

Notre centre-ville, source de fierté

Recensement des meilleures pratiques observées
dans le monde et plan général d'intégration

Étude réalisée par IdéesFX
24 octobre 2022

IDÉES FX
RÉVEILLER L'INTELLIGENCE

ALLIANCE
**CENTRE
—VILLE**

Contexte

La pandémie a mis en évidence l'importance du centre-ville pour la région métropolitaine, mais aussi sa fragilité. Sans action correctrice ni plan directeur global, le territoire risque d'être plongé dans une spirale de dévitalisation.

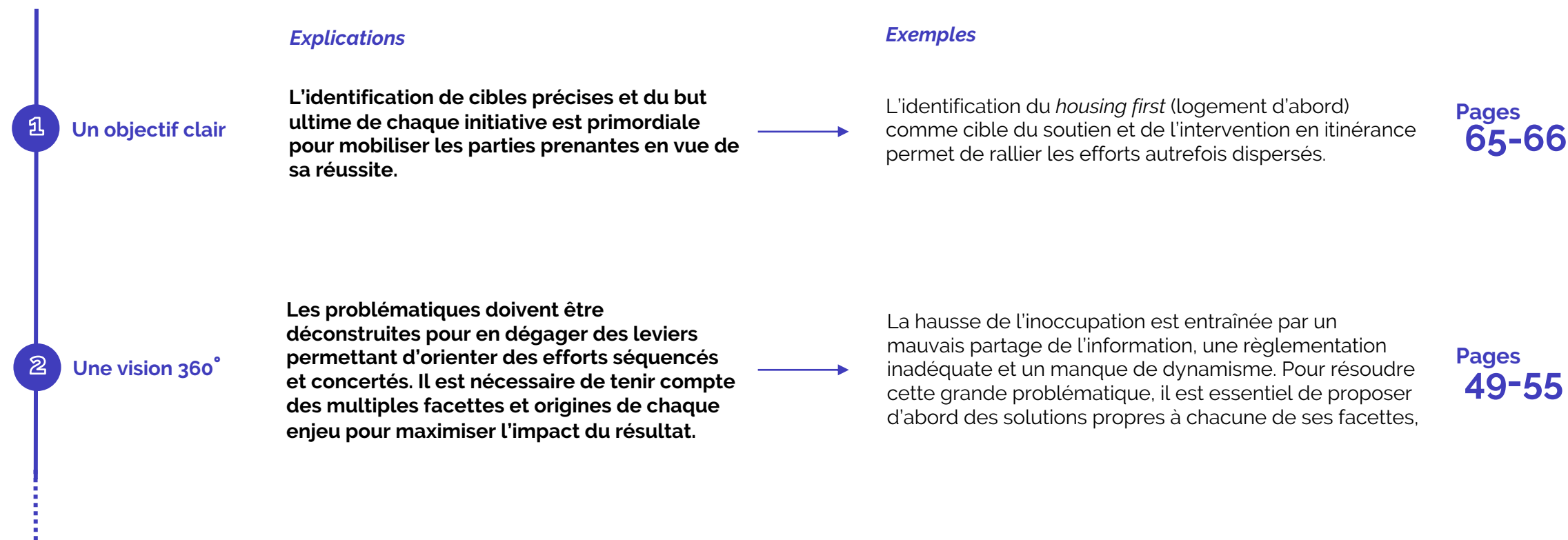
- En plus d'être la **locomotive économique** de la région métropolitaine et son **premier pôle d'emploi**, le centre-ville est le **lieu d'expression de l'identité montréalaise**. Il se distingue des centres-villes d'Amérique du Nord par la mixité de ses fonctions : affaires, commerce de détail, culture, restauration, divertissement, savoir, tourisme et logement.
- Comme la majorité des centres-villes sur la planète, celui de Montréal est temporairement devenu une zone fantôme durant la crise sanitaire. Mais la pandémie a aussi révélé une particularité montréalaise : la **faiblesse des mécanismes d'intervention et d'appui au développement** propres à ce territoire hautement stratégique.
- Malgré la relance prometteuse actuelle du centre-ville, **son avenir demeure incertain** : l'émergence de nouveaux modèles de travail exige qu'on le redéfinisse et le réimagine.
- Reconnaisant l'importance stratégique d'un centre-ville fort, le gouvernement du Québec a donné son soutien financier à la SDC Montréal centre-ville pour déployer l'**Alliance pour le centre-ville**, une initiative de concertation qui réunit les parties prenantes actives dans son développement.
- La présente étude a été réalisée par la firme IdéesFX à la demande de Montréal centre-ville dans le cadre des travaux de l'Alliance pour le centre-ville. Elle a pour objectif d'alimenter les discussions de l'Alliance. En s'inspirant des meilleures pratiques au monde, elle propose des **solutions adaptées** pour soutenir et accélérer le développement du centre-ville de Montréal. L'étude identifie et regroupe les leviers pertinents en une **feuille de route stratégique** destinée à stimuler et à mesurer son essor.



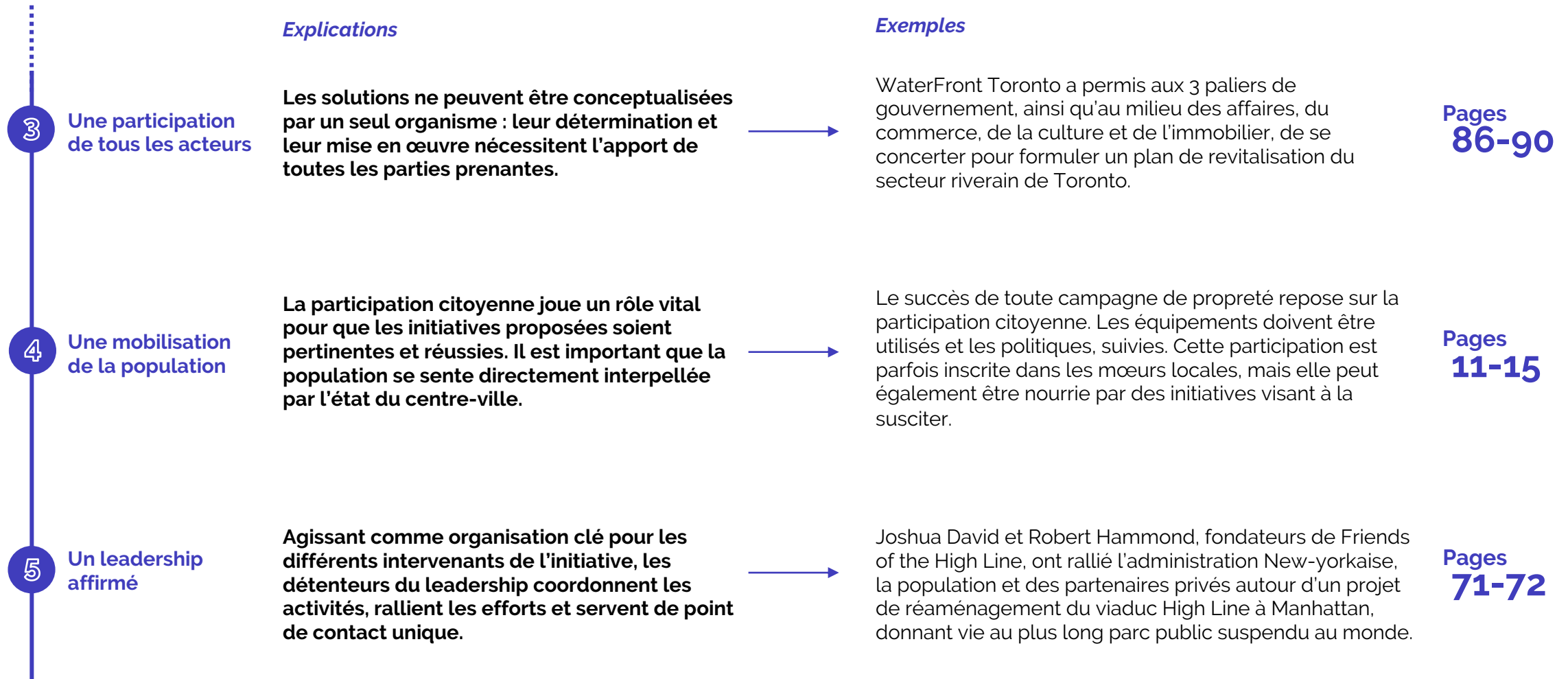
Sommaire exécutif

Avec son urbanisme nord-américain et son esprit plus européen, le centre-ville de Montréal se démarque par sa mixité de fonctions, son histoire et sa culture. Aucune solution observée ailleurs ne peut être imitée sans tenir compte de l'unicité montréalaise.

5 facteurs de succès pour un centre-ville fort, dynamique et source de fierté :

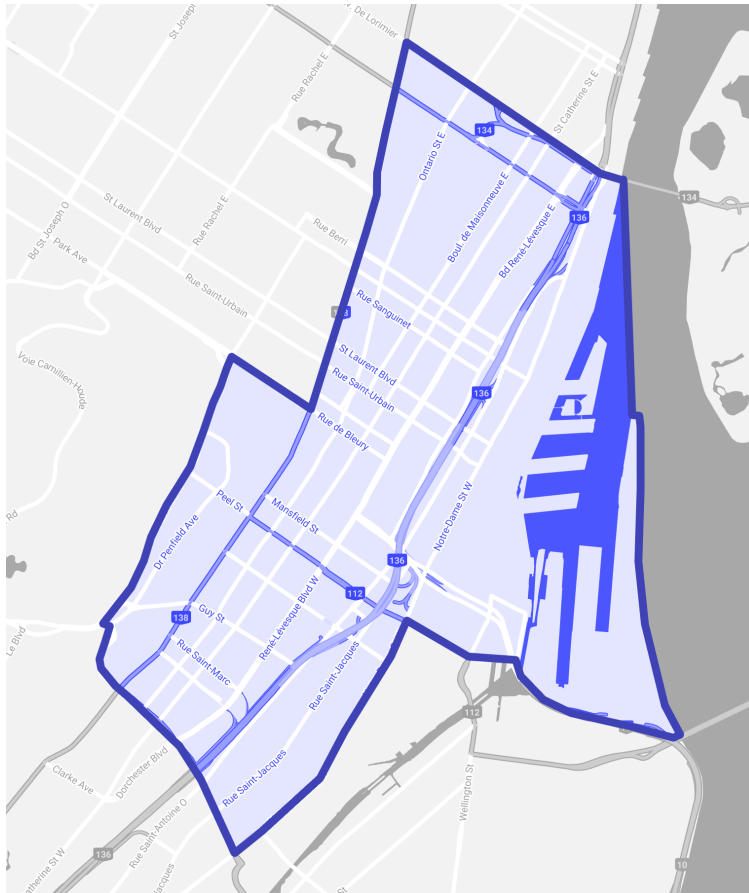


Sommaire exécutif



Le centre-ville

est le territoire de **11 km²** compris entre les rues Papineau et Atwater, ainsi qu'entre Sherbrooke/des Pins et le fleuve, où l'on retrouve une activité économique continue



11 MILLIONS

de touristes par année, ce qui génère des retombées économiques annuelles de **5 G\$**

65 organisations internationales

2^e pôle financier en importance au Canada

12,5 km

d'artères commerciales, dont la rue Saint-Catherine, première rue en importance au pays

17 % des emplois de la région métropolitaine
(7 000 entreprises et 300 000 emplois)

24 sièges sociaux d'entreprises ayant des revenus de plus d'un milliard de dollars

OACI
l'un des **17** sièges de l'ONU

60 000 résident-e-s et ~ **12 000** familles

7 campus universitaires, meilleure ville étudiante d'Amérique du Nord

203 bâtiments à caractère patrimonial

1 200 restaurants, bars et aires de restauration

250 organismes communautaires

49 000 places de stationnement sur et hors rue

Notre approche méthodologique

Nous avons recensé et analysé des solutions déployées dans plusieurs métropoles du monde pour appuyer le dynamisme de leur centre-ville.

Contexte et approche méthodologique

- Le centre-ville de Montréal a une configuration unique dans le monde :
 - Centre-ville d'une région métropolitaine qui regroupe 50 % de la population nationale;
 - Urbanisme nord-américain, mais avec un esprit plus européen;
 - Seule métropole francophone des Amériques.
- Par conséquent, plutôt que de cibler des centres-villes similaires à celui de Montréal, nous avons recensé des solutions pertinentes déployées dans des métropoles internationales pour appuyer le dynamisme de leur centre-ville.
- Nous avons ensuite cherché à comprendre la genèse de ces solutions, leur modèle d'affaires et leur potentiel de reproductibilité à Montréal.

● Villes analysées



Meilleures pratiques

Nous cherchons à observer les meilleures pratiques sous 6 dimensions



La mise en valeur
et l'entretien du
domaine privé et
public



La mobilité et
le stationnement



La dynamisation
de la trame
commerciale



Le sentiment
de sécurité,
pour tou-te-s



L'animation
du territoire



Les conditions
pour favoriser
l'essor du
centre-ville



La mise en valeur et l'entretien du domaine privé et public



Mettre en valeur et entretenir le patrimoine bâti et les lieux publics urbains

Contexte et aspiration

Le centre-ville de Montréal est avant tout un cadre physique composé de rues, de ruelles, de places publiques et d'immeubles de toute sorte. Sa richesse historique et patrimoniale témoigne de la fondation de la métropole. Puisque son pouvoir d'attractivité découle de son authenticité et de son unicité, il est aujourd'hui primordial d'en prendre soin et de le mettre en valeur. En plus d'être convivial et à échelle humaine, le territoire doit être le reflet des aspirations métropolitaines.

Axes d'intervention scrutés

Entretien du domaine privé et public

Gestion des chantiers urbains

Mise en valeur des immeubles patrimoniaux



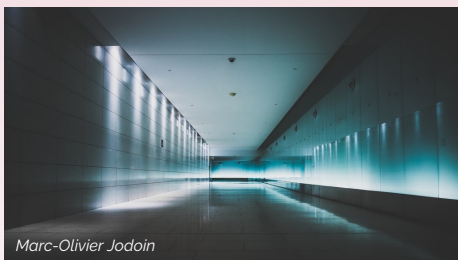
Les leaders privés et publics du centre-ville déploient des initiatives inspirantes, mais l'absence de priorisation et d'approche propre au centre-ville ainsi que l'engagement inégal du privé nuisent à son état général

+ Bons coups

- À améliorer

DOMAINE PUBLIC

- Le travail soutenu d'organismes mandatés pour le maintien et la mise en valeur de secteurs du centre-ville se traduit par une panoplie d'initiatives structurantes.



Marc-Olivier Jodoin

La brigade de propreté de Montréal Centre-Ville
Photo : Urbania

Le Montréal sous-terrain mis en valeur du QIM



- L'entretien général et la mise à niveau de la chaussée, du mobilier urbain et des arbres laissent à désirer.
- Les paniers de rues débordent régulièrement, et le recyclage ou le compost ne sont offerts qu'occasionnellement.
- La collecte des ordures et du recyclage se fait en plein jour sur les artères commerciales.



Le recyclage ramassé à mi-journée sur les rues commerciales

DOMAINE PRIVÉ

- On retrouve au centre-ville plusieurs initiatives privées pour la mise en valeur du cadre bâti, au bénéfice de tou-te-s.



Jean-François Savaria

Ivanhoé-Cambridge a commandé l'Anneau (2022), une installation artistique conçue par Claude Cormier + Associés, œuvre monumentale qui s'inscrit dans le « Plan Montréal » de l'entreprise.

- Certains propriétaires d'immeubles laissent leur propriété se détériorer sans considération pour le voisinage.
- Plusieurs ruelles privées du centre-ville ne sont pas entretenues adéquatement.
- On observe une attitude laxiste face aux graffitis sur les façades privées.
- Les chantiers sont généralement malpropres.



Entretien du domaine privé et public

Les villes qui maintiennent un haut niveau de propreté dans leur centre-ville accordent généralement la priorité aux 3 actions suivantes

A

Acquérir des équipements adéquats

Meilleures pratiques

Une approche qui mise sur la constance et la grandeur du territoire, de façon à créer des habitudes systématiques, voire automatiques, chez les piéton-ne-s.

Situation observée au centre-ville de Montréal

On retrouve autant de types de paniers de rues (poubelles) qu'il y a de rues commerciales dans le centre-ville, peu de paniers réservés aux matières recyclables et aucun panier destiné au compost; une situation inadéquate par rapport aux attentes citoyennes.



B

Adapter les services à la densité du secteur

Les grandes opérations liées à la propreté – collecte des ordures, nettoyage de la chaussée, ramassage de la neige – se font la nuit, lorsque les rues sont presque désertes.

La stratégie d'entretien du centre-ville est similaire que pour n'importe quel autre territoire de Montréal : la collecte du recyclage se fait le jour et le déneigement, à l'heure de pointe.



C

Susciter la participation soutenue des riverain-e-s

Les riverain-e-s participent à maintenir, jour après jour, un haut niveau de propreté en entretenant leur immeuble et sa façade, mais également le trottoir devant leur commerce ou immeuble.

L'engagement des riverain-e-s est inégal, une situation particulièrement visible en hiver quand la neige sale s'accumule là où la chenillette ne peut pas passer, ou encore dans les nombreuses ruelles privées du centre-ville qui sont malpropres. Des collants ont été apposés sur les poubelles, mais leur efficacité est insuffisante.





Entretien du domaine privé et public

A Des équipements adéquats : la gestion des déchets de rue

On observe dans le monde deux stratégies efficaces, mais diamétralement opposées, pour gérer les déchets de rue. La première consiste à déployer, de façon systématique et cohérente, un système adapté à la nature dense du territoire.

Une stratégie propreté qui s'inscrit dans la grande stratégie du développement durable

Déploiement systématique de poubelles pour le recyclage, le compost et autres matières résiduelles



San Francisco



- Le programme, connu sous le nom de *Zero Waste* ou *Fantastic Three*, opère avec un **budget de 7 M\$ par année**.
- Les bacs sont en place depuis le **début des années 2000**, le tri étant **obligatoire depuis 2009**.
- **80 %** des déchets sont **recyclés ou compostés** (2013).
- Le programme rejoint **850 000 résident·e·s et entreprises** et a créé des **milliers d'emplois verts**.
- Le **groupe privé Recology** dirige le programme.

Des équipements modernes et intégrés au paysage urbain

Déploiement de **poubelles semi-souterraines**, parfois reliées à un système de collecte souterraine



Amsterdam et Toulouse



- Les conteneurs sont installés en priorité dans les hypercentres.
- Leur prix unitaire approximatif est de **10 000 \$**.
- La capacité est accrue de 3 à 5 m³, ce qui **diminue la fréquence de passage** des camions (il n'y a plus de jour de collecte).

Un système de vidage souterrain des poubelles de rues a été déployé dans le Quartier des spectacles, mais n'a jamais été mis en fonction faute d'espace pour installer la chambre collectrice.



Une artère fréquentée de Tokyo, sans déchets... ni paniers de rues. Certaines villes nord-américaines, comme San Francisco, ont essayé l'approche dans des quartiers précis, mais sans succès en raison du mauvais maillage avec les mœurs locales.

La seconde, déployée à Tokyo, Singapour, Taipei et, dans une moindre mesure, Londres, limite ou élimine les paniers de rues pour responsabiliser les piéton·ne·s dans la gestion de leurs déchets.



Entretien du domaine privé et public

B Un service adapté à la densité du secteur

Les opérations de collecte de déchets et de déneigement ont une incidence majeure sur l'état de propreté des centres-villes, puisqu'une collecte diurne signifie que des débris sont laissés sur les trottoirs bondés de piétons, sans compter le danger représenté par la présence des camions.

La grande majorité des villes analysées ont décidé d'adopter une stratégie de collecte de déchet adaptée à la densité des différentes zones de leur centre-ville. Au centre-ville, on favorise donc une **collecte en dehors des heures de pointe, en particulier la nuit ou au petit matin**. Plusieurs villes arriment d'ailleurs leur réglementation sur le stationnement en conséquence.

● Fukuoka, Japon

La ville de Fukuoka fait la collecte des ordures pendant la nuit afin de contribuer à la beauté de la ville, ce qui réduit le trafic automobile durant le jour et réduit les dommages aux ordures par les animaux. Les citoyens sont satisfaits à 98% de la collecte de nuit.



● Ville de Québec



La Ville de Québec interdit le stationnement sur rue lors des tempêtes de neige, ce qui dégage la voie pour un déneigement accéléré (24 heures) des quartiers les plus denses.



Les citoyen-ne-s doivent se rendre au camion de poubelles lorsqu'il passe

Taipei est devenue une ville propre en déployant une approche unique : les « **camions chantants** ». Elle a responsabilisé les citoyen-ne-s en **inversant la logique de la collecte des ordures**. Ainsi, ce sont plutôt **les citoyen-ne-s qui se déplacent vers les camions** (d'ordures et de recyclage), qui annoncent leur présence par une musique facilement reconnaissable. Les déchets passent alors directement des résidences aux camions, sans séjourner dans les rues. Un camion d'ordures effectue son trajet 5 soirs par semaine, suivi d'un camion de recyclage. Les camions de recyclage contiennent des bacs de triage dans lesquels tout le monde trie son propre recyclage (verre, papier, plastique transparent, etc.) avec l'aide des **instructions** du personnel et des bénévoles.



À Taipei, la capitale de Taiwan, une approche innovante a permis une réduction des déchets allant jusqu'à 72 %, qui se traduit par une propreté accrue des rues



Camions de poubelles chantants dans les zones denses



Paiement des déchets

Comme dans plusieurs autres pays d'Asie, les Taiwanais établissent un **lien direct** entre la propreté et la modernité.



Les citoyen-ne-s doivent payer pour les matières résiduelles jetées

Les ordures des citoyen-ne-s peuvent seulement être placées dans les sacs de plastique officiels de la ville, qui sont vendus dans plusieurs commerces. Chaque personne doit payer pour ce qu'elle jette, au coût de 0,35 \$US/L. Le recyclage et le compost peuvent être jetés gratuitement, dans n'importe quel sac.



Taipei's Department of Environmental Protection



Entretien du domaine privé et public

C La participation soutenue des riverain·e·s

Le premier facteur de succès de toute campagne de propreté repose sur la participation citoyenne et, plus spécifiquement, l'engagement direct et constant des riverain·e·s. Celui-ci est parfois inscrit dans les mœurs locales, mais il est également nourri par des initiatives visant à le susciter.

Stimuler l'engagement citoyen pour la propreté en misant sur la société civile

Les initiatives et mouvements citoyens contribuent à l'entretien des lieux publics



**Groupe Green Bird
Japon**



- Lancé en 2003, le groupe, visait initialement le nettoyage des rues dans certaines zones de Tokyo, mais déploie désormais des équipes dans le monde.
- Les groupes de nettoyage se forment sur une base volontaire et ciblent plusieurs groupes de personnes dans la communauté.
- Une plateforme web avec des entrées de journal et des photos met en valeur les équipes et facilite la participation : il suffit de se présenter à l'adresse de rencontre indiquée en ligne.



Sidewalk Cleaning

Residential property owners must clean the sidewalks adjoining their property and 18 inches from the curb into the street.

Sanitation agents can only issue violations for dirty sidewalks from 8 AM to 9 AM and from 6 PM to 7 PM, 7 days a week.

Commercial property owners must clean the sidewalks adjoining their property and 18 inches from the curb into the street.

Enforcement times are limited to two 1-hour periods per day and vary according to which Sanitation section the address is located in.

Encourager la participation... en la rendant obligatoire par la réglementation

Plusieurs municipalités ont adopté des règlements qui obligent les propriétaires à entretenir les trottoirs.



**Code administratif
New York**

L'article 7-210 du New York City Administrative Code porte sur la condition des trottoirs dans la ville. Il stipule que les propriétaires d'immeubles sont responsables de l'état du trottoir devant leur commerce ou propriété. La loi pénalise l'omission négligente d'installer, de construire ou de remplacer des sections de trottoir défectueuses, mais aussi l'omission d'enlever la neige, la glace, la saleté ou tout autre matériau du trottoir.



Gestion des chantiers urbains

En raison de la croissance majeure de Montréal dans les années 1960, plusieurs de ses infrastructures de surface et souterraines doivent être mises à niveau en même temps.

On constate un grand nombre de chantiers en plein cœur du centre-ville, au même moment où plusieurs projets majeurs (publics et privés) sont en cours. Si la présence des chantiers est inévitable, la **gestion des irritants** qu'ils occasionnent est discutable.



À améliorer



La propreté et l'ordre des chantiers : gestion de la poussière, propreté générale du site, entretien des clôtures



La clarté et la lisibilité des panneaux : les citoyen-ne-s devraient comprendre facilement la nature du chantier (p. ex., grâce à une image du résultat attendu)



La gestion, l'entreposage et la livraison des matériaux de construction



Les normes de signalisation dictées par le ministère des transports du Québec ne sont pas toujours adaptées aux réalités du centre-ville

Bonnes pratiques à Montréal

- L'entreprise Publicité Sauvage déploie des publicités, majoritairement culturelles, sur les palissades des chantiers. Ce type de publicité est toutefois en diminution, puisque les planches de bois sont de plus en plus remplacées par des clôtures de grillage.
- La STM fait des efforts considérables pour expliquer la nature des chantiers, en indiquant les arrêts déplacés et les étapes du projet.





Gestion des chantiers urbains

L'affichage géant sur les chantiers permet de préserver la qualité du cadre urbain durant les travaux, en plus de susciter l'intérêt de la population pour le projet en cours et de générer des revenus pour bonifier les services publics.

Valorisation des profits publicitaires à Paris

Les profits découlant des affiches géantes sur les chantiers dans la capitale française sont réinvestis dans la rénovation du site.

L'installation de ces bâches d'échafaudage est rendue possible par dérogation à l'article L.581-2 du *Code du patrimoine*. L'article indique que les recettes perçues par l'affichage sont remises au maître d'ouvrage.



Eric Le Mitouard, leParisien



Jean-Michel Drouet, Vide en Ville

Activités du groupe Jieman en Chine

Près de plusieurs centres commerciaux chinois en rénovation, des fresques et des affiches sont érigées pour embellir les lieux et cacher les chantiers.



En plus de réduire les désagréments visuels liés à la construction, cette méthode d'affichage permet de préparer la clientèle potentielle à ce que lui réservera la boutique prochainement ouverte.



Mise en valeur des immeubles patrimoniaux

Le lieu de fondation de Montréal correspond à son centre-ville, secteur Vieux-Montréal, puis s'est graduellement déplacé vers ce qui est aujourd'hui « l'hypercentre », faisant en sorte que le territoire regorge aujourd'hui d'immeubles patrimoniaux de très grand intérêt

Les sites patrimoniaux d'intérêt architectural comprennent les bâtiments exceptionnels ou typiques, les ouvrages de génie civil, les œuvres d'art public et les aménagements paysagers.

On compte dans l'arrondissement Ville-Marie, au centre-ville, **203 bâtiments** classés comme site d'intérêt patrimonial.

En plus d'immeubles patrimoniaux, **~40 %** du territoire du centre-ville représente un secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle.

Toutefois, Héritage Montréal recense près de **35 sites au centre-ville non classés et considérés comme vulnérables** en raison de leur statut et leur état vieillissant.

Ces bâtiments non classés sont parfois délaissés en décrépitude, permettant ensuite aux propriétaires de les démolir ou d'éviter des travaux de mise à niveau.

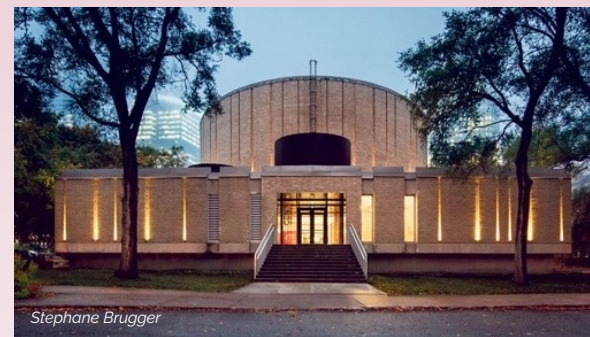


Mise en valeur des immeubles patrimoniaux

Bien qu'on compte plusieurs exemples réussis, la valorisation du patrimoine montréalais demeure un obstacle de taille

Opération patrimoine Montréal, un exemple local exemplaire

- **Opération patrimoine Montréal** (OPM) est une initiative lancée conjointement par la Ville de Montréal et Héritage Montréal en 1991.
- Depuis sa création, l'OPM a encouragé et soutenu près de **900 initiatives patrimoniales** sur l'ensemble du territoire montréalais.
- Son action se résume à une série de **Grands prix annuels** réunis sous 5 catégories, du choix d'un lieu coup de cœur par le public et la tenue de la journée Patrimoine en fête.



Centech, un incubateur composé d'espaces de collaboration dans l'ancien Planétarium Dow, Grand Prix du Patrimoine 2019



La maison Notman, qui date de 1845, est un exemple réussi de requalification; le bâtiment historique accueillant aujourd'hui la Fondation OSMO, un incubateur d'entreprises en démarrage

La requalification des immeubles patrimoniaux : un défi de taille... et onéreux

- La **requalification** des immeubles patrimoniaux, c'est-à-dire l'attribution d'une fonction contemporaine à un édifice d'époque, est un défi colossal, en particulier pour les immeubles privés.
- La restauration, l'entretien et la conversion des immeubles patrimoniaux privés représentent une surcharge financière majeure pour les propriétaires, **qui ne sont généralement pas admissibles aux subventions**, p. ex., celles pour la restauration du patrimoine religieux.
- Cette solution incite plusieurs entreprises au **façadisme**, soit la conservation de la façade, mais la démolition de l'immeuble ancien, pour ainsi se libérer des contraintes financières.



Mise en valeur des immeubles patrimoniaux



Un modèle d'affaires pour la protection du patrimoine bâti de Pittsburgh



- La **Pittsburgh History & Landmarks Foundation** (PHLF), l'homologue d'Héritage Montréal à Pittsburgh, joue un rôle important dans la préservation et la valorisation du patrimoine urbain.
- Cette fondation est l'une des plus innovantes et dynamiques de son secteur aux États-Unis, notamment par son modèle d'affaires et ses grandes initiatives depuis sa création, en 1964.
- La PHLF vise entre autres l'identification et la protection des bâtiments historiques les plus importants ainsi que la revitalisation des quartiers historiques et du centre-ville de Pittsburgh.

Le modèle d'affaires de la PHLF est particulier et complexe, car l'entité centrale est composée de 3 filiales, dont 2 à but non-lucratif et **une à but lucratif**.

Via sa filiale à but lucratif, elle investit, avec l'aide de partenaires financiers, dans l'acquisition et la revalorisation d'actifs immobiliers vulnérables à caractère patrimonial : une approche interventionniste peu répandue en Amérique du Nord.

Leur plus grande réalisation



Entre 1976 et 1994, la PHFL a transformé et revitalisé **5 immeubles** dispersés sur l'ancien terrain d'une compagnie de chemin de fer, grâce à un don initial de l'Allegheny Foundation.

La vente en 1994 des immeubles reconvertis et des terrains à la Forest City Realty Trust a engendré des profits substantiels pour la fondation et a ainsi permis de créer un **fonds de dotation** qui lui rapporte plus d'un million de dollars par année, couvrant ainsi une partie de ses frais d'exploitation.



Mise en valeur des immeubles patrimoniaux



Une subvention dédiée à la mise en valeur des devantures de commerces à Glasgow

- L'**Independent Retail Fund** (IRF) est une subvention gérée par la Ville de Glasgow sur 4 ans (2019-2023) pour la mise en valeur des devantures de commerces, sur un segment de rue (High Street) à caractère patrimonial du centre-ville.
- Les travaux pouvant être réalisés par les propriétaires et les locataires incluent : la réparation, la décoration ou l'amélioration de la signalisation, de l'éclairage ou des vitrines.

La subvention couvre **100 %** des travaux, jusqu'à :

3 000 £ pour une unité simple



5 000 £ pour une unité double



- L'**objectif** derrière l'initiative est d'**améliorer l'attrait** de la région pour les touristes, la clientèle et les résident·es tout en contribuant à la valorisation et au dynamisme des commerces.



Une loterie pour le patrimoine en France

- Lancée en 2017 dans l'ensemble du pays, la Loto du patrimoine a pour objectif la **protection et la requalification** de bâtiments patrimoniaux.
- Elle est gérée par La Française des Jeux, l'homologue français de Loto-Québec.
- **12 %** des revenus des billets vendus sont versés à la fondation Mission Patrimoine, chargée d'identifier, de protéger et de mettre en valeur le patrimoine bâti français.
- Depuis sa création, la Loto du patrimoine a permis de générer :

645

projets
sélectionnés

363

travaux entamés
ou terminés

182

millions d'euros
pour la Mission



La mobilité et le stationnement

Favoriser une arrivée fluide et sans tracas pour agrémenter l'expérience client au centre-ville



Contexte et aspiration

La majorité des personnes qui travaillent ou étudient au centre-ville s'y rendent en transport en commun, et la plupart de leurs déplacements une fois sur place se font à pied. Même si cette réalité sera accentuée par les nouvelles infrastructures de transport public en construction, l'automobile demeure un mode de transport légitime et nécessaire – en particulier pour la population issue de territoires mal desservis par le transport en commun, celle qui possède des besoins particuliers et celle qui se déplace hors heure de pointe. L'objectif n'est pas d'augmenter le nombre de véhicules sur le territoire : bien au contraire, il s'agit de mieux gérer la circulation existante en l'optimisant et en facilitant la lisibilité des solutions existantes.

Axes d'intervention scrutés

Simplification du stationnement sur et hors rue

Gestion du dernier kilomètre de livraison

Incitation aux déplacements à pied

Le centre-ville est le territoire le plus universellement accessible du Grand Montréal, que ce soit par le biais du transport individuel ou public. La perception d'accessibilité est toutefois altérée par le manque de mesures pour réduire les irritants et le rendre accueillant.

ACCÈS AU
CENTRE-VILLE

REV centre-ville

+ Bons coups

- Au centre de la grille de transport routier de la région métropolitaine, le centre-ville est desservi par 14 stations de métro et sera sous peu desservi par 3 stations du REM.
- Le centre-ville est aussi au centre du réseau de pistes cyclables, et son cœur sera bientôt desservi par le REV.

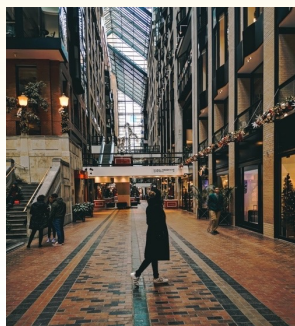
- À améliorer

- L'accumulation des chantiers mineurs et majeurs ainsi que l'absence de plans de signalétiques adaptés entravent l'accessibilité du centre-ville et, plus encore, la perception d'accessibilité.
- Le centre-ville n'offre pas assez de stationnements pour vélos et de stations BIXI électrifiées.
- Plusieurs milliers de places de stationnement ne sont pas valorisées hors de leur période d'utilisation principale.

GESTION DE LA
FLUIDITÉ AU
CENTRE-VILLE

- Les 32 km du Montréal souterrain permettent de se déplacer facilement à pied d'un point à l'autre du centre-ville, peu importe les aléas météorologiques.

Le Centre de commerce mondial, intégré au réseau du Montréal souterrain
Photo : Stephanie Quiroz



- On retrouve 48 000 places de stationnement sur et hors rue au centre-ville, mais il est difficile, voire impossible, pour les automobilistes de savoir où elles sont.
- On observe une nonchalance des autorités face au non-respect des règles d'interdiction du stationnement en double.

Stationnement : simplification du stationnement sur et hors rue

On retrouve au centre-ville 2 types de stationnement payant, soit le stationnement sur rue et le stationnement hors rue



Les trois « joueurs » de l'écosystème du stationnement montréalais

Propriétaire

Possède le lieu physique et généralement l'équipement, comme les barrières d'accès

La **Ville de Montréal** est propriétaire de quelques stationnements hors rue au centre-ville et de l'ensemble des **stationnements sur rue** du domaine public.

Les **propriétaires d'immeubles** possèdent des stationnements imbriqués à des actifs résidentiels, commerciaux et d'affaires. Majoritairement souterrains, ceux-ci font partie de leur proposition commerciale à la clientèle utilisatrice.

Opérateur

Gère le fonctionnement du stationnement, notamment la vérification des paiements, la sécurité et l'entretien des équipements

L'**Agence de mobilité durable**, une organisation paramunicipale, gère les places de stationnement selon les paramètres définis par la Ville de Montréal et ses arrondissements.

Des **opérateurs spécialisés** en stationnement, par exemple le groupe Indigo, gèrent la majorité des stationnements souterrains du centre-ville, en fonction des paramètres contractuels qui les lient aux propriétaires de ces infrastructures.

Fournisseur de service

Offre des solutions à valeur ajoutée pour la clientèle en lien avec la réservation, l'occupation, la tarification ou le paiement

Des fournisseurs spécialisés développent et offrent les solutions pertinentes à la gestion et aux opérations des stationnements. Ils doivent actuellement déployer d'importantes ressources afin de conclure des ententes exclusives avec les opérateurs.

Stationnement : simplification du stationnement sur et hors rue

Les villes qui ont facilité l'usage du stationnement, et ainsi réduit la circulation dans leur centre-ville, ont généralement déployé un plan décliné en 4 actions :



La recherche de stationnement par des automobilistes « excursionnistes » qui se rendent au centre-ville contribue de façon importante à la microcongestion. Plusieurs villes mettent en place des systèmes dynamiques pour optimiser la recherche de stationnement.

Le nombre important de places de stationnement disponible dans un centre-ville se transforme en facteur d'attractivité uniquement lorsque celles-ci sont gérées avec cohérence et selon une vision commune.

**Optimiser
la recherche de
places disponibles**

**Simplifier
la tarification**

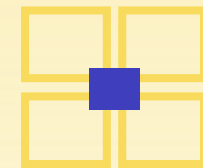
Il est souvent difficile de prévoir combien coûte le stationnement et, surtout, de comprendre la logique de tarification des espaces privés. L'uniformisation des grilles tarifaires et un affichage clair rassurent la clientèle, en plus d'améliorer la perception d'accessibilité du territoire.

**Mutualiser
l'offre**

**Embellir
les espaces
souterrains**

Les stationnements souterrains ont souvent été utilisés comme scène de crime dans des films lugubres, ce qui s'explique par leur nature recluse et parfois inquiétante. L'embellissement des stationnements permet d'apaiser ces craintes et de les rendre plus attractifs.

La **standardisation et le partage des données** sont nécessaires au succès du plan de simplification du stationnement.



Stationnement : la standardisation et le partage des données

L'adoption de la norme ISO sur les données de stationnement est un facteur de succès déterminant pour le déploiement d'un plan d'optimisation du parc de stationnement au centre-ville.

Les faits

- Le défi des opérateurs de stationnement repose sur l'intégration d'une multitude de systèmes afin de répondre aux attentes de leur clientèle ou des autorités en matière de stationnement.
- Les améliorations de l'expérience client que sont le jalonnement dynamique, la mutualisation de l'offre ainsi que la simplification et la transparence de la tarification demandent une coordination entre les opérateurs et les fournisseurs de service.
- Certains opérateurs, telle l'Agence de mobilité durable, essaient de jouer le rôle secondaire de fournisseur de service avec des résultats mitigés.

Implantation d'une plateforme de partage de l'information standardisée

Une plateforme informatique devrait faire le pont entre les opérateurs et les fournisseurs de service. Cette entité, qui pourrait être sous l'égide de l'Agence de mobilité durable, recevrait les données qui suivent la norme ISO et en faciliteraient le partage entre les parties prenantes.



National Parking Platform Manchester

Manchester, avec le soutien du Department for Transport, a mis sur pied un projet pilote composé d'une plateforme suivant la norme ISO afin de favoriser le partage de données :



Ouverte à tous les opérateurs et fournisseurs de service, la plateforme rend accessibles des données qui permettent :

- D'offrir une expérience client améliorée;
- De profiter d'une meilleure intelligence d'affaires;
- D'implanter plus facilement de services numériques avancés.

Optimiser la recherche de places disponibles

Mutualiser l'offre

Simplifier la tarification



Stationnement : optimiser la recherche de places disponibles

La recherche de stationnement par les automobilistes contribue de façon importante à la congestion. Le **jalonement dynamique** permet d'orienter la population vers des stationnements à proximité, selon leur disponibilité, afin d'optimiser cette recherche.

Le concept

- Le système de jalonement dynamique est généralement implanté dans des zones à haute densité, comme les centres-villes et les quartiers destinations.
- Le jalonement dynamique permet aux automobilistes de repérer les stationnements et de connaître le nombre de places disponibles.
- Le système permet d'optimiser le trajet des automobilistes tout en libérant les rues à l'extérieur des parcours ciblés, notamment les artères résidentielles.
- Couplé à une stratégie de desserte du centre-ville, le jalonement dynamique permet d'inciter les automobilistes à garer leur véhicule au pourtour du centre-ville et de zones particulièrement denses, puis les encourage à découvrir le territoire à pied.

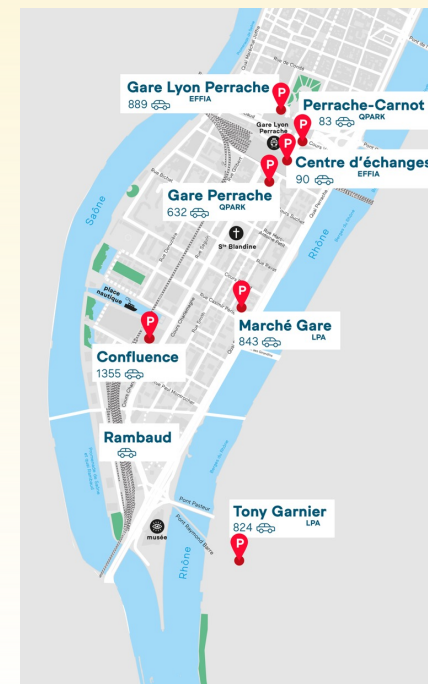
Jusqu'à 30 % de la circulation dans les centres-villes résulterait de véhicules qui cherchent une place de stationnement.

Un système de jalonement dynamique a été implanté par Stationnement de Montréal en 2006 dans le Vieux-Montréal. En plus de rencontrer des problèmes de fonctionnement, le système n'a jamais été étendu à l'ensemble des stationnements d'importance au centre-ville, faute de partage d'information.



Lyon

Le jalonement dynamique est largement implanté en Europe, où plus de centres-villes et de zones historiques ont été piétonnisés. Grâce au jalonement dynamique, Lyon oriente les automobilistes aux pourtours du centre de la ville.



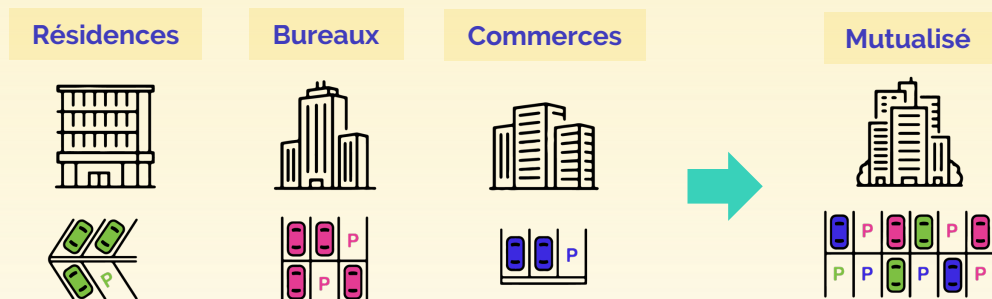


Stationnement : mutualiser l'offre

L'offre importante de places de stationnement souterraines au centre-ville est sous-utilisée, faute d'optimisation. La mutualisation permet de corriger la situation.

Le concept

- Les stationnements souterrains sont généralement occupés durant des plages horaires propres à l'actif auxquels ils sont rattachés, par exemple :
 - Tour résidentielle : occupation le soir, semi-libre le jour;
 - Tour de bureaux : occupation le jour, libre le soir et le week-end;
 - Complexe commercial : occupation le soir et le week-end.
- La technologie permet d'optimiser l'occupation des places de stationnement privées : contre tarification, elle les rend disponibles à quiconque cherche à se garer (entreprises, personnel, touristes, etc.).
- Les avantages sont multiples :
 - Revenus pour les propriétaires ou locataires des places de stationnement recherchées;
 - Places disponibles pour les automobilistes qui cherchent à se garer;
 - Optimisation générale du parc de stationnement du centre-ville puisque le système permet d'équilibrer l'offre et de la demande.



Zenpark
Nantes



Grâce à sa solution technologique, Zenpark a développé le premier stationnement mutualisé de Nantes, permettant au grand public d'utiliser les places d'un stationnement privé.

Parties prenantes	Projet mené conjointement par Nantes Métropole Aménagement, la ville de Nantes, Lefeuvre Immobilier et Zenpark
Objectif	Améliorer l'accessibilité des salons Mauduits, haut lieu historique de la ville de Nantes
Action	Transformer un stationnement (dont les places étaient attribuées à des personnes précises) pour que son utilisation corresponde aux besoins réels
Actif	Un stationnement mutualisé de 95 places



Stationnement : mutualiser l'offre

Le centre-ville de Montréal tirerait un avantage majeur d'une stratégie globale de mutualisation des stationnements, car l'enchevêtrement des diverses fonctions (commerciale, résidentielle, d'affaires et de divertissement) rend l'optimisation d'autant plus pertinente.



Le centre-ville de Montréal présente une diversité de fonctions qui ont des heures d'achalandage différentes.

Le nombre de places de stationnement disponibles surpasse l'offre et la demande, car plusieurs possèdent une fonction unique (commerciale, résidentielle ou d'affaires).

Le partage des données de stationnement est la clé pour une optimisation de l'utilisation des places de stationnement.

La pandémie de COVID-19 et les mesures sanitaires subséquentes ont chamboulé les horaires types d'utilisation des stationnements. Le principe d'optimisation du parc global de stationnement demeure toutefois très pertinent.

Miser sur une occupation pendulaire et complémentaire des places de stationnement

- 1 Informer les propriétaires des revenus potentiels découlant de la mutualisation
- 2 Fournir de l'assistance pour analyser le profil d'occupation de l'aire de stationnement
- 3 Créer des liens avec des fournisseurs de service afin de combler les baisses d'occupation à l'aide de solutions technologiques



- La jeune entreprise montréalaise entend rentabiliser les places de stationnement inutilisées. Les propriétaires de résidences peuvent proposer la location de leur stationnement pour des plages horaires sélectionnées que la clientèle doit réserver.
- Elle possède aussi un volet destiné aux entreprises, afin de rentabiliser les places consacrées aux fonctions commerciale et d'affaires. La possibilité de réserver est un avantage recherché par la clientèle. Cependant, les grands opérateurs de stationnement sont réfractaires, car ils voient cette solution comme une concurrence au lieu d'une offre complémentaire.

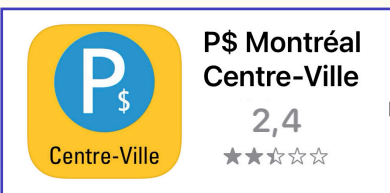


Stationnement : simplifier la tarification

La tarification des stationnements souterrains du centre-ville de Montréal peut aisément être simplifiée, car l'offre est gérée par un nombre limité de joueurs. Un plus grand leadership de l'Agence de mobilité durable est toutefois souhaitable pour améliorer le partage de l'information.

À Montréal

- Il est aujourd'hui possible de s'informer à l'avance de la tarification en vigueur dans la majorité des stationnements hors rue.
- Cependant, l'information trouvée ne concerne qu'un stationnement précis et la réservation est rarement possible. L'automobiliste est donc dérouté s'il ne reste plus de places libres à son arrivée.
- L'agrégation des informations est essentielle pour simplifier l'offre en stationnement ; le **manque de données partagées par les opérateurs** est la cause de son inexistence.

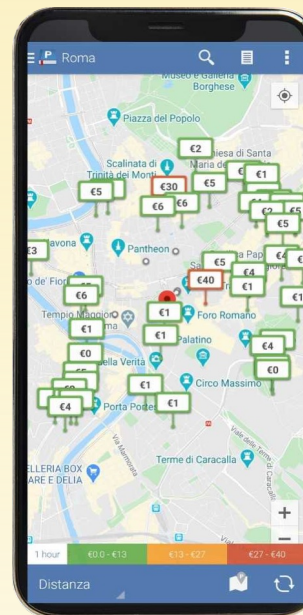


En 2020, l'Agence de mobilité durable a développé une application répertoriant la majorité des stationnements du centre-ville. L'application ne présente pas les prix des différents stationnements sur la carte et obtient une note particulièrement faible de la communauté.

Si les données en lien avec les stationnements avaient été partagées, une entreprise privée aurait pu les agréger avec des ressources spécialisées, et ce, sans frais pour les contribuables.



Parkopedia



- Parkopedia, un fournisseur de service spécialisé, propose une interface appréciée des utilisateurs.
- À Manchester, où est déployé le projet pilote de la National Parking Platform, Parkopedia publie les données standardisées de stationnement mises en ligne gratuitement par la NPP.
- Une plateforme comme la NPP, sous le leadership de l'Agence de mobilité durable, permettrait aux fournisseurs de services spécialisés de répondre aux besoins spécifiques de la population.
- Les opérateurs seraient enclins à partager leurs données afin de favoriser une meilleure attractivité de leurs stationnements.

Le principal facteur de succès est le partage des informations



Stationnement : embellir les stationnements souterrains

Plusieurs villes améliorent leurs stationnements souterrains pour inciter les automobilistes à s'y garer.



La majorité des grands stationnements européens sont munis de systèmes lumineux qui permettent à l'automobiliste d'identifier facilement les places libres.

Photo : Stationnement du Palais des Congrès de Paris.

Plusieurs grands stationnements d'Europe utilisent la peinture au sol pour faciliter le repérage des places et des zones réservées.

Photo : Stationnement à Grenoble, France, par Florian Olivo, Unsplash.



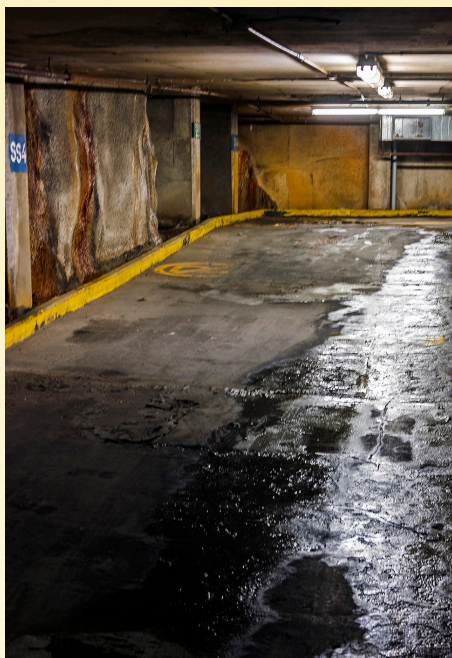


Stationnement : embellir les stationnements souterrains

Les stationnements souterrains sont repoussants pour plusieurs personnes en raison de leur aspect parfois lugubre.



Un stationnement souterrain de Montréal qui illustre l'aspect lugubre d'une part importante du parc existant.



Lyon cherche à réduire la circulation en ville en améliorant radicalement l'attractivité de ses stationnements souterrains, dont le design est digne des meilleures pratiques d'architecture.

Parc des Célestins,
conçu par les architectes Michel
Targe et Jean-Michel Wilmotte



Parc Saint-Georges,
œuvres de l'artiste Marin Kasimir

Gestion du dernier kilomètre de livraison

Le « dernier kilomètre de livraison », soit le dernier segment de la chaîne de livraison d'une commande, est responsable d'une part importante de la congestion dans les centres-villes.



Les faits

- Le non-respect du règlement sur le stationnement est ancré dans les pratiques de l'industrie de la livraison : Postes Canada rembourse même les contraventions de stationnement de son personnel de livraison.
- La présence accrue des véhicules de livraison augmente les risques de collisions avec les personnes se déplaçant à pied et à vélo.

D'ici 2030, pour les 100 plus grandes villes au monde, sans aucune intervention...

- Les **véhicules de livraison** augmenteront de **36 %**;
- La **congestion** liée à ceux-ci augmentera de **21 %**;
- La **demande pour les livraisons du dernier kilomètre** augmentera de **78 %**.



Le stationnement en double par les camions de livraison, une scène commune à toutes les grandes villes.

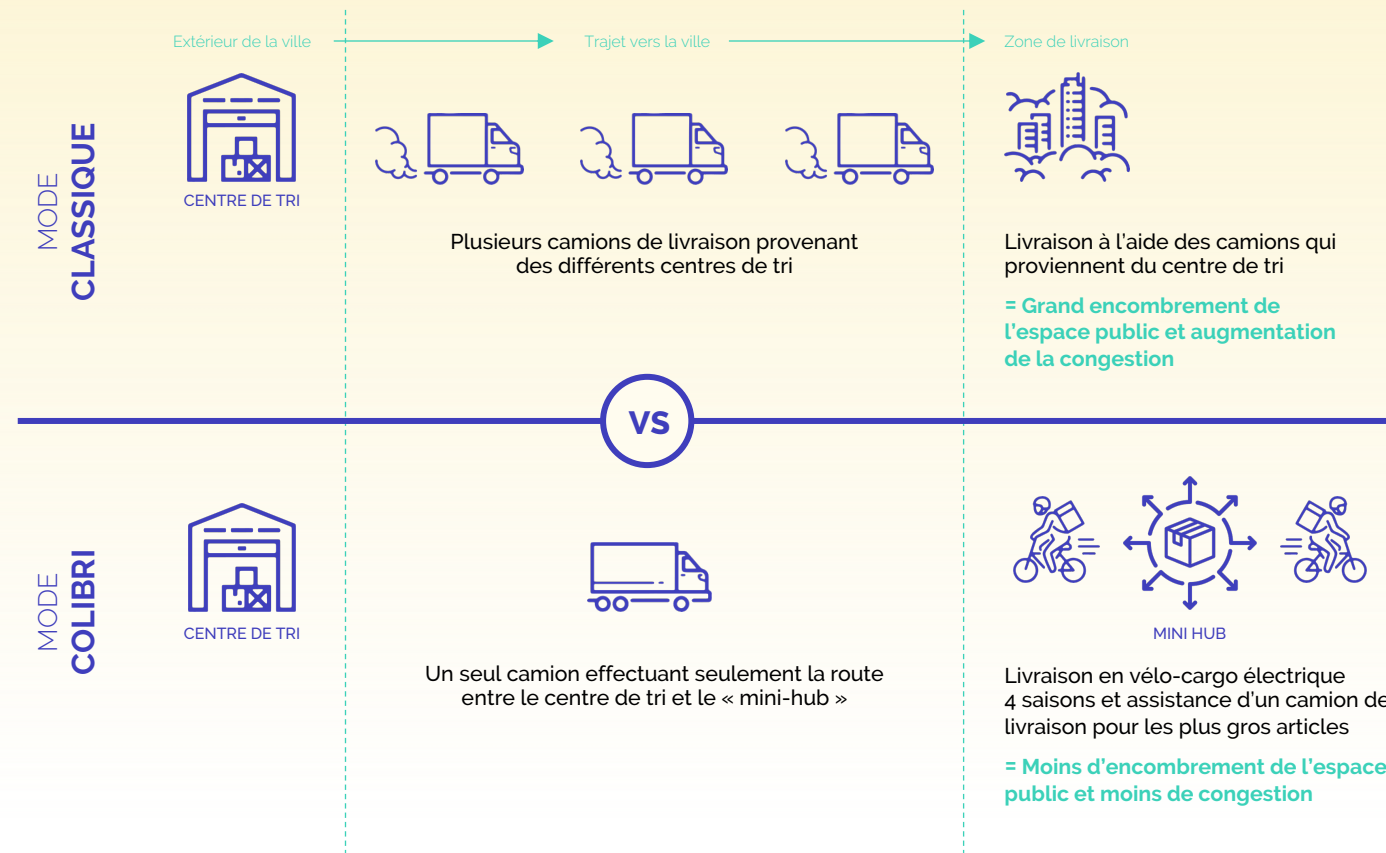
Photo : Rue de New York, par Gersh Kuntzman, *StreetBlogNYC*.

Gestion du dernier kilomètre de livraison

Lancé en 2019 dans le centre-ville de Montréal, le projet Colibri est une solution innovante qui favorise la gestion du dernier kilomètre en l'effectuant en vélo-cargo.



Le projet pilote Colibri, un exemple de bon coup montréalais



Gestion du dernier kilomètre de livraison

Voici les deux principales actions menées par les villes qui gèrent le mieux le « dernier kilomètre de livraison ».

1 Application stricte de l'interdiction de stationnement en double

- Les amendes ont été haussées au-delà du seuil acceptable pour les entreprises de livraison.
- La réglementation est rigoureusement appliquée, à toute heure du jour ou de la nuit.



2 Large déploiement de casiers à colis dans la zone centre-ville

- Les consignes à colis sont des systèmes de casiers électroniques automatisés qui permettent une livraison pratique, sûre et sans contact.
- Lorsque le colis est livré, un code-barre est envoyé à l'individu qui l'a commandé afin d'ouvrir la porte et de le récupérer.
- Le système permet de réduire considérablement la circulation en limitant les points de chute des camions de livraison.

Un casier à colis Amazon, déployé dans près de mille gares SNCF en France



Le centre-ville est un endroit idéal pour ce type de déploiement : la majorité des grandes tours sont équipées de quais de chargement et de couloir logistique permettant un acheminement aux cases discret et efficace.

Gestion du dernier kilomètre de livraison

Une entreprise de Cracovie, aujourd'hui déployée dans plusieurs villes européennes, propose d'optimiser l'impact des casiers à colis en les mutualisant.

La **limite** du système de casiers est qu'ils sont exclusifs à l'entreprise de livraison qui les déploie, ce qui restreint leur impact pour décongestionner les centres-villes.



Casier à colis DHL

Casier à colis UPS



InPost déploie des casiers à colis qui ne sont pas exclusifs à une entreprise de livraison.



Le modèle

- Des casiers sont installés à cinq minutes ou moins des lieux de résidence ou de travail de la clientèle cible.
- Plusieurs casiers sont réfrigérés, ce qui permet la réception de denrées alimentaires.
- InPost cherche à offrir un minimum de mille points de collecte par ville, pour ainsi se positionner comme une solution de rechange crédible pour la livraison à domicile/au travail, et avoir un impact structurant dans la communauté.
- Chaque casier à colis se trouve dans un lieu accessible et visible, ce qui augmente l'adhésion de la clientèle.
- Les marchands participent à l'effort marketing, c.-à-d. qu'ils encouragent la clientèle à choisir la livraison dans un casier InPost plutôt qu'à son domicile/travail.
- Le principal défi présenté par la solution InPost est la concurrence avec les grandes entreprises de livraison et Amazon, dont l'adhésion n'est pas acquise : InPost cherche aujourd'hui à affirmer son modèle en bâtissant des liens directs avec les commerces.



Incitation aux déplacements à pied

Souvent sous-estimée ou négligée dans les réflexions sur la mobilité, la marche est pourtant au cœur des déplacements dans un centre-ville, où tout itinéraire s'amorce et s'achève à pied.



Shamim Nakhaei, Unsplash

On associe d'emblée la marche au loisir ou à la détente. Elle est pourtant un **moyen de transport** au cœur du système de mobilité du centre-ville, car elle permet de compléter le « **dernier mille** », de se déplacer d'un lieu à l'autre durant la journée, voire de vivre **l'expérience** des différents quartiers du territoire.

Incitation aux déplacements à pied

Outre les aménagements comme de larges trottoirs et l'entretien d'arbres matures qui donnent de l'ombre, un plan de signalétique destiné aux piéton-ne-s encourage la marche en désignant les itinéraires les plus efficaces et agréables.



Google street view

Au centre-ville de Montréal, plusieurs lieux (comme le métro) exhibent une signalétique élégante et efficace, mais l'absence de plan global en diminue la lisibilité et dissuade les individus de marcher.

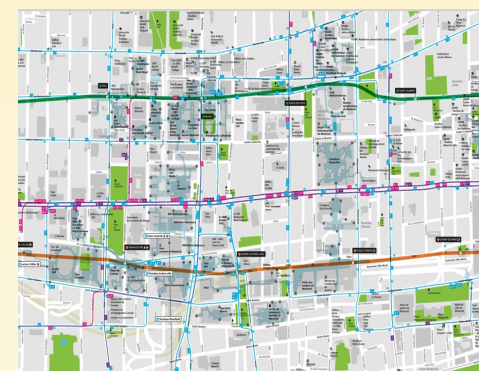


La signalétique du centre-ville répond d'abord aux besoins des automobilistes, que l'on guide vers les sites d'intérêt. Les piéton-ne-s devraient également pouvoir estimer la durée de leur trajet et connaître les itinéraires les plus agréables.



ARTM

Afin d'harmoniser et d'optimiser la performance, l'accessibilité et la pérennité de la signalétique de son réseau, l'Autorité régionale de transport métropolitain a entamé en 2018 le mandat de déployer une nouvelle signalétique dans son réseau; une initiative remarquée et réussie.



Incitation aux déplacements à pied

Lancé en 2013, WalkNYC est un système de signalétique qui vise à encourager la marche à New York en améliorant l'expérience des individus à pied et les indications qui leur sont destinées.



La Ville de New York déploie des outils d'orientation dans le but d'encourager la population locale et les touristes à se déplacer à pied. Chaque nouvelle composante du système est d'abord lancée sous forme de projet pilote, et les commentaires reçus permettent de l'améliorer et de la déployer à grande échelle.



Des cartes présentent des renseignements pertinents sur le quartier : rues, transports, escaliers, rampes, commerces, établissements et institutions.



Dans les stations de métro, des panneaux adaptés à l'éclairage intérieur présentent eux aussi des cartes détaillées des quartiers.



En plus d'indiquer en temps réel l'heure d'arrivée des autobus, les panneaux installés près des principaux arrêts présentent une carte du quartier pour faciliter les déplacements.



Aux stations de vélos Citi Bike, des cartes plus grandes présentent les différentes pistes cyclables et les autres stations.

Incitation aux déplacements à pied

Plusieurs villes réputées comme étant agréables à découvrir à pied ont adopté les approches de signalétique piétonne suivantes :



Londres

Puisqu'elle connaît des changements fréquents (emplacement des stations de vélos, modification des arrêts d'autobus, émergence d'établissements ou d'infrastructures), Londres s'est dotée d'un système d'orientation intelligent qui met automatiquement à jour les différentes cartes.



Amsterdam

Amsterdam a adopté une signalétique facilitant les déplacements à pied, à vélo et en transport en commun. Devant les stations de métro se trouvent des plans des différents quartiers, accompagnés de plans en 3D des stations. Ceux-ci sont jumelés à un réseau de panneaux d'orientation adapté aux heures d'ouverture des différentes destinations, aux déplacements nocturnes et à l'esthétique de la ville.



Cleveland

En plus d'employer un système de signalétique qui évoque celui de Londres, de New York ou d'Amsterdam, Cleveland inclut des cartes thématiques qui ciblent des boutiques, des restaurants ou des brasseries indépendantes. Celles-ci sont soutenues par un système de mise à jour intelligent.



La dynamisation de la trame commerciale

Investir dans le cercle vertueux de l'écosystème commercial du centre-ville

Contexte et aspiration

Au sein de l'ensemble des centres-villes nord-américains, celui de Montréal se démarque grâce au dynamisme de son secteur commercial, qui découle à la fois des fonctions d'affaires, de savoir et de culture. Cet attrait prend la forme d'un cercle vertueux :



La pérennité de la diversité et de la profondeur de son offre commerciale est cependant freinée par plusieurs facteurs, notamment la dévitalisation du territoire entraînée par la pandémie, le commerce en ligne, la spéculation immobilière et les charges fiscales.

Axes d'intervention scrutés

Révision de la fiscalité municipale

Mesures en faveur de la mixité commerciale

Gestion des locaux inoccupés

Le centre-ville attire les boutiques principales des plus grandes marques québécoises et internationales, sur rue ou dans l'un de ses centres commerciaux de prestige. Il présente cependant une offre limitée en matière de boutiques de niche ou branchées.

+ Bons coups

– À améliorer

MIXITÉ COMMERCIALE



Café troisième vague dans le tunnel reliant la place Ville-Marie au Centre Eaton.
Photo : Zomato

- Composé d'artères commerciales principales et secondaires, de centres commerciaux et de galeries marchandes (par exemple, dans le Montréal souterrain), le centre-ville montréalais favorise la mixité commerciale.
- Il continue d'attirer les magasins phares des plus grandes marques.



Nike to Open Large Flagship store in Downtown Montreal

By Craig Patterson July 21, 2022

GESTION DES LOCAUX INOCCUPÉS

- L'empreinte des propriétaires de grands établissements favorise la gestion proactive des locaux inoccupés dans les artères commerciales principales.
- La force de l'économie montréalaise a considérablement réduit le nombre de commerces vides dans le centre-ville, en particulier sur la rue Sainte-Catherine.

- La mixité de la trame commerciale est tenue pour acquise et aucune mesure structurelle ne cherche à la développer.
- Les taxes locales et loyers élevés nuisent aux commerces plus fragiles, en particulier les commerces indépendants.
- Plusieurs aires commerciales privées, surtout dans les édifices d'immeubles de bureaux, sont génériques et ajoutent peu de valeur au centre-ville.

- Le manque d'engagement de quelques propriétaires privés et l'absence d'un cadre réglementaire fort favorisent la multiplication des « verrues urbaines », qui tirent l'ensemble du centre-ville vers le bas.

Rue Sainte-Catherine Ouest
Photo : Journal de Montréal

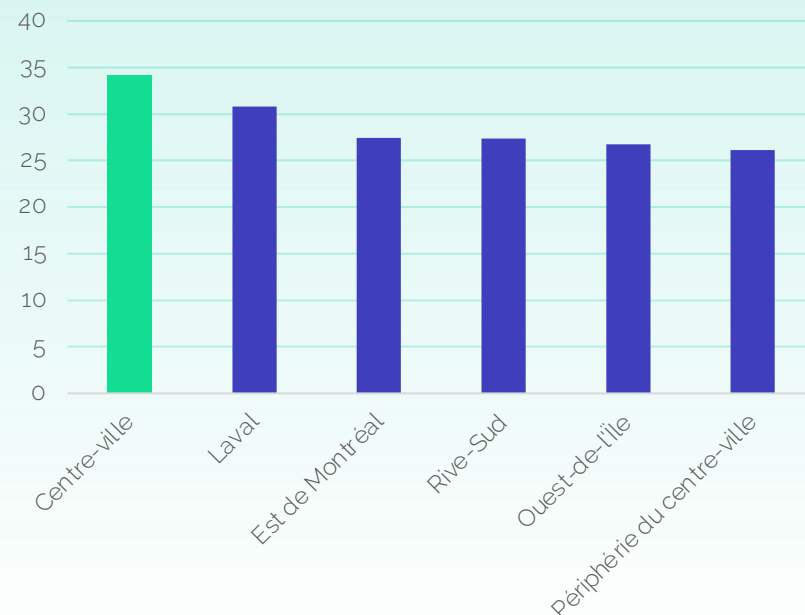


Révision de la fiscalité municipale

L'ampleur du fardeau fiscal des commerces du centre-ville s'explique par la valeur commerciale élevée des commerces, mais également par le taux élevé de taxation.

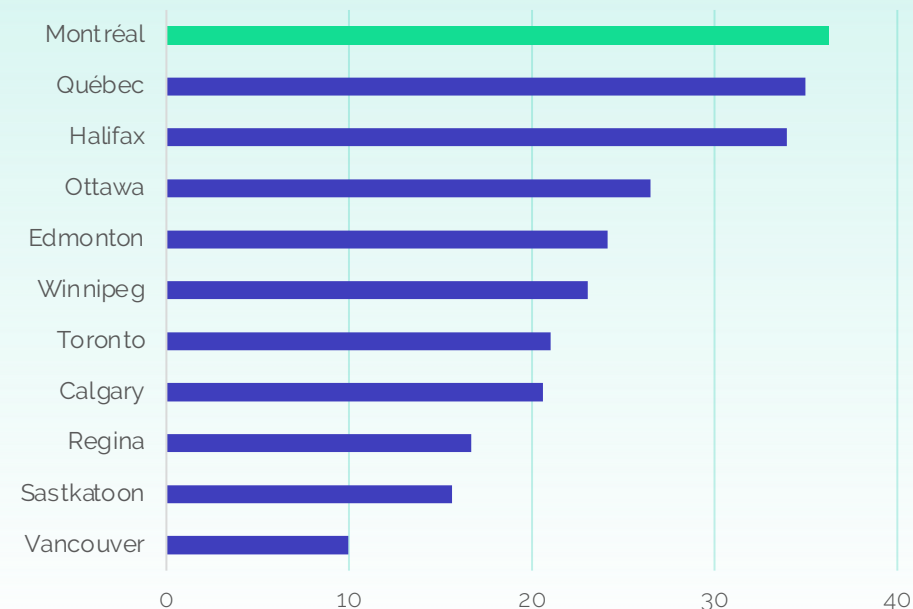
Les loyers commerciaux du centre-ville figurent parmi les plus élevés de la région.

Prix moyen des espaces commerciaux, en dollars, au pied carré (2020)



La base de taxation commerciale y est plus élevée que dans les autres grandes villes du pays.

Taxes municipales en dollars, par 1000 \$ d'évaluation



Révision de la fiscalité municipale

La Ville de Toronto a décidé de soutenir la mixité commerciale et les commerces indépendants en octroyant une réduction de taxe ciblée aux PME des quartiers centraux.

City Council approves new 15 per cent small business property tax reduction



- La mesure octroie une réduction de 15 % des taxes municipales, à partir de 2022.
- Le gouvernement d'Ontario doit offrir une réduction équivalente sur l'impôt des entreprises.
- Critères d'admissibilité :
 - être situé au centre-ville, au « Toronto Central Waterfront » ou sur certaines avenues désignées;
 - posséder une valeur nette maximale de 7 millions de dollars et une surface maximale de 2500 pieds carrés.

« Nous voulons que Toronto soit une ville qui favorise la croissance, l'innovation et la réussite économique, et cela commence par les petites entreprises qui bordent nos rues principales. »

John Tory, maire de Toronto

Exemples de commerces qui profitent de la mesure



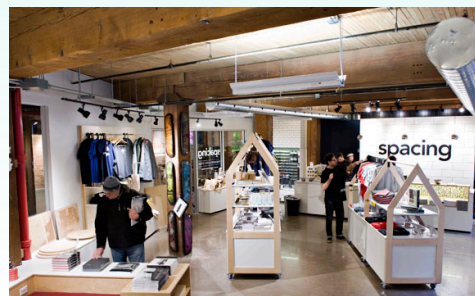
The Monkey's Paw, librairie



Labor of love, bijouterie



Saudade, artisanat et design portugais



Spacing, boutique de mode indépendante



Little Pebbles, café

Mesures en faveur de la mixité commerciale

La mixité commerciale demande des mesures spécifiques pour protéger et promouvoir les commerces indépendants menacés par la dynamique d'homogénéisation de la trame commerciale.

Alimentée par le modèle d'affaires des centres commerciaux américains, l'homogénéisation commerciale est une tendance lourde qui se répercute sur les zones commerciales urbaines.

Dynamique d'homogénéisation commerciale sur rue

Une grande chaîne s'installe sur rue ou dans un centre commercial du centre-ville.



D'autres chaînes s'installent à proximité.

Les commerces indépendants disparaissent au fur et à mesure que les baux commerciaux viennent à terme.

Les loyers des espaces commerciaux augmentent drastiquement selon une dynamique de surenchère.

Les grandes chaînes de magasins ont non seulement une plus grande capacité à payer, mais également une structure qui permet de diminuer le risque lié à un emplacement précis.

Les commerces du RESO

On retrouve dans le réseau souterrain du centre-ville (RESO) une mixité commerciale supérieure à celle sur les rues, car les loyers y sont souvent beaucoup moins élevés et, par conséquent, susceptibles d'attirer les commerces indépendants.



Une initiative locale favorisant la mixité commerciale

- PME Montréal a mis sur pied le **Programme de soutien à la diversité commerciale du Sud-Ouest**, dans l'arrondissement du Sud-Ouest.
- Le programme vise à soutenir l'implantation de nouvelles entreprises commerciales sur des artères ciblées (p. ex., la rue Notre-Dame Ouest) du Sud-Ouest.
- Des subventions de **10 000 \$** sont accordées aux entreprises lauréates, sélectionnées selon des critères d'admissibilité.



Mesures en faveur de la mixité commerciale

La mairie de Toulouse peut intervenir directement dans les transactions associées aux locaux commerciaux pour favoriser la mixité commerciale.



Droit de préemption Toulouse

Le concept

- Afin de préserver la diversité commerciale sur son territoire, la mairie de Toulouse peut intervenir dans les transactions relatives aux fonds artisanaux, aux fonds de commerce et aux baux commerciaux.
- Plutôt que de favoriser les individus ou entreprises, ce droit de préemption accorde la priorité à la commune.



Fonctionnement

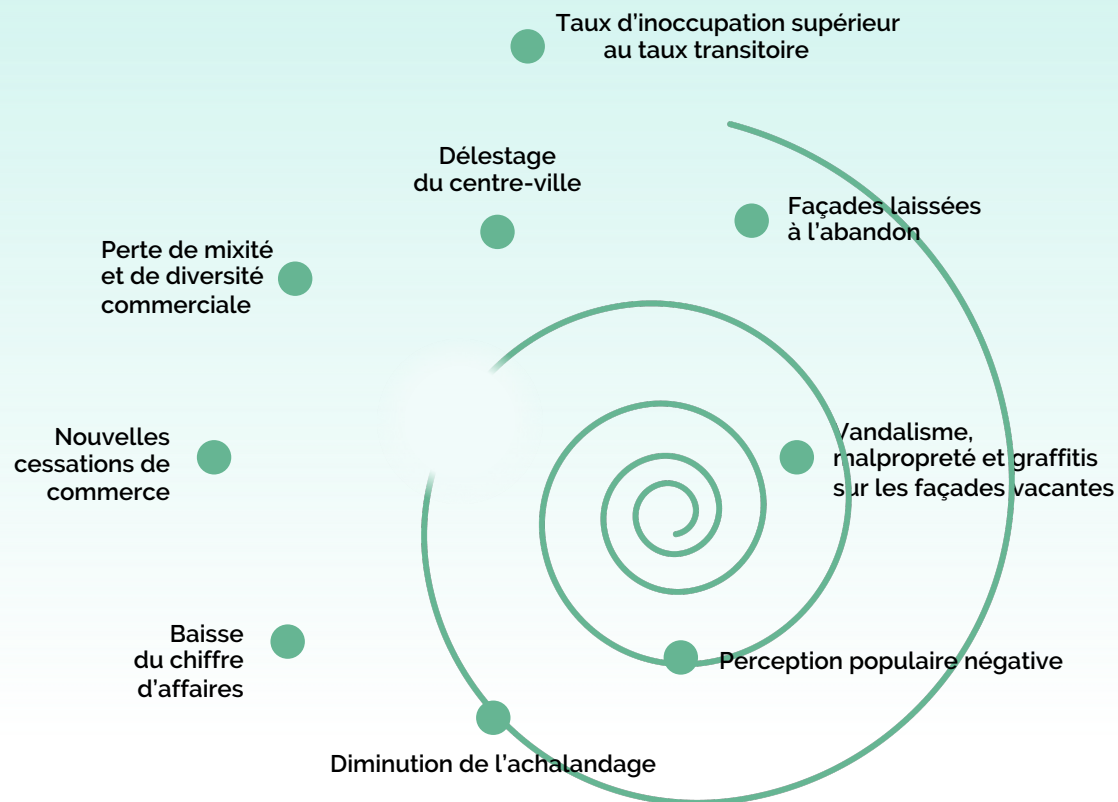
- A** La mairie de Toulouse a délimité des périmètres de préemption.
- B** Toute transaction associée à un fonds artisanal, un fonds de commerce ou un bail commercial situé dans ce périmètre doit être déclarée à la mairie.
- C** La mairie a 2 mois pour exercer son droit de préemption.
- D** Si elle décide de l'exercer, elle se substitue à l'acheteur·euse dans la transaction et sélectionne qui occupera le local pour contribuer à la mixité commerciale au sein du périmètre de préemption.

Gestion des locaux inoccupés

Les façades laissées à l'abandon ont un impact négatif majeur sur l'attractivité des rues commerciales et même de secteurs entiers du centre-ville.

L'augmentation du taux d'inoccupation ébranle le dynamisme de la trame commerciale et mène à son délestage.

L'inoccupation n'est pas une préoccupation pour plusieurs propriétaires d'immeubles, qui gèrent leurs actifs en fonction d'un horizon à long terme.



Des locaux vacants sur la rue Sainte-Catherine durant la pandémie.

- Plusieurs édifices du centre-ville font partie de larges portefeuilles d'investissement, et la perte de revenu occasionnée par l'inoccupation est négligeable par rapport au gain de la spéculation immobilière.
- Certains propriétaires laissent leur édifice à l'abandon pendant de longues périodes afin de pouvoir en faire la réfection totale lorsque l'état de délabrement est extrême.



Gestion des locaux inoccupés

Une stratégie en 3 volets pour assurer la vitalité commerciale : savoir, contrôler et proposer

1



Développer une interface de partage des données sur l'inoccupation

- La **première étape** vers une meilleure occupation des locaux commerciaux est la **collecte et la distribution de l'information** afin que les courtier·ère·s aient une meilleure image du marché et puissent mieux mailler les locataires et les propriétaires.

2



Resserrer les exigences d'entretien des locaux inoccupés

- La **deuxième étape** est le maintien des immeubles dans un état adéquat pour la location en adoptant un **règlement municipal qui encadre les exigences minimales d'entretien**.

3



Mettre en place un programme d'utilisation transitoire des locaux

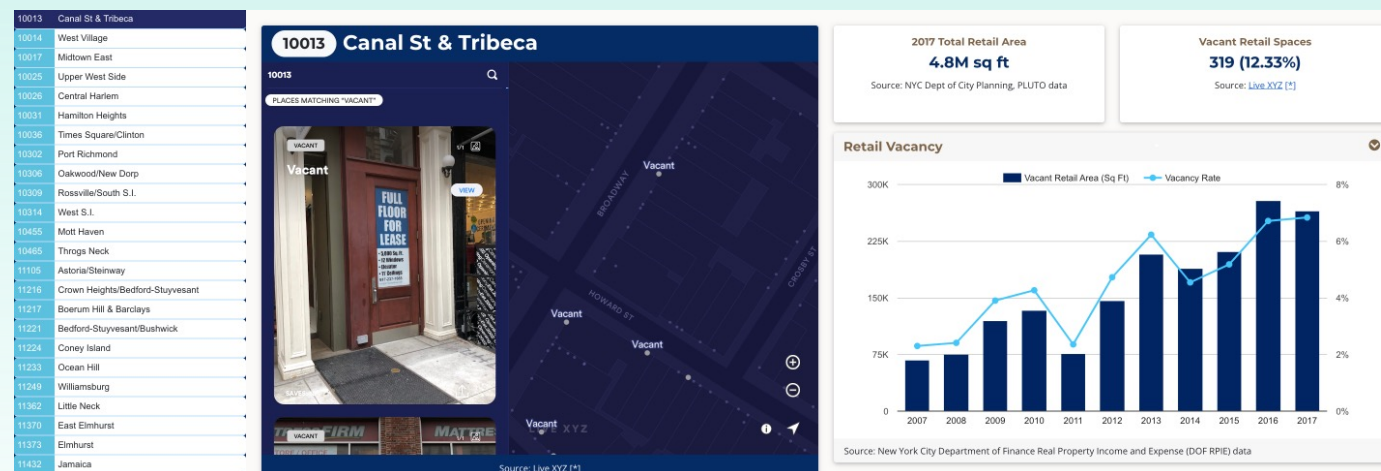
- La **troisième étape** consiste à instaurer **un programme d'utilisation transitoire avantageux pour les propriétaires d'immeubles**.

Gestion des locaux inoccupés

1 Développer une interface de partage des données sur l'inoccupation



- Live XYZ est un service qui a pour mission de cartographier l'ensemble des locaux de New York ainsi que leur statut, au jour le jour.
- De par sa mission, Live XYZ dresse également un répertoire des locaux vacants avec une photo de leur devanture.
- Cette mine d'or d'information est utilisée par la Ville de New York pour mieux comprendre l'évolution de l'inoccupation des locaux commerciaux sur son territoire.



La mise sur pied d'un outil de ce type à Montréal permettrait aux différents intervenants de suivre l'évolution de la vitalité des artères commerciales en un coup d'œil.



Gestion des locaux inoccupés

2 Resserrer les exigences d'entretien des locaux inoccupés



Chicago

Afin de s'attaquer aux impacts négatifs des immeubles abandonnés ou mal entretenus, la Ville de Chicago a mis à jour son code municipal (sections 13-12-126 à 13-12-128) dans le but d'y ajouter des exigences de déclaration et d'entretien minimal des locaux vacants pour l'ensemble des propriétaires sur son territoire :

- La Ville de Chicago exige que les propriétaires déclarent les locaux qui sont inoccupés pour plus de 30 jours.
- Les propriétaires doivent alors s'assurer que leur immeuble demeure assuré et conforme aux exigences minimales de sécurité et d'entretien.
- Tous les 6 mois, la déclaration du statut d'inoccupation doit être renouvelée et les frais associés, acquittés.

Les exigences minimales, dont le non-respect peut entraîner des amendes onéreuses, sont divisées en 4 catégories :

Entretien du terrain

- Le gazon doit demeurer plus court que 25 cm.
- L'entrée doit être déneigée.
- Aucun déchet ni eau ne peut être accumulé sur le terrain.
- Aucune structure ne doit attirer la vermine.

Entretien de l'extérieur

- L'extérieur doit être fermé et imperméable.
- Les portes et les fenêtres doivent être en bon état, sans bris ni fissures.
- Les gouttières doivent être fonctionnelles.
- Les sorties et les entrées doivent être éclairées à toute heure de la nuit.

Entretien de l'intérieur

- Il est interdit d'accumuler quoi que ce soit qui puisse attirer la vermine ou nuire à la sécurité des lieux.
- Tous les éléments structurels doivent être en mesure de soutenir la charge du bâtiment
- L'électricité et la plomberie doivent être maintenues en bon état.

Entretien du terrain

- Toutes les entrées doivent être fermées et sécurisées.
- Au moins une entrée doit être accessible afin de permettre l'accès aux personnes autorisées.
- Toutes les ouvertures doivent être comblées par un matériel de la même couleur que le bâtiment.



Gestion des locaux inoccupés

3 Mettre en place un programme d'utilisation transitoire des locaux



Renew Australia Australie

En 2008, Marcus Westbury, un urbaniste originaire de Newcastle, fonde Renew Newcastle afin de revitaliser l'artère commerciale délabrée de sa ville.

En 2013, fort du grand succès connu par Renew Newcastle, Marcus fonde Renew Australia pour soutenir la vitalité des artères commerciales partout en Australie.

Aujourd'hui, Renew Australia est un OBNL qui catalyse les efforts des communautés pour redynamiser les artères commerciales. Elle appuie le développement de l'économie, de l'art et de la création.

Le concept

A

Conclure des ententes de licence d'utilisation gratuite des espaces commerciaux vacants entre les propriétaires d'immeubles et Renew Australia.

B

Trouver des entreprises créatives pour y installer des commerces temporaires ou des expositions d'art avec des ententes de sous-licence gratuite.

C

Le taux visible d'inoccupation est diminué, ce qui rend l'artère plus attractive et achalandée.

D

L'artère est revitalisée : les commerces établis gagnent en visibilité, les espaces vacants se louent plus facilement et la valeur des immeubles augmente.

Les avantages et le message

Renew Australia entretient des liens importants avec les 3 principales parties prenantes : elle s'efforce de comprendre leurs craintes et leurs besoins, de proposer des solutions pertinentes et de communiquer clairement les avantages du programme.

Propriétaire

- Renew Australia conclut des ententes de licence et non des baux avec les propriétaires, ce qui est moins contraignant pour ces derniers.
- Les occupant-e-s transitoires doivent maintenir une affiche « à louer » dans la vitrine et reçoivent un avis de 30 jours pour quitter les lieux.
- Renew Australia fournit une assurance responsabilité civile de 20 M\$ et une assurance pour vitres cassées. Les assurances des propriétaires sont susceptibles de diminuer grâce à l'occupation.
- La contribution des propriétaires peut améliorer leur image dans les médias sociaux et auprès de la communauté.

Communauté d'affaires

- Renew Australia génère de l'achalandage, ce qui aide les commerces existants.
- Les entreprises créatives invitées doivent compléter l'offre préexistante sans y faire concurrence.

Entreprises créatives

- Les entreprises peuvent essayer leurs idées sans investissement financier majeur.
- Les locaux ont une forte visibilité permettant de vérifier si un local physique fonctionne pour les entreprises.



Gestion des locaux inoccupés

Bien que la trame commerciale du centre-ville de Montréal soit toujours dynamique, la gestion des commerces vacants sur son territoire démontre un certain laisser-aller.

Situation actuelle dans le centre-ville de Montréal

1



Développer une interface de partage des données sur l'inoccupation

- Les **données d'inoccupation** des locaux commerciaux du centre-ville sont **parcellaires, voire inexistantes**.
- L'arrondissement de Ville-Marie possède un répertoire des locaux occupés grâce aux certificats d'occupation émis, mais personne n'est tenu d'aviser l'arrondissement lorsque le local devient vacant : le répertoire est donc inutile.

2



Resserrer les exigences d'entretien des locaux inoccupés

- Plusieurs **immeubles sont en décrépidité**; ils ne sont pas aptes à accueillir des commerces et présentent des risques d'incendie et des dangers pour le public.
- L'état de détérioration des immeubles attire la vermine et les graffitis, tout en contribuant au sentiment d'insécurité de la population. Les **autorités ont peu de pouvoir** pour réduire les impacts de cette négligence.

3



Mettre en place un programme d'utilisation transitoire des locaux

- Les locaux du centre-ville pourraient offrir une belle visibilité pour des fleurons de la vente de détail ou des artistes de Montréal, mais les loyers sont trop élevés pour leurs moyens.
- L'occupation transitoire d'un local augmente sa valeur locative : c'est l'équivalent commercial du *home staging*.
- Une artère commerciale dont le taux d'occupation est élevé attire plus de trafic piétonnier et la valeur générale des immeubles augmente.

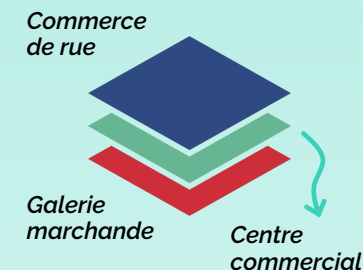
Gestion des locaux inoccupés

Une stratégie en 3 volets pour assurer la vitalité commerciale : savoir, contrôler et proposer

Actions clés pour la mise sur pied d'une gestion efficace des locaux inoccupés

A	Exiger que les propriétaires d'immeubles avisent la Ville lorsqu'un local commercial devient inoccupé en modifiant le Règlement sur les certificats d'autorisation et d'occupation (CA-24-224).	1 2 3
	Colliger les renseignements sur l'occupation et l'inoccupation des différentes sources disponibles et s'assurer sur le terrain que le statut des locaux est bien déclaré par les propriétaires.	1
B	Créer une réglementation exhaustive encadrant les normes minimales d'entretien des locaux inoccupés afin de les maintenir propres, structurellement viables, sécuritaires et sans squatter-euse-s.	2 3
	Inclure à cette réglementation des amendes assez importantes pour que tous les types de propriétaires s'y conforment.	2 3
	Diffuser clairement l'information liée à cette réglementation.	2 3
C	Développer une plateforme accessible qui illustre le positionnement des locaux vacants afin de favoriser la compréhension des enjeux et la diffusion des renseignements sur les locaux disponibles.	1
	Bâtir une équipe de surveillance et d'administration du programme financée à même les amendes perçues auprès des propriétaires et stimuler la participation citoyenne dans la surveillance des locaux inoccupés.	2
	Trouver du financement pour 2-3 ans afin de lancer un OBNL responsable d'administrer un programme d'occupation transitoire des locaux vacants. Obtenir un financement durable en présentant les résultats probants de l'initiative.	3

À Montréal, il faut tenir compte des réalités propres aux **3 paliers commerciaux** :



Il s'agit d'une belle occasion pour **adapter les initiatives internationales inspirantes** afin de créer un milieu montréalais unique.



Le sentiment de sécurité,
pour tou·te·s

Identifier et réduire les facteurs qui nuisent à la cohésion sociale et au sentiment de sécurité

Contexte et aspiration

Montréal et son centre-ville sont reconnus comme l'un des territoires les plus sécuritaires en Amérique du Nord, ce qui contribue à son attractivité. Fondée sur des statistiques de base comme le faible taux d'homicides, cette réputation entraîne toutefois une certaine nonchalance face aux éléments mineurs qui contribuent à la dégradation du sentiment de sécurité. La cohésion sociale et le sentiment partagé que tout individu – peu importe son genre, son âge, son orientation sexuelle ou ses origines – peut se promener à toute heure du jour et de la nuit doivent être au cœur de la promesse du centre-ville.

Axes d'intervention scrutés

Gestion des délits mineurs tels que le vol de vélos

Prise en charge du vandalisme

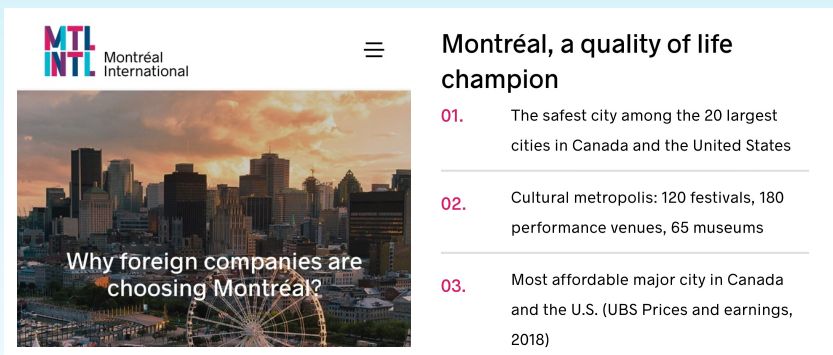
Soutien et intervention pour l'itinérance

Stratégie lumière

Le sentiment de sécurité des citoyen·ne·s qui habitent ou fréquentent le centre-ville s'est détérioré depuis le début de la pandémie, une situation attribuable à la chute d'achalandage du secteur, mais également à un certain laisser-aller face aux facteurs insécurisants.

+ Bons coups

- Le centre-ville de Montréal est reconnu, à juste titre, comme l'un des centres-villes les plus sécuritaires du monde, de jour comme de nuit.



La page web sur la sécurité est l'une des pages les plus consultées du site web de MI

- Le SPVM a adhéré au registre préventif contre les vols de vélo Project 529.
- On retrouve au centre-ville de Montréal un filet communautaire d'une très grande richesse.
- Le SPVM a lancé des brigades mixtes composées de policier·ère·s et de personnes spécialisées en travail social pour accompagner et orienter les individus en situation d'itinérance.

— À améliorer

- Ces dernières années, on a pu observer une dégradation du niveau de sécurité dans certains secteurs du centre-ville périphériques à l'hypercentre, par exemple dans le Village.



- Durant la pandémie, le centre-ville n'a pas échappé à la recrudescence de la violence armée observée dans la majorité des grandes villes d'Amérique du Nord.
- On ne sent pas de stratégie publique forte pour consolider le statut de Montréal, ville la plus sécuritaire d'Amérique du Nord.
- On sent un certain laisser-aller face aux délits mineurs tels que le vandalisme ou le vol de vélos.

Gestion des délits mineurs tels que le vol de vélos

En criminologie, la *broken windows theory* stipule que les signes visibles de la criminalité, des comportements antisociaux et du désordre civil créent un environnement urbain qui encourage la criminalité. Que la causalité entre l'environnement et l'action du crime soit directe ou non, la gestion des délits mineurs a une incidence majeure sur le sentiment de sécurité, en particulier chez les personnes vulnérables.

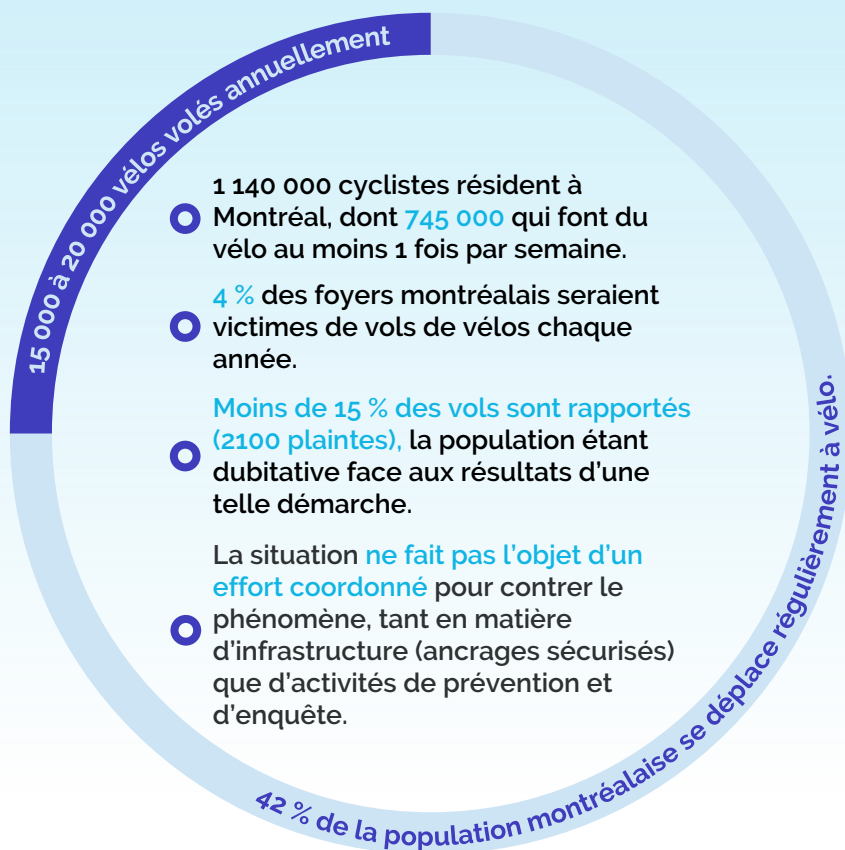


Le principe de la théorie est que si une fenêtre cassée¹ n'est pas réparée, le niveau de criminalité dans le secteur augmente puisqu'il est assumé que personne ne s'en soucie

¹. La « fenêtre cassée » peut être des vitrines comme telles, ou des débris, cadavres de vélos, graffiti, incivilités, etc. etc. etc.

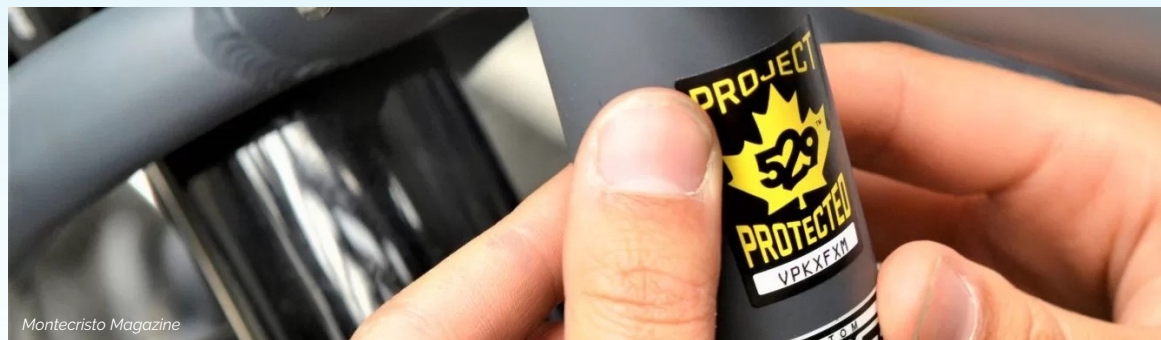
Gestion des délits mineurs tels que le vol de vélos

La réputation exceptionnelle de Montréal comme ville sécuritaire entraîne néanmoins un laisser aller envers plusieurs délits mineurs tels que le vol de vélos, qu'on semble considérer comme un phénomène normal et acceptable, sans réponse publique coordonnée.



Une initiative locale à impact limité

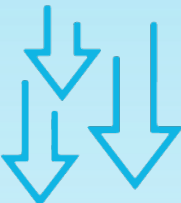
- En avril 2021, le Service de police de la Ville de Montréal a adhéré au système d'enregistrement de vélos et de signalement de vols de Project 529.
- Lorsqu'un vélo enregistré est signalé volé, toute la communauté de Project 529 (qui s'étend partout en Amérique du Nord) est avisée, ce qui permet de retrouver le vélo plus facilement.
- Les citoyen·ne·s peuvent se procurer gratuitement un collant d'identification signalant que leur vélo est enregistré sur la plateforme de Project 529, ce qui dissuade les voleurs.
- Pour avoir un réel impact sur l'industrie du vol et du recel de vélos, il faut que de nombreuses personnes s'inscrivent; seulement 5330 cyclistes de Montréal ont enregistré leur vélo en 2021, sur un objectif de 10 000.



La « petite délinquance » incite à croire que la sécurité n'est pas une priorité sur le territoire. Le vol de vélos, en particulier, touche directement des milliers d'individus et en dissuade plusieurs de fréquenter les quartiers denses.

Gestion des délits mineurs tels que le vol de vélos

 **Vancouver : des efforts concertés sur 6 fronts**

 **44%** 
de réduction des vols de vélos en 6 ans

1

Grande campagne d'enregistrement de vélos

Projet pilote lancé en 2015 par le Service de police de Vancouver et l'entreprise Project 529

- L'enregistrement des vélos avec le numéro de série et des photos sur le site web ou l'application mobile est gratuit.
- Les propriétaires de vélos signalent les vols et la communauté de Garage 529 en est avisée.
- Les autorités, les organisations et la population peuvent rechercher des vélos sur la plateforme, ce qui permet de rejoindre une grande communauté en cas de vol.



2

Intégration de systèmes de valet pour les zones à haut risque de vol

- Service de valet pour prendre en charge le vélo à l'arrivée (gratuit).
- Implantation à Granville Island, endroit reconnu pour ses vols de vélos fréquents : **diminution de 70 % des vols sur l'île** (100 % pour les utilisateurs du service).
- Coûte moins cher à opérer que l'embauche d'un garde de sécurité.
- Possible de faire enregistrer son vélo pour Garage 529 pendant le service



3

Des supports à vélos visibles, homogènes et en quantité suffisante

- L'emplacement des supports à vélos influence directement la propension au vol : plus un support est visible, dans un endroit passant et bien éclairé, moins les vélos risquent d'être volés.
- L'homogénéité des styles de supports à vélos permet aux cyclistes de toujours savoir comment verrouiller leur vélo de façon sécuritaire. Ces ancrages doivent être impossibles à déloger du sol par un potentiel voleur.
- Une offre de supports à vélos suffisante permet de réduire le risque de verrouillage à des endroits non sécuritaires.



4

Opérations policières à grande portée médiatique

Déploiement d'opérations policières d'appâtage :

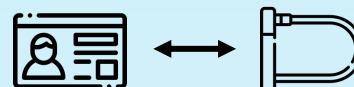
1. Placer des vélos appâts dans des zones à haut risque de vol
2. Positionner des policiers pour en faire la surveillance
3. Inviter des médias à assister discrètement à l'opération policière
4. Procéder à l'arrestation des brigands en flagrant délit

Effet de dissuasion auprès des voleurs qui doutent maintenant qu'un vélo facile à voler est peut-être l'appât d'une opération policière. Cette peur est accentuée par la diffusion sensationnaliste d'opérations de ce type par les médias.

5

Prêt de cadenas de grande qualité par les commerçants des quartiers à haut risque de vol

- Afin de combattre le problème des cadenas faciles à briser, plusieurs cadenas de grande qualité ont été distribués à des commerces locaux afin qu'ils soient prêtés aux individus durant leur arrêt.
- À l'emprunt du cadenas, il suffit de laisser une carte d'identité en guise de garantie.



6

Des campagnes de sensibilisation ponctuées par des initiatives marketing dynamiques

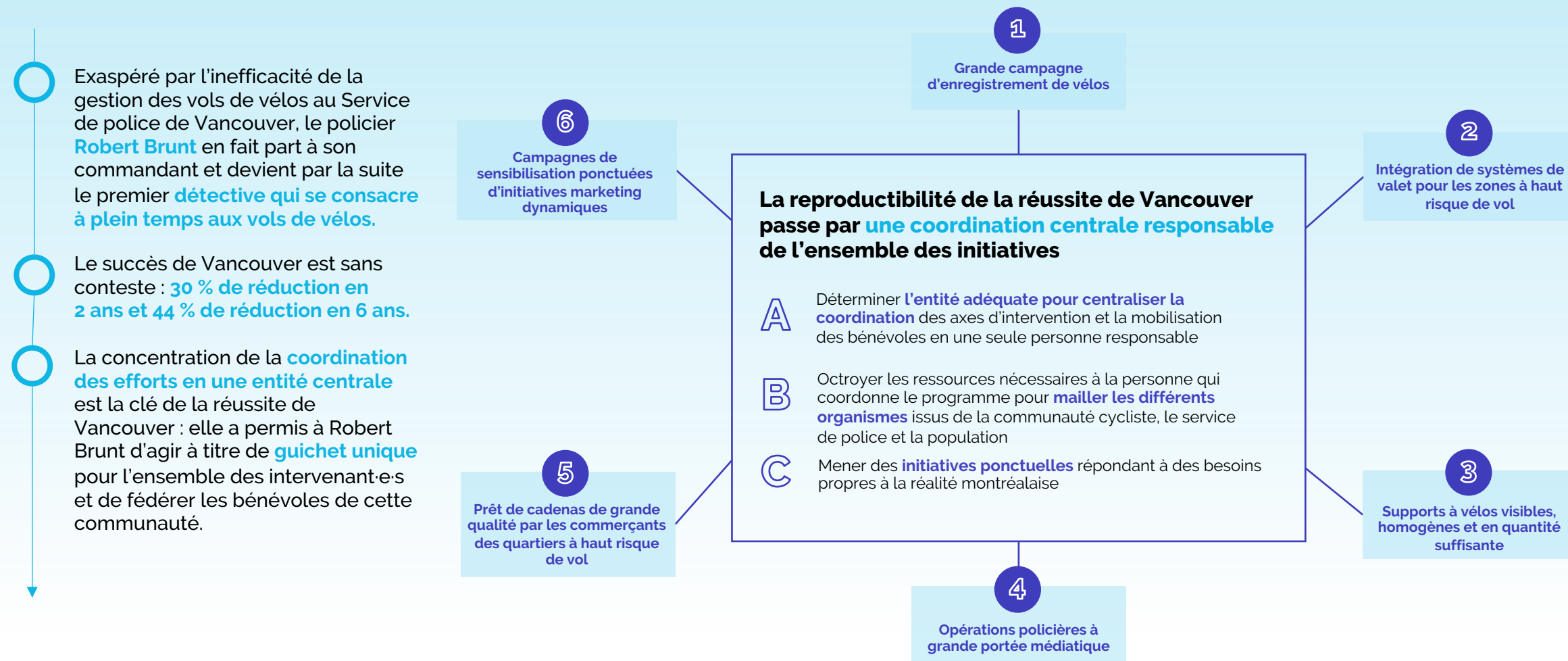
- L'installation de brefs messages de sensibilisation au-dessus des supports à vélo procure un impact direct.



Photo: Tina Lovgreen, CBC

Gestion des délits mineurs tels que le vol de vélos

La coordination multipartite des efforts : une histoire de réussite à Vancouver



Prise en charge du vandalisme

Né de la culture hip-hop dans le Bronx il y a plus de 50 ans, le graffiti est un mode d'expression urbain qui a permis l'émergence de plusieurs artistes d'importance, mais qui participe aussi au vandalisme.

Une forme d'art...

- Né de la culture hip-hop dans le Bronx, à New York, le graffiti s'est imposé en arts visuels comme l'une des formes d'expression privilégiée chez **les jeunes artistes**
- Le mouvement s'est ensuite **propagé dans le monde** par ceux et celles qui avaient les moyens de visiter New York... paradoxalement, les jeunes des familles nanties (par exemple, le premier graffiti rapporté à Paris aurait été peint par un membre de la branche française de la famille Lehman-Brothers)
- Le graffiti a permis l'émergence de plusieurs grands artistes contemporains, par exemple **Keith Haring**

Keith Haring est un artiste américain qui s'est fait connaître par sa pratique du dessin sur les espaces publicitaires vacants du métro de New York



... qui prend souvent la voie du vandalisme

- Le graffiti est, par définition, un art qui s'inscrit dans la transgression : les artistes utilisent le bien public ou privé comme support à leur art.
- La visibilité des graffitis entraîne la reconnaissance des pairs, ce pour quoi plusieurs artistes entreprennent des démarches extrêmes, sans respect pour la communauté.
- Sans gestion adéquate, la problématique des graffitis prend beaucoup d'ampleur et devient un phénomène associé au vandalisme et à la petite criminalité, ce qui peut générer un sentiment d'insécurité chez plusieurs.



La rue Sainte-Catherine Est, couverte de graffitis

“ Il y a un sentiment d'insécurité publique quand on laisse aller le phénomène des graffitis. Nécessairement, on a plus peur de traverser cette ruelle, ce coin de rue, on se demande sur qui on va tomber. Cette insécurité-là est néfaste, c'est bien évident.

– Daphné Mailloux-Rousseau, dg Y'a QuelQu'un l'aut'bord du mur (citée dans La Presse)

Prise en charge du vandalisme

Les villes qui réussissent à contrôler les graffitis adoptent une approche mixte : le nettoyage rapide et automatique des *tags* sur les bâtiments privés ou publics par des équipes qui s'y consacrent, et la création de murs dédiés aux graffitis autorisés.

A

Nettoyage systématique des zones commerciales : 24-48h

Puisque les graffitis (en particulier, les *tags*) entraînent souvent une surenchère, leur nettoyage rapide et systématique est crucial.

- 1 Déployer un système pour rapporter tout graffiti illégal
- 2 Effacer les graffitis illégaux par une équipe dédiée se rapportant à la municipalité
- 3 Assurer le suivi des plaintes contre les vandales récidivistes

B

Aménagements pour limiter l'attrait des grands murs « aveugles »

Les murs aveugles, soit les grands murs sans fenêtre, et les surfaces unies (p. ex., les boîtes postales) attirent particulièrement les graffitis, ce qui peut être contré par des aménagements spécifiques.

- 1 Favoriser la pousse de végétaux (arbres en façade et murs végétaux)
- 2 Commander des murales artistiques, qui sont généralement respectées par la communauté du graffiti
- 3 Couvrir les monuments et pierres anciennes d'enduit anti-graffiti

C

Désignation de murs et de zones où les graffitis sont permis ou tolérés

Cette désignation permet d'exercer un certain contrôle sur les graffitis, dans la mesure où la communauté artistique est sollicitée en amont.

- 1 Désigner des murs dédiés aux *tags* et autogérés par la communauté
- 2 Commander des murales peintes par des artistes populaires dans la communauté
- 3 Reconnaître et valoriser la culture hip-hop, par exemple en soutenant les échanges internationaux



Paris

- Paris possède une ligne d'urgence pour signaler les graffitis haineux, qui sont effacés en quelques heures.
- En vertu de l'obligation d'entretien et de maintien de la propreté des immeubles, elle s'arroge le droit d'effacer tout graffiti, à l'exception de ceux peints sur des surfaces en hauteur ou des murs fragiles.
- Paris a commandé à l'artiste OakOak des œuvres sur le mobilier urbain du canal Saint-Martin, afin d'inciter la communauté du graffiti à respecter les biens publics.

- Paris organise des parcours dédiés au *street art* qui valorisent ainsi les artistes du genre et participe à une certaine organisation de la communauté.



Le requin urinoir

Croisière sur le canal de l'Ourcq dans le cadre de Paris Plage 2022



Soutien et intervention pour l'itinérance

Les faits

- **L'itinérance visible** désigne les personnes qui se rendent dans les refuges d'urgence et maisons de transition ou qui passent la nuit à l'extérieur.
- En 2018, on comptait près de 3150 personnes en situation d'itinérance visible à Montréal, dont environ 50 % dans l'arrondissement de Ville-Marie.
- Le phénomène se serait accentué durant la pandémie, mais l'annulation de l'opération de décompte en 2022 par le CIUSS nous prive de données fiables.
- Parmi cette population, les hommes (74 %) et les personnes autochtones (12 %) sont en surreprésentation.
- Parmi les ressources d'hébergement d'urgence du centre-ville, on retrouve entre autres la Mission Old Brewery, l'Accueil Bonneau et la Maison Bon Accueil.

Quelques mythes à déconstruire

Les personnes en situation d'itinérance ne font pas partie de la communauté locale.



70 à 80 % des personnes en situation d'itinérance viennent de la région ou y ont habité au moins un an avant d'être en situation d'itinérance.

L'itinérance n'est pas un problème de logement, mais d'emploi.



Une des principales causes de l'itinérance en Amérique du Nord est la diminution importante de l'accessibilité au logement au cours des trois dernières décennies.

Toutes les personnes en situation d'itinérance sont dangereuses et violentes.



Les personnes en situation d'itinérance, en particulier les femmes et les personnes plus âgées, sont beaucoup plus susceptibles d'être victimes de violence que d'en être les instigatrices, notamment en raison de leur vulnérabilité et de leur exclusion liée au logement.

Des exemples d'initiatives locales

- Plusieurs équipes d'intervention multidisciplinaires sont déployées dans la rue et le métro pour orienter et accompagner les personnes en situation d'itinérance, par exemple :
 - **L'Équipe mobile de référence et d'intervention en itinérance (EMRII)**, pilotée par le SPVM et le CIUSSS du Centre-Sud, est chargée d'intervenir auprès de personnes en situation d'itinérance qui font l'objet d'interventions policières répétées et présentent des facteurs de vulnérabilité.
 - **L'Équipe métro d'intervention et de concertation (EMIC)** patrouille dans l'ensemble du réseau de métro afin d'offrir un accompagnement aux personnes en situation d'itinérance et les guider vers les bonnes ressources.
- Le projet pilote dans Ville-Marie du déploiement de l'Équipe mobile de médiation et d'intervention sociale (ÉMMIS)
 - Cette équipe compte **8 intervenant·e·s psychosociaux·ales** répondant à des appels du SPVM pour intervenir rapidement lors de situations de conflit, de détresse ou de cohabitation touchant les personnes vulnérables ou en difficulté du centre-ville.

La question de l'itinérance est un drame humain qui remet en question la capacité de la société à prendre soin des personnes les plus vulnérables. Il s'agit également d'un enjeu de sécurité publique : souvent associé à la toxicomanie, le phénomène rend le domaine public dangereux pour les personnes itinérantes et inhospitalier pour la population plus vulnérable.

Soutien et intervention pour l'itinérance

Housing First, un programme social popularisé dans les années 1990 à New York, mise sur l'idée de commencer par loger les personnes en situation d'itinérance, peu importe leur situation de santé ou de consommation, puis de les accompagner et de les soutenir avec des services adaptés à leurs besoins précis. L'objectif est d'éliminer l'itinérance visible chronique en misant sur le logement permanent plutôt que l'hébergement temporaire à répétition. Les études et essais menés dans plusieurs villes nord-américaines et européennes démontrent de façon probante l'efficacité de Housing First. Certaines villes ont notamment vu les coûts totaux annuels dédiés à l'itinérance diminuer de 45 % à 65 % par personne en situation d'itinérance.

Helsinki



The Y-foundation

- 3 500 logements ont été créés depuis son lancement en 2008.
- En Finlande, la population en situation d'itinérance chronique (dont la moitié est concentrée à Helsinki) a diminué de 35 %.
- Aujourd'hui, il ne reste qu'un lieu d'hébergement temporaire.

Houston



Collaboration entre la Ville de Houston et tous les services destinés aux personnes itinérantes

- Houston a logé plus de 25 000 personnes en situation d'itinérance dans la dernière décennie, faisant chuter sa population itinérante de 63 %.
- Le temps nécessaire pour obtenir un logement a été réduit de 96 %, allant de 720 jours à seulement 32 jours en moyenne.

Edmonton



Projet pilote pancanadien du gouvernement fédéral

- 2325 personnes ont été logées, dont 34 % d'origine autochtone.
- 86 % des personnes logées ont conservé leur logement une fois la période d'étude terminée.
- Les personnes autochtones sont plus susceptibles d'être logées en famille : 58 % des familles logées étaient autochtones.

Considérations clés pour lancer housing first à Montréal

- 1 Rassembler tous les services destinés aux personnes itinérantes de Montréal pour les informer et développer une stratégie commune.
- 2 Sécuriser un financement sur 4 ans (similaire au programme At Home/Chez Soi de 2009 du gouvernement fédéral), en partenariat avec les différents paliers de gouvernement.
- 3 Désigner un comité de projet avec des instances responsables du pilotage du projet (ville, CIUSSS, organismes de soutien à l'itinérance, etc.).
- 4 Identifier un nombre suffisant de logements, ayant des caractéristiques différentes et situés dans plusieurs quartiers, pour éviter l'isolement.
- 5 Développer des équipes d'accompagnement et de soutien représentatives des groupes vulnérables ciblés, par exemple les personnes autochtones.

Coûts publics mensuels pour loger une personne

Toronto, 2007, par type d'hébergement



La Coalition québécoise pour la prévention de l'itinérance, née d'un partenariat entre l'Institut des politiques sociales et de la santé de McGill (IPSS) et la Mission Old Brewery, vise l'implantation du programme Housing First à Montréal. Son succès reposera sur sa capacité de recevoir un vaste appui des partenaires publics et communautaires du secteur.

Stratégie lumière

Les faits

- Les déplacements en ville peuvent être synonymes de **crain**tes et d'**insécurité**.
- La tranquillité d'esprit en ville varie beaucoup d'une personne à l'autre, notamment en fonction du **genre** ou du **statut social**. Par exemple, les **femmes**, les **minorités visibles** et les **personnes en situation de précarité** sont **plus à risque** de se retrouver en situation de danger.

La **lumière** bien qu'elle ne puisse à elle seule régler l'entièreté des enjeux de sécurité à Montréal, est une **solution accessible à fort impact**.

Montréal jouit déjà d'une **excellente réputation en matière de lumière**, notamment par les projets artistiques de grande envergure qu'elle a menés à terme. Cette expertise peut être utilisée comme **levier** par le centre-ville de Montréal pour de nouvelles infrastructures dans des zones où le **sentiment de sécurité** est **moindre** (rues sombres, ruelles, stationnements, etc.).

Exemples de **projets phares** en matière de lumière à Montréal :

- Spectacle *Aura* à la basilique Notre-Dame
- Illumination du pont Jacques-Cartier
- Festival Montréal en Lumière au Quartier des spectacles



Une meilleure visibilité permet de mieux identifier et de prévenir les dangers



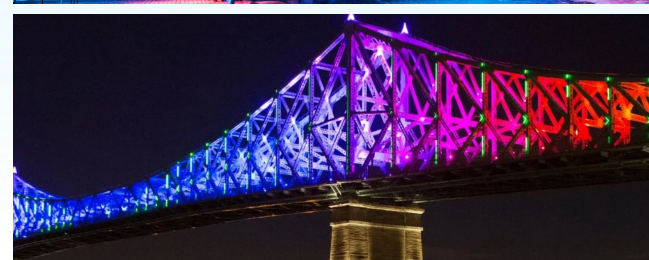
La lumière nous rend énergisés, alertes et plus réactifs



De plus en plus de technologies vertes et intelligentes sont disponibles sur le marché
(DEL, ampoules connectées, etc.)



Les effets bénéfiques sur le bien-être et la santé mentale sont nombreux



Stratégie lumière

Miser sur des installations lumineuses créatives dans les endroits couverts (tunnels, viaducs et autres passages souterrains) pour faciliter les déplacements et favoriser la sécurité.

Exemples d'endroits sombres à illuminer au centre-ville



- Les zones couvertes, où la visibilité est minime, sont souvent mal adaptées aux piéton·ne·s et aux cyclistes.
- Certains passages du centre-ville pourraient accueillir une œuvre d'art lumineuse qui rendrait les déplacements plus sécuritaires et plus agréables, en plus de mettre en valeur les talents locaux.
- Le concept peut aussi être appliqué à d'autres types d'environnement, tels les stationnements ou les rues étroites, par une adaptation de la structure lumineuse.

Exemples de projets inspirants



Wabash Lights Chicago



Rain Washington D.C.





L'animation du territoire

Vivre, voir et goûter le centre-ville, le jour comme la nuit

Contexte et aspiration

Le centre-ville rassemble sur un territoire relativement restreint des centaines de milliers d'individus aux horizons divers. C'est cette cohabitation et ces rassemblements organisés ou spontanés qui lui donnent une âme si particulière. L'essence du centre-ville doit s'exprimer par une compréhension forte de cet atout, puis par la mise en place de mécanismes pour susciter des initiatives qui permettent de générer encore plus de collisions créatives et de moments d'émerveillement.

Axes d'intervention scrutés

Humanisation des infrastructures

Animation du domaine public et privé

Transformation du territoire en milieu
de vie quatre saisons, pour tou-te-s

Une offre gastronomique de qualité,
de la rue aux grandes adresses

Reconnu pour son animation diurne et nocturne, le centre-ville de Montréal connaît actuellement une « relance » qui nécessite un soutien adéquat

ANIMATION ET OCCUPATION DU TERRITOIRE

+ Bons coups

- Reconnaissance nord-américaine de Montréal comme ville de culture et de divertissement dont la réputation tire ses origines dans l'histoire de la métropole
- Nombre important d'initiatives « privées », par exemple les grands festivals ou Montréal en histoire
- Structure pérenne pour le développement et l'animation du Quartier des spectacles par le PDQS

Oscar Peterson,
originaire de Montréal
Photo : Tom Marcello



OFFRE ALIMENTAIRE

- Scène gastronomique avant-gardiste, avec des adresses de renommée mondiale comme Toqué!, Joe Beef et Au Pied de Cochon
- Gestion des camions de rue (food trucks) qui favorise la qualité



Camion du Nouveau Palais
Photo : Roaming Hunger

— À améliorer

- L'animation du territoire est nettement plus intéressante en été qu'en hiver, faute d'offre adaptée
- Présence très restreinte, sinon inexistante, d'animation dans les grands parcs et places publiques du centre-ville
- Aucun grand parc destiné aux enfants, contrairement à toutes les métropoles mondiales les plus inspirantes

- Cloisonnement de plusieurs sous-secteurs par des infrastructures des années 1970
- Absence de grands marchés publics alimentaires dans le centre-ville
- Présence très restreinte, sinon inexistante, d'offre gastronomique et d'animation dans les grands parcs et places publiques du centre-ville



Le chef Normand Laprise qui déplore l'absence d'une halte gastronomique au sommet du parc du Mont-Royal
Photo : Robert Skinner, La Presse

Humanisation des infrastructures

Redonner les infrastructures des années 1970 aux citoyen·ne·s

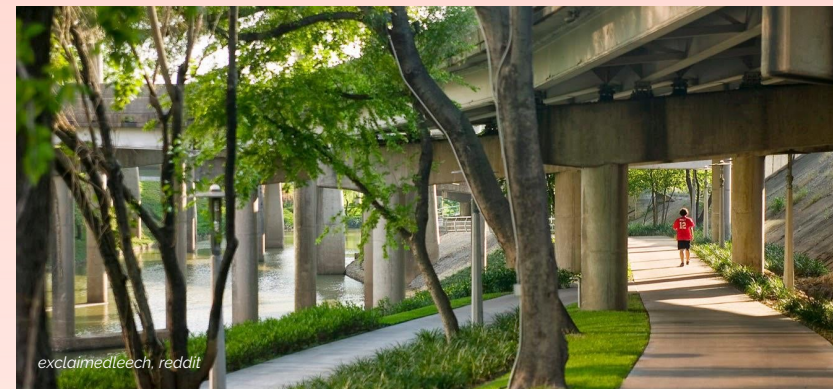
Comme bon nombre de villes nord-américaines, Montréal compte plusieurs grandes infrastructures de mobilité routière qui nuisent à la convivialité du centre-ville. Plusieurs projets récents montrent qu'il est possible de les transformer au profit de l'animation urbaine. En particulier, la mise en place de **parcs et promenades linéaires** permet d'attirer des **citoyen·ne·s de tout profil et de tous âges** au centre-ville, en plus d'encourager les saines habitudes de vie.



Exemple international

Sabine Promenade, Houston, Texas

Aménagée en 2006, la promenade inclut plus de 3 km de sentiers de **marche** et de **vélo**. On compte aussi un pont pour les piéton·ne·s et deux zones de lancement pour **canots** et **kayaks**. La promenade longe le Buffalo Bayou sous l'**autoroute 45**, un secteur auparavant **négligé et inutilisé**.



exclaimedleech, reddit



Exemple international

High Line Park, New York

Inauguré sur l'île de Manhattan en 2009, le High Line Park s'étend sur 2,3 km, de Greenwich Village à Chelsea. Cette promenade aménagée sur **d'anciennes voies ferrées aériennes** du Lower West Side est fréquentée par plus de **5 millions de personnes** chaque année, **pour le plaisir et pour se déplacer** dans les quartiers très denses de la ville.



Paulo Soares



Exemple national

The Bentway, Toronto

Ce projet lancé en 2018 consistait à aménager un sentier et un couloir publics de 1,75 km sous l'autoroute Gardiner. Avec sa **programmation complète** axée sur les arts, la culture et la vie active, l'espace propose un nouveau regard sur Toronto.



Denise Militzer

**The street
is not only a path
it is a destination
in its own right**



Denise Militzer

Humanisation des infrastructures

Les 3 projets repérés résultent d'une collaboration entre la société civile, les gens d'affaires et le gouvernement local. Ils sont membres du High Line Network, qui regroupe des initiatives de réutilisation d'infrastructures – et les personnes qui les aident à se concrétiser.

HIGH LINE NETWORK



Exemple international

Sabine Promenade, Houston, Texas



Initiateur

Charles R. Tapley – architecte et pionnier des parcs au centre-ville de Houston (design ; groupe SWA)

Gouvernance

OBNL dirigé par un conseil d'administration composé de représentant-e-s du milieu d'affaires, philanthropique et municipal

Partenaires

Buffalo Bayou Partnership, qui inclut notamment des équipes d'administration, d'entretien et de qualité environnementale

Budget

Fait partie du projet Buffalo Bayou Park, dont le budget de 58 M\$ est principalement issu de dons (notamment 30 M\$ du Kinder Foundation) et de quelques subventions publiques (le Downtown Tax Increment Reinvestment Zone, entre autres)



Exemple international

High Line Park, New York



Friends of the High Line, à l'initiative de Joshua David et Robert Hammond (s'inspire de la Promenade plantée de Paris)

OBNL dirigé par un conseil d'administration composé de représentant-e-s du milieu d'affaires, philanthropique et municipal

Opérationnalisation assurée par Friends of the High Line, en collaboration avec le NYC Department of Parks & Recreation

Le budget pour les sections 1 et 2 du projet est de 152,3 M\$. La majorité du budget pour le développement du projet vient de la Ville (~70 %), et du gouvernement fédéral (~15 %), avec une contribution de l'État de New York. Le budget annuel d'opération provient en majorité de dons.



Exemple national

The Bentway, Toronto



Judy Matthews – philanthrope, urbaniste et activiste urbaine

OBNL dirigé par un conseil d'administration composé de représentant-e-s du milieu d'affaires, philanthropique et municipal

Waterfront Toronto (partenariat public-public entre la ville de Toronto, la province de l'Ontario et le gouvernement du Canada)

Don initial de 25 M\$ de la Judy and Wilmot Matthews Foundation; budget annuel de ~4 M\$, principalement issu de dons, et marginalement de subventions (11 %) et de revenus autonomes (3 %)

Humanisation des infrastructures

Implantation d'une stratégie semblable au pourtour du centre-ville de Montréal

01

Sélectionner une zone pouvant accueillir ce type de projet, en fonction de **l'attractivité potentielle** et des **impératifs de réalisation**.

Critères de sélection

- Accessibilité (transport en commun, déplacements actifs)
- État du terrain (taille, contamination, végétation, etc.)
- Gouvernance et emprise
- Autres risques ou considérations pertinentes

02

En fonction des limites des **emprises des différents acteurs** (Ville, Hydro-Québec, ministères, acteurs privés, etc.), entreprendre les démarches pour autoriser un projet sur le terrain.

03

Préparer le terrain à la mise en place du projet (décontamination, réaménagement, sécurisation, etc.). S'inspirer de projets exécutés ailleurs pour prévenir les risques.

04

Effectuer les travaux et l'aménagement du terrain, puis l'exécution du projet. Sélectionner plusieurs soumissionnaires, incluant des entrepreneurs généraux, architectes, urbanistes et artistes.

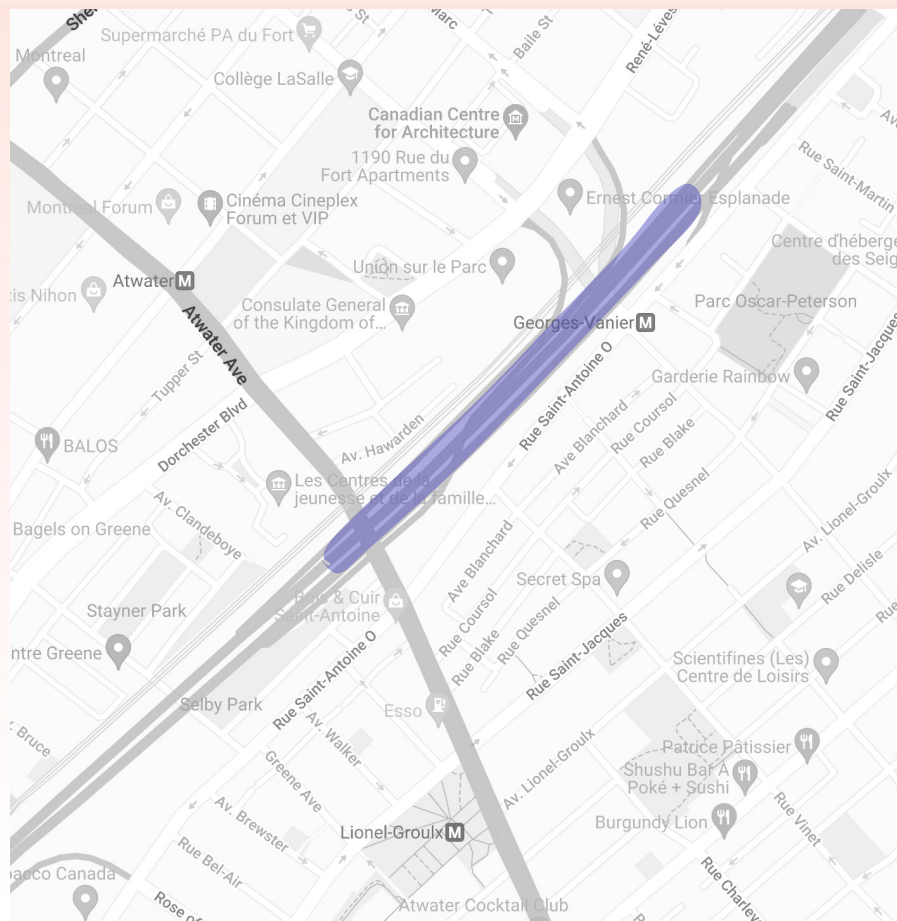
05

Donner vie au projet en assurant **sa promotion et son animation**. Organiser des événements éphémères, mettre sur place une programmation sportive et culturelle, etc.

Humanisation des infrastructures

Exemple d'infrastructure automobiles à revitaliser: à Montréal

sous l'autoroute Ville-Marie, près des stations Atwater, Lionel-Groulx et Georges-Vanier



Animation du domaine public et privé

Aujourd'hui, l'animation du centre-ville est largement associée aux festivals et à diverses initiatives connexes, une offre inégalée dans un contexte urbain.

Les faits

- Montréal est **reconnue en Amérique du Nord** pour les diverses formes d'animation sur son territoire, qui se concentrent historiquement au centre-ville.
- Les différents projets permettent de favoriser sa **vitalité économique et commerciale**, notamment en stimulant **un achalandage contrôlé** sur les différentes artères.
- L'animation du centre-ville permet également **l'inclusion des diversités** montréalaises, le soutien des **industries créatives et culturelles** et le **maillage** entre artistes.
- Le soutien des initiatives d'animation des lieux publics et privés du centre-ville encourage la **réappropriation** et la **découverte** de l'espace par la population.

Les nombreux festivals du centre-ville sont emblématiques aux yeux de la population locale et des touristes. En plus d'offrir des programmations complètes incluant des performances gratuites, ces événements donnent **de nouvelles fonctions aux rues montréalaises** et propulsent « **la joie de vivre** » **caractéristique de la métropole**.



Installations artistiques
Montréal en lumière, février

Depuis 2000, en plein hiver, différentes installations créatives donnent un nouveau visage à la ville. De telles structures encouragent notamment les citoyen-ne-s à sortir de la maison et à braver le froid dans le plaisir.



Performances de rue
Montréal complètement cirque, juillet

Depuis plus de 10 ans, le Quartier latin est en pleine effervescence pour la majeure partie du mois de juillet. Le festival organise des spectacles d'envergure, mais aussi des performances à même la rue.



Concerts extérieurs
Festival international de jazz, juillet

Présenté depuis 1980, le Festival international de jazz de Montréal est l'un des plus grands événements du genre. Il a servi de modèle à la douzaine d'autres grands festivals de la métropole.

Animation du domaine public et privé

Initiatives pour la « micro animation »

On observe en Europe diverses initiatives non événementielles pour alimenter l'animation du domaine public et privé.



Le Grand Café Foy opère une terrasse aménagée en pleine place Stanislas à Nancy (France), une scène que l'on voit dans la plupart des grandes places publiques ou parcs de quartier d'Europe continentale.



Mobilier design à l'usage de la population, Paris

Photo : Florencia Potter, Unsplash

Location de chaloupes à la Villa Borghese, Rome



Les Petits bateaux

Jardin des Tuileries, Paris

Tolérée par les municipalités, l'animation des parcs et places publiques est une tradition bien implantée en France et en Europe continentale. Par exemple, Les Petits bateaux sont l'œuvre d'un artisan, « Alain », qui souhaitait à l'origine rendre hommage à la tradition maritime nationale. Fabriqués de façon artisanale avec des matériaux locaux, ces bateaux sont loués (2 euros pour 20 minutes) aux familles qui souhaitent faire traverser l'embarcation d'un côté à l'autre du bassin des Tuileries.



Transformation du territoire en milieu de vie quatre saisons, pour tou-te-s

L'animation du centre-ville de Montréal est aujourd'hui dense et festive. La prochaine étape consiste à miser sur ce qui se fait déjà pour élargir les options liées à un milieu de vie complet.

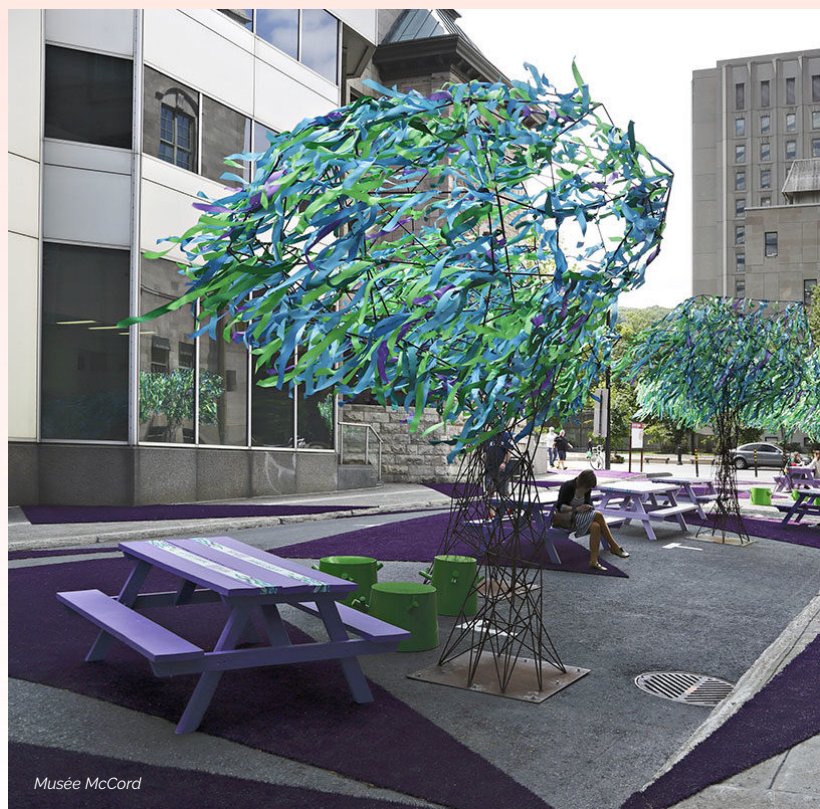
Quelques exemple d'initiatives proposées au centre-ville

Le centre-ville possède une offre généreuse en matière de **divertissement lié à des activités festives**.

Cette offre s'est récemment élargie à **l'hiver**, par le biais de projets tels que l'Esplanade tranquille du Quartier des spectacles.

L'enrichissement de l'offre est capital pour continuer d'attirer la population, en dépit de la tendance favorisant le travail hybride, qui réduit le nombre d'individus travaillant au centre-ville.

Cette offre enrichie doit notamment cibler les nouvelles générations, qui valorisent l'équilibre entre travail et vie personnelle.



Transformation du territoire en milieu de vie quatre saisons, pour tou-te-s

Le développement du centre-ville en tant que « **milieu de vie** » incitera les Montréalais·es, en particulier les générations plus jeunes, à le fréquenter davantage et à découvrir **ses commerces**. La vocation du centre-ville devrait donc reposer sur **les besoins des citoyen-ne-s, les enfants comme les adultes**.

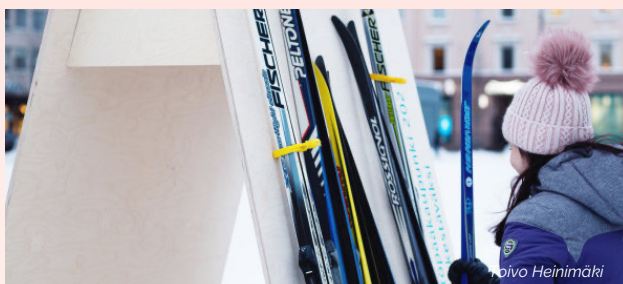
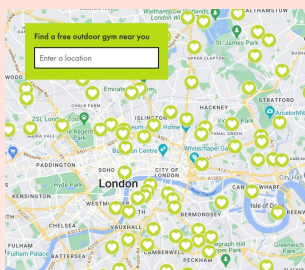
Quelques exemples internationaux regroupés selon trois axes



Santé et vie active



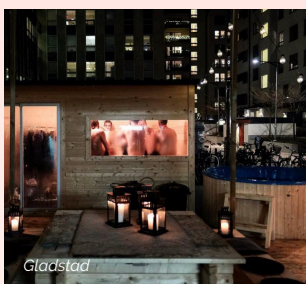
Offre élaborée d'**entraînement extérieur** : **Londres, Royaume-Uni**
Programme de **partage de skis urbains** : **Lathi, Finlande**



Repos et bien-être



Projet **Pop Rocks** pour le repos en ville : **Vancouver, Canada**
Spas et saunas urbains et portuaires : **Stockholm & Göteborg, Suède**



Plaisir et jeu



Projet **Wowie**, jeu de lumières interactif : **Calgary, Canada**
Projet **Tango Triangle**, jeu interactif : **Shanghai, Chine**



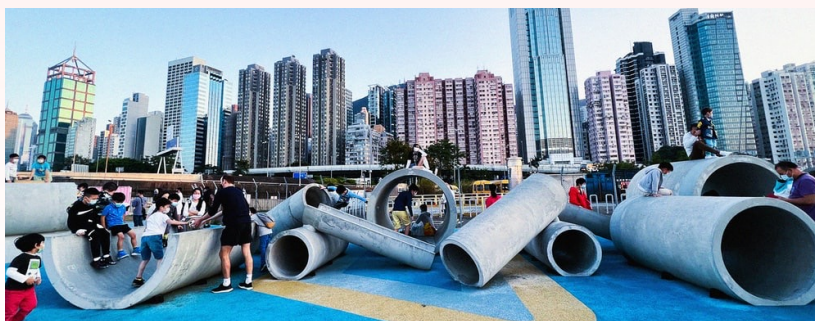
Transformation du territoire en milieu de vie quatre saisons, pour tou-te-s

Le centre-ville de toutes les métropoles inspirantes analysées possède une ou plusieurs grandes installations dédiées aux enfants, une infrastructure absente du centre-ville de Montréal.



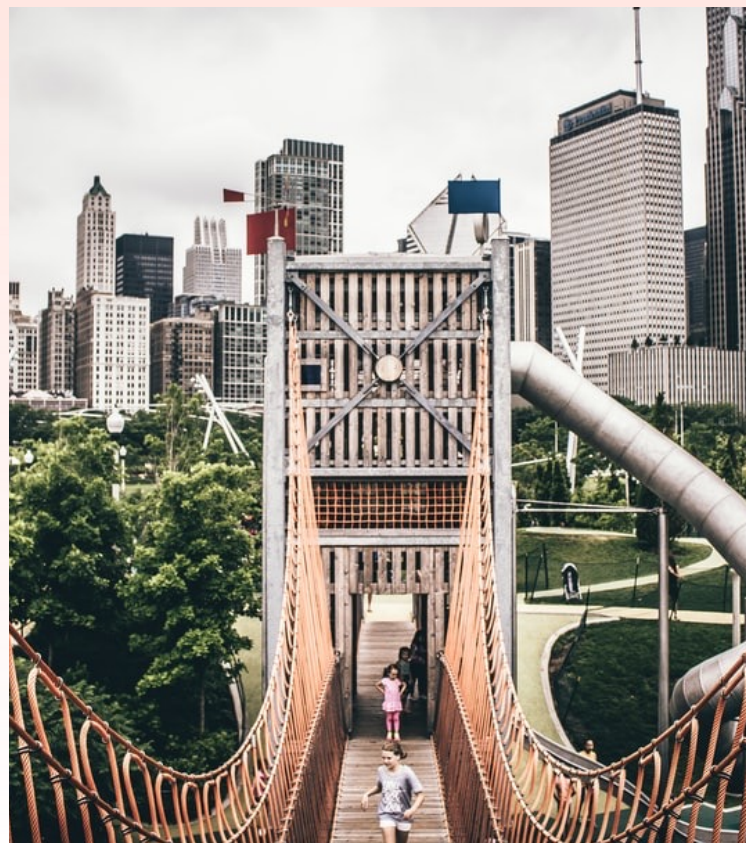
Trempline, Jardins des Tuileries
Paris, France

Photo : Fineas Anton, Unsplash



Central/Western District Promenade,
Hong Kong

Photo : Denis Lau, Unsplash



Grant Park,
Chicago, États-Unis

Photo : Fineas Anton, Unsplash



Tadpole Playground,
Boston, États-Unis

Photo : Fineas Anton, Unsplash

Transformation du territoire en milieu de vie quatre saisons, pour tou-te-s

Montréal gagnerait à organiser des compétitions hivernales comme le font plusieurs autres villes canadiennes, car celles-ci suscitent un esprit d'émulation et, ultimement, une appropriation du territoire en hiver.

Exemples de projets de structures hivernales Compétition Warming Huts, Winnipeg

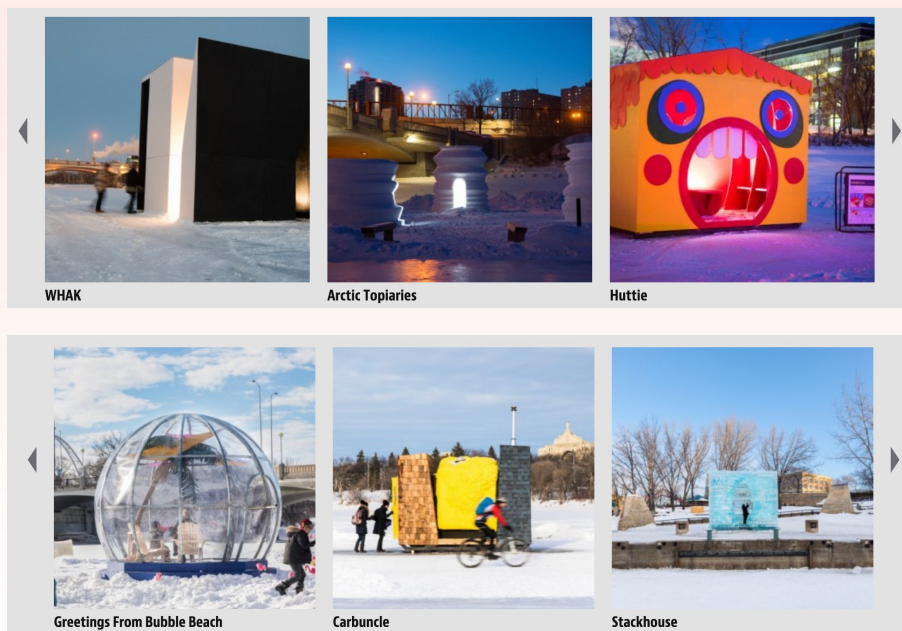


Photo : Warming Huts Winnipeg

Ces dernières années, plusieurs grandes villes canadiennes ont lancé des compétitions d'art, de design et d'architecture reposant sur le thème de l'hiver. Ces événements permettent de **valoriser les talents locaux**, d'**attirer des artistes du monde entier** et, surtout, de mettre en lumière **la beauté et les plaisirs de l'hiver**.

Ice On Whyte 2003, Edmonton

Compétition de sculptures sur glace qui vise à encourager l'appréciation de l'art et de la culture. L'objectif est d'offrir aux artistes l'occasion de **se réunir et de s'exprimer**, tout en attirant des touristes en période froide.

Warming Huts 2009, Winnipeg

Compétition de renommée mondiale qui encourage les architectes et les designers à innover en matière de **design hivernal**. Les soumissions sont des huttes pouvant être **visitées et utilisées par le public**.

Winter Stations 2015, Toronto

Compétition de design axée sur la **créativité** qui vise à donner **une deuxième vie** aux cabines de sauvetage sur les plages de Toronto et incite les touristes et citoyen-ne-s à les **visiter en plein hiver**.

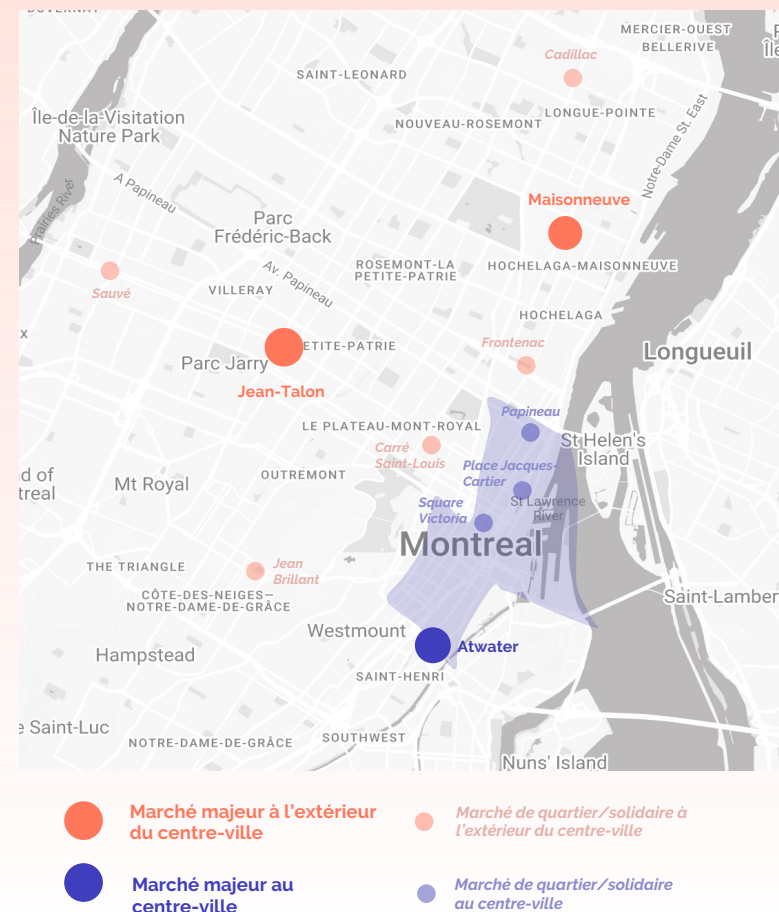
Winter City Design 2021, Calgary

Lancée cette année pour encourager les artistes à repenser et à expérimenter avec les **espaces publics l'hiver**, cette expérience hivernale encourage les gens à sortir pour **explorer le centre-ville**.

Une offre gastronomique de qualité, de la rue aux grandes adresses

Les faits

- Montréal est reconnue en Amérique du Nord pour la qualité de son offre gastronomique, notamment grâce aux **grandes adresses**, dont plusieurs se trouvent au centre-ville.
 - Plusieurs adresses plus accessibles permettent de goûter en toute simplicité la gastronomie d'ici, y compris des camions de rue avec une offre de grande qualité. Le centre-ville possède quelques initiatives gastronomiques éphémères :
 - Festival Street Food du Vieux-Port (lancé en 2021)
 - Festival YUL Eat (lancé en 2014)
 - Bouffons Montréal (2019)
 - Le plus grand événement gastronomique récurrent est les Premiers vendredis, à l'Esplanade du Parc Olympique, dans l'est de Montréal.
- 
- Photo: Parc Olympique
- Montréal possède trois marchés publics majeurs. Le **marché Atwater** est le seul qui figure dans la zone du centre-ville, et il est **à la limite du périmètre**.



Une offre gastronomique de qualité, de la rue aux grandes adresses

Utiliser des espaces centraux pour proposer des marchés éphémères

Dans la majorité des grandes villes du monde, on retrouve des **marchés de fin de semaine** en plus des festivals et de l'offre alimentaire permanente. Ces événements permettent non seulement à des cultivateurs, fermiers, artistes ou artisans locaux de se réunir, mais aussi de renforcer le **sentiment d'appartenance** de la population. L'**attractivité touristique** de ces marchés est notable et ils sont souvent **très populaires**.

On peut facilement imaginer un marché de ce genre dans **plusieurs lieux** du centre-ville; on pourrait même penser à une formule rotative. Une initiative comme celle-ci permettrait d'attirer des gens **en dehors des jours de semaine et des heures de travail**.

Exemples de lieux pour tenir un marché de fin de semaine

- Places publiques (ex. : Square Dorchester)
- Parcs (ex. : parc Champ de Mars)
- Quais (ex. : Port de Montréal)
- Rues piétonnes
- Stationnements
- Toits d'immeubles
- Cours d'école
- Autres grands espaces publics

Grand Bazaar, New York

Cour d'école, dimanche



Camden Market, Londres

Espace permanent, fin de semaine



Portland Saturday Market

Parc sous un pont, fin de semaine



Noordermarkt, Amsterdam

Dans la rue, samedi





Les conditions pour favoriser l'essor du centre-ville

Reconnaître l'importance du centre-ville et appuyer fermement son développement

Contexte et aspiration

Contrairement à la vaste majorité des villes d'Amérique du Nord, Montréal a survécu à la déstructuration de sa trame urbaine dans les années 1960 : elle a su maintenir et développer un centre-ville dynamique, qui surpasse la simple fonction d'affaires. Ce résultat découle toutefois d'initiatives publiques et privées isolées, et non d'une stratégie globale. Après avoir été fragilisé par la pandémie, le centre-ville nécessite aujourd'hui une relance fondée sur la reconnaissance de son importance stratégique. Seule une mobilisation autour d'un plan d'action concerté peut mener à son essor.

Axes d'intervention scrutés

Véhicule multipartite pour la mise
en œuvre d'un plan directeur
global



Le centre-ville de Montréal est historiquement un territoire vivant et dynamique, mais le manque de reconnaissance publique et politique de son importance stratégique compromet son avenir.

+ Bons coups

— À améliorer

Reconnaissance

- Les 65 organisations internationales établies au centre-ville de Montréal assurent sa renommée mondiale.
- En 2021, Montréal est la ville qui a accueilli le plus de congrès internationaux en Amérique du Nord.

Situé au cœur du centre-ville, le Palais des congrès est en grande partie responsable du rayonnement international de Montréal.



- En plus d'avoir une délimitation floue, le centre-ville ne bénéficie d'aucune reconnaissance au sens de la loi.
- En 2017, l'Assemblée nationale a adopté le projet de loi n° 121 intitulé *Loi augmentant l'autonomie et les pouvoirs de la Ville de Montréal, métropole du Québec*. Le centre-ville n'y est toutefois pas mentionné, malgré son importance stratégique au sein de Montréal.

Organisation

- Une myriade d'entités déploient des ressources pour penser, comprendre et propulser le centre-ville :

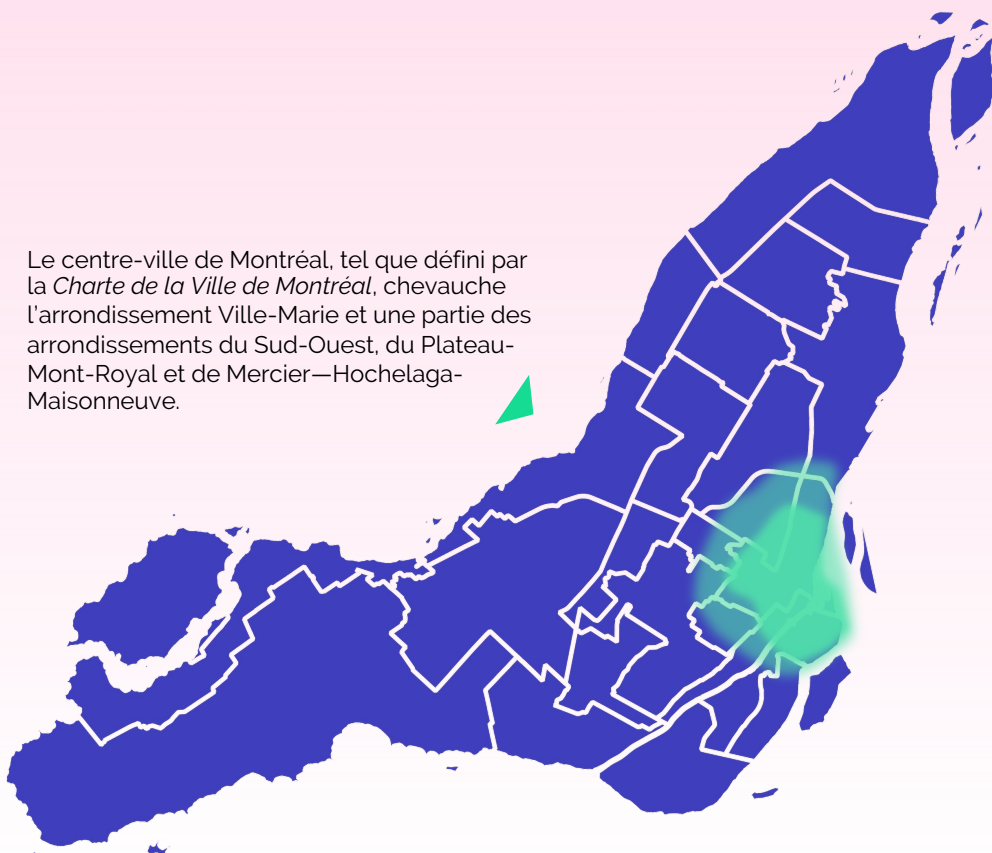


- Plusieurs entités ont émis des recommandations liées à l'avenir du centre-ville, mais aucune organisation n'est responsable de fédérer les initiatives.
- L'absence d'un plan directeur et d'une entité centrale orchestrant les multiples sources de financement démontre que le développement du centre-ville est freiné par un manque de vision globale.

Véhicule multipartite pour la mise en œuvre d'un plan directeur global

Reconnaissance de l'importance stratégique : le centre-ville de Montréal ne jouit d'aucun statut officiel au sein de la municipalité ou de la province.

Le centre-ville de Montréal, tel que défini par la *Charte de la Ville de Montréal*, chevauche l'arrondissement Ville-Marie et une partie des arrondissements du Sud-Ouest, du Plateau-Mont-Royal et de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve.



- La *Charte de la Ville de Montréal* désigne les limites du centre-ville montréalais et prévoit une contribution financière des municipalités reconstituées de l'agglomération de Montréal pour les dépenses engagées sur ce territoire.
- Cependant, aucune structure ni entité spéciale ne représente spécifiquement le centre-ville au sein de l'appareil municipal.
- Par conséquent, le centre-ville est globalement géré comme n'importe quel autre territoire de la Ville de Montréal, malgré son importance stratégique et son cadre particulier.
- Bien que le gouvernement du Québec ait récemment reconnu l'importance stratégique du centre-ville de Montréal pour l'économie québécoise, il ne dispose d'aucun levier d'intervention puissant.

“

Ce qui est fantastique avec Montréal est qu'il s'agit d'une ville de quartiers. Le revers de la médaille est que son centre-ville se retrouve dépourvu de l'attention qu'il faudrait lui accorder pour rassembler les conditions pour son essor.

– André Lavallée

Véhicule multipartite pour la mise en œuvre d'un plan directeur global

En février 2022, la Ville de Montréal a annoncé sa Stratégie centre-ville 2022-2030. Les structures existantes et le budget limité de la Ville ne suffisent toutefois pas pour la mettre en œuvre : un véhicule multipartite est nécessaire.

6 thèmes des chantiers de la Stratégie centre-ville 2022-2030

- Haut lieu économique, de savoir et d'innovation
- Des milieux de vie diversifiés et vivants
- Des parcours de mobilité conviviaux, inclusifs et sobres en carbone
- Un centre-ville vibrant qui se démarque pour sa vitalité culturelle et créative en toute saison
- Un patrimoine à la fois unique et valorisé
- Une forme urbaine au cadre bâti distinctif et de qualité

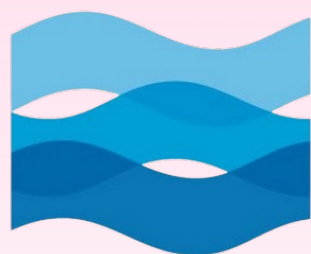
Cette stratégie est une mise à jour du plan d'action adopté par la Ville de Montréal en 2017, et dont l'impact demeure nébuleux, faute d'équipe et de budget consacrés à sa réalisation.



La naissance du **Quartier des spectacles**, au début des années 2000, illustre les conséquences de l'absence de plan, de plateforme et de fonds dédiés à l'essor du centre-ville. Les plans et devis de ce projet imaginé par la société civile ont été financés par l'arrondissement de Ville-Marie, qui a dû puiser dans les fonds excédentaires de son budget... de déneigement.

Véhicule multipartite pour la mise en œuvre d'un plan directeur global

Waterfront Toronto est un exemple inspirant de véhicule multipartite qui facilite la collaboration des 3 paliers gouvernementaux et du secteur privé pour soutenir l'essor d'un territoire stratégique.



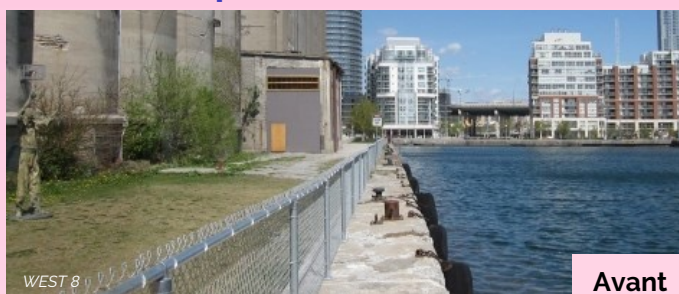
WATERFRONTToronto

- Waterfront Toronto est une société sans capital-actions lancée en 2001.
- Son conseil d'administration est désigné par :
 - la Ville de Toronto (4 membres);
 - le gouvernement de l'Ontario (4 membres);
 - le gouvernement du Canada (4 membres);
 - la concertation de la Ville, la province et le gouvernement du Canada (1 membre).
- Sa mission est de :
 1. Mettre en œuvre un plan qui rehausse la valeur économique, sociale et culturelle du secteur désigné;
 2. S'assurer que le développement continu dans le secteur riverain désigné peut se poursuivre d'une manière financièrement autonome;
 3. Promouvoir et encourager la participation du secteur privé au développement du secteur riverain désigné;
 4. Encourager la participation du public à l'aménagement du secteur riverain désigné.

Véhicule multipartite pour la mise en œuvre d'un plan directeur global

Depuis sa création, Waterfront Toronto, qui vise la revitalisation des rives du lac Ontario, a généré des investissements de 13,25 G\$ pour plusieurs projets, y compris les suivants :

Portland Slip



Avant

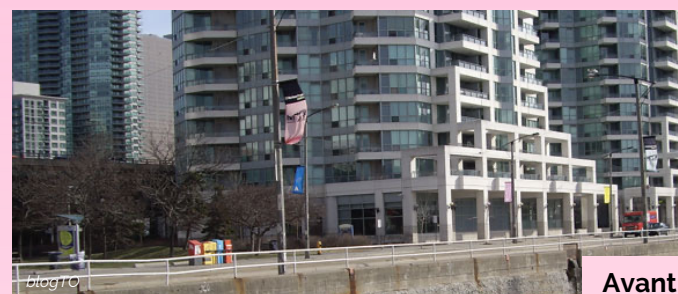


Après

Objectif : créer un passage piétonnier bordé par deux rangées d'arbres entre le lac Ontario et les Canada Malting Silos

Cette promenade riveraine donne accès au parc de l'Irlande à partir des espaces publics le long du lac. Elle s'inscrit dans le plan directeur de Waterfront Toronto pour la revitalisation des rives du centre de la ville. Sa construction a suivi la réparation des murs de quais par la Ville de Toronto.

Wavedecks



Avant



Après

Objectif : installer des quais ondulés aux abords du lac Ontario où les trottoirs étaient étroits et très achalandés

Jolis et fonctionnels, ces quais sont devenus de nouveaux espaces publics intéressants qui favorisent les rencontres. De plus, leur construction a été pensée afin d'améliorer l'habitat aquatique des diverses espèces de poissons qui s'y trouvent.

Queens Quay



Avant



Après

Objectif : transformer une artère inhospitalière aux modes actifs en l'un des plus beaux boulevards riverains au monde

Issu d'un concours international de design et d'un vaste processus d'évaluation environnementale, le projet Queens Quay visait l'élargissement du trottoir et l'ajout d'une piste cyclable en réduisant deux voies de circulation. Il en résulte un lieu dynamique qui favorise la vitalité économique.

Véhicule multipartite pour la mise en œuvre d'un plan directeur global

L'essor du centre-ville nécessite un plan commun entériné par tous et mis en œuvre par une entité centrale qui rallie les efforts de financement et les capacités d'action autour des mêmes objectifs.

Grandes étapes de réalisation

- 1 Délimitation géographique et définition de l'unicité du centre-ville de Montréal
- 2 Reconnaissance du statut particulier du centre-ville par les 3 paliers gouvernementaux et dotation d'un budget associé
- 3 Création d'une entité indépendante dont le conseil d'administration est composé de parties prenantes publiques et privées
- 4 Élaboration d'un plan directeur global entériné par l'ensemble des membres du conseil d'administration
- 5 Financement à long terme des actions par les instances gouvernementales et des sources privées

→ Mise en œuvre du plan directeur



SOURCES

La mise en valeur et l'entretien du domaine privé et public



La mobilité et le stationnement



La dynamisation de la trame commerciale



Le sentiment de sécurité, pour tou-te-s



L'animation du territoire



Les conditions de succès pour le développement du centre-ville





MONTREAL CENTRE —VILLE

Ce document a été réalisé par la firme **IdéesFX** dans le cadre des travaux de l'**Alliance pour le centre-ville**