



centre  
d'écologie  
urbaine

# Plan d'urbanisme et de mobilité de la Ville de Montréal **Un levier pour une métropole à échelle humaine**

Mémoire du Centre d'écologie urbaine  
Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal

26 septembre 2024

**pour des villes  
à échelle humaine.**

## Table des matières

À propos du Centre d'écologie urbaine	3
Notre mission	3
Notre approche	3
Considérations générales	3
Constats et recommandations	5
1. Le PUM est un contrat social	5
1.1 Forger un consensus pour une ville verte, juste et résiliente	5
1.2 Mécanismes de mise en œuvre et appropriation citoyenne	6
1.3 Démocratiser l'urbanisme	8
2. La rue d'aujourd'hui n'est pas celle de demain	8
2.1 Changement de paradigme	9
2.2 Bénéfices collectifs	12
2.3 Évaluer... et faire évoluer	13
3. L'espace urbain est restreint, mais son potentiel est illimité	14
3.1 Triples crises, même territoire	14
3.2 Multiplicité des fonctions... 1 pierre 2 coups ou 3 ou 4 ou 5	15
3.3 Espace public et espace privé	16
4. L'être humain se conjugue au pluriel	18
4.1 Équité, diversité et évolution des populations et des besoins	18
Conclusion : Vers 2050, l'importance du dialogue	19

Rédaction : Véronique Fournier, Julien Voyer, Olivier Rinfret et Hugo P. Gladu



5333 avenue Casgrain, bureau 701  
Montréal, QC H2T 1X3

info@ecologieurbaine.net  
514 282-8378  
www.ecologieurbaine.net

## À propos du Centre d'écologie urbaine

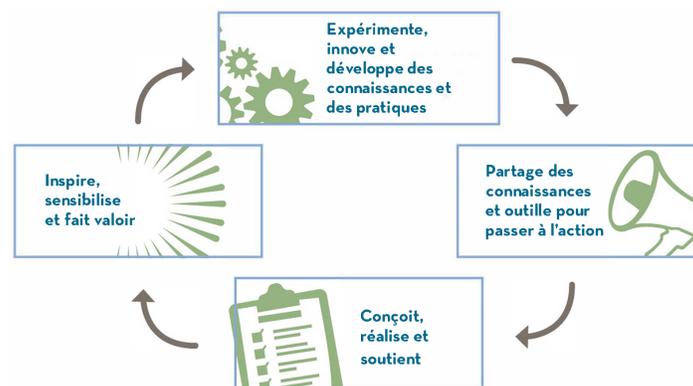
### Notre mission

OBNL créé en 1996 par des citoyen·nes engagé·es à transformer leur communauté, le Centre d'écologie urbaine propose des pratiques et politiques pour des villes écologiques, démocratiques et en santé. Il développe le pouvoir et les capacités d'agir ensemble des citoyen·nes, des communautés et des municipalités du Québec, pour créer des villes durables à échelle humaine, résolument engagées dans la transition socioécologique. Le Centre collabore avec les communautés et les municipalités de partout au Québec, et prend part à des partenariats nationaux et internationaux.

### Notre approche

Le Centre d'écologie urbaine promeut une vision de la ville qui place l'être humain au cœur des décisions qui façonnent durablement le territoire, à travers la création de milieux de vie résilients qui offrent des parcs et espaces publics à échelle humaine connectés à des quartiers complets et permettant une mobilité sobre en carbone ainsi que l'accès à des espaces naturalisés. Cette ville à l'échelle de l'humain garantit la participation individuelle et collective aux décisions sur l'avenir viable de ces milieux de vie.

Depuis sa création, le Centre est un organisme indépendant et un acteur engagé dans la transition socioécologique, qui a permis à des milliers de personnes et d'organisations d'agir pour des villes écologiques, démocratiques et en santé. À travers quatre stratégies d'action, le Centre expérimente, innove et développe des connaissances et des pratiques ; partage des connaissances et outille pour passer à l'action ; conçoit, réalise et soutient ; inspire, sensibilise et fait valoir.



## Considérations générales

Le Centre d'écologie urbaine accueille favorablement la vision portée par le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité de la Ville de Montréal (PUM). Le Plan s'inscrit dans un mouvement mondial irréversible en faveur de villes et communautés durables et rejoint les Objectifs de développement durable de l'ONU, notamment l'Objectif 11 : « Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables ». Une vision forte de la ville à échelle humaine se dégage du PUM et se doit d'être la ligne directrice pour l'avenir de Montréal.

Le Centre souligne également les mesures innovantes du PUM qui lient pour la première fois mobilité et aménagement pour des villes résolument engagées dans la transition socioécologique. Le PUM présente une vision de la ville résiliente qui permettra de faire face collectivement aux défis des prochaines décennies. Par son statut de métropole du Québec, le PUM de la Ville de Montréal pourra avoir un effet levier sur les communautés québécoises et encourager le développement d'outils de planification du territoire innovants et adaptés aux réalités des changements climatiques.

En plaçant l'être humain au cœur des solutions, le PUM se révèle comme un contrat social, une vision collective pour une ville plus verte, juste et résiliente qui nécessite l'implication tout autant de l'administration municipale que de l'ensemble des citoyen·nes et de la société civile. Les mesures du PUM se doivent de démocratiser l'urbanisme en rendant accessibles les mécanismes de mise en œuvre et en favorisant l'appropriation citoyenne des notions parfois complexes d'aménagement du territoire.

Le PUM reconnaît également que la rue d'aujourd'hui n'est pas celle de demain et qu'un changement de paradigme majeur est nécessaire pour réussir la transition socioécologique dans les villes. La transformation des rues devra se faire selon un mécanisme d'allocation de l'espace qui favorise avant tout les bénéfices collectifs et non individuels. Ce changement de paradigme devra aussi se faire dans les choix d'aménagement des espaces publics et privés. Alors que les triples crises climatiques, de l'habitation et de la biodiversité frappent le même territoire, l'espace public à lui seul ne suffira pas. L'intensification, la densification et la multiplication des fonctions proposées dans le PUM seront nécessaires pour mettre à contribution tous les espaces de la ville. Non seulement faut-il considérer la pluralité des espaces aménagés, mais aussi et surtout la pluralité de l'être humain. Ainsi, les mesures du PUM doivent favoriser le droit à un environnement sain pour tous et toutes afin de réduire les inégalités sociales et de santé. Le Centre souligne le courage nécessaire dans la proposition de ces changements majeurs de paradigme et l'inclusion de mesures porteuses d'intensification et de considérations d'équité territoriale, notamment l'inclusion des concepts d'ADS+.

Pour réussir l'implantation du PUM, il ne faudra pas ignorer que le défi de la transition socioécologique au cœur de celui-ci est aussi un défi démocratique. Ce n'est qu'en reconnaissant l'importance du dialogue afin de démocratiser l'urbanisme et renforcer le sentiment d'efficacité collective que nous réussirons le pari présenté dans le PUM. Ainsi, le Centre propose dans les prochaines pages des recommandations pour assurer le succès du projet de PUM.

# Constats et recommandations

## 1. Le PUM est un contrat social

Le Plan d'urbanisme et de mobilité est avant tout un contrat social qui lie la Ville et sa population. Cela signifie que l'ensemble des parties prenantes participant à l'aménagement du territoire – privées, publiques, institutionnelles – seront mises à contribution pour atteindre les objectifs de transition socioécologique dans la mesure de leurs moyens et leurs capacités, et ce, dans une vision à long terme. La nature du PUM nécessite de mettre en place des mécanismes participatifs pour son adoption, son évaluation, sa mise à jour, et d'en démocratiser le contenu. Il est d'autant plus important d'aller de l'avant avec ces mécanismes puisque le PUM servira d'assise pour les plans locaux des arrondissements et servira d'outil pour assurer l'adéquation avec les documents de planification métropolitaine. Il a la possibilité de faire figure d'exemple inspirant pour les municipalités québécoises. Pour ces raisons ainsi que pour forger un consensus sur la ville verte, juste et résiliente des Montréalais-es, favoriser une appropriation durable par la société civile et les différentes parties prenantes du contrat social et rendre ses termes accessibles à la population, le Centre d'écologie urbaine a choisi de se concentrer sur les dispositions participatives et démocratiques du PUM.

### 1.1 Forger un consensus pour une ville verte, juste et résiliente

Le Centre salue l'introduction de plusieurs notions novatrices dans le PUM, tels que les communs (Objectif 6.4. de la mise en œuvre), les Quartiers inclusifs et résilients (QIR) et l'ADS+. Nous notons toutefois que plusieurs objectifs d'importance feront l'objet d'enjeux d'adhésion par la population montréalaise en particulier ceux qui impliquent un repartage de l'espace de la rue et des changements d'habitudes de mobilité, tels que les corridors verts et les rues à priorité piétonne. C'est une occasion pour la Ville de démontrer son leadership en participation citoyenne à des fins de transparence, de vulgarisation et de mitigation des impacts, mais aussi de renforcer les réflexions et les dialogues avec les personnes qui verront leur environnement se transformer.

La Ville bénéficierait à bonifier les mécanismes de participation prévus au PUM pour la mise en œuvre (Chapitre 7). Par exemple, puisque les corridors verts bordent des terrains relevant de différentes parties prenantes qu'elles soient publiques (ex. arrondissements), privées ou institutionnelles, sa mise en œuvre devrait être accompagnée de processus de concertation, comme c'est le cas avec la Trame bleue et verte, pour maximiser sa réalisation et ses retombées. La création d'espaces collectifs (Objectif 5.4.) devrait également être identifiée dans le PUM comme un espace potentiel de co-gouvernance, à l'instar du Champ des possibles<sup>1</sup> ou des Amis de la Montagne<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Le Champ des possibles est un exemple de délégation de pouvoir à un comité citoyen et de cogouvernance pour un espace vert <https://champdespossibles.org/a-propos/>

<sup>2</sup> Les Amis de la montagne estiment que pour chaque dollar que la Ville investit dans le partenariat, les Amis investissent 2,50 \$, pour un total de 3,50 \$ au bénéfice du parc du Mont-Royal et de ses usager·ères. Ce type de collaboration amplifie les retombées pour les citoyen·nes. <https://www.lemontroyal.qc.ca/fr/gouvernance-du-territoire>

La notion d'ADS+ devrait être accompagnée d'un guide sur la manière dont elle façonne les processus de conception, de mise en œuvre et d'évaluation. Les arrondissements bénéficieraient d'un programme d'appui à l'expérimentation de ces notions novatrices, incluant la récolte de données et s'appuyant sur l'expertise existante, afin d'améliorer le déploiement de ces nouvelles notions et d'inclure une reddition de comptes à la population. Plusieurs de ces éléments seront mis en œuvre à l'échelle des arrondissements. Subséquemment, des ressources additionnelles fournies aux arrondissements assureraient la cohérence des actions avec la vision inscrite au PUM, qu'il s'agisse d'outils ou de ressources financières.

## 1.2 Mécanismes de mise en œuvre et appropriation citoyenne

Le Centre d'écologie urbaine salue les mécanismes de suivi prévus aux cinq ans, ainsi que la reddition de comptes, mais se préoccupe de leur déploiement. Les processus d'évaluation de la mise en œuvre du Plan doivent être clairs et accessibles pour faciliter la communication et en favoriser l'appropriation par la population montréalaise et la société civile. Ceci peut être réalisé par la combinaison de plusieurs mécanismes.

La publication d'un seul bilan de cibles sans contextualisation apparaît insuffisante. Des bilans informatifs du PUM dans une forme agréable à lire et contextualisée grâce à la facilitation graphique est, par exemple, une bonne façon de vulgariser ce type de contenu.

La Ville bénéficierait également à explorer des méthodes participatives non traditionnelles pour engager la population et la société civile à grande échelle dans l'évaluation du Plan d'urbanisme, tel que les assemblées citoyennes. La Ville de Paris a notamment mis en place des assemblées permanentes à l'échelle de la ville pour suivre l'évolution de sa planification, et des villes comme Bruxelles et Milan ont mis en place des assemblées permanentes sur le climat<sup>3</sup>. On peut aussi s'inspirer d'un modèle de rencontre, de délibération et de concertation inspiré de l'Agora métropolitaine associée au PMAD organisé par la Communauté métropolitaine de Montréal. Le Centre estime qu'une évaluation aux cinq ans mérite d'être tant rétrospective que prospective, permettant de se projeter dans les cycles à venir de la mise en œuvre du PUM en vue de l'élaboration de pistes d'action concrètes. Pour y parvenir, cela doit se réaliser par l'entremise d'un dialogue entre la Ville, les différentes parties prenantes et sa population qui va au-delà de l'information et qui offre des instances de dialogues et des opportunités d'influence.

Le PUM (section 7.1.4) souligne que le processus d'évaluation permet d'acquérir des connaissances pour améliorer les pratiques. Cet événement offrira à la Ville une opportunité précieuse de partager ses apprentissages du cycle quinquennal, favorisant ainsi la transparence. Pour maximiser l'impact, ces apprentissages gagnent à être en cohérence avec ceux réalisés en interne. Il s'agit non seulement de présenter les enseignements tirés des données de terrain,

---

<sup>3</sup>James MacDonald-Nelson, Claudia Chwalisz, Ieva Cesnulaityte et Lucy Reid, « Six façons de démocratiser l'urbanisme : pour des villes prospères et saines », DemocracyNext (2024). [https://www.demnext.org/uploads/Franc%CC%A7ais-Six-fac%CC%A7ons-de-de%CC%81mocratiser-l%E2%80%99urbanisme-pour-des-villes-prospe%CC%80res-et-saines\\_2024-02-16-104323\\_igki.pdf](https://www.demnext.org/uploads/Franc%CC%A7ais-Six-fac%CC%A7ons-de-de%CC%81mocratiser-l%E2%80%99urbanisme-pour-des-villes-prospe%CC%80res-et-saines_2024-02-16-104323_igki.pdf)

mais aussi de mettre en lumière les ajustements organisationnels effectués pour corriger le cap et atteindre les objectifs fixés.

Il serait pertinent de réfléchir à l'amélioration du suivi et de la reddition de compte demandés aux arrondissements, ainsi qu'à leur intégration harmonieuse avec le processus d'évaluation quinquennal de la Ville. Actuellement, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) décrit des mesures minimales de rétroaction ou de reddition de compte<sup>4</sup>; le PUM pourrait décrire des processus d'évaluation minimaux à l'échelle des arrondissements. Si l'évaluation quinquennale est à l'échelle de la Ville, les mécanismes qui impliquent la population à une échelle de quartier nécessitent un dialogue quasi constant avec les communautés. Ces mécanismes sont peu abordés dans le PUM et peu d'orientations en vue des Plans locaux d'urbanisme et de mobilité (PLUM) sont énoncées en la matière. Le Centre remarque une opportunité d'améliorer la gouvernance participative de la Ville à l'échelle des quartiers, en renforçant l'évaluation et la reddition de comptes concernant le PUM. Une instance de gouvernance à cette échelle qui produit un cycle d'évaluation et de suivi culminant avec l'évaluation quinquennale serait la bienvenue. Parmi les exemples structurants, le Centre note les Conseils de quartier de la Ville de Québec, les assemblées de quartier en voie d'être mises en place à la Ville de Laval et le Grand dialogue citoyen de Bordeaux tenu dans leur parlement mobile.

Finalement, le Centre se préoccupe de l'encadrement, de l'évaluation et de la reddition de compte de certains outils déployés en arrondissement et plus précisément du zonage incitatif. Cet outil nouvellement mis à la disposition des municipalités par le législateur québécois donne un pouvoir de négociation aux arrondissements pour obtenir des concessions en échange d'un changement de zonage. Il va de soi que ces processus de négociation entre les arrondissements et les promoteurs doivent être transparents et inclure la population à travers un processus participatif rigoureux qui s'insère dans une vision stratégique globale. Sans ce processus, il pourrait apparaître à la population que la négociation informelle a simplement été formalisée, et ce, même si les processus de négociation passent par les comités consultatifs en urbanisme (CCU) des arrondissements. Par souci de représentativité et de réponse aux besoins des populations concernées, il serait préférable que la Ville exige des arrondissements un encadrement minimal de la participation publique pour influencer la création d'ententes issues du recours au zonage incitatif pour des projets d'envergures. Aussi, des ressources pourraient être allouées pour développer les capacités d'analyse des CCU. Le Centre comprend que ce mécanisme de zonage incitatif a été mis à disposition des municipalités pour faciliter le développement du territoire et la bonification des biens publics par le fait même. Dans ce contexte, le Centre est d'avis qu'il y a moyen d'innover dans sa mise en œuvre pour que le zonage incitatif puisse allier efficacité, transparence, rigueur et vision territoriale.

---

<sup>4</sup>Le *Règlement sur la participation publique en matière d'aménagement et d'urbanisme*, ainsi que ses documents accompagnant sa mise en œuvre propose différentes manières de baliser les politiques de participation publique à cet effet. <https://www.quebec.ca/habitation-territoire/amenagement-developpement-territoires/amenagement-territoire/guide-participation-publique>

### 1.3 Démocratiser l'urbanisme

L'ensemble des mécanismes participatifs proposés demandent également une certaine éducation de la population par la Ville. Le Centre est donc d'avis que la mise en œuvre du PUM soit accompagnée de programmes « d'éducation relative à l'aménagement<sup>5</sup> » ou encore de programmes qui permettent de développer des approches et démarches d'urbanisme communautaire. On reconnaît l'urbanisme communautaire<sup>6</sup> à la réappropriation par ces membres du langage, des outils et des expertises de l'urbanisme, réappropriation qui est notamment possible grâce à l'appui d'instances extérieures telles que les organismes communautaires. L'objectif est la création d'une vision concertée et rassembleuse pour le devenir de leur milieu de vie.

Avec l'introduction de notions novatrices dans le PUM, ces programmes pourraient être bénéfiques non seulement à la population, mais aussi aux arrondissements ou autres instances de planification, alors que des outils et guides pourraient en émerger et que des citoyen·nes-expert·es deviennent des alliés de la Ville. À titre de référents exemplaires, les académies citoyennes de Los Gatos et San Bernardino en Californie vont en ce sens. Ou encore, pour des enjeux spécifiques, encourager la tenue d'activités éducatives de dialogue tel que les Dialogues climatiques réalisés par le Centre d'écologie urbaine ou des initiatives apparentées menées par diverses organisations<sup>7</sup>. La démocratisation de l'urbanisme à travers des mesures d'éducation populaire en matière d'aménagement du territoire est essentielle pour tisser l'ensemble des mesures participatives prévues au PUM et assurer le respect du contrat social.

## 2. La rue d'aujourd'hui n'est pas celle de demain

Alors qu'au début du 20<sup>e</sup> siècle les rues de Montréal étaient des lieux de vie, de jeu, de commerce et de socialisation, elles ont été réaménagées pour favoriser la circulation automobile au détriment du confort et de la sécurité des autres usager·ères comme dans de nombreuses villes américaines (voir figure 1). Le PUM renforce le changement de paradigme amorcé dans les dernières années et qui est incontournable pour affronter les défis du 21<sup>e</sup> siècle, notamment la crise climatique et de maladie causée par la sédentarité. Nous saluons la vision du PUM de considérer les trois fonctions de la rue, c'est-à-dire, 1) de lien, en priorité pour la mobilité active, collective et partagée, 2) environnementale, comme vecteur de transition écologique et 3) de lieu, reconnaissant son caractère d'espace de socialisation et sa valeur culturelle. En considérant les différentes fonctions de la rue, le PUM s'inscrit dans la continuité de la Charte de l'espace public reconnue par l'ONU, reconnaissant qu'en tant

---

<sup>5</sup> Cette notion est inspirée de l'éducation relative à l'environnement (ÉRE). L'ÉRE concerne toute forme d'éducation qui a trait au rapport à l'environnement, tel que définie par le Centre de recherche en éducation et formation relatives à l'environnement et à l'écocitoyenneté (Centr'ERE), voir [centrere.uqam.ca](http://centrere.uqam.ca).

<sup>6</sup> Mikael St-Pierre et Maya Gauvreau (2023). « Urbanisme communautaire », paru dans *Forme*, Vol 19 - n. 1 <https://www.formes.ca/territoire/articles/urbanisme-communautaire>

<sup>7</sup> Voir par exemple la publication [Dialogues climatiques à l'échelle du quartier : Revue de bonnes pratiques et de ressources inspirantes](#).

qu'espace public, la rue est « un élément clé du bien-être individuel et social, lieu de la vie collective de communautés<sup>8</sup> ».

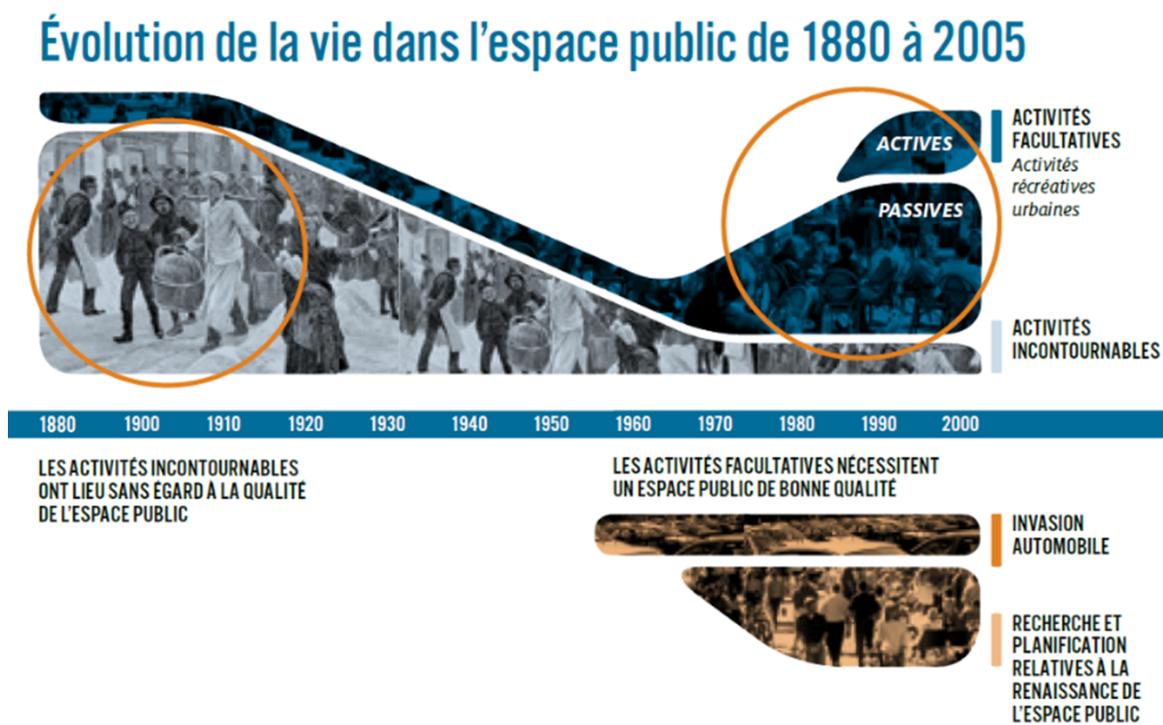


Figure 1 : Ligne du temps représentant l'évolution de la vie dans l'espace public de 1880 à 2005<sup>9</sup>.

## 2.1 Changement de paradigme

Le Centre salue le véritable changement de paradigme proposé par le PUM visant à redonner la rue à l'ensemble des Montréalaises et Montréalais. Le Centre croit toutefois que la Ville peut aller plus loin sur ce point, notamment afin de s'assurer d'atteindre ses objectifs de réduction de 25 % de la part modale de l'auto solo d'ici 2030<sup>10</sup> et de réduire les risques de comportement imprévus en aménageant des environnements plus sécuritaires, en phase avec son approche Vision Zéro<sup>11</sup>. Le PUM propose actuellement l'objectif de 30 % d'espaces de rue dédiés pour le transport collectif, actif et pour des infrastructures vertes (cible de l'orientation 5), alors qu'il est présentement à 26 % (19 % à la marche, 1 % au vélo, 1 % au transport collectif et 5 % aux infrastructures vertes). Il s'agit d'une cible qui peut sembler ambitieuse, mais qui ne tend pas à respecter des principes d'équité tenant compte de l'usage réel de la rue. La Ville vise ainsi à conserver plus des deux tiers de l'espace des rues au déplacement automobile et au stationnement (70 %), alors que moins d'un déplacement sur deux (41 %) est réalisé en

<sup>8</sup> Istituto Nazionale di Urbanistica (2013) Charte de l'espace public [https://www.inu.it/wp-content/uploads/Francese\\_CHARTE\\_DE\\_LESPACE\\_PUBLIC.pdf](https://www.inu.it/wp-content/uploads/Francese_CHARTE_DE_LESPACE_PUBLIC.pdf)

<sup>9</sup> J. Gehl & B. Svarre. (2019 [2013]) *La vie dans l'espace public: comment l'étudier*. Écosociété. <https://ecosociete.org/livres/la-vie-dans-lespace-public>

<sup>10</sup> Ville de Montréal. (2024) *Plan climat Montréal : objectif carboneutralité d'ici 2050*. <https://montreal.ca/articles/plan-climat-montreal-objectif-carboneutralite-dici-2050-7613>

<sup>11</sup> Ville de Montréal. (2022) *Plan d'action Vision Zéro 2022-2024* [https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/plan\\_daction\\_vision\\_zero\\_2022-2024.pdf](https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/plan_daction_vision_zero_2022-2024.pdf)

automobile en 2020<sup>12</sup>. À Montréal, 30 % des ménages vivent sans voiture ; le droit à la mobilité est ainsi une question de justice et d'équité<sup>13</sup>. Il importe d'avoir des cibles de changements des infrastructures à la hauteur des objectifs de transfert modal pour avoir une réelle équité dans la répartition de l'espace. D'ici 2050, la Ville vise à ce que 69 % des déplacements se fassent en transport collectif ou actif (cible 1.1.). Le Centre propose donc que la Ville :

- se dote d'objectifs désagrégés de repartage de l'emprise de rue pour le transport actif, collectif et les infrastructures vertes, afin d'assurer la transparence et une reddition de compte pour chacun de ces objectifs ;
- hausse sa cible de repartage de l'espace dédié au transport actif, collectif et aux infrastructures vertes afin qu'il se rapproche de l'usage réel, suivant un principe d'équité dans le partage de la rue ;
- priorise des lieux avec îlots de chaleur et en déficit d'espace vert et les enjeux d'équité territoriale dans la mise en œuvre de cette orientation.

En matière d'engagement en faveur du bien-être de l'ensemble des Montréalais et Montréalaises, le Centre salue la vision innovante d'un réseau piéton qui se décline en zones, rues et intersections à priorité piétonne. Dans nos trajets, nous sommes tous piéton·es à un moment ou à un autre et bénéficierons tous et toutes de l'inclusion des principes proposés de qualité d'inclusion, de sécurité et de convivialité pour l'ensemble du réseau piéton (objectif 1.1.). Toutefois, plusieurs questions restent en suspens sur ces rues à priorité piétonne qui constituent des composantes clés d'un réseau plus vaste : combien de kilomètres de rues à priorité piétonnes seront réaménagés ? En quoi consistent-elles ? La définition donnée est ambiguë : il est spécifié que l'intention n'est pas de créer des rues où les piéton·nes ont bien la priorité sur les voitures. Plutôt, il s'agirait d'« axes particuliers (...) où l'expérience de la marche prime sur les autres fonctions de la rue (...) comme des trottoirs élargis, des rues partagées et même la piétonnisation totale de certains tronçons ». Les cibles indiquent que plus du tiers (38 %) sont déjà réalisées. À cet égard, les Montréalais et Montréalaises demandent depuis des décennies plus de rues où les citoyen·nes ont véritablement la priorité<sup>14</sup>. Pour s'assurer d'avoir des cibles et une reddition de compte claires, le Centre propose que soient distinguées et traitées de manière différenciée les rues à priorité piétonne, et celles conviviales :

- **Rue à priorité piétonne**, soit des rues où les personnes piétonnes ont la priorité de passage sur la voiture, telle que les rues piétonnes et partagées : que la Ville se dote d'une cible chiffrée en km afin de donner un incitatif à l'implantation de ces modèles de rues innovantes.

---

<sup>12</sup> Société de transport de Montréal (STM). (2020) *Plan stratégique 2020*.  
<http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1066265.pdf>

<sup>13</sup> Transition en commun (TEC). 2024 «Voie de sortie - Le cadre de référence du groupe de travail démotorisation »  
<https://transitionencommun.org/voie-de-sortie-gt-demot/>

<sup>14</sup> Dans un sondage en 2014, près des trois quarts des répondants voulaient que la rue Sainte-Catherine devienne piétonne ([https://cdn.ca.yapla.com/company/CPYO9qxj5LhP6vbo8lrLkiEO/asset/files/POL\\_Memoire\\_Ste%20Cath\\_20141028\\_VF.pdf](https://cdn.ca.yapla.com/company/CPYO9qxj5LhP6vbo8lrLkiEO/asset/files/POL_Memoire_Ste%20Cath_20141028_VF.pdf)) et des citoyen·nes du Plateau-Est réclamaient la création d'un réseau de rues piétonnes en 2011. (<https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2219282>).

- **Rues conviviales**, soit des rues où les besoins des personnes piétonnes sont considérés en priorité dans la conception, sans qu’elles aient nécessairement la priorité de passage<sup>15</sup> : que le PUM donne se dote d’une cible de rues conviviales, afin de favoriser la diffusion et l’application des bonnes pratiques de conception.

Figure 1 - Approches de conception de rue

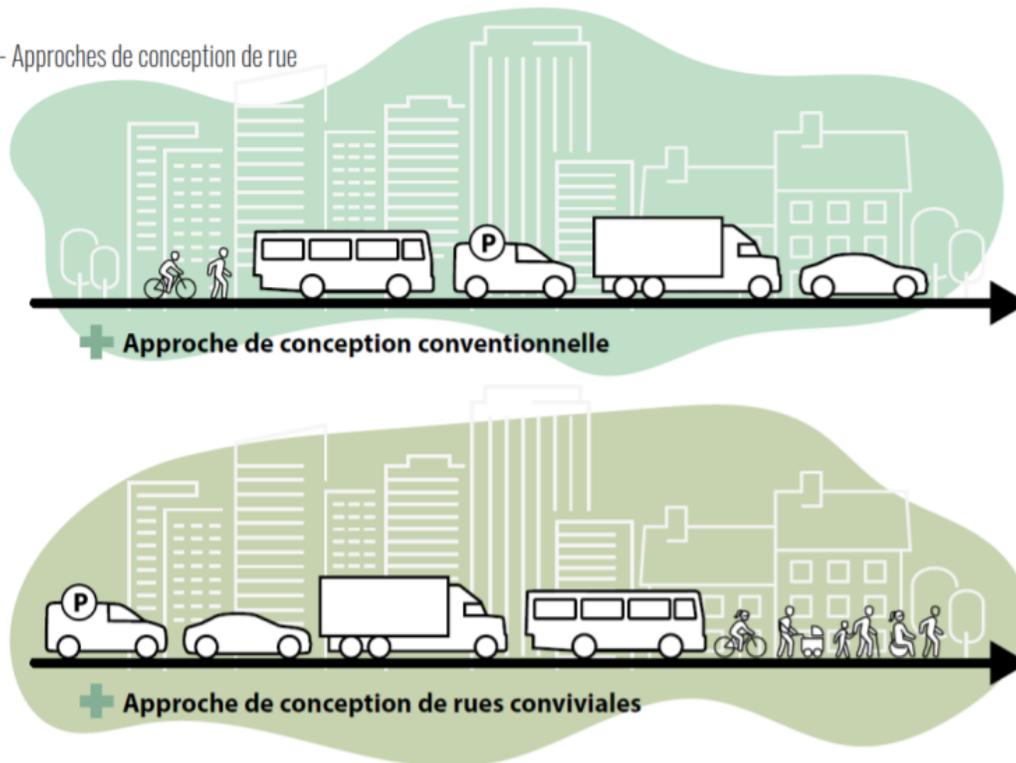


Figure 2 : Présentation de l’approche d’équité d’aménagement de la rue conviviale<sup>16</sup>.

Également, le PUM propose de créer deux Zones à priorité piétonnes d’ici 2050, et possiblement d’autres dans des secteurs d’opportunités. Compte tenu de l’importance de ce type de zone pour la santé publique et l’atteinte de la carboneutralité<sup>17</sup>, le Centre recommande que la Ville :

- revoit à la hausse sa cible de Zones à priorité piétonne, notamment pour les secteurs commerciaux dans les zones d’opportunités, afin d’officialiser son intention et d’assurer un suivi.

<sup>15</sup> Centre d’écologie urbaine. (2019) Des rues inspirantes: un inventaire pour passer à l’action. <https://urbanismeparticipatif.ca/outils/inventaire-des-rues-conviviales>

<sup>16</sup> Ville de Gatineau. (2023). *Politique des rues conviviales* [https://www.gatineau.ca/portail/default.aspx?p=guichet\\_municipal/administration\\_municipale/politiques\\_vision/politique\\_rues\\_conviviales](https://www.gatineau.ca/portail/default.aspx?p=guichet_municipal/administration_municipale/politiques_vision/politique_rues_conviviales)

<sup>17</sup> Centre d’écologie urbaine. (2024). *Pour des artères commerciales plus résilientes et sobres en carbone*. <https://bit.ly/publicationarteresresilientes>

## 2.2 Bénéfices collectifs

Plus de la moitié des Montréalaises et Montréalais n'ont pas accès à une cour arrière privée (58 %). Pour cette majorité, les espaces publics dont les rues, mais aussi, les parcs et places publiques, font office de lieux d'accès à la nature, mais aussi d'espaces récréatifs et d'activité physique. De nombreux secteurs de Montréal demeurent en déficit d'espaces publics et d'espaces verts variant d'un pourcentage de 20 % à 91 % de l'espace public selon l'arrondissement<sup>18</sup>, et la création de nouveaux parcs y est difficile : l'espace de la rue devient donc un lieu crucial d'intervention. Le Centre salue donc la vision mise de l'avant dans l'objectif 5.4. visant à faire de certaines rues des espaces de vie collective. Dans le même esprit, il apparaît important que le réseau piéton et cyclable favorise l'accès aux destinations quotidiennes et aux équipements collectifs importants, comme les écoles, pour les personnes sans accès à des équipements privés ou à une voiture. Différents angles morts subsistent toutefois dans les propositions actuelles, et le Centre propose différentes pistes pour rendre les mesures plus inclusives :

- que la Ville se dote d'objectifs chiffrés en matière de création d'espaces collectifs (orientation 5.4.) sur rue, afin d'assurer un suivi sur leur mise en place ;
- que la Ville priorise la création de cette « deuxième peau » (orientation 5.4.) dans des secteurs desservant des populations vulnérables en particulier autour des parcs, écoles et établissements de santé (ex. rue-école) ;
- que les abords des établissements de santé soient considérés comme des lieux à prioriser pour le déploiement des rues à priorité piétonne (1.1), la création d'un réseau cyclable inclusif (1.2.) et la création d'espaces collectifs (orientation 5.4.), considérant la nécessité de sécuriser les parcours des personnes âgées.

Sur ce dernier point, à l'instar du travail réalisé dans les zones scolaires, la sécurisation des abords des établissements de santé est essentielle pour des milieux de vie sécurisés et apaisés<sup>19</sup>. Le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 souligne d'ailleurs que les personnes âgées sont surreprésentées dans les décès piétons au Québec entre 2018 et 2022 (45 % du total des décès).

Le verdissement des rues et ruelles montréalaises participe à réduire les enjeux climatiques et de santé causés par les îlots de chaleur pouvant amener un écart de température allant jusqu'à 12 degrés<sup>20</sup>. Par exemple, des puits de carbone et des lieux de drainage de l'eau participent à diminuer les perturbations du cycle naturel de l'eau. Ils aideront à prévenir les surverses et la pollution des eaux de ruissellement. À cet égard, le Centre salue l'objectif d'inclusion minimale de 10 % d'infrastructures vertes drainantes dans les nouvelles rues, ainsi que la création de 70 km de corridor vert, et l'objectif d'agir en phase avec des principes d'équité territoriale. Cet objectif pourrait aller plus loin : le Centre recommande que la Ville :

---

<sup>18</sup> Ville de Montréal. (2024) *Projet de ville*, p. 116. [https://ocpm.gc.ca/sites/default/files/pdf/P117/3-1\\_projet\\_de\\_ville\\_final\\_1.pdf](https://ocpm.gc.ca/sites/default/files/pdf/P117/3-1_projet_de_ville_final_1.pdf)

<sup>19</sup> Voir la plateforme Web [zone-sante.ca](https://zone-sante.ca)

<sup>20</sup> Voogt, J.A. (2002) Urban Heat Island, dans *Encyclopedia of Global Environmental Change*, Vol. 3. Wiley

- **définisse ce qu'elle entend par infrastructure verte drainante pour donner des définitions minimales de bonnes pratiques** et des exemples innovants inspirants (ex. rues éponges ; la création de projets innovants de gestion mutualisée des eaux pluviales, comme le projet de Ruelle bleue-verte du Sud-ouest aux abords du Bâtiment 7) ;
- **se dote d'un objectif d'emprise de rues dédiées à ces infrastructures vertes drainantes d'ici 2050** en précisant la portion qu'elles occupent dans la cible de 30 % de l'emprise de rue dédiée au transport actif, collectif et aux infrastructures vertes (cible 5.1.) pour faire des rues des vecteurs de résilience climatique.

### 2.3 Évaluer... et faire évoluer

Le changement de paradigme en matière d'aménagement de rue doit s'accompagner également de mesures et d'indicateurs qui reflètent ces intentions pour en évaluer le succès. Pour ce faire, la Ville doit à la fois changer les normes actuelles dans son champ de compétence, mais également être proactive pour demander des changements aux normes de conception (ex. vitesse maximale, normes d'aménagement, etc.) de concert avec les autorités responsables (ex. MTMD). Le PUM s'appuie déjà sur des indicateurs utiles pour déterminer le bien-être des personnes piétonnes, tels que des indicateurs de marchabilité et de tortuosité (Carte 2-2), mais il pourrait aller plus loin et se doter d'outils afin d'évaluer l'efficacité de ses interventions et l'inclusivité des espaces créés. Le recours à des outils de récolte de données sur les impacts des aménagements sur la santé publique (ex. les études d'impact sur la santé<sup>21</sup>) et de réduction concrète de gaz à effet de serre<sup>22</sup> pourra faciliter le dialogue avec les différentes parties prenantes et l'adhésion aux mesures proposées.

Ces outils permettraient de mieux vulgariser à la population les changements d'aménagement de rue qui bouleversent les habitudes de mobilité. La Ville peut s'inspirer d'autres grandes villes canadiennes, telles que Vancouver et Toronto, qui ont systématisé l'utilisation d'outils de type Études de la vie dans les espaces publics (ÉVEP)<sup>23</sup>. La Ville utilise déjà ces outils d'observation et d'évaluation, et pourrait renforcer leur impact avec des cibles de monitoring pour s'assurer que l'espace public répond à la diversité des Montréalaises et Montréalais et de leurs besoins.

Le Centre recommande que la Ville se dote de cibles d'usages et d'inclusion de ses rues et espaces collectifs, en phase avec l'ODD 11 11.7. de développement durable : « D'ici à 2030, assurer l'accès de tous, en particulier des femmes et des enfants, des personnes âgées et des personnes handicapées, à des espaces verts et des espaces publics sûrs » et inspiré de portrait de l'espace public mené par d'autres villes.

<sup>21</sup> Institut national de santé publique du Québec (INSPQ). (2024) *Évaluation d'impact sur la santé* <https://ccnpps-ncchpp.ca/fr/evaluation-dimpact-sur-la-sante/>

<sup>22</sup> Centre d'écologie urbaine. (2024) *Pour des artères commerciales plus résilientes et sobres en carbone*. <https://bit.ly/publicationarteresresilientes>

<sup>23</sup> Centre d'écologie urbaine. (2021) Récolter des données pour bâtir des villes à échelle humaine : Revue et mode d'emploi des études de la vie dans les espaces publics au Canada. <https://www.lesespacespublics.com/fr/detail-outils/revue-et-mode-emploi-des-etudes-de-la-vie-dans-les-espaces-publics-au-canada>



Figure 3 : Cette carte tirée d'une ÉVEP menée à Vancouver relevait notamment le genre des personnes utilisant les espaces publics du centre-ville en hiver et en été pour en évaluer l'inclusivité<sup>24</sup>.

### 3. L'espace urbain est restreint, mais son potentiel est illimité

#### 3.1 Triples crises, même territoire

L'aménagement d'un territoire avec une lunette d'écologie urbaine signifie réconcilier la nature, l'humain et la ville. Le PUM est l'occasion de maximiser les usages d'un territoire par définition limité pour relever de nombreux défis soulevés par les crises climatiques, de l'habitation et de la biodiversité. Il offre aussi l'occasion d'agir pour le droit à un environnement sain et réduire les inégalités sociales de santé.

À cet égard, il convient de souligner l'engagement du PUM à aménager de nouveaux territoires tout en préservant les 459 hectares de milieux humides protégés. Toutefois, au regard de la situation urgente en matière d'enjeux de surverses et de gestion de l'eau, la Ville pourrait renforcer les mécanismes afin de freiner l'artificialisation des sols et réduire la superficie actuellement artificialisée. Le Centre recommande donc que la Ville :

- se dote d'un objectif de déminéralisation des espaces asphaltés dans ses parcs et espaces publics (initiatives prévues sans cibles à l'objectif 2.3.) ;

<sup>24</sup> *Ibid.*

- se dote d'un objectif de zéro artificialisation nette des sols d'ici 2050, à l'instar de la France<sup>25</sup>. À noter que le Groupe d'experts en adaptation aux changements climatiques (GEA) du Québec propose un objectif de zéro artificialisation nette d'ici 2035<sup>26</sup> ;
- se dote de cibles de parcs pour l'entièreté de la ville (ex. accès à un parc ou espaces publics à 300 m de marche), et pas seulement pour les secteurs d'opportunités. Présentement, les cibles concernent l'entièreté du territoire, sans assurer la préservation et les gains dans les secteurs en déficit ;
- considère les grands parcs comme des générateurs de déplacement (1.1.), et donc, comme des lieux à desservir en priorité dans le déploiement des rues à priorité piétonne, ainsi que du réseau cyclable (1.2.) considérant les enjeux d'accessibilité d'accès aux grands parcs de la métropole<sup>27</sup>.

### 3.2 Multiplicité des fonctions... 1 pierre 2 coups ou 3 ou 4 ou 5

Le Centre salue la proposition du PUM d'un modèle d'intensification à échelle humaine, qui consolide les ressources du quotidien afin de répondre à plusieurs besoins – santé, économique, social – dans un périmètre marchable. Le Centre accueille favorablement l'utilisation de l'indicateur du 15 minutes de marche comme cible d'accessibilité de différentes ressources du quotidien (cible 2.2.), des parcs (cible 6.2), des points d'accès au réseau de transport collectif structurant (cible 2.1.) et à deux services de mobilité partagée (10.1). L'avenir de Montréal se dessine dans sa capacité de démultiplier son offre en logement, mais également dans sa capacité de bâtir des quartiers qui favorisent les saines habitudes de vie (ex. déplacement actif) et le vivre ensemble.

Toutefois, la Ville peut aller plus loin, à la fois dans ses ambitions d'intensification que dans ses principes de création de quartiers à échelle humaine, afin de créer de véritables communautés axées sur la qualité de vie. Montréal peut jouer un rôle de leader et s'inspirer des meilleures pratiques à l'international. À cet effet, le Centre recommande :

- **Que la Ville soit plus ambitieuse dans ses cibles d'intensification, pour favoriser l'accès aux logements et aux ressources du quotidien de plus de Montréalaises et Montréalais. En la matière, le Centre appuie les recommandations de Vivre en Ville que la Ville :**
  - **augmente ses cibles d'intensification intermédiaires** autour des institutions d'enseignement et de santé, afin d'en favoriser l'accès aux populations vulnérables (ex. enfants, personnes âgées) ;
  - **augmente les cibles d'intensification intermédiaires ou élevées** autour des pôles de mobilité collective structurants ;

<sup>25</sup> Gouvernement de la France. (2024) « Artificialisation des sols » <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/artificialisation-sols>

<sup>26</sup> Groupe d'expert en adaptation aux changements climatiques (GEA) (2024) *Agir dès aujourd'hui pour que le Québec s'adapte à la réalité des changements climatiques qui s'accélèrent*. <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/org/comite-consultatif-changements-climatiques/avis/gea-regroupement-experts-changements-climatiques.pdf>

<sup>27</sup> MOVIA, Centre d'écologie urbaine, et al. (2022) *Pour des parcs accessibles* <https://www.cgd-metropolitain.com/2022/12/07/rapport-parcs-accessibles-2022/>

- **permette dans la catégorie d'intensification douce** des types de bâtis de trois étages avec trois logements, notamment puisque ce bâti favorise la création de quartiers à échelle humaine reflétant l'identité montréalaise (ex. triplex).
- **Que la Ville favorise une intensification à échelle humaine et qu'elle :**
  - **ajuste l'indicateur utilisé pour définir sa cible de 15 minutes à distance de marche dans l'ensemble de ses cibles.** La distance de 900 m peut être parcourue en 15 min par une personne âgée en bonne forme physique<sup>28</sup>, mais une famille avec des enfants, par exemple, pourrait prendre près d'une demi-heure pour le parcourir, et non un quart. À l'instar d'autres villes telles que Melbourne et Los Angeles, le Centre propose que Montréal baisse sous 900 m la distance à parcourir (ex. 800 m), pour s'assurer d'une ville des 15 minutes plus inclusive<sup>29</sup> ;
  - **se dote d'une cible plus ambitieuse pour l'accès aux parcs :** actuellement, l'orientation est d'assurer dans les secteurs d'opportunités « au moins 10 m<sup>2</sup> de parcs et espaces verts par habitant accessibles à une distance de marche de 15 minutes ou moins (900 m) » (cible 6.2), alors que l'Organisation mondiale de la santé (OMS), demande l'accès d'un parc ou à espace vert à 300 m au maximum<sup>30</sup> ;
  - **se dote de cibles de préservation de la luminosité dans ses parcs, à l'instar de l'ancien plan (ex. 50 % du parc).** Le Centre salue que le document complémentaire fixe à quel moment la réglementation doit tenir compte des impacts microclimatiques des nouveaux développements – DC 2.1.4. hauteur égale ou supérieure à 23 mètres –, mais il est crucial que la Ville cible des critères minimaux de préservation tels que dans l'ancien plan : ex. préservation de 50 % de la luminosité d'un parc<sup>31</sup>. Sans cible de luminosité minimale, les plans de verdissement et d'accès aux jardins communautaires sont compromis, et la qualité de vie sera grandement diminuée.

### 3.3 Espace public et espace privé

La dimension de contrat social du PUM signifie que l'ensemble des parties prenantes participant à l'aménagement du territoire seront mises à contribution pour atteindre les objectifs de transition écologique, dans la mesure de leurs moyens et capacités. À cet égard, le Centre salue que la ville propose des mesures ambitieuses pour engager le développement des futures zones d'opportunité dans la transition écologique, notamment par le retrait des minimums de stationnement, l'ajout de maximums ((DC 10.1), ainsi que l'ajout de minimums de stationnement vélo (DC 1.1.). Ces mesures assureront que l'ensemble des parties prenantes, et

<sup>28</sup> Sara Santos Cruz, Fernando B. Alves, Anabelo Ribeiro, Inês Cunha. (2020). *Walkability Index for Elderly Health: A proposal*. [En ligne]. [https://www.researchgate.net/figure/Walking-average-speed-by-age-group-adapted-from-23-25-52\\_tbl2\\_344166318](https://www.researchgate.net/figure/Walking-average-speed-by-age-group-adapted-from-23-25-52_tbl2_344166318)

<sup>29</sup> Michael Lu, Ehab Diab. (2023). *Understanding the determinants of x-minute city policies: A review of the North American and Australian cities' planning documents*, Journal of Urban Mobility, Volume 3, 100040, ISSN 2667-0917, <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2022.100040>.

<sup>30</sup> European Environment Agency. (2023). *Who benefits from nature in cities? Social inequalities in access to urban green and blue spaces across Europe*. <https://www.eea.europa.eu/publications/who-benefits-from-nature-in>

<sup>31</sup> Ville de Montréal. (s.d.) Plan d'urbanisme, *Partie 3. Le document complémentaire*. [https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PLAN\\_URBANISME\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/221219\\_PARTIE3.PDF](https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PLAN_URBANISME_FR/MEDIA/DOCUMENTS/221219_PARTIE3.PDF)

non seulement la ville, se mobiliseront au profit de l'augmentation de la part modale dédiée au transport actif et partagé prévu dans le Plan climat à l'horizon 2050 et dans le PUM (Cible 1.1. de deux déplacements sur trois en transport actif ou collectif d'ici 2050). La Ville peut toutefois aller plus loin dans différentes mesures visant les terrains privés existants. Le Centre recommande que la Ville :

- **se dote d'une cible plus ambitieuse de création de parcs, pour l'ensemble du territoire**, et pas seulement les secteurs d'opportunités (Cible 6.2.). En date de 2010, il existait 25 km<sup>2</sup> de terrains vacants, incluant dans des secteurs en déficit d'espaces verts<sup>32</sup> ;
- **se dote d'un programme structurant pour encadrer minimalement le zonage incitatif sur l'ensemble du territoire** permettant, par exemple, d'exiger « la réalisation, sur le site du projet ou à proximité, d'aménagements ou d'équipements d'intérêt public ; ex. : parc, place publique, mobilier urbain, local pour une garderie »<sup>33</sup> ;
- **se dote d'un programme incitant à l'activation d'espaces collectifs à vocation publique sur les terrains privés à l'instar des villes de Toronto et Vancouver et leur programme d'activation des *Privately owned public space (POPS)***<sup>34</sup>. Montréal est reconnue comme un leader en activation d'espaces privés, qu'ils soient intérieurs ou extérieurs, incluant son réseau souterrain. Afin de préserver et étendre ce réseau piéton, des initiatives seront nécessaires pour créer des espaces publics sur les terrains privés ou institutionnels. À ce titre, on peut penser à l'initiative de recension et activation des espaces ouverts coordonnée par Montréal Centre-Ville<sup>35</sup>.

Finalement, les terrains privés peuvent être mis à profit pour atteindre l'objectif de 40 % d'espaces végétalisés (cible 8) sur l'entièreté du territoire. À cet égard, le document complémentaire pourrait inviter les arrondissements à être plus ambitieux. Le Centre propose donc que la Ville :

- **demande aux arrondissements de se doter d'une réglementation encadrant le minimum d'espaces verts et perméables**, non seulement pour les projets de plus de 20 unités de stationnement, mais également pour les projets de moins grande échelle (DC 10.3) ;

---

<sup>32</sup> Lande. (2015, 25 mars) *Communiqué de presse*. Collectif, <https://kollektif.net/app/uploads/2015/03/lande-communique-25mars2015.pdf>

<sup>33</sup> Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation du Québec. (2023). *Guide explicatif muni-express de la Loi modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions (PL 16)*. [https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/affaires-municipales/publications/muni\\_express/GUI\\_muni\\_express\\_loi\\_amenagement\\_urbanisme.pdf](https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/affaires-municipales/publications/muni_express/GUI_muni_express_loi_amenagement_urbanisme.pdf)

<sup>34</sup> Jake Tobin Garrett. (2023) *Understanding the Role of Privately Owned Public Spaces*, Park People. <https://ccpr.parkpeople.ca/2023/stories/understanding-the-role-of-privately-owned-public-spaces>

<sup>35</sup> Montréal centre-ville. (2024, 23 mai) *de presse*, *Montréal centre-ville dévoile son plan pour la mise en valeur d'espaces publics au centre-ville*. <https://montrealcentreville.ca/communiques/montreal-centre-ville-devoile-son-plan-pour-la-mise-en-valeur-despaces-publics-au-centre-ville/>

- **se dote de programme structurant appuyant la végétalisation des espaces privés et institutionnels**, tels que les toits, les murs et la déminéralisation, afin d'atteindre cette cible, à l'instar de son programme existant pour la plantation d'arbres.

## 4. L'être humain se conjugue au pluriel

Le Centre salue la vision d'une ville juste et inclusive qui se décline à travers plusieurs notions d'aménagement du territoire. Toutefois, comme mentionné en section 1.1, des questionnements demeurent sur l'intégration de ces notions dans la mise en œuvre ainsi que sur la façon qu'elles seront traitées et implantées dans la réalisation de projets urbanistiques et de mobilité.

### 4.1 Équité, diversité et évolution des populations et des besoins

Le Centre salue la volonté de la Ville de vouloir intégrer à son processus de planification l'approche différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+). Toutefois, il manque toujours des normes et outils pratiques pour appuyer sa mise en œuvre minimale. Il existe des guides de design pour différents axes d'inégalités, mais il reste à établir des standards permettant de soutenir l'application de l'ADS+ dans le design urbain et l'aménagement du territoire. L'analyse ADS+ demeure contextuelle, et ces guides pourraient appuyer la réflexion sur les populations à prendre en compte dans différents types d'espaces à aménager, ainsi que des exemples d'enjeux et de solutions émanant à l'intersection de différents axes d'inégalités. Assumant qu'une telle approche sera déployée à l'échelle des arrondissements autant que de la Ville centre, la Ville bénéficierait ainsi à établir des standards montréalais.

La préoccupation du Centre est également liée au fait que l'ADS+ ne s'improvise pas. Cette approche nécessite de déployer des efforts et ressources substantiels pour l'intégrer dans la conception de processus inclusifs qui répondent à une diversité de besoins. L'application de l'ADS+ ne tient pas uniquement compte d'un processus administratif à adapter ou de moyens, mais découle aussi de l'acquisition de savoirs sur les différents axes d'inégalités, d'un questionnement constant sur l'inclusion et de la participation des personnes dans la réalisation d'un projet. Ce faisant, la Ville, les arrondissements et tous les praticiens·nes qui mettront en œuvre le PUM – dont les mandataires – devraient pouvoir bénéficier de formations, guides et outils d'analyse des données pour faciliter l'intégration de l'approche dans la transformation de la Ville.

Enfin, le Centre salue le concept de Quartier inclusif et résilient (QIR) avec lequel la Ville souhaite expérimenter des approches inclusives intégrées et qui sera graduellement implanté dans les secteurs d'opportunités. D'abord, nous estimons qu'il est important de continuer le déploiement de ces quartiers également dans des secteurs excentrés, moins densément peuplés qui sont généralement très mal desservis au plan des services et infrastructures. Ensuite, les QIR sont importants pour développer et diffuser l'ADS+ en aménagement. Le développement des QIR est une opportunité de définir et d'expérimenter des standards en mettant à profit différentes expertises, notamment grâce à leur dimension intersectorielle.

## Conclusion : Vers 2050, l'importance du dialogue

Le PUM propose de changer le réseau de transport, notre habitat urbain et les lieux de vie collective... et donc nos habitudes de déplacement, de socialisation et nos façons d'habiter le territoire. Pour faciliter cette véritable transition socioculturelle, il est crucial que sa mise en œuvre offre des opportunités de dialogues, d'engagement et de consultation pour que les Montréalaises et Montréalais sentent qu'ils et elles ont leur mot à dire dans la manière d'implanter ces solutions de manière efficace, et dans certains cas, d'en mitiger les impacts négatifs pour certaines parties prenantes. La vision proposée par le PUM d'une ville de Montréal verte, juste et résiliente est inspirante, mais elle devra être aussi démocratique et participative dans sa mise en œuvre et ses moyens de suivi et reddition, au risque de ne pas se matérialiser.

L'un des défis de la transition est le silence climatique : le sujet peut paraître apeurant, distant ou inconfortable à discuter. Dans l'application du PUM, la Ville a un rôle à jouer pour démocratiser la conversation sur le climat et sortir des cercles d'initiés. La population tend à sous-estimer l'engagement envers l'action climatique dans leur quartier et entourage. Des mécanismes de participation permettent de créer des lieux de dialogue, de renforcer le sentiment d'efficacité collective, de prévenir la polarisation des opinions, mais aussi d'exercer ses droits citoyens. L'ONU, en statuant qu'un environnement sain est un droit humain, reconnaît la capacité de chaque être humain à participer aux décisions qui concernent son avenir et la nécessité de dispositifs collectifs pour exercer et faire valoir ces droits. Plus encore, à travers les Objectifs de développement durable 2030 via l'objectif de « Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables », l'ONU énonce l'importance de renforcer l'urbanisation inclusive et durable pour tous et les capacités de planification et de gestion participatives.

L'intensification de différents secteurs est cruciale pour créer une ville à échelle humaine, durable, inclusive et carboneutre. Toutefois, une plus grande compacité peut amener des inconvénients réels, mais aussi parfois susciter des peurs non fondées. Il est nécessaire de construire la ville à échelle humaine avec la population pour vulgariser ces nouveaux modes d'habitats et les gains collectifs qui leur sont liés, après un siècle où l'étalement urbain non viable a été normalisé : l'habitus culturel du mode de développement nord-américain nous a appris à valoriser, et à tenir pour acquis (voire même pour un droit) des modes d'aménagements non viables. Ces normes et habitudes ne se changent pas du jour au lendemain. Comme le mentionne l'ancien ministre français d'État de la Transition écologique et solidaire Nicolas Hulot (qui a inscrit dans la planification française l'objectif de Zéro artificialisation des sols), « l'écologie est aussi et surtout un problème culturel. Le respect de l'environnement passe par un grand nombre de changements comportementaux ». Alors que de nombreux·ses citoyen·nes se méfient de nos institutions démocratiques, il est crucial de se doter d'instances participatives et inclusives, afin qu'aucun·e Montréalaise et Montréalais ne se sentent laissés·es derrière dans ce changement de paradigme d'aménagement.