

UN CENTRE-VILLE FORT, INCLUSIF ET PERFORMANT POUR UNE RÉGION PROSPÈRE

SOUTENIR ET ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT
DURABLE DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal dans le cadre
de la consultation publique sur la Stratégie centre-ville

Novembre 2016



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

MISSION

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération.

Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

Polyvalente, rigoureuse et engagée, l'équipe de Vivre en Ville déploie un éventail de compétences en urbanisme, mobilité, verdissement, design urbain, politiques publiques, efficacité énergétique, etc. Cette expertise diversifiée fait de l'organisation un acteur reconnu, tant pour ses activités de recherche, de formation et de sensibilisation que pour son implication dans le débat public et pour ses services de conseil et d'accompagnement.

CREDITS

COORDINATION

Jeanne Robin, directrice générale

Christian Savard, directeur général

RECHERCHE ET REDACTION

Catherine Craig-St-Louis, conseillère à la direction générale



Table des matières

UNE STRATEGIE AMBITIEUSE ET PORTEUSE	5
UN CADRE BATI DENSE ET DES ESPACES OUVERTS	6
Des espaces publics et des espaces verts pour aérer la densité	6
Une offre de logement diversifiée et inclusive	6
UN MILIEU IRRIGUE PAR LA MOBILITE DURABLE	7
Piétons et cyclistes, l'ADN du centre-ville	7
Le tramway comme réseau intermédiaire de transport collectif performant	8
CONCLUSION	10
BIBLIOGRAPHIE	11



Une stratégie ambitieuse et porteuse

Vivre en Ville appuie la vision générale de la Stratégie centre-ville ainsi que ses objectifs, ambitieux mais nécessaires, en matière entre autres de développement immobilier dans le centre. Le renforcement du centre-ville n'est pas seulement une bonne idée pour Montréal, c'est également une nécessité pour la région de Montréal d'entreprendre cette démarche. La Stratégie centre-ville est une démarche décisive en vue d'assurer la prospérité et la résilience de la région et de contribuer à freiner l'étalement urbain, vecteur de coûts collectifs importants.

Étirer toujours plus loin les frontières des milieux urbanisés augmente la pression sur le territoire agricole et les milieux naturels, privant ainsi la région de services écologiques gratuits et d'une source d'approvisionnement alimentaire de proximité. L'étalement urbain exige la fourniture de nouveaux services et infrastructures publics, à gros frais et au détriment d'autres projets d'intérêt collectif. Il augmente les temps de déplacement et la congestion, compromettant ainsi la qualité de vie mais aussi la compétitivité des entreprises.

En proposant une alternative à l'étalement urbain grâce à l'accueil de ménages et d'activités dans les secteurs centraux, la Stratégie centre-ville favorise le développement durable de la région montréalaise. Chaque ménage accueilli grâce à la densification du centre est un ménage qui n'aura pas à aller s'installer en périphérie, et qui ainsi ne contribuera pas à congestionner le réseau autoroutier, ni n'entraînera la destruction de milieux naturels. La demande est forte pour le centre, d'où d'ailleurs un prix de l'immobilier parfois prohibitif : mieux répondre à cette demande renforcera encore Montréal, et favorisera un développement urbain durable.

Un centre-ville fort favorisera aussi les synergies économiques dont la région de Montréal a besoin pour se démarquer à l'international et à l'échelle du continent. Pour que la Stratégie centre-ville fonctionne, les autorités municipales doivent cependant faire preuve de cohérence. Ce sont l'ensemble des outils de planification et des décisions stratégiques qui doivent concourir à renforcer les centralités existantes. Le renforcement des artères commerciales, essentiel à la vitalité du centre-ville et à la qualité de vie de ses résidents, se voit compromis par les méga-projets commerciaux du type du 15-40.

Recommandation 1 :

Le succès de la Stratégie centre-ville repose sur la cohérence des actions à l'échelle métropolitaine, notamment en matière d'offre commerciale et de localisation de l'emploi. Renforcer le centre dépend des choix faits pour le centre, mais aussi à l'extérieur du centre.

Renforcer le centre-ville est aussi une stratégie pertinente en vue de diminuer les émissions de gaz à effet de serre, particulièrement en transport. Pour réduire, d'ici 2030, ses émissions de 37,5% par rapport au niveau de 1990, le Québec compte essentiellement sur les secteurs du bâtiment et du transport (Québec. MDDELCC, 2015). Il devra concurremment absorber une croissance de 400 000 nouveaux ménages. Accueillir l'essentiel de ces ménages là où le bilan carbone est déjà bon est le premier principe d'une croissance à faible impact climatique, essentielle à la transition énergétique (Vivre en Ville, 2015).

Vivre en Ville salue la démarche de la Ville de Montréal et appuie la vision générale de la Stratégie centre-ville. Les sections qui suivent mettent l'accent sur des éléments qui pourront renforcer la mise en œuvre de la Stratégie.



Un cadre bâti dense et des espaces ouverts

Des espaces publics et des espaces verts pour aérer la densité

La croissance démographique et la densité attendues au centre-ville vont rendre encore plus pressants et incontournables les besoins en espaces publics. Une densité plus élevée signifie moins d'espaces extérieurs privés, et notamment moins d'espaces verts, d'où l'importance d'avoir accès, en contrepartie, à de grandes places et de grands parcs ou espaces verts collectifs. Ceux-ci doivent être planifiés d'emblée, au contraire de ce qui a pu être fait par exemple, dans le cadre du réaménagement du quartier Griffintown.

Les espaces publics offrent à tous leur potentiel de détente, de loisir, d'interactions sociales. Leur répartition et leur localisation judicieuse contribuent à leur accessibilité ; leur mise en réseau favorise les déplacements actifs.

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 fonde des opportunités à saisir en matière de création d'espaces verts et d'espaces publics.



Figure 1 Station Laurier, Montréal / Source : Vivre en Ville

La volonté de « Créer des espaces verts et réduire les îlots de chaleur » (1.3) constitue également une réponse pertinente aux enjeux liés à l'augmentation de la densité, notamment dans une perspective de changements climatiques.

Recommandation 2 :

Accorder une attention particulière aux espaces verts et aux espaces publics, d'autant plus essentiels en raison de la densité attendue.

Une offre de logement diversifiée et inclusive



Figure 2 Coop Coteau Vert, Montréal / Source : Vivre en Ville

Une multiplicité de types d'habitations est essentielle pour répondre à la variété des ménages et de leurs besoins, mais aussi pour favoriser la mixité sociale, un merveilleux outil d'équité et de prospérité.

Dans cette optique, la Ville de Montréal devrait s'assurer que la nouvelle offre résidentielle accueillie au centre-ville ne soit pas exclusivement constituée de petits logements, d'une chambre ou moins, ne permettant pas aux familles de se loger et souvent occupés à temps partiel par une clientèle ayant besoin d'un « pied-à-terre » à Montréal.

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. La présence au centre-ville de logements abordables favorisera une mixité sociale et générationnelle.

La diversité de l'offre résidentielle passe aussi par des modes de tenure variés : propriété, copropriété, logements locatifs et coopératifs, etc. Favoriser dans un secteur la présence d'une diversité de promoteurs, plutôt qu'un promoteur unique, favorise la diversité, tant dans le mode de tenure et le type de logements que sur le plan architectural, ce qui concourt à la création d'un cadre bâti de qualité.

Recommandation 3

Prévoir une diversité de logements pour soutenir une mixité sociale et générationnelle.

L'EFFET DOMINO : DU LOGEMENT VERS LES TRANSPORTS

Les politiques publiques en matière de logement abordable sont appelées à évoluer pour tenir compte d'une réalité longtemps négligée : le transfert des dépenses du logement vers les transports. Les habitations localisées en périphérie des villes présentent généralement un coût d'achat moins élevé, d'où un habituel mouvement des populations moins aisées du centre vers la périphérie à mesure que la ville centre améliore la qualité de son environnement. Plutôt qu'avoir accès au transport en commun, ces ménages se trouvent dès lors dépendants de l'automobile, augmentant significativement leurs dépenses de transports.

Source : *Vivre en Ville* (s.d.).

Un milieu irrigué par la mobilité durable

Piétons et cyclistes, l'ADN du centre-ville

La majorité des déplacements effectués par les nouveaux résidents et des déplacements attirés au centre-ville seront vraisemblablement – et c'est heureux – réalisés en transport actif, que ce soit à pied ou à vélo. Il est de ce fait impératif d'améliorer de façon significative la place donnée aux piétons et aux cyclistes, d'autant plus qu'ils contribueront à faire du centre-ville un endroit dynamique et prospère, par leurs achats, leur déambulation et leurs activités (Clifton et al., 2013).

Une vision ambitieuse et exigeante doit présider à la mise à niveau du centre-ville pour les transports actifs. Les déplacements à vélo y sont pour le moment ardues, en raison du manque d'aménagements, des connexions déficientes et de l'important volume résiduel de circulation automobile. 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.



Figure 3 West End, Vancouver / Source : *Vivre en Ville*





Figure 4 Plateau Mont-Royal, Montréal / Source : Vivre en Ville

Il est par ailleurs essentiel de donner aux piétons la place qui leur revient en tant que principal mode de déplacement au centre-ville : partout, des aménagements non seulement pratiques et sécuritaires, mais aussi confortables et attrayants, en tous temps.

Les travaux qui auront lieu au centre-ville sont d'excellentes d'occasion de transformer l'espace public, à commencer par les rues et boulevards, pour les aménager avec les transports actifs en tête des priorités.

Recommandation 4

Assurer une place importante aux transports actifs à travers l'approche des rues complètes et le maillage du réseau cyclable.

Le tramway comme réseau intermédiaire de transport collectif performant

Le diagnostic est clair : l'offre actuelle en transport collectif a atteint le point de saturation (p. 32-33). La stratégie mise pour l'instant grandement sur le REM pour répondre à cette situation. Pourtant, ce sont les lignes verte et orange du métro, en provenance de l'est, qui sont les plus congestionnées. Le REM n'est pas susceptible de répondre à ce problème. En fait, si l'achalandage du REM est aussi élevé que prévu, les nouveaux usagers attendus risquent au contraire d'aggraver la saturation du réseau de transport collectif du centre-ville.

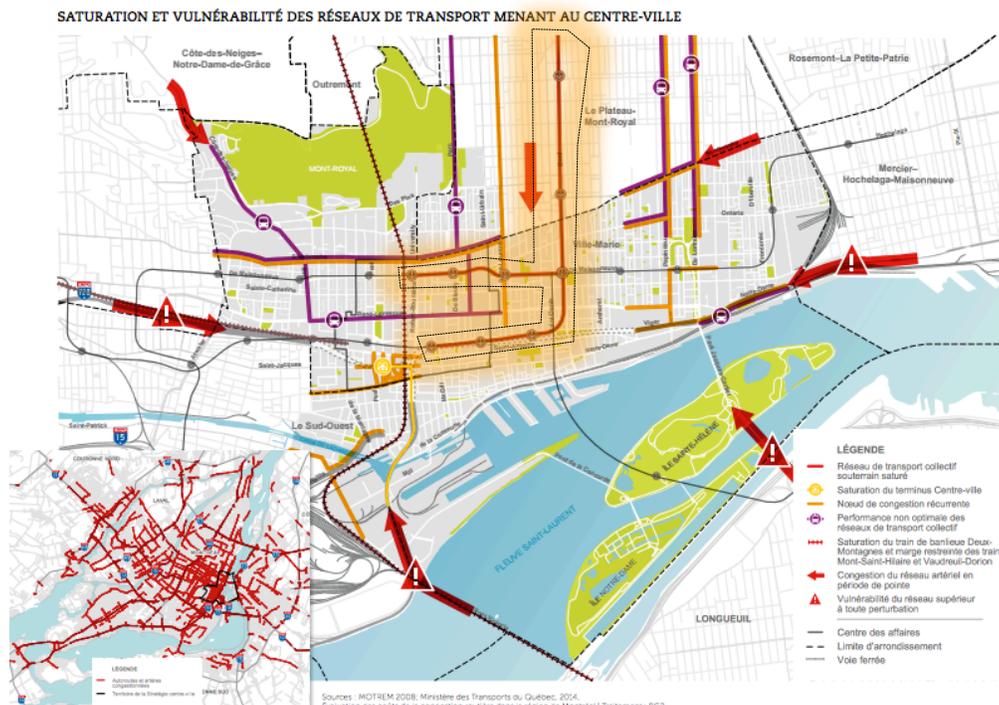


Figure 5 : La carte présentée en page 32 du document illustre les différents points de saturation et les espaces prompts à la congestion. Les stations et le tracé prévus pour le REM ne sauront que marginalement participer à l'allègement de la pression en ces endroits.



La Stratégie centre-ville vise à accueillir dans les secteurs centraux de Montréal davantage de résidents, davantage d'activités et davantage de travailleurs. Ces nouveaux arrivants doivent pouvoir se déplacer efficacement. Sans augmentation de la capacité du transport collectif vers et au centre de Montréal, cette vision n'existe pas. La Stratégie centre-ville élabore très peu sur les solutions proposées et nous semble inadéquate en matière de développement du transport collectif.

Il existe un risque majeur pour la région de Montréal à concentrer toute son énergie sur le projet de réseau électrique métropolitain. Le centre-ville de Montréal, mais aussi la compétitivité et l'attractivité de la région toute entière, dépendent du développement de réseaux intermédiaires de transport collectif fiable et de grande capacité.

Les investissements réservés aux infrastructures et au transport collectif, tant par le gouvernement fédéral que par celui du Québec, donnent à Montréal une opportunité de planifier pour l'avenir avec un réseau à la hauteur de ses besoins. Cette disponibilité budgétaire est une occasion de repenser au tramway, un mode de transport à la fois rapide, fiable, de grande capacité et particulièrement intéressant pour le centre-ville en raison de son insertion efficace en milieu urbain.



Figure 6 Tramway à Montréal / Source : Chambre de commerce du Montréal métropolitain

Recommandation 5

Améliorer significativement le transport collectif à destination du centre-ville, avec l'implantation d'un mode intermédiaire de type tramway, dont l'axe majeur de destination serait le boulevard René-Lévesque.



Conclusion

Vivre en Ville salue la démarche de la Ville de Montréal et appuie la vision générale de la Stratégie centre-ville, et remercie l'Office de consultation publique de Montréal pour le processus de consultation publique entrepris.

Vivre en Ville profite de l'occasion pour offrir sa collaboration à la Ville de Montréal. C'est avec plaisir que son équipe participera à toute rencontre ou session de travail utile à la poursuite de la démarche visant à développer un centre-ville dense, durable et où il fait bon vivre.

Les recommandations émises dans ce mémoire visent à renforcer la mise en œuvre de la Stratégie :

Recommandation 1

Le succès de la Stratégie centre-ville repose sur la cohérence des actions à l'échelle métropolitaine, notamment en matière d'offre commerciale et de localisation de l'emploi. Renforcer le centre dépend des choix faits pour le centre, mais aussi à l'extérieur du centre.

Recommandation 2

Accorder une attention particulière aux espaces verts et aux espaces publics, d'autant plus essentiels en raison de la densité attendue.

Recommandation 3

Prévoir une diversité de logements pour soutenir une mixité sociale et générationnelle.

Recommandation 4

Assurer une place importante aux transports actifs à travers l'approche des rues complètes et le maillage du réseau cyclable.

Recommandation 5

Améliorer significativement le transport collectif à destination du centre-ville, avec l'implantation d'un mode intermédiaire de type tramway, dont l'axe majeur de destination serait le boulevard René-Lévesque.



Bibliographie

CLIFTON, Kelly, Kristina M. Currans, Christopher D Muhs, Chloe Ritter, Sata Morrissey, Collin Roighton (2013). « Consumer Behavior and Travel Choices : A Focus on Cyclists and Pedestrian », 92nd Annual Meeting of the Transportation Research Board.

Communauté métropolitaine de Montréal (2012). *Répertoire des bonnes pratiques. Le rôle des municipalités dans le développement du logement social et abordable*. 96 p. [PDF]

Groupe de recherche appliquée en macroécologie [GRAME] (2011). *La vie en ville et ses avantages*. Fiche no. 3. Stratégie intégrée de réduction des GES et transport durable. 4 p. [PDF]

LEES, Loretta (2008). « Gentrification and Social Mixing : Towards an Inclusive Urban Renaissance ? ». Researchgate, *Urban Studies*, DOI : 10.1177/0042098008097099

Québec. Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques [MDDELCC] (2015). *Cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre du Québec pour 2030 – Document de consultation*. Québec: Gouvernement du Québec. 51 p.

Vivre en Ville (s.d.). « Logement abordable », *Collectivitesviables.org*, Vivre en Ville. [<http://collectivitesviables.org/articles/logement-abordable/>] (consulté le 26 août 2016).

Vivre en Ville (2015.) *De meilleures villes pour un meilleur climat*. Coll. «L'Index», 32 p. [Vivreenville.org/changements-climatiques]





VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

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

■ **QUÉBEC**

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT
FRÉDÉRIC BACK

870, avenue De Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9

■ **MONTRÉAL**

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4

■ **GATINEAU**

MAISON AUBRY

177, Promenade du Portage, 3^e étage
Gatineau (Québec) J8X 2K4