

PROJET DE VILLE – RÉFLEXION 2050 Réponses aux questions de la commission reçues le 28 avril 2022

La mobilité

1. Qu'est-ce que la tarification équitable du stationnement ? Y a-t-il des exemples de bonnes pratiques en application à Montréal ou ailleurs ?

Réponse de la Ville de Montréal :

Le principe d'équité est au cœur de Montréal 2030 et du Projet de ville, mais la notion de tarification équitable du stationnement n'y est pas abordée spécifiquement. Cela dit, la Ville, accompagnée de l'Agence de mobilité durable, entend poursuivre l'analyse de solutions pour un partage et un usage de la rue en phase avec les engagements municipaux de transition écologique et d'équité sociale.

Par ailleurs, le Projet de ville reconnaît que la rue est un espace public pouvant servir une diversité d'usages et d'usagers.ères, mais que cet espace est à la fois limité et de plus en plus convoité.

Présentement à Montréal, plus de 25% de l'espace sur rue est consacré au stationnement des véhicules automobiles¹. Cette superficie, équivalente à celle de l'arrondissement d'Anjou ou de Saint-Léonard, est à plus de 90% non tarifée². Cela signifie que la quasi-totalité du stationnement sur rue est financée par la collectivité, y compris les ménages sans voiture et les ménages à faibles revenus. Le stationnement de véhicules privés sur rue mobilise une importante quantité de ressources publiques (spatiales et financières) et l'absence de tarification adéquate favorise l'utilisation et la possession automobile.

L'usage de la voie de rive pour fins de stationnement contraint l'accès à la rue pour d'autres usages, comme les transports actifs et collectifs ou le verdissement, qui constituent des solutions efficaces de la lutte aux changements climatiques.

Les travaux d'élaboration du Plan d'urbanisme et de mobilité sont l'occasion de poursuivre l'identification de pistes de solution pour un meilleur partage de la rue entre les différents usages et usagers.ères.

¹ Lefebvre-Ropars, G., Morency, C. et Negron-Poblete, P. (2021) *Caractérisation du partage de la voirie à Montréal : Note de recherche*, Polytechnique Montréal, 15 pages. www.polymtl.ca/mobilite/publications

² Politique de stationnement, Ville de Montréal.

Les formes urbaines et les occupations du sol

- 2. Comment diversifier les usages au sein de mêmes locaux ? Quelles sont les implications relatives à la transformation d'édifices à bureaux inoccupés pour y accueillir d'autres usages, en particulier le logement ? Y a-t-il des exemples d'endroits où cela a été réalisé ?**

Réponse de la Ville de Montréal :

- La diversification et la mixité des usages au sein des bâtiments sont des enjeux d'importance soulevés dans le Projet de Ville puisque cela contribue à la compacité de la ville. La mutualisation des ressources bâties notamment, sont également au cœur de la réflexion. À titre d'exemple, la mutualisation et l'augmentation de la polyvalence des équipements collectifs sont de plus en plus envisagées dans un contexte de rareté des terrains et des ressources.
- Le Projet de ville ajoute que la configuration et l'aménagement des bâtiments permettent une diversité d'usages pour répondre aux besoins des différents usagers dans le temps. Une architecture de qualité et évolutive contribue ainsi à une grande diversité d'activités.
- Le Projet de ville aborde la transformation de secteurs et de bâtiments (résidentiels, commerciaux, institutionnels, industriels, etc.) là où le contexte le permet et lorsque c'est souhaitable, dans l'optique de pouvoir les mutualiser et les reconvertir pour qu'ils accueillent des fonctions complémentaires ou nouvelles. On peut donc penser à des équipements collectifs qui s'adaptent à des usages qui évoluent et qui proposent des espaces polyvalents et flexibles permettant une utilisation diversifiée et maximale de ces derniers. Le PUM précisera les outils et les moyens permettant de favoriser et de faciliter la diversification des usages grâce notamment à l'adaptation des bâtiments.
- En ce qui concerne la question de la transformation des espaces à bureaux, la pandémie a apporté de nombreux bouleversements et il est encore difficile d'estimer ce que sera l'avenir au niveau des emplois et des espaces requis dans les bâtiments conçus à ces fins. Il est donc impératif de prendre le temps de réfléchir en se situant d'abord et avant tout dans un optique de trouver des solutions pour amener une occupation optimale des espaces de bureaux en diversifiant la clientèle économique par exemple. Les employeurs et les gestionnaires/propriétaires d'édifices à bureaux doivent aussi prendre le temps de se réinventer.
- Ceci étant dit, la question de la transformation des édifices à bureaux à des fins résidentielles comporte un lot d'enjeux divers. D'abord, la majorité de ces bâtiments a été conçue avec des aires et des hauteurs d'étages qui ne

conviennent pas à un usage résidentiel. De plus, la majorité de ces édifices n'ont pas d'espaces extérieurs (balcons, terrasses, cours, etc.) et leurs transformations à cet égard peuvent s'avérer laborieuses, voire impossibles. Par ailleurs, les transformations d'édifices à des fins résidentielles doivent respecter des normes et les coûts de transformation peuvent être considérables. Enfin, la localisation (contraintes de bruits, trafic, ensoleillement, etc.) peut s'avérer problématique.

- En ce qui a trait aux exemples où de telles conversions ont été réalisées, elles semblent encore peu répandues. De plus, il est important d'examiner de plus près dans quels types de bâtiments elles s'opèrent. Est-ce des tours de grandes hauteurs dans les centre-ville avec des immeubles de classe "A" ou encore dans des immeubles de type classe "B" ou "C" plus en périphérie des centres d'affaires? Plusieurs expériences étrangères semblent se situer dans ces dernières catégories. Enfin, rappelons qu'il s'agit d'une pratique (la transformation d'édifices à bureaux ou commerciaux en habitation) qui existait bien avant la pandémie, mais cette dernière semble avoir offert plus d'opportunités dans ce sens.

3. Comment le Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) peut-il contribuer à préserver l'abordabilité des locaux commerciaux ? Comment peut-il inciter les propriétaires de locaux commerciaux à maintenir ces espaces en activité ?

Réponse de la Ville de Montréal :

- Le Projet de ville propose une vision où le commerce de proximité participe pleinement à l'économie locale, à l'emploi ainsi qu'à la qualité de vie dans les quartiers. La préservation de l'abordabilité des locaux commerciaux est d'ailleurs l'un des défis identifiés afin d'assurer la vitalité et l'attractivité des artères commerciales locales. Le Plan d'urbanisme et de mobilité constituera un document de référence majeur pour la Ville. Il présentera une vision intégrée de l'aménagement et du développement du territoire montréalais qui s'appuiera sur des orientations et des objectifs permettant de guider les décisions politiques, administratives et financières qui touchent le territoire montréalais. Ceux-ci porteront notamment sur la vitalité du commerce montréalais. Toutefois, la Ville ne détient pas de leviers réglementaires pour agir sur le coût des locaux commerciaux, tant dans le cadre de ses compétences en urbanisme que dans celui d'autres compétences municipales. Les moyens de mise en œuvre du PUM devront donc être d'un autre ordre. Ceux-ci pourraient être de nature politique à travers des représentations auprès du gouvernement provincial, financier, par le développement de programmes d'aide financière, etc.

- Sans pouvoir agir directement auprès des propriétaires de locaux, la réglementation d'urbanisme peut exercer un contrôle sur le développement commercial. Elle édicte différentes normes en matière de localisation, de superficie et de types de commerces qui peuvent s'établir sur le territoire d'un arrondissement. Il est notamment possible d'agir pour limiter l'étalement commercial qui peut affecter la vitalité des artères existantes. Le PUM peut encadrer la gestion d'ensemble de l'offre commerciale sur le territoire montréalais par le biais de son document complémentaire, en déterminant des règles et critères dont la réglementation d'urbanisme de chaque arrondissement devra tenir compte. Une autre piste de réflexion pour encourager l'occupation des locaux serait notamment de faciliter leur occupation temporaire et transitoire.
- À la suite des recommandations de la Commission sur les locaux commerciaux vacants, la Ville explore différentes pistes afin d'agir sur l'abordabilité et la vacance des locaux commerciaux. Celles-ci permettront assurément d'alimenter le PUM.

Le climat et l'environnement

4. Comment créer une zone zéro émissions dans le centre-ville ?

Réponse de la Ville de Montréal :

Montréal doit devenir carboneutre d'ici 2050 et réduire de 50% les émissions de GES liées au transport routier par rapport à 1990 dès 2030. Plusieurs mesures pour y parvenir ont été annoncées par la Ville dans le Plan Climat 2020-2030. Montréal amorcera, dès 2023, le travail autour du déploiement d'un premier projet pilote de zone à faibles émissions (ZFE) sur son territoire ainsi qu'une zone zéro émission (ZZÉ) au centre-ville pour 2030.

Les ZFE/ZZÉ permettent de réduire les impacts négatifs des transports motorisés sur les émissions de GES et de privilégier et d'accroître le nombre de véhicules électriques circulant sur un territoire donné. Elles peuvent aussi contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air, à l'apaisement de la circulation routière et à la réduction de la pollution sonore. Ce faisant, les ZFE/ZZÉ peuvent rehausser la qualité de vie, l'attractivité et le dynamisme des quartiers, dont le centre-ville.

Une ZFE est une zone à l'intérieur de laquelle différents modes de déplacements se côtoient, mais où les modes de déplacements moins polluants sont fortement encouragés, notamment par une présence bonifiée d'infrastructures conséquentes (pôles de mobilité, stations d'autopartage, stations BIXI, voies piétonnes, etc.). Alors que la ZFE permet l'accès de certains véhicules à essence, la ZZÉ impose une limitation

plus stricte. À l'intérieur d'une ZZÉ, seuls les modes de déplacements zéro émission sont permis pour les personnes et les marchandises, incluant les véhicules électriques ainsi que les transports actifs, collectifs et partagés. On y met en place des critères d'accès, des mesures préférentielles et des incitatifs.

Ces zones seront à l'image de la métropole. Leurs modalités d'implantation et de fonctionnement (échancier, zone sélectionnée, véhicules admis, mesures d'accompagnement, de soutien et de mitigation) seront adaptées à son contexte et tiendront compte de ses défis. Elles seront implantées progressivement et leurs modalités seront fixées avec l'ensemble de la collectivité montréalaise. Ces zones seront une continuité de mesures déjà déployées en matière de mobilité durable, puis seront accompagnées de nouvelles mesures visant à accélérer l'électrification des transports et à diminuer les impacts négatifs des transports motorisés à combustion sur les émissions de GES. Les ZFÉ et les ZZÉ seront aussi une occasion unique pour améliorer la qualité de vie au centre-ville, soutenir la relance économique et poursuivre la bonification de l'offre en transports collectifs, partagés et actifs ainsi que l'électromobilité. Au besoin, du soutien pour accompagner les partenaires impactés par la mesure pourra être offert en plus de mesures permettant de garantir un accès équitable aux zones touchées pour toute la population montréalaise. En fonction des modalités du projet, il faudra évaluer de quelle façon le PUM peut encadrer et assister leur mise en œuvre.

5. La Ville de Montréal dispose-t-elle d'un cadre de référence concernant l'utilisation publique d'espaces sur le domaine privé ? À quoi cela pourrait-il s'appliquer ? Par exemple, des lieux tels qu'un jardin appartenant à un collègue privé pourraient-ils devenir accessibles au public ?

Réponse de la Ville de Montréal :

Non, la Ville de Montréal ne dispose pas d'un cadre de référence concernant l'utilisation publique d'espaces sur le domaine privé. La consultation sur le Projet de ville est l'occasion de sonder la population sur cette proposition et déterminer l'intérêt d'un tel outil dans le Plan d'urbanisme et de mobilité.

Rappelons par ailleurs que l'accès à des espaces publics de qualité à proximité est un enjeu d'importance relevé dans Le *Projet de ville*, puisque ceux-ci contribuent à la santé et à la résilience des communautés. Dans le contexte où les besoins et les attentes de la population en matière d'accès aux parcs et espaces verts continuent de croître, mais qu'il existe une pénurie de terrains publics, il est nécessaire de chercher des solutions innovantes.

Par exemple, en milieu densément bâti, l'aménagement d'espaces à caractère public sur le domaine privé peut contribuer à améliorer l'offre. Ce type d'espace peut prendre différentes formes, comme l'accès public à un espace vert sur un terrain appartenant à une institution publique. Il existe certains outils pour ce type de solution, comme le programme Accès jardins de l'arrondissement Ville-Marie, mais les défis demeurent nombreux pour favoriser ces espaces et assurer la pérennité de leur caractère public.

6. Quels sont les défis liés à la collecte des matières organiques dans les bâtiments de 9 logements et plus, les institutions, les commerces et les espaces publics ?

Réponse de la Ville de Montréal :

1- Défis propres aux bâtiments de 9 logements et plus

À Montréal, plusieurs bâtiments existants ou en construction n'ont pas d'équipements adéquats permettant de séparer et entreposer les différentes matières résiduelles. Le Service de l'environnement de la Ville de Montréal estime que cela s'explique en partie par un manque d'exigences claires relatives à la gestion des matières résiduelles (GMR) dans les règlements municipaux qui régissent la construction de nouveaux bâtiments. Toutefois, depuis la dernière modification du *Règlement de construction et de transformation des bâtiments* en 2020 (R-11-018), un espace ventilé ou froid spécifique doit être prévu pour l'entreposage des matières putrescibles.

Devant cette situation, les promoteurs immobiliers ont peu d'incitatif à réserver des espaces, autrement rentables, pour la GMR à l'intérieur des bâtiments ou sur les terrains.

Les autres défis sont liés à un manque d'implication et de participation des gestionnaires d'immeubles et des occupants du bâtiment au tri des matières résiduelles. Selon Recyc-Québec, plusieurs barrières d'ordre social et économique expliquent ce manque d'intérêt. Par exemple, pour les gestionnaires d'immeubles, la principale préoccupation est plutôt reliée aux nuisances potentielles (propreté, odeur, salubrité). Quant aux occupants, qui doivent utiliser les outils de collecte commun de l'immeuble, plusieurs n'auraient pas le sentiment d'être responsables de leurs déchets. Il y aurait aussi moins de pression sociale et d'effet d'entraînement des voisins dans ce type d'habitat.

Finalement, la sensibilisation et la participation demeurent influencées par des contextes socioéconomiques et sociodémographiques très variables. La forte présence de locataires ainsi que leur haut taux de roulement affecte le sentiment d'appartenance et peut entraîner une confusion sur les collectes en place. Dans certains cas, des difficultés à rejoindre les populations allophones sont observées.

2- Défis propres aux industries, commerces et institutions assimilables (ICI)

Plusieurs défis observés dans les bâtiments de 9 logements et plus s'appliquent également au secteur des ICI. L'engagement des propriétaires et des gestionnaires des ICI est aussi un facteur déterminant dans la mise en place d'un système de tri à l'interne. L'hétérogénéité du secteur des ICI fait en sorte que des analyses au cas par cas sont nécessaires pour implanter un système efficace de tri à l'interne de ces entreprises et institutions. Ceci peut demander une réorganisation plus ou moins importante des processus internes, de même qu'exiger des investissements. En l'absence d'incitatifs économiques convaincants, et dans le contexte économique actuel, certains gestionnaires peuvent très bien ne pas souhaiter faire les investissements requis. La Stratégie québécoise de valorisation des matières organiques devrait toutefois mettre en place d'ici quelques années un système d'incitatifs financiers pour les ICI.

3- Défis propres aux lieux publics

La plus récente caractérisation des matières résiduelles de Recyc-Québec (2015-2018) fournit des résultats à propos des matières résiduelles dont les citoyens se départissent à l'extérieur de leur domicile (secteur hors foyer).

En ce qui concerne les matières organiques, le constat principal est que le volume généré dans les lieux publics est faible. L'implantation systématique d'une collecte de matières organiques à grande échelle dans le secteur hors foyer n'est alors pas justifiée. La collecte des résidus alimentaires devrait donc se limiter à certains lieux spécifiques où la génération de matières organiques est soutenue ou à certains événements ponctuels.

Plusieurs éléments de cette réponse proviennent de la documentation de Recyc-Québec qui peut être consultée dans les liens suivants.

<https://www.recyc-quebec.gouv.qc.ca/sites/default/files/documents/participation-collecte-mo-multilogements.pdf>

<https://www.recyc-quebec.gouv.qc.ca/sites/default/files/documents/participation-collecte-mo-multilogements.pdf>

<https://www.recyc-quebec.gouv.qc.ca/sites/default/files/documents/caracterisation-secteur-municipal-2015-2018.pdf>

Suivant les orientations du Plan directeur de gestion des matières résiduelles (PDGMR 2020-2025) de l'agglomération de Montréal, le Service de l'environnement a initié en

2020 une approche par pilote en vue du développement d'un guide pour l'implantation de la collecte des résidus alimentaires dans les multilogements en prenant en considération les défis que cette catégorie d'immeuble représente. En parallèle, le Service développe un outil de planification pour les territoires incluant les critères de conception qui doivent être inclus aux nouveaux bâtiments pour une gestion des matières résiduelles pouvant mener à l'atteinte des objectifs du PDGMR 2020-2025.

Les inégalités sociales

- 7. Au-delà de l'intention réelle de la Ville de réfléchir le PUM 2050 dans une vision inclusive et équitable, comment voyez-vous concrètement cet enjeu ? Y a-t-il des pratiques ou des façons de faire nouvelles que l'on devrait adopter, ou à l'inverse, qu'on devrait rejeter ?**

Réponse de la Ville de Montréal :

Le principe d'équité est au cœur du Projet de ville et des chemins de transition proposés. Ce document concerne avant tout les domaines de l'urbanisme et de la mobilité et ne rend donc pas compte de l'étendue des actions de la Ville de Montréal en matière d'équité et d'inclusion.

Le Projet de ville reconnaît des iniquités de localisation et d'accès aux ressources urbaines à Montréal, notamment en matière de mobilité durable (réseaux de transports en commun, réseaux cyclables, réseaux piétonniers, etc.), de nature et de verdissement, d'espaces publics, d'équipements collectifs ou encore de déserts alimentaires. Le Projet de ville affirme également que ces ressources urbaines doivent être accessibles à toutes et tous dans une perspective d'équité sociale et territoriale.

L'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) est une pratique importante dans l'élaboration du Projet de ville. L'ADS+ est à la fois un processus, un outil et une méthode d'analyse et d'action qui vise à lutter contre les discriminations existantes tout en tenant compte des droits et des réalités spécifiques des personnes vivant plusieurs discriminations simultanément.

La consultation sur le Projet de ville est l'occasion de sonder la population sur la vision inclusive et équitable proposée dans le Projet de ville et déterminer l'intérêt d'outils et de pratiques à développer dans le Plan d'urbanisme et de mobilité.

- 8. Quel est le pourcentage de locataires et de propriétaires occupants à Montréal ? Comment cela va-t-il évoluer ? Montréal est-elle, et sera-t-elle toujours une ville de locataires ?**

Réponse de la Ville de Montréal :

- Lors du dernier recensement (2016), 63% des ménages montréalais étaient locataires et 37% propriétaires occupants.
- En comparant ces données avec celles des recensements précédents (2006 et 2011), on constate une légère augmentation de la proportion de propriétaires et une baisse de la proportion de locataires. Mais cette tendance n'a pas suffi à transformer substantiellement l'équilibre entre les modes de tenure; Montréal reste une ville de locataire, comparativement aux autres métropoles nord-américaines.
- Par ailleurs, il est envisageable que la proportion de locataires connaisse une hausse dans le futur. En 2021, les mises en chantier de logement locatif ont dépassé les mises en chantier de propriétés sur le territoire montréalais.

9. Un accès public à Internet sera-t-il offert dans tous les parcs de Montréal, à l'instar du projet pilote dans Rosemont ?

Réponse de la Ville de Montréal :

Le Projet de ville propose différents éléments de vision en réponse aux enjeux d'aménagement et de mobilité à l'horizon 2050. L'accès équitable à des ressources urbaines de qualité est un enjeu repris dans le Projet de ville. La diversification des usages et des usagers dans les espaces publics, notamment les parcs et les rues, est une tendance reconnue et le PUM constitue un bon outil pour identifier les grands besoins qui en découlent.

La consultation sur le Projet de ville est l'occasion de sonder la population sur les besoins prioritaires en matière de services et d'équipements dans les espaces publics.

Les activités

10. Avez-vous des exemples de cas, nationaux ou internationaux, où une ville est parvenue à inverser la tendance à la déconcentration des activités économiques vers l'extérieur ?

Réponse de la Ville de Montréal :

Le Projet de ville présente la déconcentration des activités comme un défi collectif à relever. En effet, depuis plusieurs décennies, la tendance générale observée en Amérique du Nord montre une dispersion géographique des activités au sein des régions métropolitaines, en particulier pour des implantations industrielles nécessitant de vastes superficies de terrains à moindre coût. Bien que Montréal demeure le cœur de l'activité économique de la région métropolitaine, elle n'échappe pas à cette tendance. Par ailleurs, on observe également des transformations dans certains secteurs d'activités où des entreprises font le choix de réinvestir les centralités urbaines pour bénéficier de la proximité des bassins de consommation et de main-d'œuvre, des infrastructures et d'autres aménités et ce, autant ici qu'ailleurs. À titre d'exemple, en Europe notamment, des détaillants de grandes surfaces ou des prestataires logistiques revoient leur modèle d'affaires pour ouvrir des établissements au cœur des villes. Dans le secteur manufacturier, des investissements sont réalisés ici-même pour produire localement des biens à caractère stratégique et réduire les risques liés aux perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales dans la foulée de la pandémie.

Par ailleurs, la crise climatique rappelle également que l'étalement urbain est insoutenable à terme sur le plan environnemental. La concentration spatiale des activités, nécessaires pour endiguer cette tendance, suppose une action cohérente de tous les paliers gouvernementaux. À son niveau, le PUM constitue un instrument qui permet de valoriser le territoire montréalais et de favoriser l'attraction, la rétention et le maillage d'activités et d'acteurs économiques par l'énoncé d'objectifs et de moyens de mise en œuvre. À cette fin, le Projet de ville souligne la volonté de la Ville de renforcer son tissu industriel et de favoriser une diversification des activités et des fonctions dans les secteurs d'emploi en encourageant la production locale, la densification économique des espaces et l'économie circulaire. Il souligne également l'intention d'y améliorer l'aménagement du cadre urbain, l'offre de services complémentaires et l'accessibilité des personnes et des biens. Enfin, il convient de rappeler que la Ville propose un ensemble de programmes de soutien aux entreprises pour encourager le développement économique sur le territoire et assurer le dynamisme de la métropole québécoise.

11. Les grands axes de transport des personnes et des marchandises, planifiés ou en développement à moyen et long termes, auront un impact significatif sur la structure urbaine et la mobilité future des biens et personnes de Montréal et de

l'agglomération. Comment envisagez-vous de traiter ces questions stratégiques dans le PUM ? (ex. réseaux de transport collectif, autoroute métropolitaine, rue Notre-Dame)

Réponse de la Ville de Montréal :

L'une des raisons d'être du PUM consiste précisément à planifier de manière intégrée la mobilité et l'aménagement. Dans cette optique, la planification impose de considérer simultanément les besoins de mobilité et les milieux traversés pour assurer la meilleure adéquation possible entre les caractéristiques de l'infrastructure envisagée et celles des milieux d'implantation. Bien que les compétences en matière de planification des grandes infrastructures de transport relèvent essentiellement d'autres instances, les décisions sur les infrastructures ont des répercussions directes sur le territoire et impliquent la réalisation d'aménagements par la Ville. Une concertation étroite des différents partenaires est conséquemment nécessaire dès l'amorce d'une démarche de planification. Le PUM constitue un instrument qui permettra à la Ville d'exposer à ses partenaires les besoins de mobilité actuels et futurs qu'elle identifie sur le territoire ainsi que ses considérations en matière d'aménagement pour une intégration réussie aux différents contextes urbains.

Tel qu'exposé dans le Projet de ville, le PUM ciblera plus particulièrement le développement d'infrastructures de transport collectif et l'intégration d'infrastructures existantes ou projetées. Dans le contexte de transition écologique, le développement du transport collectif est fondamental pour la mobilité. Le PUM précisera donc les besoins et attentes de la Ville en matière d'accessibilité au transport collectif dans un souci d'amélioration de l'équité sociale et territoriale. Il abordera également la question de l'intégration des infrastructures qui créent des effets de barrières et occasionnent des nuisances importantes pour les milieux environnants, qu'elles soient routières, ferroviaires ou autres.

12. Avec l'accroissement de la population, les besoins en transport et distribution de denrées augmenteront dans les quartiers, par exemple la distribution aux grandes surfaces, la cueillette des matières résiduelles, et les besoins en services publics.

Au-delà des mini-hubs, comment comptez-vous traiter ces questions dans le PUM?

Réponse de la Ville de Montréal :

La logistique urbaine doit prendre en compte autant les flux de marchandises que les espaces logistiques permettant la manutention et l'entreposage des marchandises. Soutenus par la croissance de la population et du commerce électronique, les besoins sont multiples et croissants. Le Projet de ville distingue les types de flux et d'espaces logistiques selon les types de milieux et de besoins. Dans une perspective d'échanges commerciaux à portée nationale et internationale, il est proposé d'agir à la fois sur l'accessibilité des plateformes intermodales, la localisation et la forme des espaces logistiques ainsi que la réduction des nuisances qu'ils engendrent. À l'échelle du quartier, l'accent est porté sur la sécurité des usagers vulnérables, la cohabitation des modes, le gabarit des véhicules, la quiétude des milieux de vie et la réduction des impacts environnementaux. À cette échelle, le développement d'un réseau de mini-hubs constitue l'un des moyens envisagés pour favoriser l'atteinte de ces objectifs. L'aménagement adéquat des rues et des espaces de chargement/déchargement, la gestion de la circulation et du stationnement, mais également le soutien au développement de l'agriculture urbaine, des commerces de proximité et de l'économie circulaire constituent d'autres éléments évoqués dans le Projet de ville qui pourront avoir un impact sur la logistique urbaine et qui feront l'objet de réflexions dans l'élaboration du PUM.

La gouvernance

13. Quelles politiques devront être mises à jour avec l'adoption d'un nouveau PUM ?

Réponse de la Ville de Montréal :

Le Projet de ville contient des propositions qui s'arriment avec les quatre grandes orientations du Plan stratégique de la Ville, Montréal 2030, auxquelles tous autres plans, politiques, programmes et projets devront aussi assurer leur cohérence. Cette consultation permet d'examiner les propositions du Projet de ville, d'en débattre pour que les élu.es montréalais.es s'entendent sur celles à retenir dans le PUM. Une fois adopté, le PUM sera un des quatre plans transversaux assurant la mise en œuvre du Plan stratégique Montréal 2030 (PUM; Plan de relance économique; Plan climat et Plan diversité et inclusion sociale). De plus, le PUM sera le document de référence qui encadrera les manières d'aménager le territoire montréalais et proposera les manières d'assurer la mobilité de toutes et de tous. À ce stade-ci, il n'est pas décidé quelles politiques devront être mises à jour à la suite de l'adoption du PUM. Le PUM pourra

contenir des indications en ce sens. Afin d'assurer une vision cohérente pour l'ensemble de l'agglomération de Montréal, il faut s'attendre à une révision du Schéma d'aménagement et de développement, document qui vient chapeauter l'aménagement de la Ville de Montréal et des 15 autres villes liées sur le territoire.

14. Les écoles et les services de santé ne relèvent pas de la Ville. Quelle est la vision à ce propos ?

Réponse de la Ville de Montréal :

Le Projet de ville considère les écoles, les services de santé et plus largement les différents types d'équipements collectifs de proximité comme des composantes essentielles qui soutiennent la qualité de vie dans les quartiers. Compte tenu de la rareté des ressources et des terrains ainsi que de la volonté d'une plus grande compacité de la ville et d'une proximité des services, le Projet de ville met de l'avant l'optimisation des équipements existants, le partage, la complémentarité, la mutualisation et la flexibilité des espaces. Une approche de collaboration avec les différents partenaires responsables de services collectifs devra être privilégiée afin d'assurer une offre adéquate aux citoyens.

15. D'ici à l'an 2050, comment la Ville prévoit-elle intégrer les nouvelles technologies qui émergeront, par exemple la livraison par drone et les taxis volants ?

Réponse de la Ville de Montréal :

Le Projet de ville propose d'accroître la capacité et l'agilité de la Ville à accueillir et à soutenir le développement d'innovations, qu'elles soient technologiques ou sociales. Pour ce faire, l'accent est mis sur la création d'un contexte favorable à la mise en place de bancs d'essai, d'expérimentations, de projets pilotes qui permettent de développer en continu des connaissances et d'évaluer les résultats. La mise en place de ce processus nécessite la révision d'outils, de règlements et de modèles d'affaires, mais également la création de nouveaux instruments, de nouvelles règles, de nouveaux partenariats. Cette volonté d'accroître l'innovation implique un positionnement par rapport aux nouvelles technologies dans le respect des champs de compétences.

Par exemple, dans le cas de technologies utilisant l'espace aérien dont la réglementation est de compétence fédérale, la Ville s'assurera de suivre l'évolution

technologique et réglementaire pour évaluer les bénéfices et les impacts d'usages potentiels de ces technologies sur la mobilité et la qualité de vie. La Ville sera également soucieuse d'examiner l'adaptation de ces technologies à l'espace urbain, les conditions et contextes assurant la sécurité de leur usage, leur compatibilité avec les autres usages urbains et leur acceptabilité sociale.

La commission vous prie en outre de lui transmettre les éléments suivants, tel que mentionné lors de la séance de questions et de réponses :

1. Les bilans réalisés concernant le Plan d'urbanisme actuel;

Les bilans officiels du Plan d'urbanisme peuvent être consultés sur le site internet [suivant](#), tandis que le bilan quinquennal 2008-2012 du Plan de transport se trouve sur le site [suivant](#)

2. Un compte rendu des ateliers prospectifs relatifs à la démographie montréalaise.

Il n'y a pas de compte rendu des ateliers prospectifs relatifs à la démographie montréalaise. Lors de la constitution des variables des scénarios prospectifs, les hypothèses démographiques (forte, faible et de référence) développées par l'Institut de la statistique du Québec ont été reprises. Ces hypothèses sont disponibles sur le site internet de l'ISQ (<https://statistique.quebec.ca/fr>)

Exemples concrets de l'intégration de l'approche ADS+ :

- Le secteur Namur-Hippodrome a fait l'objet d'un mandat sur les équipements collectifs basé sur l'approche ADS+ en vue d'assurer son intégration transversale dans la planification de l'aménagement du futur quartier. La mécanique de cet appel d'offre a été développée et documentée avec le service de l'approvisionnement en vue d'assurer sa répliquabilité dans d'autres projets.
- L'arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles a aménagé un espace vert complet selon les principes de l'accessibilité universelle, incluant les jeux d'eau et le bloc sanitaire, qui comprend des tables à langer, avec lève-personne pour pouvoir sortir la personne du fauteuil roulant, faire le changement de couche et remettre la personne dans son fauteuil roulant.
- La Place des Montréalaises a fait l'objet d'un processus participatif : mobilisation des organisations féministes, réalisation des marches exploratoires dont une marche non-mixte, analyse des devis selon les principes d'aménagement sécuritaire, actualisation du Guide Pour un environnement urbain sécuritaire etc.). Les mesures qui

en ont découlé ont contribué à rendre la place plus inclusive pour les Montréalaises et pour toute la population.

- La conception d'un Aide-mémoire sur les principes d'aménagement sécuritaire ADS+. Cet outil pourra servir la conception de futurs projets d'aménagement urbain dans une perspective ADS+.
- La construction de toilettes publiques non-genrées dans des édifices publics ouverts au public (bibliothèque Maisonneuve, le futur centre communautaire et culturel Cartierville, etc.).
- Les vestiaires universels qui représentent l'une des propositions pour solutionner les problématiques d'accompagnement d'une personne de sexe opposé ainsi que des discriminations basées sur l'identité et l'expression de genre. La nudité est interdite dans les aires communes et les vestiaires sont accessibles aux femmes, aux hommes, aux enfants et aux personnes non binaires.
- La création d'un formulaire de collecte de données d'auto identification des artistes muralistes impliqué-es dans les projets déposés afin de rendre le programme plus inclusif.
- Une nouvelle formation en ligne sur l'ADS+, qui est universellement accessible, vient d'être mise à disposition de l'ensemble du personnel municipal. Cette formation ADS+ porte sur l'exemple de l'aménagement des pistes cyclables.