des séances d’audition des opinions

- 6.1. Transcription de la séance d’audition des opinions du 3 novembre 2016
- 6.2. Transcription de la séance d’audition des opinions du 7 novembre 2016 en pm
- 6.3. Transcription de la séance d’audition des opinions du 7 novembre 2016 en soirée

- 6.4. Transcription de la séance d’audition des opinions du 8 novembre 2016 en pm
- 6.5. Transcription de la séance d’audition des opinions du 8 novembre 2016 en soirée
- 6.6. Transcription de la séance d’audition des opinions du 9 novembre 2016 en matinée
- 6.7. Transcription de la séance d’audition des opinions du 9 novembre 2016 en soirée
- 6.8. Transcription de la séance d’audition des opinions du 10 novembre 2016 en pm
- 6.9. Transcription de la séance d’audition des opinions du 10 novembre 2016 en soirée

## **7. Mémoires**

- 7.1. Vivacité – Société immobilière solidaire
  - 7.1.1. Présentation PowerPoint
- 7.2. Coopérative d’habitation Jeanne Mance
- 7.3. M. Jean-Pierre Latour
  - 7.3.1. Présentation PowerPoint
- 7.4. M. Dimitrios Raptis
- 7.5. Mme Claire Adamson
  - 7.5.1. Présentation PowerPoint
- 7.6. Regroupement Information Logement
  - 7.6.1. Présentation PowerPoint
- 7.7. Habiter Ville-Marie
  - 7.7.1. Annexe : Tableau des livraisons de nouveaux logements
- 7.8. Corporation de développement urbain du Faubourg Saint-Laurent
- 7.9. Coopérative d’habitation Val Perché
- 7.10. Option transport durable
  - 7.10.1. Présentation PowerPoint
- 7.11. Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l’Île-de-Montréal
  - 7.11.1. Présentation PowerPoint
- 7.12. Projet Montréal
  - 7.12.1. Présentation PowerPoint
- 7.13. Ordre des architectes du Québec
- 7.14. Mouvement pour mettre fin à l’itinérance à Montréal
- 7.15. Les AmiEs du courant Sainte-Marie
  - 7.15.1. Présentation PowerPoint
- 7.16. Interaction du quartier Peter-McGill
  - 7.16.1. Document déposé
- 7.17. RAPSIM – Réseau d’aide aux personnes seules
- 7.18. Table de concertation du faubourg Saint-Laurent
- 7.19. Administration portuaire de Montréal
  - 7.19.1. Présentation PowerPoint
- 7.20. Quartier de l’innovation de Montréal
- 7.21. CargoM – Grappe métropolitaine en logistique
- 7.22. Ex aequo

- 7.23. Communauté Saint-Urbain
  - 7.23.1. Présentation PowerPoint
- 7.24. M. Senou Kadari
- 7.25. Sauvons le parc !
- 7.26. Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant (UTILE)
- 7.27. Comité logement Ville-Marie
- 7.28. Commission scolaire de Montréal (CSDM)
  - 7.28.1. Présentation PowerPoint
- 7.29. Chambre de commerce du Montréal métropolitain
- 7.30. CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal
  - 7.30.1. Présentation PowerPoint
- 7.31. Bâtir son quartier
- 7.32. Mme Thérèse Bouchez
- 7.33. Université Concordia
- 7.34. M. David Seto
  - 7.34.1. Présentation PowerPoint
- 7.35. Rayside Labossière en collaboration avec TACS
  - 7.35.1. Présentation PowerPoint
- 7.36. Partenariat du Quartier des spectacles
- 7.37. Vélo Québec
  - 7.37.1. Présentation PowerPoint
- 7.38. Héritage Montréal
- 7.39. M. Anton Dubrau
- 7.40. M. Robert Hajaly
- 7.41. Vivre à Montréal / Mme Joanna Avantis
  - 7.41.1. Présentation PowerPoint
- 7.42. M. Jean-François Lefebvre
  - 7.42.1. Présentation PowerPoint
- 7.43. Vivre en Ville
  - 7.43.1. Présentation PowerPoint
- 7.44. Action-Gardien
- 7.45. Imagine Lachine-Est
- 7.46. M. Irwin Rapoport
- 7.47. Conseil des Montréalaises
- 7.48. Les amis de la montagne
  - 7.48.1. Présentation PowerPoint
- 7.49. M. Yves Chartrand et Mme Denise Chiasson
- 7.50. Alliance jeunesse de Lachine
- 7.51. SCFP-Québec
- 7.52. BLT Architectes
  - 7.52.1. Présentation PowerPoint
- 7.53. Institut de développement urbain du Québec
- 7.54. Conseil régional de l'environnement de Montréal
  - 7.54.1. Présentation PowerPoint

- 7.55. RuePublique
  - 7.55.1. Présentation PowerPoint
- 7.56. Pépinière et Co.
  - 7.56.1. Présentation PowerPoint
- 7.57. Mme Alison Hackney
- 7.58. Les Alouettes de Montréal
- 7.59. M. Anthony Mandl
- 7.60. Arrondissement du Sud-Ouest
- 7.61. Association des architectes paysagistes du Québec
- 7.62. Bibliothèque et Archives nationales du Québec
- 7.63. Mme Marie-Ève Bouchard et M. Bernard-Louis Bourque
- 7.64. Corporation de développement communautaire (CDC) Centre-Sud
- 7.65. Centre d'éducation et action des femmes (CÉAF)
- 7.66. Chambre de commerce de l'Est de Montréal
- 7.67. Société des chemins de fer nationaux du Canada (CN)
- 7.68. Coalition Climat Montréal
- 7.69. Coalition de la Petite-Bourgogne / Quartier en Santé
- 7.70. Coalition Verte – Green Coalition
- 7.71. Le Comité B.A.I.L.S.
- 7.72. Comité logement du Plateau Mont-Royal
- 7.73. Coop Les Valoristes
- 7.74. Coopérative d'habitation Testan
- 7.75. Coopérative Le Havre Frontenac
- 7.76. École de technologie supérieure
- 7.77. GEIPSI
- 7.78. M. Gilles Bélanger
- 7.79. GRAME – Groupe de recherche appliquée en macroécologie
- 7.80. M. Guillaume Le Nigen
- 7.81. Mme Joana Janiw
- 7.82. Lobby Climatique des Citoyens
- 7.83. Mme Marie Lapointe
- 7.84. Mme Marilyn Lajeunesse
- 7.85. Mme Marielle Ouellette
- 7.86. Le regroupement des citoyens de Saraguay
- 7.87. M. Rémi Vuong
- 7.88. M. Thomas Schwalb
- 7.89. Square St. James Montreal
- 7.90. Mme Sylvie Gagnon
- 7.91. Table 0-5 ans des Faubourgs
- 7.92. UQÀM
- 7.93. Vrai changement pour Montréal
- 7.94. Y des femmes de Montréal
- 7.95. M. Jacques Larin (voir transcription 6.3)
- 7.96. Mme Marie Pascaline Menono (voir transcription 6.3)

- 7.97. Chambre de commerce LGBT du Québec (voir transcription 6.4)
- 7.98. M. Alfredo De Romana (voir transcription 6.5)
- 7.99. Montréal International (voir transcriptions 6.6)
- 7.100. Les Amis de la piscine du Royal-Victoria
  - 7.100.1. Présentation PowerPoint
- 7.101. M. Terrence Regan
- 7.102. RAAMM (voir transcription 6.8)
- 7.103. Coopérative La Montagne Verte (voir transcription 6.9)

## **8. Opinions soumises en ligne**

- 8.1. L'accès au fleuve
  - 8.1.1. M. Serge Germain
  - 8.1.2. M. Steve Duchesne
  - 8.1.3. M. Alex Lefrançois-Leduc
  - 8.1.4. M. Pierre Houle
  - 8.1.5. M. Benjamin Arnoux
  - 8.1.6. Servane Guerin
  - 8.1.7. M. Gilbert St-Arnaud
  - 8.1.8. Mme Vanessa Marandino
  - 8.1.9. M. Pascal Longhi
  - 8.1.10. M. Francis Dolan
  - 8.1.11. Mme Andréanne Patenaude
  - 8.1.12. Mme Michele Belair
  - 8.1.13. M. Guy-Pascal Arcouette
  - 8.1.14. M. Bernard Lacourse
  - 8.1.15. M. Jody Negley
  - 8.1.16. M. Vincent Perrin
  - 8.1.17. Mme Laureen McLaughlin
  - 8.1.18. M. Bernard Lamothe
  - 8.1.19. M. Amel Gherbi
  - 8.1.20. Mme Irina Entin
  - 8.1.21. N Denys
  - 8.1.22. M. Pierre Theberge
- 8.2. L'environnement
  - 8.2.1. M. Alex Lefrançois-Leduc
  - 8.2.2. Mme Esther Dormagen
  - 8.2.3. M. Pierre Houle
  - 8.2.4. Mme Selma Vorobief
  - 8.2.5. M. Benjamin Arnoux
  - 8.2.6. Servane Guerin
  - 8.2.7. Mme Vanessa Marandino
  - 8.2.8. M. Pascal Longhi
  - 8.2.9. M. Francis Dolan
  - 8.2.10. M. Nicholas Dorgan

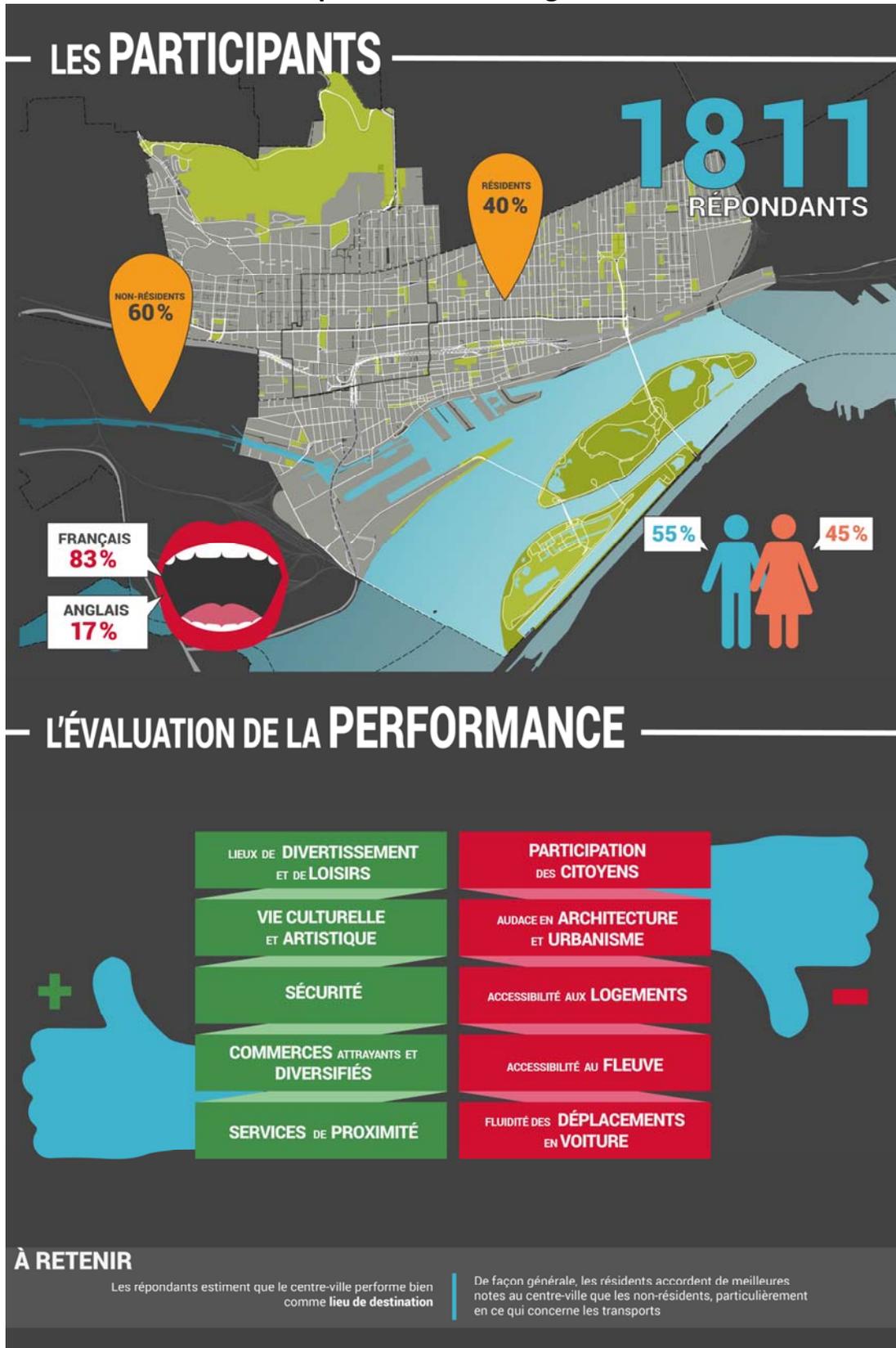
- 8.2.11. Mme Andréanne Patenaude
- 8.2.12. Mme Jody Negley
- 8.2.13. Mme Michèle Dorais
- 8.2.14. N Denys
- 8.2.15. M. Maxime Arnoldi
- 8.3. L'économie
  - 8.3.1. M. Pierre Houle
  - 8.3.2. M. Benjamin Arnoux
  - 8.3.3. Servane Guerin
  - 8.3.4. Mme Andréanne Patenaude
  - 8.3.5. M. Guy-Pascal Arcouette
  - 8.3.6. M. Pascal Longhi
  - 8.3.7. M. Paul Cadrin
  - 8.3.8. Assouline Jeremie
  - 8.3.9. Bernard LaMothe
  - 8.3.10. N Denys
- 8.4. Les familles
  - 8.4.1. M. Robert Manningham
  - 8.4.2. M. Benjamin Arnoux
  - 8.4.3. Servane Guerin
  - 8.4.4. M. Jean Jacques
  - 8.4.5. M. Pascal Longhi
  - 8.4.6. Mme Jody Negley
  - 8.4.7. M. Louis-Philippe Bell
  - 8.4.8. Mme Irina Entin
  - 8.4.9. Mme Allison Hanes
- 8.5. Le logement
  - 8.5.1. M. Pierre Houle
  - 8.5.2. M. Robert Manningham
  - 8.5.3. Servane Guerin
  - 8.5.4. M. Guy-Pascal Arcouette
  - 8.5.5. M. Pascal Longhi
  - 8.5.6. Mme Jody Negley
  - 8.5.7. Assouline Jeremie
  - 8.5.8. Mme Irina Entin
- 8.6. La qualité de vie
  - 8.6.1. M. Steve Duchesne
  - 8.6.2. Mme Esther Dormagen
  - 8.6.3. Servane Guerin
  - 8.6.4. Mme Jacinthe Aubin
  - 8.6.5. Mandron Dominique
  - 8.6.6. Mme Jody Negley
  - 8.6.7. M. Bernard LaMothe
  - 8.6.8. Mme Irina Entin

- 8.6.9. Mme Josiane Legrand
- 8.6.10. M. Luc Dupuy
- 8.7. Le transport
  - 8.7.1. M. Steve Duchesne
  - 8.7.2. M. Alex Lefrançois-Leduc
  - 8.7.3. Meng Zhang
  - 8.7.4. M. Benjamin Arnoux
  - 8.7.5. Servane Guerin
  - 8.7.6. M. Jean Jacques
  - 8.7.7. M. Martin Boudreault
  - 8.7.8. Mme Claire Cloutier
  - 8.7.9. M. Pascal Longhi
  - 8.7.10. M. Francois Ghali
  - 8.7.11. M. Guillaume Babin
  - 8.7.12. Mme Andréanne Patenaude
  - 8.7.13. M. Marc Lesperance
  - 8.7.14. M. Daniel Audet
  - 8.7.15. M. Guy-Pascal Arcouette
  - 8.7.16. M. François-Pierre Ndeau
  - 8.7.17. M. Jody Negley
  - 8.7.18. M Vincent Perrin
  - 8.7.19. M. Louis-Philippe Bell
  - 8.7.20. M. Mathieu Séguin
  - 8.7.21. Assouline Jeremie
  - 8.7.22. M. Bernard LaMothe
  - 8.7.23. M. Guillaume Girard
  - 8.7.24. M. Pierre Theberge
  - 8.7.25. M. John Symon
- 8.8. Autre sujet
  - 8.8.1. M. André Pâquet
  - 8.8.2. Mme Laurence Brablin
  - 8.8.3. Mme Celine Pereira
  - 8.8.4. M. Eric Soucy
  - 8.8.5. Mme Ana Masut
  - 8.8.6. M. Guy Belanger
  - 8.8.7. Mme Ariane Bisailon
  - 8.8.8. Barbel Knauper
  - 8.8.9. Mme Sophie Garceau
  - 8.8.10. Mme Julie Leblanc
  - 8.8.11. Mme Marie Ruel
  - 8.8.12. Mme Cathy Cormier
  - 8.8.13. M. Mathieu Pipe-Rondeau
  - 8.8.14. M. Marc-André Lapointe
  - 8.8.15. M. Pascal Longhi

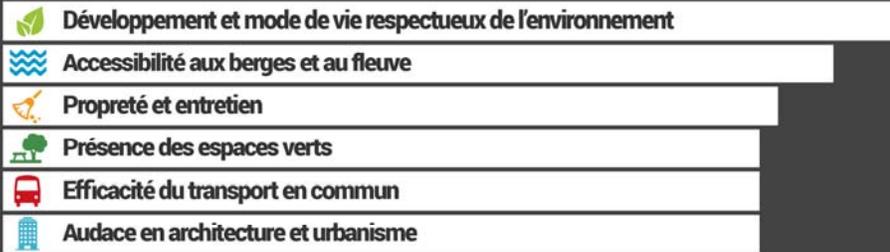
8.8.16. Mme Jody Negley

8.8.17. M. François Dégardin

Annexe 3 – Faits saillants du questionnaire en ligne



## LES 6 PRIORITÉS D'ACTION



Les répondants pouvaient choisir 5 priorités



### À RETENIR

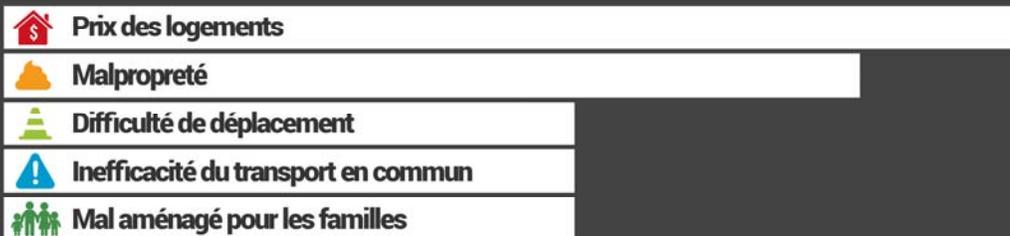
La moins bonne note de performance va à la **fluidité des déplacements en voiture**, toutefois elle n'apparaît pas comme une priorité

Les non-résidents choisissent davantage les **transports en commun** et les **transports actifs** que les résidents

L'**accessibilité aux berges et au fleuve** est la priorité mentionnée le plus souvent par les visiteurs du centre-ville

Les **enjeux économiques** sont peu priorisés par les répondants

## LES 5 DÉSAVANTAGES À VIVRE AU CENTRE-VILLE



Les répondants pouvaient choisir 3 désavantages

**75%** des répondants identifient la **proximité** comme le principal **avantage** à vivre au centre-ville

### À RETENIR

61% de ceux qui ont des enfants estiment que **le territoire est mal aménagé pour les familles**

68% des non-résidents et 49% des résidents identifient **Le prix des logements** comme un désavantage

Les données intégrales, la méthodologie ainsi que les résultats complets sont disponibles à [ocprm.qc.ca/centre-ville](http://ocprm.qc.ca/centre-ville).

## Annexe 4 - Résultats de l'activité « Mettez vos billes! »

Question :

Qu'est-ce que Montréal devrait prioriser en vue du développement de son centre-ville pour les 15 prochaines années?\*

ENJEUX	NOMBRE DE VOTES (Billes)
Accessibilité des logements	159
Transport en commun	144
Accès au fleuve	141
Espaces verts	139
Respect de l'environnement	138
Audace en architecture	104
Transports actifs	101
Services de proximité	91
Vie culturelle et artistique	84
Participation citoyenne	79
Patrimoine	79
Propreté	78
Centres d'innovation et de recherche	43
Déplacements en voiture	40
Rayonnement international	39
Sécurité	39
Fluidité des déplacements	38
Commerces attrayants	30
Attraction des entreprises	20
Divertissements et des loisirs	29
<b>Total</b>	<b>1615</b> (323 participants)

\*Les participants étaient invités à répartir 5 billes chacun selon leurs priorités.



OFFICE  
DE CONSULTATION PUBLIQUE  
DE MONTRÉAL

[ocpm.qc.ca](http://ocpm.qc.ca)