



Programme 2009



Programme pour la relance durable de Montréal

Programme adopté par les membres de Projet Montréal
lors du Congrès des 23 et 24 mai 2009

TABLE DES MATIÈRES

<i>Message du chef</i>	iv
<i>Message de la présidente</i>	ix
UN PROJET POUR MONTRÉAL : MISE EN CONTEXTE	1
UN PROJET POUR MONTREAL : DES ENGAGEMENTS CLAIRS	10
1. LES ENGAGEMENTS DE PROJET MONTREAL POUR RENOUVELER LA DEMOCRATIE MONTREALAISE.....	10
<i>Démocratiser les arrondissements</i>	10
<i>Démocratiser la Ville centre</i>	11
<i>Démocratiser Montréal</i>	13
2. LES ENGAGEMENTS DE PROJET MONTREAL POUR MIEUX HABITER MONTREAL, PARTOUT ET POUR TOUS.....	15
<i>Freiner l'exode des Montréalais</i>	16
<i>Augmenter le nombre d'unités de logement social et abordable</i>	17
<i>Reconnaître l'école comme une composante essentielle du milieu de vie</i>	18
<i>Protéger les résidants actuels</i>	19
<i>Améliorer la qualité des logements locatifs</i>	20
3. LES ENGAGEMENTS DE PROJET MONTREAL POUR FAIRE DE MONTREAL LA METROPOLE DES TRANSPORTS DURABLES.....	20
<i>Réduire le coût du transport collectif</i>	22
<i>Favoriser la marche et le vélo</i>	22
<i>Améliorer le métro de Montréal</i>	24
<i>Améliorer le service d'autobus</i>	25
<i>Développer les infrastructures ferroviaires</i>	27
<i>Implanter un réseau Nouveau Tramway</i>	28
<i>Soutenir les alternatives à la voiture individuelle</i>	29
<i>Revoir les projets de construction routière et autoroutière</i>	29
<i>Développer une politique de stationnement cohérente avec les transports durables</i>	31
<i>Innover en matière de transports de passagers et de marchandises</i>	33
<i>Miser sur l'exemplarité de la Ville</i>	33
4. LES ENGAGEMENTS DE PROJET MONTREAL POUR UNE VILLE Saine ET VERTE.....	35
<i>Miser sur l'exemplarité de la Ville de Montréal</i>	35
<i>Améliorer la qualité de l'air</i>	36
<i>Reconnaître l'importance de l'eau à Montréal</i>	36
<i>Préserver et développer les parcs et espaces verts</i>	37
<i>Améliorer la gestion des matières résiduelles</i>	39
<i>Améliorer la qualité de vie urbaine</i>	40
5. LES ENGAGEMENTS DE PROJET MONTREAL POUR ASSURER LA PROSPERITE ECONOMIQUE DE MONTREAL.....	41
<i>Créer de l'espace pour le développement immobilier</i>	42
<i>Favoriser l'activité commerciale dans les quartiers</i>	44
<i>Orienter le développement industriel vers l'avenir</i>	45
<i>Limiter l'impact sur les finances municipales</i>	46
<i>Contribuer à fournir des emplois aux Montréalais</i>	48
6. LES ENGAGEMENTS DE PROJET MONTREAL POUR FAIRE DE MONTREAL L'UN DES PLUS RICHES FOYERS DE CULTURE EN AMERIQUE.....	49
<i>Cultiver l'art dans la ville</i>	49
<i>Soutenir les artistes</i>	51
<i>Consolider les lieux de diffusion culturelle</i>	51
<i>Vivre la culture montréalaise</i>	52
<i>Soutenir le rayonnement culturel de Montréal</i>	53
7. LES ENGAGEMENTS DE PROJET MONTREAL POUR FAIRE DE LA VILLE DE MONTREAL UNE ADMINISTRATION PLEINEMENT RESPONSABLE, EQUITABLE ET FOURNISSANT DES SERVICES DE QUALITE.....	54
<i>Améliorer l'entretien hivernal</i>	54
<i>Améliorer la propreté</i>	56
<i>Humaniser la sécurité publique</i>	56
<i>Renforcer le contrôle public de l'administration municipale</i>	57
<i>Maintenir et améliorer les services offerts</i>	59

Message du chef

Montréal sommeille depuis trop longtemps. Projet Montréal entend lui donner un nouvel élan.

En première moitié des années 1970, forte de son métro tout neuf, de son nouveau centre-ville à l'américaine, de sa ville intérieure, de l'extraordinaire succès qu'avait connu Expo 67 et du succès non moins grand anticipé pour les Olympiques, Montréal était devenue la métropole de taille intermédiaire la plus réputée au monde, la ville qui faisait rêver le reste de la planète urbaine.

Puis, Montréal s'est comme enrayée. Les familles montréalaises ont découvert le formidable réseau autoroutier qui venait tout juste d'être construit et ont succombé aux attraits de l'*American Way of Life* : nombre d'entre elles ont acheté une auto et sont parties s'établir en banlieue. La Ville de Montréal, lourdement endettée par les grands projets des années 1960, pouvait difficilement réagir. D'autant qu'au début des années 1980, une crise économique frappa durement. C'est ainsi qu'entre 1971 et 1986, Montréal perdit 225 000 habitants.



Les cycles économiques se sont ensuite succédés – forte croissance en seconde moitié des années 1980, crise des années 1990, suivie de dix années de prospérité – sans que les administrations qui se sont suivies à la Ville ne parviennent à freiner le déclin de Montréal. Les ménages des classes moyennes ont continué de fuir l'île de Montréal, si bien qu'encore aujourd'hui, celle-ci compte 100 000 habitants de moins qu'en 1971. Les grandes gagnantes de cet exode furent la soixantaine de municipalités de banlieue entourant notre île, qui gagnèrent plus d'un million d'habitants. Le pouvoir politique suivant les mouvements démographiques, ce sont désormais les banlieues qui ont l'oreille de Québec et d'Ottawa, ce sont elles que les politiciens provinciaux et fédéraux tentent de charmer en temps d'élection, sans plus prêter attention à ce que raconte le maire de Montréal.

Que Montréal connaisse des temps difficiles durant une crise économique, comme ce fut le cas lors du dernier mandat de Jean Drapeau, du second de Jean Doré ou du premier de Pierre Bourque, peut se comprendre. Tous logent alors à la même enseigne, c'est-à-dire que de partout au Québec, on entend les élus municipaux dire combien les temps sont durs et exhorter les gouvernements supérieurs à leur venir en aide. Mais comment expliquer que ces dernières années Montréal ait fait montre d'une extraordinaire capacité d'immobilisme, alors que le reste du monde municipal avait le vent dans les voiles ?

Il faut ici pointer du doigt Gérald Tremblay, premier responsable de l'accélération du déclin de Montréal depuis huit ans.

Deux chiffres suffiront à saisir la faillite de l'administration Tremblay. D'une part, Montréal a depuis 2001 enregistré une perte nette de 175 000 habitants au profit des banlieues qui l'entourent. Ce sont essentiellement les jeunes familles qui quittent

Montréal, comme si notre ville n'était plus considérée comme un lieu adéquat où élever ses enfants. En huit ans, à part une tardive campagne de publicité, Gérald Tremblay n'a pas levé le petit doigt pour tenter de renverser cette perception. D'autre part, le parc automobile de la région métropolitaine a dans le même intervalle progressé de 350 000 véhicules. On ne doit pas s'en surprendre puisque le développement de banlieues faites par et pour l'auto appelle forcément la croissance du parc automobile. Gérald Tremblay a répliqué avec pas moins de neuf hausses du prix du transport collectif. Il appuie aussi la transformation de la rue Notre-Dame Est en autoroute, la construction d'un nouveau pont entre Montréal et Laval, la reconstruction avec une capacité augmentée de l'échangeur Turcot, et autres projets routiers totalisant cinq milliards de dollars. Pour ce qui est de son Plan de transport, avec lequel il nous serine les oreilles depuis maintenant trois ans, il s'agit à l'évidence d'un document purement électoral, tramway de papier en prime.

Le malheur des uns fait le bonheur des autres. Année après année, Laval, Brossard, Boisbriand, Mascouche ou Sainte-Julie se sont faites un plaisir d'accueillir ces 10 000 ménages, au net, qui quittaient l'île de Montréal. Ce qui s'est traduit pour elles par une prospérité économique à peine imaginable. En 2007, par exemple, les investissements immobiliers ont totalisé 7,5 milliards de dollars en grande banlieue, à comparer à 2,0 seulement sur l'île de Montréal. Or, cette prospérité des banlieues fut en large part celle à laquelle Montréal a renoncé, par incapacité à répondre sur son territoire aux besoins de ses propres habitants.

Voilà donc ce que furent les années Tremblay. Comment expliquer qu'il n'ait pas tenté d'inverser ces tendances si préjudiciables à Montréal, lui qui en était le maire ? La seule réponse plausible est qu'il demeure fasciné par cette *American Way of Life* faite d'autoroutes, de motorisation de masse, d'océans de bungalows et de centres d'achats, le tout alimenté par le pétrole à bon marché. La conception du progrès, de la modernité, de la prospérité et même du bonheur, bref, les valeurs profondes d'un Gérald Tremblay, son arrière-plan culturel, seraient ainsi tout droit issus du tournant des années 1960.

L'actuelle crise économique est le produit de l'effondrement soudain de cette conception du monde forgée il y a cinquante ou soixante ans. La fin d'une époque est toujours le début d'une autre. Place donc à de nouvelles valeurs mieux en accord avec les grands enjeux d'aujourd'hui que sont les changements climatiques, la sortie amorcée de l'ère du pétrole, l'émergence d'une nouvelle conception de la qualité de vie urbaine, la résurgence du sentiment collectif, en réaction aux excès de l'individualisme, la remise en cause du consumérisme comme mode de positionnement social, les flux migratoires entraînant de profondes transformations sociales et, par combinaison de ces éléments, l'émergence d'une nouvelle économie. C'est cela qui explique l'accession de Barack Obama à la présidence des États-Unis. Autrement dit, le monde doit changer et va changer au cours des dix prochaines années.

Projet Montréal a été fondé précisément pour engager Montréal dans la seule voie de changement possible en ce début de XXI^e siècle. Cette voie a été défrichée avec éclat par Strasbourg, Lyon ou Bordeaux en France, Stockholm en Suède, Barcelone ou Bilbao en Espagne, Portland aux États-Unis, Amsterdam aux Pays-Bas, Munich ou Fribourg en Allemagne, Zurich ou Genève en Suisse, ou encore Sidney ou Melbourne

en Australie. Nous n'avons donc pas à réinventer la roue : inspirons-nous simplement de ce qui s'est fait de mieux dans le monde ces vingt ou trente dernières années.

En ces temps d'incertitude et de doute, le plus important est d'y croire :

- Montréal peut redevenir l'une des villes phares du monde, nous faisant retrouver notre fierté d'être Montréalais et Montréalaises;
- Montréal peut être à nouveau une ville accueillante pour tous et financièrement accessible à tous, à commencer par les familles;
- Montréal est plus que jamais capable de réaliser de grands projets, tel l'Entrée maritime, le Quartier de la santé ou le retour du tramway dans ses rues, reconstruisant au passage ses infrastructures désuètes;
- Montréal peut diminuer graduellement sa dépendance pétrolière, tout en devenant la référence nord-américaine en transports collectifs et actifs;
- Montréal peut inviter chaque citoyen qui le souhaite à s'impliquer dans le développement de son bout de rue, de son quartier et de sa ville;
- Montréal peut devenir la championne de la prospérité économique en Amérique du Nord.

En seconde moitié des années 1950, à la toute fin de la Grande Noirceur, la situation de Montréal pouvait sembler bloquée au point de désespérer les plus optimistes. Mais sans trop qu'il y paraisse, des énergies de renouveau s'étaient petit à petit accumulées, n'attendant que leur heure pour faire basculer Montréal, locomotive de la société québécoise toute entière, dans une nouvelle conception du progrès, dans un nouvel environnement culturel, dans un nouveau contexte politique et institutionnel, dans une nouvelle économie. Cette heure est finalement venue, le basculement attendu s'est produit, lançant Montréal dans une décennie d'effervescence, celle des années 1960.

Ce *monde rêvé* et cette *Montréal rêvée* dans les années 1950 furent dûment réalisés durant les 50 années qui ont suivi : ce sont ceux dans lesquels nous vivons aujourd'hui. Sauf que c'est ce rêve même qui est maintenant arrivé à bout de souffle.

Un nouveau *monde rêvé* et une nouvelle *Montréal rêvée* ont graduellement gagné les esprits, un *monde rêvé* et une *Montréal rêvée* recentrés sur l'humain, sur ses besoins aussi bien immédiats – sécurité, logement, déplacements, approvisionnement en eau, assainissement – que les plus élevés – expression et réalisation de soi, culture, vivre-ensemble, échange, solidarité. Ce nouveau *monde rêvé* et cette nouvelle *Montréal rêvée* réclament aujourd'hui leur droit à l'existence, qu'il leur soit permis de se réaliser à leur tour. Le nouveau monde ancien, aussi sûr de son fait et aussi confiant en sa force que son équivalent de la fin des années 1950, résiste, s'arc-boute, refuse de céder la place. Comme au tournant des années 1960, il faut l'amener à la raison.

On aura compris que le moment actuel est très semblable à ce fameux tournant des années 1960. S'accrocher désespérément aux valeurs, aux façons de faire et aux personnes d'une autre époque n'est pas un choix, sinon celui de la poursuite du déclin de Montréal. Nous aimons trop cette ville, nous avons trop conscience de son

extraordinaire potentiel, nous faisons trop confiance à la qualité de ses habitants, pour nous résigner à une telle fatalité.

C'est dans cette optique qu'a été préparé le programme de Projet Montréal. Par son approche générale autant que par chacune de ses composantes, ce programme traduit notre conviction que Montréal est à l'aube d'un nouveau basculement qui la propulsera, et par effet d'entraînement qui propulsera le Québec entier, dans une nouvelle décennie d'effervescence, celle des années 2010-2020.

Voilà posé l'enjeu de l'élection municipale 2009 à Montréal. Par votre vote, ce sera bientôt à vous, citoyens et citoyennes de Montréal, de décider de ce que sera l'avenir de votre ville.

Ensemble, relançons Montréal.



Richard Bergeron

Urbaniste et chef de Projet Montréal

Candidat à la mairie de Montréal à l'élection du premier novembre 2009

Message de la présidente



Chères Montréalaises, Chers Montréalais,

Depuis sa fondation, Projet Montréal mise sur la démocratie pour transformer Montréal. Beaucoup plus qu'un simple porte-étendard, la démocratie se vit aussi au quotidien dans les instances du parti. Le programme en est un bon exemple.

Déjà en 2005, la première mouture du programme a été écrite en grande partie par des membres réunis en comités puis discutée dans des cafés lors de soirées publiques. Au Congrès de septembre 2005, toutes les idées émises ont été débattues plus largement par l'ensemble des membres présents. Cette démarche participative a mené à l'adoption du Programme 2005 de Projet Montréal.

Au cours des trois dernières années, le programme de Projet Montréal a continué d'évoluer, porté par les prises de positions du parti et du chef. Par ces interventions, nous avons choisi de nourrir et de stimuler le débat public. Je crois pouvoir affirmer aujourd'hui que nous avons rempli cette mission.

Réunis en Congrès les 23 et 24 mai derniers, les membres de Projet Montréal ont discuté puis adopté les engagements qui forment notre Programme 2009. Vous tenez le résultat entre vos mains : un programme renouvelé qui garde le cap sur l'essentiel.

Je suis convaincue que le Programme 2009 de Projet Montréal répond aux préoccupations des citoyens et citoyennes de Montréal. Les engagements que nous y prenons répondent à la fois aux problèmes quotidiens que nous vivons individuellement et aux grands enjeux mondiaux auxquels nous sommes confrontés collectivement. Il vous propose un ensemble complet de solutions précises et concrètes dont la majorité ont déjà été mises en œuvre avec succès ailleurs au Québec, au Canada ou dans d'autres régions du monde.

Faites du programme de Projet Montréal votre programme pour améliorer votre qualité de vie. Il nous appartient de construire ensemble la ville que nous souhaitons et que nous méritons.

Ensemble, relançons Montréal.

Magda Popeanu
Présidente du Conseil de direction de Projet Montréal

UN PROJET POUR MONTRÉAL : MISE EN CONTEXTE

Au cours des dernières décennies, les sociétés du monde entier ont beaucoup discuté des problématiques globales qui menacent nos conditions de vie. Les changements climatiques commencent à se matérialiser et peu de gens doutent maintenant de l'ampleur du phénomène ; la sortie de l'ère du pétrole, qui semblait si abstraite, se rapproche de plus en plus ; le fait que les classes moyennes des pays émergents accèdent aux conditions de vie des sociétés industrialisées démontre que les ressources de notre planète ne sont pas illimitées.

Les discussions et les signatures de traités, comme le Protocole de Kyoto, se sont surtout déroulées au niveau international et quelques pays ont pris des décisions courageuses. Mais dans la réalité, les choses n'ont pas beaucoup changé. En fait, pour que les choses changent vraiment, les villes du monde entier, et non seulement les États, devront modifier leurs façons de faire. C'est ce qui a motivé la création de Projet Montréal en 2004 et s'est ce qui nous anime toujours 5 ans plus tard. Projet Montréal souhaite relever le défi de faire de Montréal une ville exemplaire du 21^e siècle.

Pour un développement urbain durable

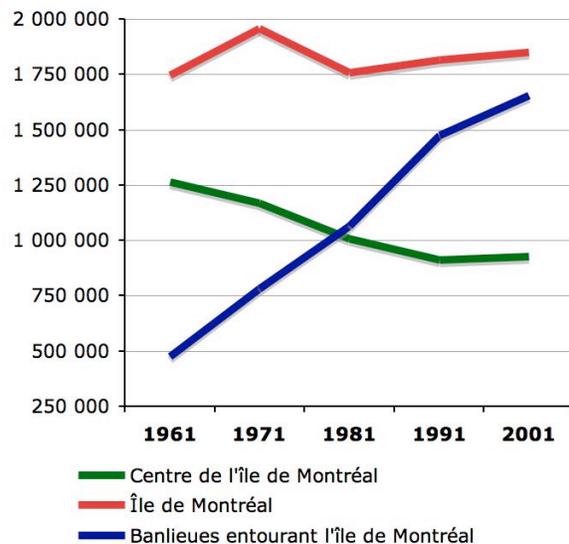
L'étalement urbain a été le mode de développement privilégié de l'agglomération métropolitaine de Montréal depuis l'après-guerre. Il s'agit d'un développement non durable, extraordinairement coûteux en espace et en énergie, et dont on tenterait vainement de démontrer le bien-fondé économique. Le programme de Projet Montréal entend développer la ville sur elle-même, ce qui signifie recentrer sur Montréal les dynamiques de développement de l'ensemble de la région urbaine.

L'étalement urbain à Montréal

En 1961, six habitants de la région métropolitaine sur dix habitaient en partie centrale de l'île de Montréal. Quarante ans plus tard, le centre de l'île avait perdu 338 000 habitants et n'accueillait plus que le quart de la population métropolitaine.

Comme le montre le tableau ci-contre, l'étalement urbain a simultanément gagné les deux extrémités de l'île de Montréal et les banlieues qui l'entourent. L'île a ainsi connu un sommet de population en 1971, avec 1 959 000 habitants, 100 000 de plus qu'aujourd'hui. Quant aux banlieues, entourant Montréal, elles ont dans le même intervalle accueilli tout près de 1,2 million de nouveaux habitants.

Évolution 1961-2001 de la population en région métropolitaine de Montréal



Source : Statistique Canada, données de recensement. Le Centre de l'île de Montréal couvre une superficie de 127 km², le quart de l'île donc, correspondant à l'aire d'influence directe du métro. Il inclut Outremont, Westmount, en plus d'une partie de Verdun et de Saint-Laurent, tout en excluant une partie de Villieray-Saint-Michel-Parc-Extension et d'Achutes-Cartierville.

Durant ces quarante années, la population du Québec a crû de 5,3 à 7,4 millions, celle de la région métropolitaine de 2,1 à 3,5 millions. Ainsi, le déclin démographique de l'île de Montréal, de sa partie centrale tout particulièrement, s'explique non pas parce que la population aurait diminué, mais bien parce que les Montréalais se sont massivement déplacés vers les banlieues.

Cet exode est désigné *étalement urbain*. Il ne montre aucun signe d'essoufflement puisque entre 2001 et aujourd'hui, l'île de Montréal a enregistré une perte nette de 175 000 habitants au profit des quatre régions administratives qui l'entourent (Laval, Laurentides, Lanaudière, Montérégie).

Ce sont pour l'essentiel les jeunes familles des classes moyennes qui quittent Montréal pour la banlieue, comme si Montréal n'était plus considérée comme un lieu adéquat où élever ses enfants. Ces départs massifs – en moyenne, Montréal perd 23 000 personnes par an, ou 10 000 ménages – passent en partie inaperçus parce qu'ils sont compensés par l'immigration internationale, si bien que la population de l'île demeure plus ou moins stationnaire. On a pu penser à une certaine époque que l'étalement finirait par se tarir parce jamais, disait-on, les nouvelles communautés ne seraient séduites par la vie de banlieue. On sait aujourd'hui que c'est faux, comme le montre les communautés asiatiques de la Rive-Sud, maghrébines et haïtiennes de Laval. Le modèle qui se dégage de plus en plus clairement est le suivant : les nouveaux arrivants s'établissent à Montréal pour leur intégration sociale et économique au Québec; ceux qui réussissent à rallier la classe moyenne quittent ensuite pour la banlieue; ce faisant, ils calquent le comportement des Nord-Américains de plus longue date.

Les méfaits de l'étalement

Les principaux problèmes découlant de l'étalement urbain sont connus de longue date :

- destruction des sols agricoles les plus fertiles du Québec ;
- destruction des milieux humides et des boisés, entraînant l'impact conséquent sur la faune et la flore ;
- surconsommation d'énergie et aggravation de notre dépendance énergétique ;
- dégradation conséquente de notre balance commerciale, en cette sortie amorcée de l'ère du pétrole dont le prix, sur moyenne et longue période, ira sans cesse croissant ;
- pollution de l'air et des sols ;
- obligation d'investir continuellement dans la construction de nouvelles routes et de nouveaux ponts ;
- obligation également d'investir dans de nouveaux équipements collectifs, par exemple les écoles, alors que les équipements des parties centrales de l'agglomération sont sous-utilisées ;
- obligation enfin pour les ménages de consacrer jusqu'à 20 % de leur revenu net à leurs dépenses de transport ;
- inéquité à l'endroit de la métropole dont les ressources financières stagnent alors que c'est pourtant elle qui hérite de tous les problèmes, ceux précisément dont les banlieues ne veulent pas.

Au fil des ans, deux voies ont été explorées pour tenter de freiner le développement extensif des villes du Québec, tout particulièrement de Montréal, au profit d'une nouvelle dynamique visant l'utilisation optimale de l'espace déjà urbanisé, ou développement des villes sur elles-mêmes.

Le zonage agricole

La première voie fut la *Loi sur la protection du territoire agricole*, adoptée en 1978, qui fixait une limite à l'expansion des territoires urbanisés. Elle n'a toutefois pas résisté aux pressions exercées par les promoteurs immobiliers autant que par les élus locaux, qui souhaitent tous la croissance de leur municipalité. C'est ainsi que depuis 1994, 56 000 hectares ont été exclus de la zone agricole, dont 32 000 en région montréalaise.

À 16 logements ou 40 habitants à l'hectare, soit la densité moyenne des banlieues, ces 32 000 hectares avaient une capacité d'accueil de 1 280 000 habitants. Or, les terrains disponibles en *zone blanche*, ceux qui peuvent être développés, totalisent présentement 30 000 hectares autour de Montréal. De plus, chaque année, entre 5 000 et 6 000 hectares supplémentaires sont dézonés. On en déduit que les banlieues de Montréal pourraient aisément accueillir plus d'un million d'habitants supplémentaires au cours des prochaines décennies.

Force est de conclure qu'à ce jour, la voie du zonage agricole comme moyen de contrer l'étalement urbain fut un échec.

Le Cadre d'aménagement

La seconde voie fut l'adoption par le conseil des ministres, en juin 2001, du *Cadre d'aménagement 2001-2021 pour la région métropolitaine de Montréal*. Cette politique à portée générale enjoignait le gouvernement du Québec, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et les municipalités de la région de concentrer le développement urbain futur dans une aire de 750 mètres autour des points d'accès au transport collectif. Ainsi, les investissements privés dans les secteurs résidentiels ou commerciaux, autant que les investissements publics dans les services et équipements collectifs, devaient prioritairement prendre place autour des stations de métro, des gares de trains de banlieue et des futures lignes de tramway.

Communément dénommée *Transit Oriented Development*, ou TOD (*développement arrimé au transport collectif* en français), cette approche s'inspire des principes du développement durable. Elle constitue la principale alternative au COD, le *Car Oriented Development*, qui a constitué le modèle quasi unique de développement des villes nord-américaines depuis l'après-guerre.

Montréal accueillant les trois quarts environ des grandes infrastructures de transport collectif de la région métropolitaine, le Cadre d'aménagement annonçait pour elle une ère de prospérité, puisque les trois-quarts des investissements immobiliers devraient désormais être réalisés sur son territoire. L'administration Tremblay, en place depuis novembre 2001, n'a toutefois jamais paru s'y intéresser. Quant au gouvernement du

Québec, il n'a pas modifié ses priorités d'investissement, comme en témoigne la construction d'un nouveau pont entre Montréal et Laval, dans l'axe de l'autoroute 25. En conséquence, le Cadre d'aménagement est jusqu'ici demeuré lettre morte.

Pour un développement recentré sur Montréal

La vocation de Montréal n'est pas de se vider indéfiniment de ses forces vives pour alimenter les banlieues qui l'entourent en croissance démographique et en mal-développement. Le temps est venu d'opérer un virage résolu en faveur du développement urbain durable en concentrant à Montréal le développement futur de la région métropolitaine.

Une administration Projet Montréal fera tout en son pouvoir pour faire à nouveau de Montréal une ville attractive et agréable à vivre. Pour que cet effort produise ses pleins résultats, il faudra que le gouvernement du Québec travaille dans le même sens, qu'il comprenne que l'avenir du Québec, dont Montréal constitue le nouveau cœur identitaire et culturel, son principal lien avec le monde, ainsi que sa locomotive économique, c'est sur le territoire même de Montréal qu'il réside.

Pour une économie montréalaise prospère et durable

Les périodes d'incertitude économique comme celle que nous vivons présentement sont l'occasion d'opérer des virages porteurs d'avenir. Il ne faut pas se sentir impuissant ou découragé devant la crise actuelle mais, au contraire, se demander comment elle peut devenir une opportunité de renouveau économique pour Montréal et pour le Québec.

C'est ce que nous avons fait à Projet Montréal, en identifiant trois axes principaux de relance durable de l'économie montréalaise : miser sur les transports du XXI^e siècle, stimuler l'investissement en répondant aux besoins des Montréalais et Montréalaises sur le territoire même de Montréal, consolider les nombreux acquis économiques dont bénéficie déjà Montréal.

Montréal, pôle nord-américain des transports urbains du XXI^e siècle

Comment se fait-il que la majeure partie de notre économie fonctionne grâce au pétrole et aux voitures alors que nous ne produisons ni l'un ni l'autre à Montréal, pas plus qu'au Québec ? Chaque année, nous nous endettons tous un peu plus pour ces produits, dilapidant notre richesse individuelle et collective.

En 2007, par exemple, nos importations de produits pétroliers ont atteint 16,4 milliards de dollars, celles d'automobiles 8,9 milliards, pour un total de 25,3 milliards, en hausse de 10,8 milliards par rapport à 2002. Qu'aurions-nous pu réaliser avec ces 10,8 milliards si nous ne les avons pas versés aux multinationales et aux spéculateurs du pétrole ? Répondons par un exemple d'actualité : ils auraient suffi à payer deux fois le nouveau CHUM et le centre de recherche qui y sera attaché. Il est clair qu'autant pour des raisons économiques qu'environnementales ou de santé publique, nous devons électrifier nos transports, des marchandises autant que des personnes.

Depuis 2002, en même temps qu'il voyait sa balance commerciale se dégrader, le Québec a perdu 150 000 emplois manufacturiers. Pour contrer ce double mouvement, les manuels d'économie recommandent une stratégie dite de *substitution d'importation*, consistant à remplacer les produits importés par des substituts fabriqués localement. Il s'agit ici de remplacer en partie le pétrole et les automobiles que nous importons par des autobus, des trolleybus, des tramways, des rames de métro et des trains de banlieue. Tous ces matériels seraient fabriqués ici, comme nous le permettent, entre autres, ces deux fleurons de notre base industrielle que sont Bombardier et Hydro-Québec.

Le programme de Projet Montréal constitue l'occasion rêvée pour Montréal de prendre le leadership continental de la fabrication des nouveaux transports urbains électrifiés. Montréal et le Québec pourront ainsi bénéficier de milliards de dollars de retombées économiques dans des secteurs technologiques de pointe, en plus d'accueillir des dizaines de milliers de nouveaux emplois bien rémunérés.

Montréal, terre d'investissement

À un autre niveau, le développement économique est constitué du développement résidentiel, commercial et industriel. Bien que pouvant être pris en compte séparément, ces trois axes de développement sont intimement liés. En effet, de nouveaux résidents commandent de nouveaux logements ainsi que de nouveaux commerces et services, ce qui a pour effet de créer de nouveaux emplois. De manière parallèle et complémentaire, les entreprises cherchent à s'implanter près des concentrations de population pour bénéficier d'un bassin de main-d'œuvre à proximité et, assez fréquemment, de marchés pour leurs produits et services.

Parce qu'il canalise hors de son territoire le développement résidentiel, commercial et industriel, l'étalement urbain est économiquement très préjudiciable à Montréal. En 2007, par exemple, les investissements résidentiels, commerciaux, institutionnels et industriels ont totalisé 7,5 milliards de dollars dans les quatre régions administratives entourant Montréal (Laval, Montérégie, Laurentides, Lanaudière), à comparer à 2,0 seulement sur l'île de Montréal. Puisque la croissance démographique des banlieues s'explique à 60 % par l'exode des familles montréalaises, cette extraordinaire prospérité des banlieues fut en large part celle à laquelle Montréal a renoncé, par incapacité à répondre sur son territoire aux besoins de ses propres habitants et de ses propres entreprises.

La plupart des familles qui quittent Montréal le font à regret, parce qu'elles n'y trouvent pas de logements répondant à leurs nouveaux besoins, à prix accessible. Lors des sondages, ces familles disent aussi rechercher pour leurs enfants un cadre de vie plus sécuritaire, précisant que ce sont les dangers découlant de la densité de la circulation qui sont à cet égard en cause, moins bruyant, à la verdure plus abondante et bien pourvu en équipements destinés aux enfants, tels des parcs et des écoles à faible distance du domicile. Ce sont d'ailleurs ces éléments – sécurité, quiétude, verdure, services adaptés aux familles – que font valoir les banlieues dans leur effort promotionnel visant à attirer de nouveaux habitants sur leur territoire.

Projet Montréal croit que Montréal peut gagner la bataille de la qualité de vie, qu'il est possible de bâtir ou consolider sur son territoire des quartiers sécuritaires, paisibles, pourvus d'espaces verts, desservis par plusieurs moyens de transport (marche, vélo, transport en commun et voiture), bénéficiant de tous les services et équipements de proximité et offrant une diversité de logements financièrement accessibles à tous les types de ménages, particulièrement aux jeunes familles.

Cette bataille de la qualité de vie est aussi une bataille économique. Car en gardant ses habitants, ce sont chaque année des centaines de millions de dollars d'investissements immobiliers supplémentaires, des milliards même, dont Montréal bénéficiera.

Montréal consolide ses acquis économiques

Dans son livre *Global Cities*, Mark Abrahamson range Montréal au 20^e rang parmi les villes globales du monde, à égalité avec Séoul, Taipei et Stuttgart, devant Bruxelles, Genève, Madrid, Rome, Sydney et même Washington. De fait, forte de quatre universités et de milliers d'entreprises dynamiques, Montréal dispose d'une base économique à la fois forte et diversifiée : elle est un leader mondial en recherche, en aéronautique, en technologies de l'information, en sciences de la santé, en ingénierie, en conception et en gestion de projets, en production et diffusion culturelles, etc. Projet Montréal entend soutenir et renforcer ces piliers de l'économie montréalaise.

Ses pouvoirs et responsabilités en transport et en aménagement du territoire sont les deux moyens principaux dont dispose une administration municipale pour soutenir les industries présentes sur son territoire.

Les concentrations d'emplois doivent être desservies par des moyens de transport performants. À cet égard, les importants investissements en transport collectif de haut niveau que fera Projet Montréal faciliteront les déplacements des travailleurs d'où qu'ils viennent sur le territoire de Montréal, et ce, au plus faible coût possible pour eux autant que pour les entreprises (minimisation des investissements improductifs dans les espaces de stationnement). Mais encore faut-il que les lieux d'emploi soient adéquatement localisés sur le territoire, de manière à rendre leur desserte efficace.

Par une utilisation judicieuse de ses pouvoirs en urbanisme, une administration Projet Montréal consolidera les pôles d'emplois existants, au centre-ville, à Anjou ou à Saint-Laurent, entre autres, en évitant de multiplier les implantations isolées. Projet Montréal appliquera aussi aux lieux d'emploi le principe du développement de la ville sur elle-même, plutôt que de consentir à des relocalisations qui, trop souvent, d'une part laissent derrière elles des friches difficiles à convertir, d'autre part consomment de précieux terrains pouvant être utilisés à d'autres fins. À titre d'exemple, Projet Montréal est heureux de la décision du gouvernement du Québec de construire le nouveau CHUM sur le site de l'actuel hôpital Saint-Luc. Une administration Projet Montréal, pour donner un autre exemple, incitera l'Université de Montréal à se développer sur son propre site, tout en respectant bien sûr les exigences de protection du Mont-Royal, permettant de

transformer la cour de triage d'Outremont en un nouveau quartier d'habitation bien desservi par transport collectif, paisible et vert.

À l'ère de la mondialisation et de l'économie post-industrielle, l'un des principaux facteurs de localisation des entreprises est la richesse et la qualité de l'*expérience urbaine* qu'offre une ville, par rapport à ses concurrentes de partout sur la planète.

Montréal a déjà la réputation méritée d'être l'une des villes les plus vivantes et vibrantes d'Amérique du Nord. Une administration Projet Montréal multipliera les initiatives visant à rendre la ville plus belle, plus accueillante, plus chaleureuse. Le retour du tramway dans les rues de Montréal sera l'occasion de leur réaménagement complet : chaque fois, on en profitera pour remettre à neuf les infrastructures souterraines. Les mesures appropriées seront prises pour accélérer le redéveloppement des terrains vacants ou sous employés, qui constituent présentement de véritables plaies dans la ville. L'espace public sera réaménagé de manière à mieux mettre en valeur les principaux atouts de la ville, tels la rue Sainte-Catherine, le Vieux Montréal ou les quartiers anciens, tout en améliorant le confort et la sécurité des piétons. Le développement de la vocation festive et culturelle, qui fait déjà la réputation de Montréal, sera appuyé par tous les moyens à la disposition de la Ville de Montréal. Enfin et surtout, on recourra pour toutes ces actions aux plus hauts critères d'innovation et de design.

Montréal, métropole culturelle et *Montréal, ville de design* sont des mots d'ordre qui prendront vraiment leur sens sous une administration Projet Montréal.

Pour une Ville maîtresse de son développement

Depuis l'arrivée de Gérald Tremblay au pouvoir, la Ville de Montréal a subi un double démantèlement.

En premier lieu, la transformation des arrondissements en quasi municipalités autonomes, en 2005, a conduit au démantèlement institutionnel et administratif de la Ville. Cela a provoqué un premier affaiblissement de sa capacité technique, puisque les équipes de professionnels ont été transférées, individu par individu, dans les dix-neuf arrondissements de Montréal.

En second lieu, l'administration Tremblay a prétexté la précarité des finances de la Ville pour procéder à l'abolition de 1 000 postes, ce qui a complété le démantèlement de son expertise technique. En fait, l'analyse objective des budgets de la Ville ne montre aucun fléchissement au niveau de ses revenus et dépenses, qui ont tous deux progressé à un rythme légèrement supérieur à l'inflation. Par ailleurs, au cours de la période 2002-2008, la Ville a dégagé des surplus totalisant 813 millions de dollars... ce qui est tout le contraire d'une situation de faillite appréhendée. Si l'on a bel et bien réduit de 300 M\$ les dépenses de personnel de la Ville, on a aussi généralisé la pratique des contrats de services ouverts, dits *contrats parapluie*, à hauteur de ce même montant. L'administration Tremblay a de cette façon procédé à un transfert massif d'activités du secteur public vers le secteur privé. Les secteurs les plus touchés furent l'ingénierie, l'informatique, l'urbanisme et les services juridiques. Les professionnels qui restent à la

Ville sont ainsi devenus des gestionnaires de contrats effectués par des firmes privées, plutôt que de réaliser eux-mêmes les tâches correspondant à leur compétence.

Ces méthodes font en sorte que la Ville n'est pratiquement plus capable d'entreprendre quoi que ce soit par elle-même : du plus petit au plus grand sujet, elle doit faire appel aux firmes de génie-conseil ou aux grands bureaux d'avocats. Il s'ensuit une dérive au niveau de l'intérêt public, qui n'est sans doute pas aussi bien servi par un consultant dont le rôle se limite au contrat en cours, plutôt que par un professionnel ayant voué sa vie au service public. Le manque de transparence mérite également d'être signalé, tout particulièrement dans les nombreux cas où la surveillance de la qualité du travail est elle aussi transférée au secteur privé. Dans le secteur de l'informatique, le transfert pratiquement complet de l'activité au secteur privé fait en sorte que la Ville de Montréal ne contrôle plus ses bases de données, informations stratégiques s'il en est. Enfin, les consultants privés peuvent ne pas résister à la tentation de prendre en considération leur propre intérêt dans la réalisation des mandats qui leur sont confiés par la Ville.

Signalons enfin que Montréal renonce également de plus en plus à son pouvoir de planification du territoire en modifiant à la pièce son plan d'urbanisme en fonction des attentes des promoteurs, publics autant que privés.

Oh ! qu'il paraît loin ce temps où Jean Drapeau pouvait s'appuyer sur son directeur des travaux publics, Lucien Saulnier, pour constituer le *Bureau de transport* au sein même de l'administration montréalaise, permettant à la Ville d'être pleinement maître d'œuvre de la réalisation du métro. Sous Gérald Tremblay, même la toute première étude portant sur la réalisation éventuelle d'une boucle tramway au centre-ville a été confiée à une firme privée d'ingénieurs !

La Ville de Montréal doit reprendre en main le contrôle de son développement.

Pour commencer, Montréal doit devenir plus que la simple juxtaposition dans l'espace de 19 arrondissements, chacun dirigé par un maire. C'est là une condition essentielle au succès de l'ambitieux projet urbain qui sera mis de l'avant par une administration Projet Montréal. Certains pouvoirs seront recentralisés, au premier rang desquels l'adjudication des contrats et l'urbanisme. Les équipes de professionnels seront reconstituées. Le travail qui leur sera confié correspondra à leur formation – l'ingénieur fera de l'ingénierie, l'urbaniste de l'urbanisme, l'expert en informatique de l'informatique. La Ville de Montréal redeviendra un employeur exemplaire offrant à son personnel un contexte de travail professionnellement et humainement gratifiant.

Pour une ville inclusive

Si à sa fondation Ville-Marie fut française et amérindienne, puis aussi anglaise suite à la capitulation de 1760, plus de 100 autres communautés y sont aujourd'hui installées.

L'apport des communautés culturelles est intrinsèquement lié à l'histoire de Montréal, ce dont une marche sur le boulevard Saint-Laurent donne un aperçu vibrant et vivant. Cet

apport sera encore plus déterminant pour l'avenir de Montréal, qui repose désormais entre les mains de toutes les communautés qui la composent.

Montréal est le prototype de la ville-monde du XXI^e siècle, une ville où cohabitent toutes les communautés et toutes les cultures du monde, une ville qui contient et résume le monde, une ville où se forge le monde de demain.

La ville-monde du XXI^e siècle doit d'abord être inclusive, à tous les niveaux, en matière d'habitation et d'emploi notamment. Elle doit aussi permettre à chaque communauté de marquer de son empreinte l'espace urbain, d'y prendre physiquement et symboliquement sa place, dans un esprit d'ouverture aux autres, de collaboration mutuelle et d'interculturalité, en résistant à la tentation du repli sur soi.

C'est tous ensemble que nous devons inventer et bâtir la nouvelle Montréal. *Nous sommes tous Montréalais !* Voilà la fierté et le sentiment que Projet Montréal entend créer par l'ensemble de son programme de développement inclusif.

UN PROJET POUR MONTREAL : DES ENGAGEMENTS CLAIRS

1. LES ENGAGEMENTS DE PROJET MONTRÉAL POUR RENOUVELER LA DÉMOCRATIE MONTREALAISE

Projet Montréal souhaite que Montréal soit une ville où les habitants ne sont pas considérés comme de simples contribuables, mais bien comme des citoyens à part entière.

Lorsqu'une administration municipale conçoit son rôle comme se limitant à offrir des services normalisés à la population (entretien de la voirie, cueillette des ordures, déneigement), elle peut n'entretenir qu'un minimum de relations avec elle. Réciproquement, une population qui n'attend de sa Ville que la prestation de services normalisés peut se satisfaire de n'être qu'un figurant. A Projet Montréal, nous avons la conviction que la population montréalaise exige de sa Ville des actions d'envergure visant l'amélioration de sa qualité de vie, tout comme elle exige de participer activement à la mise en œuvre desdites actions. Projet Montréal pousse un cran plus loin en proposant un ambitieux projet qui, s'il correspond indéniablement aux attentes actuelles de la population, n'en sera pas moins exigeant à son endroit. En effet, elle devra graduellement changer plusieurs de ses habitudes, modifier sa façon de vivre sa ville, s'appropriier chaque changement à survenir.

Pour que la population ait le sentiment qu'il s'agit bel et bien de « son » projet urbain, visant l'amélioration de « sa » qualité de vie, il faudra qu'elle ait véritablement droit au chapitre, qu'elle participe activement au processus de décision et ce, à tous les niveaux. C'est pourquoi une démocratie vivante et réelle est une exigence absolue et incontournable pour la mise en œuvre du projet de développement urbain équitable et durable proposé par Projet Montréal.

Démocratiser les arrondissements

Engagement 1.1 : Abolir les mairies d'arrondissement

Abolir le poste de mairie d'arrondissement, qui est l'expression politique et institutionnelle du démantèlement de Montréal, de sa transformation en l'équivalent de 19 villes dirigées chacune par un baron local. À partir de l'élection 2009, suite aux modifications à la Charte de la Ville apportée par la Loi 22, le maire de Montréal deviendra aussi le maire de l'arrondissement Ville-Marie, ce qui constitue un aveu implicite que les mairies d'arrondissement furent une erreur. Il restera encore à ce moment 18 maires et mairesses de trop à Montréal. La voie la plus appropriée consiste à revenir aux présidences d'arrondissement, telles qu'elles ont eu cours de 2001 à 2005. Le président ou la présidente sera élu-e à ce poste par le biais d'un vote tenu parmi les élu-es de l'arrondissement. Cette élection par les pairs sera à tout moment révocable par les pairs, ce qui mettra fin aux dérapages constatés au cours de la période 2005-2009.

Cette partie de l'engagement requiert plusieurs modifications à la Charte de la Ville de Montréal et, conséquemment, l'accord du gouvernement du Québec.

Favoriser et encourager la coopération entre les arrondissements, que ce soit pour des opérations de fonctionnement (ex. coordination du déneigement des artères) que pour des projets de moyenne et grande envergure situés près des limites d'un arrondissement. De manière générale, dépasser la politique partisane afin de coordonner l'action des élus des arrondissements voisins.

Engagement 1.2 : Faire des conseils d'arrondissements des guichets démocratiques uniques

Faire des conseils d'arrondissements des guichets démocratiques uniques. Les citoyens et citoyennes ont adopté leur conseil d'arrondissement, dont les séances se tiennent à proximité de leur domicile, suivant des procédures plus conviviales que le conseil municipal, et qui traitent essentiellement de sujets proches de la réalité quotidienne. Trop souvent, toutefois, ils se font répondre qu'ils ne s'adressent pas à la bonne place, que le sujet qu'ils soulèvent relève de l'administration centrale ou du comité exécutif. Cette situation est très frustrante pour quelqu'un qui a pris la peine de se déplacer. D'autant que la personne qui l'informe qu'elle s'est trompée de guichet a toutes les chances de siéger au conseil municipal ou même d'être membre du comité exécutif. Il faut cesser de jouer à la balle avec les gens. Avec le guichet démocratique unique, les élu-es d'arrondissement auront l'obligation d'accueillir la demande exprimée, de faire le suivi auprès de l'instance appropriée, puis de répondre à la question posée lors d'une séance ultérieure du conseil d'arrondissement.

Engagement 1.3 : Créer des conseils de quartier

Créer des Conseils de quartier afin que la population puisse participer pleinement au devenir de son milieu de vie. Le conseil de quartier est constitué à l'échelle du district électoral, parfois à plus petite échelle (le *quartier*, en tant qu'unité d'appartenance). À l'image de ce qu'ils sont dans la ville de Québec, les conseils de quartier sont appelés à organiser des séances de consultation publique, à mobiliser les personnes du quartier de même que les organismes qui y travaillent, à encourager la collaboration entre eux, à proposer des actions locales et à élaborer des projets pour améliorer la qualité de vie. Le conseil d'arrondissement et le conseil municipal les consultent sur les questions qui ont trait notamment à l'aménagement du territoire, à l'aménagement des propriétés municipales, à la vie communautaire et à la sécurité publique. Les conseils de quartier sont formés d'une dizaine de citoyens, en plus des conseillères et conseillers municipaux locaux.

Démocratiser la Ville centre

Engagement 1.4 : Établir un seul conseil municipal

Abolir le conseil d'agglomération au profit du seul conseil municipal, sur lequel siégeront les 65 élus représentant la Ville de Montréal ainsi que les maires de 14 des 15 villes liées (toutes sauf l'île Dorval). Dollard-des-Ormeaux justifiant un représentant

supplémentaire, considérant sa population élevée, le nouveau conseil municipal de Montréal sera donc composé de 80 élu-es.

À défaut de l'approbation du gouvernement du Québec, nous proposerons plutôt que la composition du Conseil d'agglomération comprenne dorénavant les 65 élu-es de la Ville de Montréal en plus des représentants des municipalités reconstituées et que son fonctionnement prévoie la formation de commissions permanentes correspondant à ses principaux mandats. Les membres du conseil seraient répartis sur ces différentes commissions qui devront siéger publiquement et faire rapport directement au conseil.

Cet engagement requiert l'accord du gouvernement du Québec.

Engagement 1.5 : Réduire les pouvoirs du comité exécutif

Transférer progressivement les responsabilités du comité exécutif aux commissions permanentes du conseil composées chacune d'au minimum cinq élus représentatifs des formations politiques présentes au conseil municipal. Les commissions correspondront aux responsabilités partagées entre les membres du comité exécutif, dont celle de préparer le budget de la Ville. Chaque membre du comité exécutif sera d'office président de sa commission. Les rapports et recommandations des commissions seront transmis au comité exécutif, lequel inscrira chaque proposition à l'ordre du jour du prochain conseil municipal. Le conseil municipal deviendra donc la seule instance habilitée à décider des suites à donner à la recommandation d'une commission.

Le travail au sein des commissions engagera les élu-es dans une démarche de recherche du consensus plutôt que d'entretenir la stérile culture d'affrontement qui prévaut actuellement.

Cet engagement ne requiert pas l'accord du gouvernement du Québec puisque, formellement, le comité exécutif est maintenu dans l'ensemble de ses droits, prérogatives et responsabilités, tels qu'énoncés à l'actuelle Charte de la Ville de Montréal.

Engagement 1.6 : Créer des comités consultatifs citoyens

Attacher à chaque commission permanente du conseil municipal d'un comité consultatif visant à favoriser la participation citoyenne aux affaires de la Ville. Les comités consultatifs présenteront leurs rapports publiquement et périodiquement lors des réunions des commissions. Celles-ci pourront retenir leurs recommandations en tout ou en partie et les présenter au conseil municipal pour adoption.

Engagement 1.7 : Rendre les débats publics

Dans un effort de transparence, décréter l'obligation pour le comité exécutif et les commissions permanentes de siéger en public et de télédiffuser leurs débats, sauf dans les cas prévus par le règlement de la Ville. Les ordres du jour et dates de réunions seront disponibles sur le site Web de la Ville au moins une semaine avant les réunions. Les verbatim (rapports textuels) et les vidéos des rencontres seront ensuite disponibles

sur le site Web de la Ville. De plus, renforcer le mandat de l'ombudsman en ce qui a trait à la recevabilité des plaintes concernant la transparence des instances municipales.

Engagement 1.8 : Réviser la gouvernance de Montréal

Après quatre années d'expérimentation du modèle de gouvernance mis en place en 2005, le temps est venu de réfléchir aux correctifs à y apporter. À cette fin, mandater une des commissions permanentes du conseil municipal d'engager une réflexion complète sur le système politique montréalais. Simultanément, un mandat sera confié à l'Office de consultation publique de Montréal pour favoriser la participation citoyenne la plus large possible. Ce processus de réflexion, qui devra se dérouler de façon prioritaire, touchera les domaines suivants :

- a) le partage des compétences entre la Ville et ses arrondissements ;
- b) le cadre électoral de la Ville et des arrondissements. Projet Montréal demande l'instauration d'un mode de scrutin proportionnel au niveau municipal et souhaite que la réflexion sur la gouvernance montréalaise en tienne compte. En effet, dans les prochaines années, Montréal ne pourra pas faire l'économie de discuter des questions suivantes : le nombre de membres du conseil municipal, le nombre de districts et d'arrondissements, le nombre de personnes éligibles à briguer un poste électif par arrondissement, la parité entre les hommes et les femmes dans la représentation politique, la composition des conseils d'arrondissement, le rôle et les fonctions des membres du conseil d'arrondissement et leur représentation au conseil municipal, un nouveau redécoupage de la carte électorale mettant l'accent sur la délimitation naturelle des quartiers, le tout en respectant la logique démographique ;
- c) la révision du mode de financement des partis politiques.

Suite à cet exercice, la Ville de Montréal acheminera au gouvernement du Québec un ensemble de propositions visant à modifier la Charte de la Ville. Suivra une négociation entre la ville et le gouvernement, dont les résultats seront mis en vigueur à partir de l'élection de 2013.

Démocratiser Montréal

Engagement 1.9 : Viser la parité hommes femmes

Mettre en œuvre la politique *Pour une participation égalitaire des femmes et des hommes à la vie de Montréal* (2008) dans toutes les instances de la Ville de Montréal. La Ville de Montréal a adopté cette politique sans se donner les moyens de la mettre en œuvre. Projet Montréal attribuera les ressources nécessaires afin de la mettre en œuvre et bonifiera cette politique afin d'assurer une parité de représentation des personnes élues aux conseils d'arrondissement ou nommées dans tous les conseils de la Ville.

Engagement 1.10 : Instaurer des budgets participatifs

Mettre en vigueur un budget participatif inspiré des expériences en cours à Montréal et dans le monde, afin que la population puisse déterminer les priorités budgétaires et une

allocation conséquente des ressources financières de la Ville. Le budget participatif s'appliquera à tous les niveaux : dans les conseils d'arrondissement, au conseil municipal ainsi qu'au conseil d'agglomération. Il couvrira également l'ensemble du budget, c'est-à-dire, le budget des opérations et le budget d'investissement (PTI – Programme triennal d'investissement).

Engagement 1.11 : Reconnaître le droit à la participation citoyenne

Reconnaître la participation citoyenne comme un droit dans la Charte sur les droits et responsabilités et incorporer cette dernière dans la Charte de la ville de Montréal.

Engagement 1.12 : Élargir le statut d'électeur

A l'instar de plusieurs villes du monde, étudier la possibilité d'élargir le statut d'électeur éligible à voter lors d'élections municipales à Montréal à toute personne ayant le statut de résident permanent ou de réfugié au Canada et pouvant prouver qu'elle habite Montréal depuis 6 mois.

Cette mesure demande l'accord préalable de Québec et d'Ottawa.

2. LES ENGAGEMENTS DE PROJET MONTRÉAL POUR MIEUX HABITER MONTRÉAL, PARTOUT ET POUR TOUS

Chaque année, Montréal enregistre un bilan désastreux au chapitre des migrations interrégionales, soit une perte nette de population atteignant en moyenne 23 000 personnes, correspondant à environ 10 000 ménages. Ce sont très majoritairement les familles qui quittent l'île de Montréal pour les banlieues périphériques. La majorité part à regret, pour la seule raison qu'elle ne trouve pas à Montréal le produit résidentiel correspondant à ses besoins. Pour mettre fin à cet exode, il faut satisfaire sur le territoire de Montréal la demande résidentielle exprimée par les Montréalais et Montréalaises. De façon toute particulière, Montréal doit répondre adéquatement aux besoins des jeunes familles en termes d'accessibilité à de grands logements, à des cadres de vie et à des services et équipements adaptés à leurs besoins, et ce, à prix accessible.

Garder son monde signifie, pour Montréal, de hausser à 70 % sa part des mises en chantier résidentielles dans la région métropolitaine. Malgré la crise économique qui menace présentement le secteur résidentiel, on peut assumer qu'au cours des prochaines années, le nombre des mises en chantier en région métropolitaine sera similaire à ce qu'il fut, en moyenne, durant les 20 dernières années, soit 17 500 logements par an. L'objectif de 70 % correspond donc à 12 250 mises en chantier annuelles sur l'île de Montréal. La moitié de ces nouveaux logements devront être des logements familiaux, des logements sociaux ou des logements abordables. Par « abordable », nous entendons un loyer qui ne dépasse pas 30% du revenu moyen des ménages du quartier pour le logement et le chauffage.

Objectifs de Projet Montréal en habitation

(nombre de nouveaux logements construits, annuel)

	Tendance	Tendance	Prévision	Objectifs de	
	20 ans*	5 ans*	2010-2013	Engagement	Gains/Pertes
	1988-2007	2003-2007	2010-2013		
Île de Montréal	5 255	8 111	5 250	12 250	7 000
	29%	33%	30%	70%	
Centre-Ville	487	1 178	900	3 625	2 725
Quartiers anciens	1 875	3 113	2 000	5 000	3 000
Est et Ouest de l'île	2 893	3 820	2 350	3 625	1 275
Banlieues	12 600	16 760	12 250	5 250	-7 000
	71%	67%	70%	30%	
Région métropolitaine	17 855	24 871	17 500	17 500	
	100%	100%	100%	100%	

* source : SCHL

Freiner l'exode des Montréalais

Engagement 2.1 : Développer de véritables quartiers urbains

Proposer des environnements résidentiels paisibles, à l'échelle humaine, sécuritaires et attrayants liés aux transports collectifs, favorisant les déplacements à pied et réduisant la place de l'automobile. Pour ce faire, réaliser des Quartiers du métro, Quartiers de la gare et Quartiers du Nouveau Tramway en priorisant le développement ou redéveloppement des terrains vacants ou sous-employés situés au pourtour immédiat des stations du métro ou des gares de trains de banlieue ainsi que le long des futures lignes du Nouveau Tramway. Au sens prêté ici à ces termes et à simple titre d'exemples, tout terrain de stationnement extérieur est vacant, tout espace occupé par une station-service sous-employé.

Parmi les caractéristiques recherchées pour ces environnements résidentiels, mentionnons les suivantes :

- a) une quantité suffisante d'espaces verts intégrés aux unités d'habitations, comme des ruelles vertes piétonnes aménagées avec et pour les résidents ;
- b) de nouveaux parcs et terrains de jeux, en particulier dans les quartiers centraux, où ils font cruellement défaut ;
- c) des bâtiments résidentiels d'échelle humaine, dont la hauteur et le gabarit respectent le bâti historique des quartiers, la volonté des arrondissements et les attentes de la population ;
- d) des pôles de commerces et de services diversifiés accessibles à pied et localisés à proximité immédiate des transports collectifs ;
- e) une voie publique sécuritaire où l'usage de la voiture est découragé par des politiques d'apaisement de la circulation et la réduction de l'offre de stationnement.

Engagement 2.2 : Appuyer concrètement la construction de logements

Appuyer techniquement et financièrement l'effort de développement résidentiel dans les Quartiers du métro, du Nouveau Tramway et de la gare. À cette fin, implanter un Programme d'aide offrant des incitatifs fiscaux et des subventions pouvant atteindre jusqu'à 25 000 \$ par logement admissible. Dans le cas de l'acquisition d'une propriété privée, cette aide initiale sera remboursable selon certaines modalités, par exemple lors de la revente de la propriété.

Type de logement	Montant de la contribution par logement
Logement familial, privé ou coopératif	25 000 \$
Logement social	25 000 \$
Logement abordable	10 000 \$

Engagement 2.3 : Contribuer à l'accèsion à la propriété

Contribuer, par une diversité d'autres moyens, à rendre l'accèsion à la propriété financièrement accessible aux jeunes familles montréalaises.

La Ville réalisera des investissements d'accompagnement sur le domaine public s'élevant en moyenne à 10 000 \$ par logement. Une carte CAM sera également offerte gratuitement durant deux ans à chaque ménage emménageant dans un logement neuf construit dans les secteurs visés, ce qui équivaut à une subvention de 1 440 \$ (60 \$ X 24 mois). La Ville incitera par ailleurs à la réalisation de projets d'habitation ne fournissant aucun espace de stationnement, ce qui représentera pour les ménages une diminution du coût d'acquisition variant entre 10 000 \$ (stationnement extérieur) et 40 000 \$ (stationnement intérieur, au centre-ville).

En jumelant cet engagement au précédent, le coût d'acquisition d'un logement d'au moins 3 chambres sera réduit d'un minimum de 46 440 \$ (25 000 + 10 000 + 1 440 + 10 000) à un maximum de 76 440 \$ (25 000 + 10 000 + 1 440 + 40 000), par rapport aux prix actuels sur le marché. Actuellement, les ménages qui habitent dans les secteurs visés n'ont pas d'auto ou n'en possèdent qu'une seule, qu'elles utilisent de façon mesurée. Les nouveaux ménages auront un profil de mobilité similaire, puisque tout aura été conçu pour diminuer la dépendance à l'auto. La combinaison de ces avantages au niveau de l'habitation et du transport permettra d'offrir à Montréal, incluant au centre-ville, des cadres de vie de qualité répondant parfaitement aux besoins des familles, tout en leur étant financièrement accessibles.

Engagement 2.4 : Promotion des technologies d'énergie renouvelable

Promouvoir l'incorporation des technologies d'énergie renouvelable dans la construction des nouvelles unités de logements.

Augmenter le nombre d'unités de logement social et abordable

Engagement 2.5 : Assurer la mixité sociale des quartiers

Viser la réalisation de cadres de vie marqués par l'accessibilité aux personnes seules, aux personnes âgées et aux jeunes familles, par la diversité des tenures (logements sociaux, logements abordables, location de marché, propriétés individuelles, coopératives d'habitation), ainsi que par la diversité sociale et générationnelle, en répartissant globalement l'offre selon la répartition des revenus des ménages.

Engagement 2.6 : Investir dans le logement social

Financer adéquatement la remise en état du parc de logements sociaux appartenant à la Ville de Montréal. En plus du maintien du parc immobilier actuel, construire de nouveaux logements sociaux

- a) en réclamant la juste part de Montréal d'un investissement fédéral majeur prévu de 2 milliards par année à l'échelle du Canada pour le logement social ;
- b) en réclamant l'augmentation des investissements provinciaux en logement social à Montréal.

Engagement 2.7 : Créer un Fonds du logement social et abordable

Créer un Fonds du logement social et abordable (FLSA) de la Ville de Montréal financé par les investissements fédéraux et provinciaux et les contributions des promoteurs (engagement suivant). Le FLSA sera dédié à la construction de logements sociaux et abordables pour les ménages à faible revenu ainsi que pour les personnes aux besoins spéciaux, itinérants, personnes âgées, handicapées et autres.

Engagement 2.8 : Instaurer le zonage d'inclusion

Mettre en place une réglementation municipale d'inclusion qui exige des promoteurs privés qu'ils incluent au moins 25 % de logements sociaux et abordables à leurs projets. Les promoteurs préférant se soustraire à cette obligation verseront au FLSA de la Ville de Montréal une somme de 25 000 \$ par logement social ou abordable manquant.

Engagement 2.9 : Construire des logements sociaux et abordables

Construire annuellement 1 500 logements sociaux et abordables, et ce :

- a) par le biais de l'obligation faite aux promoteurs d'intégrer à leurs projets au moins 25 % de logements sociaux et abordables ;
- b) en réservant les terrains publics vacants de Montréal à la construction de logements sociaux et abordables écologiques.

Favoriser la transformation d'édifices résidentiels en coopératives d'habitation par le rassemblement de locataires, en impliquant les différents partenaires, comme les groupes de ressources techniques, les regroupements de coopératives existantes ainsi que des bailleurs de fonds potentiels pour trouver des leviers financiers pour l'achat, par exemple en impliquant des coopératives déjà bien établies.

Reconnaître l'école comme une composante essentielle du milieu de vie

Engagement 2.10 : Investir dans les écoles pour attirer et retenir les familles

Dans les banlieues entourant Montréal, l'offre scolaire constitue l'un des arguments parmi les plus efficaces pour attirer les familles. De fait, on y trouve une abondance d'écoles, la plupart de construction récente, comme le montre le tableau ci-dessous.

L'école dans certaines banlieues de Montréal

	Population 2006	Nombre d'écoles		
		Primaire	Secondaire	Total
Blainville	46 493	11	2	13
Boisbriand	26 483	5	1	6
Mascouche	33 764	8	3	11
Mirabel	34 626	4	0	4
Saint-Eustache	42 062	9	1	10
Saint-Bruno	24 388	5	4	9
Sainte-Julie	29 079	7	1	8

Dans le but légitime de retenir à Montréal les familles et les jeunes ménages comptant prochainement fonder une famille, voire pour attirer à Montréal des familles avec enfants, exiger du ministère de l'Éducation du Québec, en collaboration avec les commissions scolaires de l'île de Montréal :

- a) la construction d'écoles primaires au centre-ville et dans les quartiers centraux lorsque nécessaire ;
- b) la poursuite du programme de rénovation des établissements scolaires de Montréal ;
- c) la conclusion d'une entente avec les commissions scolaires afin que la vente des terrains et bâtiments excédentaires appartenant aux commissions scolaires préserve une capacité d'accueil à long terme afin de pouvoir s'adapter aux fluctuations démographiques de la population. Les bâtiments et terrains temporairement excédentaires pourraient continuer à être convertis en centre communautaire, centre local d'emploi, centre à la petite enfance, etc.

Engagement 2.11 : Instaurer un zonage anti fast-food

Instaurer un nouveau type de zonage qui exclurait les commerces servant du fast-food. Ce nouveau type de zonage pourrait être utilisé autour des écoles par exemple.

Cet engagement requière l'accord du gouvernement du Québec.

Protéger les résidants actuels

Engagement 2.12 : Protéger les droits des résidants actuels à leur logement, à leur quartier et à leur ville

Pour mettre les résidants actuels des quartiers, locataires autant que propriétaires occupants, à l'abri de la spéculation qui accompagne généralement les projets urbains d'envergure et protéger leur droit à l'occupation de leur logement, à prix accessible :

- a) constituer, publier et rendre aisément accessible un rôle des loyers ;
- b) maintenir le moratoire sur la conversion de logements en condominiums là où le taux de vacance de logements est inférieur à 3% ;
- c) favoriser le maintien des familles dans leurs quartiers en conservant des logements pouvant les loger par l'imposition, selon les arrondissements, d'un moratoire sur la subdivision des logements pour les propriétaires non occupants ;
- d) limiter la hausse des taxes foncières payées par un propriétaire occupant au niveau de l'inflation, et ce, aussi longtemps qu'il occupe son logement. En cas de hausse de la valeur du logement par simple effet de marché, c'est-à-dire sans que des investissements aient été réalisés sur le logement, le nouveau montant des taxes foncières, tenant compte de ladite hausse de valeur, ne sera payable que par le propriétaire suivant du logement. Par mesure d'équité envers les propriétaires du voisinage bénéficiant des mêmes services municipaux, l'écart entre les taxes payées par un propriétaire occupant et la moyenne de celles payées par ses voisins ne devra toutefois pas être supérieur à 25 %.

Engagement 2.13 : Étudier la problématique de l'assurance habitation

Mandater une des commissions permanentes du conseil municipal pour analyser les obstacles rencontrés par les citoyens des quartiers anciens pour obtenir de l'assurance habitation à prix raisonnable (éléments patrimoniaux ne répondant plus aux normes, logement situé au-dessus d'un local commercial, etc.).

Améliorer la qualité des logements locatifs

Engagement 2.14 : Améliorer l'inspection municipale

Augmenter le nombre d'inspecteurs municipaux en établissant un plancher par arrondissement au prorata du parc de logements. De plus, conférer plus de pouvoirs à ces inspecteurs municipaux en leur permettant de prendre des mesures exécutoires de restauration de la salubrité et de l'habitabilité, y compris le pouvoir d'ordonner les travaux nécessaires et de les faire exécuter dans un délai raisonnable, aux frais du propriétaire. Aussi, élaborer un protocole d'action pour contrer l'insalubrité des logements, notamment en cas d'infestations parasitaires.

Engagement 2.15 : Exproprier les immeubles à l'abandon

Adopter un règlement municipal permettant l'expropriation des immeubles à l'abandon (barricadés) depuis plus d'un an ou ayant subi aux frais de la Ville des rénovations majeures non remboursées par le propriétaire.

Engagement 2.16 : Favoriser la réinsertion sociale des itinérants

Mettre en place des mesures de réinsertion sociale à l'intention des itinérants :

- a) en accordant une aide financière accrue aux organismes qui leur viennent en aide ;
- b) en établissant un mécanisme de collaboration entre le service de police et ces organismes ;
- c) en assurant un financement stable pour renforcer les organismes en place ;
- d) en créant un programme récurant pour mettre sur pied une brigade de réinsertion sociale ;
- e) en protégeant et en restaurant les maisons de chambre et les pensions pour en faire des lieux d'habitation accessibles pour la population itinérante.

3. LES ENGAGEMENTS DE PROJET MONTRÉAL POUR FAIRE DE MONTRÉAL LA MÉTROPOLE DES TRANSPORTS DURABLES

Montréal doit réaliser le virage des transports durables dans les prochaines années. Pour ce faire, Projet Montréal fixe trois objectifs :

- a) réduire la circulation automobile d'au moins 2,5 % par année. À moyen terme, viser une réduction de 50 % au centre-ville et dans les quartiers centraux et de 25 % ailleurs dans la ville, par rapport aux niveaux actuels ;
- b) porter d'ici quinze ans à 1 milliard le nombre de déplacements annuels réalisés à pied ou à vélo (350 millions actuellement) ;

- c) porter d'ici quinze ans à 1 milliard le nombre de déplacements annuellement réalisés par transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal (450 millions actuellement).

Ces objectifs sont interdépendants puisque la réalisation de chacun d'entre eux est conditionnelle à la réalisation des autres. En effet, Projet Montréal propose de mettre en place les conditions nécessaires pour que les personnes qui se déplacent actuellement en voiture utilisent progressivement et de plus en plus les transports collectifs et actifs.

L'objectif touchant le transport collectif implique une croissance de l'achalandage de 5 % par an. Le tableau qui suit permet de saisir l'ampleur du défi à relever.

**Croissance requise de l'achalandage du transport collectif si l'on vise
atteindre 1 milliard de déplacements en 2025, par modes**

	Achalandage 2007	Croissance requise 2010-2025	Achalandage 2025
Métro	225 M	+ 75 M + 33 %	300 M
Autobus	250 M	+ 150 M + 60 %	400 M
Train de banlieue	15 M	+ 60 M + 400 %	75 M
Tramway / Tram-Train		+ 350 M	350 M
Transport collectif			
Achalandage total	450 M		1 000 M
Déplacements / habitant RMR	120		240

Ainsi, pour atteindre 1 milliard de déplacements par transport collectif en 2025, il faudra : accroître d'un tiers l'achalandage du métro, lequel est déjà utilisé à pleine capacité ; développer l'offre autobus, pour faire croître de 60 % sa fréquentation actuelle ; multiplier par cinq l'utilisation des trains de banlieue, dont la capacité passerait à 75 millions de déplacements. Même après avoir fait tout cela, il manquerait encore à l'offre de transport une capacité de 350 millions de déplacements. C'est ici qu'intervient un nouveau mode de transport, le Tramway / Tram-Train.

À terme, la région montréalaise sera dotée de trois modes majeurs de transport collectif, le métro, l'autobus et Tramway / Tram-Train, accompagnés d'un mode complémentaire, le train de banlieue.

Ces chiffres permettent de comprendre que l'on ne doit pas développer un mode de transport collectif dans le but de remplacer un autre mode mais, tout au contraire, qu'il faut développer massivement et ensemble les trois modes que nous connaissons présentement, plus le Tramway / Tram-Train. C'est à cette condition et à cette condition seulement que l'on pourra doubler la fréquentation du transport collectif en région métropolitaine de Montréal, ce qui la fera passer de 120 déplacements par habitant et par année aujourd'hui, à 240 en 2025.

Soulignons que présentement, les villes scandinaves ou allemandes qui servent de référence à Projet Montréal ont toutes une fréquentation du transport collectif comprise entre 300 et 400 déplacements par habitant et par année. Même si les 240 visés pour Montréal demeurent loin de ces chiffres, il s'agirait véritablement d'un résultat extraordinaire en Amérique du Nord.

Réduire le coût du transport collectif

Engagement 3.1 : Réduire le coût de la carte CAM

Ramener à 60.00 \$ le coût de la CAM, à 30.00 \$ la CAM à tarif réduit. Maintenir ces nouveaux tarifs durant tout le premier mandat (du 1^{er} janvier 2010 au 31 décembre 2013).

Engagement 3.2 : Instaurer la gratuité au centre-ville

Assurer la gratuité du service pour les déplacements internes au centre-ville, comme c'est présentement le cas à Denver, Portland, Calgary, Miami ou Detroit. Ce type de gratuité est en train de devenir un important critère d'attractivité des villes pour attirer les congrès et autres événements internationaux, ainsi que les touristes. La gratuité est également un puissant incitatif favorisant la rétention et la venue de nouveaux habitants au centre-ville.

Favoriser la marche et le vélo

Engagement 3.3 : Augmenter le nombre de déplacements à pied et à vélo

Pour passer de 350 millions à 1 milliard de déplacements annuels réalisés à pied ou à vélo, il faut créer des espaces résidentiels denses et plurifonctionnels en prenant exemple sur le concept belge de « code de la rue » qui donne priorité aux piétons et cyclistes.

Les politiques d'habitation et d'urbanisme doivent permettre de remettre la marche et le vélo au centre de la vie urbaine. Au centre-ville, sur les rues commerciales, dans les secteurs résidentiels et en périphérie immédiate du métro, des trains de banlieue et des futures lignes du Nouveau Tramway, nous devons réaménager l'espace public constitué des rues, trottoirs et ruelles en poursuivant les objectifs suivants :

- a) réduire les surfaces accessibles à l'automobile et augmenter celles exclusivement réservées aux piétons et cyclistes ;
- b) assurer le confort et la sécurité des piétons et cyclistes, tout particulièrement des enfants ;
- c) aménager des itinéraires de marche attrayants, confortables et sécuritaires conduisant aux stations du métro, aux écoles primaires et secondaires, aux parcs urbains et aux autres lieux où l'on trouve une forte concentration de piétons, tout particulièrement d'enfant ;
- d) accroître la visibilité et la lisibilité du transport collectif dans l'environnement urbain ;

- e) diminuer les nuisances sonores affectant les riverains ;
- f) s'assurer que les trottoirs de toutes les intersections soient accessibles pour les personnes à mobilité réduite ;
- g) prioriser la sécurité des piétons de tout âge et des personnes à mobilité réduite en leur donnant la priorité afin d'assurer la sécurité de leurs déplacements. Cela requière de changer la culture de la priorité à l'auto et du non respect des passages piétonniers en rendant ces derniers visibles et en faisant respecter la loi en augmentant, si nécessaire, les amendes en cas d'infraction ;
- h) inclure à même les documents d'appels d'offres l'obligation de maintenir les liens piétons et cyclables lors des réfections des infrastructures.

La Ville de Montréal et les arrondissements, en plus de contribuer activement à réaliser ces changements, doivent soutenir et collaborer avec les organismes qui mettent sur pied des programmes de promotion des transports actifs en ville.

Engagement 3.4 : Créer des rues piétonnes

Réaménager les rues commerçantes pour les rendre plus conviviales et accroître l'espace public dédié aux piétons. Définir et mettre en oeuvre un plan de piétonisation complète ou partielle, temporaire ou permanente, de certaines rues et places de Montréal, ce qui implique que l'espace public y soit entièrement réaménagé. Cet engagement permettra d'assurer la vitalité et la convivialité des artères commerçantes et par le fait même une meilleure sécurisation des piétons par plusieurs mesures concrètes telles que : l'installation de bollards rétractables servant à faciliter la fermeture temporaires de rues (p. e. les fin de semaines estivales ou lors d'événements spéciaux), la sécurisation des intersections, l'élargissement des trottoirs et l'aménagement d'espaces de terrasses, d'étales agrandies et de lieux de diffusion publics. Les 4 projets jugés les plus prioritaires sont :

- a) la rue Sainte-Catherine, coeur de la région métropolitaine, entre Guy et Papineau ;
- b) la rue Mc Gill collège, complémentaire à Sainte-Catherine, entre la place Ville-Marie et Sherbrooke ;
- c) la rue Saint- Paul ;
- d) l'avenue Mont-Royal, coeur du Plateau Mont-Royal, entre les rues du Parc et Frontenac.

Un règlement sera défini avec les riverains visant à établir les conditions d'accessibilité des résidents par véhicules privés, des livraisons aux commerces et des véhicules d'urgence (pompiers, policiers, ambulances).

Engagement 3.5 : Augmenter le nombre de pistes cyclables

Afin d'augmenter la pratique du vélo à des fins utilitaires et de plaisance :

- a) réaménager les nombreuses pistes cyclables actuelles n'offrant pas un degré suffisant de sécurité et de confort aux cyclistes qui les utilisent et aux piétons qui les traversent ;
- b) aménager 50 km de nouvelles pistes cyclables en site propre, en quatre ans ;

- c) augmenter le nombre de stationnements à vélo sécuritaires et n'obstruant pas les trottoirs ;
- d) augmenter la fréquence d'entretien des voies cyclables ;
- e) maintenir l'utilisation des pistes cyclables et des stationnements à vélo à l'année.

Engagement 3.6 : Créer des quartiers verts reliés entre eux par un réseau vert

Réaliser des « quartiers verts » libérés du trafic de transit et du stationnement de surface, reliés entre eux par un « réseau vert » de rues piétons-vélos-bus, en intégrant les artères commerciales (pour éviter la ghettoïsation).

La notion de « quartiers verts » est un dispositif à la fois simple et efficace qui libérerait des dizaines de quartiers du trafic de transit automobile. L'objectif est de faire en sorte que l'espace public soit reconquis par les habitants et de redonner vie aux quartiers en dissuadant la circulation de transit et en favorisant les déplacements de proximité. Pour cela, plusieurs moyens peuvent être mis en place, par exemple :

- a) des aménagements physiques (dos d'âne, chicanes, rétrécissements de chaussée, élargissements des trottoirs, passages piétons surélevés, partage de la voirie, bornes escamotable avec carte magnétique pour résidents et commerçants, etc) ;
- b) une réorganisation des sens de circulation ;
- c) un revêtement spécifique permettant aux automobilistes d'identifier la zone concernée ;
- d) une signalisation et un mobilier urbain caractéristiques ;
- e) des espaces piétonniers plus nombreux ;
- f) une végétalisation du site (ruelle verte), l'implantation de bancs publics, d'espaces de détente, etc. ;
- g) une limitation de la vitesse à 30 km/h, voire 15 km/h dans certains quartiers.

Le « réseau vert » est un ensemble de rues réservées aux piétons, cyclistes et rollers. Il traverse chaque arrondissement et permet d'aller d'un arrondissement à l'autre en toute sécurité. Le Réseau vert relie les Quartiers verts entre eux et permet d'aller d'un bout à l'autre de la ville. Ainsi, on peut se déplacer dans son quartier en toute sécurité, aller à l'école sans risque, découvrir les trésors de Montréal, s'essayer sans danger au vélo et au roller, etc.

Améliorer le métro de Montréal

Engagement 3.7 : Augmenter le niveau du service métro

Porter à 80,0 millions de kilomètres-voiture parcourus (MKVP) le service du métro en 2010, puis faire progresser ce chiffre de 2 %, annuellement : 81,6 MKVP en 2011, 83,2 MKVP en 2012, 84,9 MKVP en 2013.

Au cours de la période 2001-2008 correspondant aux deux mandats de l'administration Tremblay, la moyenne annuelle a été de 61,6 MKVP. Le budget de la STM prévoit 77,1 MKVP pour l'année 2009.

Engagement 3.8 : Remettre à neuf les voitures du métro

Procéder dans les plus brefs délais à la remise à neuf des équipements fixes et au remplacement des rames MR-63. De plus, entamer dès aujourd'hui le cahier des charges pour le renouvellement des rames de métro MR-73 afin d'assurer la qualité du service du métro, ce qui n'a pu être le cas avec les MR-63 dû aux tergiversations du gouvernement du Québec.

Engagement 3.9 : Améliorer la qualité du service

Ramener le niveau de service du métro à ce qu'il était au début des années 1990 : fréquences plus élevées, temps d'attente significativement réduit, minimum de six voitures par rame, personnel plus présent, etc.

Engagement 3.10 : Préserver le patrimoine collectif du métro

Redonner au métro sa personnalité de bien collectif et ses qualités d'espace civique, pour en faire à nouveau un objet de fierté pour la population montréalaise. À cette fin:

- a) réglementer de façon plus restrictive les commerces et autres dispositifs commerciaux implantés au cours des dernières années ;
- b) diminuer la présence publicitaire dans le métro pour tendre vers ce qu'elle était lors de l'inauguration de la première partie du réseau, en 1966 ;
- c) redonner aux stations leur apparence et leurs qualités architecturales d'origine.

Engagement 3.11 : Améliorer l'accessibilité au métro

Poursuivre le programme d'aménagement d'ascenseurs donnant directement accès aux quais à partir des édifices et/ou des trottoirs pour rendre le métro plus aisément accessible aux personnes à mobilité restreinte, aux personnes âgées ainsi qu'aux personnes se déplaçant avec de jeunes enfants (poussettes).

Engagement 3.12 : Étudier le développement du réseau du métro

Étudier le prolongement du réseau du métro. Le métro est un équipement extrêmement performant, mais cher, à 150 millions \$ le kilomètre. Le prolongement qui est aujourd'hui reconnu comme étant le plus prioritaire est le prolongement de la ligne bleue de la station Saint-Michel au boulevard Pie-IX.

Améliorer le service d'autobus

Engagement 3.13 : Augmenter le niveau du service d'autobus

Porter à 80 millions de kilomètres-véhicule parcourus (MKVP) le service autobus en 2010, puis faire progresser ce chiffre de 2 % annuellement : 81,6 MKVP en 2011, 83,2 MKVP en 2012, 84,9 MKVP en 2013.

Au cours de la période 2001-2008, correspondant aux deux mandats de l'administration Tremblay, la moyenne annuelle a été de 70,4 MKVP. Le budget de la STM prévoit 76,5 MKVP pour l'année 2009.

Engagement 3.14 : Améliorer la desserte service d'autobus

Mieux desservir les pôles d'emplois, notamment les parcs industriels.

Améliorer le service de nuit en augmentant la fréquence sur les trajets actuels, en planifiant mieux les correspondances et en instaurant, au besoin, de nouveaux trajets.

Évaluer la pertinence de remplacer les autobus par des navettes de faible capacité ou des taxis collectifs dans les secteurs ou périodes à faible achalandage.

De plus, instaurer des mesures prioritaires (feux de circulation dédiés à l'autobus, voies réservées, etc.) sur les rues et artères empruntées par les principaux circuits d'autobus, donnant clairement la priorité au transport collectif et à ses usagers.

Engagement 3.15 : Améliorer le confort des usagers

Améliorer les conditions d'attente des usagers de l'autobus en mettant partout en place des abris sécuritaires et confortables. Pour favoriser la propreté des abris, augmenter le nombre de poubelles autour des abribus.

Afin d'augmenter le nombre d'abribus, exiger la construction d'un abribus intérieur pour tout nouvel immeuble construit le long d'un axe de transport en commun et près d'une intersection ainsi que pour tout grand générateur de déplacement.

Effectuer un rattrapage nécessaire en matière d'information aux usagers en installant des afficheurs électroniques dans les abribus et les stations de métro. Ces afficheurs permettront de connaître, en temps réel, l'état du réseau.

Engagement 3.16 : Instaurer des corridors bus

Construire et mettre en service d'ici l'automne 2012 cinq corridors d'autobus en site propre :

- a) sur le boulevard Pie-IX, de la rue Notre-Dame au boulevard Henri-Bourassa (12 km) ;
- b) sur la rue Jean-Talon, de la station de métro Saint-Michel au boulevard des Galeries d'Anjou (6 km) ;
- c) sur le boulevard Henri-Bourassa, de l'arrondissement Saint-Laurent à l'arrondissement Rivière-des-Prairies (28 km) ;
- d) de la 32^e rue à Lachine jusqu'à la fin de la rue Dollard à Lasalle (6 km) ;
- e) sur le boulevard Newman, à Lasalle, jusqu'à la station de métro Angrignon (3 km).

Le coût de construction de ces 55 km de corridors autobus est estimé à 550 M\$.

Engagement 3.17 : Améliorer les véhicules

Remplacer graduellement la flotte actuelle d'autobus diesel par des véhicules moins bruyants et moins polluants, hybrides ou, idéalement, à motorisation électrique. Évaluer à cet égard le remplacement des autobus par des trolleybus. Obtenir de la société publique Hydro-Québec qu'elle électrifie à ses frais les corridors en cause, ce qui constituerait une contribution indirecte du gouvernement du Québec au développement des transports collectifs à Montréal.

Engagement 3.18 : Installer un système d'affichage dans les autobus

Installer un système d'affichage semblable à celui du Metro-Media dans les autobus. Ce système, relié à un GPS, indiquerait aux passagers le nom du prochain arrêt. Doté d'un système sonore, il aiderait l'usage de l'autobus pour les non-voyants, les usagers peu habitués dans un secteur ainsi que lorsqu'il fait nuit ou que les vitres sont embuées et qu'il est difficile de se localiser. De plus, un tel système permettrait aux gestionnaires de la STM de constater en temps réel une demande accrue sur une ligne ou pour localiser un véhicule si celui-ci active une balise d'urgence.

Engagement 3.19 : Favoriser l'intermodalité

Installer des supports à vélos sur les autobus, particulièrement ceux qui desservent des zones à faible densité (extrémités de l'île et parcs industriels). Permettre le transport des vélos sur tous les trains de banlieue.

De plus, intégrer les navettes fluviales existantes dans le réseau de la STM pour que les citoyens puissent les utiliser avec leur carte CAM. Aussi, proposer une carte donnant accès à tous les types de transports.

Développer les infrastructures ferroviaires

Engagement 3.20 : Améliorer le service des trains de banlieue

Lorsque justifié sous l'angle de l'intérêt premier des Montréalaises et Montréalais, inciter le gouvernement du Québec à poursuivre le développement des trains de banlieue et à augmenter leur fréquence, la semaine autant que la fin de semaine, notamment en dédoublant la ligne de trains de banlieue. Inciter ainsi les résidants des municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal à utiliser plus fréquemment les trains de banlieue lors de leurs déplacements vers Montréal.

Engagement 3.21 : Instaurer une navette ferroviaire vers l'aéroport

Planter une navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport international Pierre-Elliott Trudeau. Faire pression sur Québec et Ottawa pour que ce projet continuellement reporté soit réalisé dans les plus brefs délais. Planter une ligne d'autobus express pour l'aéroport, dès maintenant.

Implanter un réseau Nouveau Tramway

Engagement 3.22 : Planifier un réseau complet de tramway pour Montréal

Implanter au cours des 20 à 30 prochaines années un réseau de type Nouveau Tramway / Tram-Train capable, à terme, d'absorber 350 millions de déplacements par année. Pour atteindre cette capacité tout en desservant l'ensemble de l'île de Montréal de façon complémentaire au métro et aux trains de banlieue, le réseau devra totaliser autour 250 kilomètres de voies, sommairement réparties comme suit :

- a) centre-ville : 25 km ;
- b) quartiers anciens : 125 km ;
- c) parties est et ouest de l'île de Montréal : 100 km.

À 40 millions \$ du kilomètre, le coût de réalisation de ce réseau Nouveau Tramway / Tram-Train sera d'environ 10 milliards de dollars, soit à peu près la valeur de remplacement (ce qu'il en coûterait aujourd'hui pour le reconstruire en entier) du réseau actuel du métro. De la même façon que le métro fut la grande réalisation en transport collectif des 50 dernières années, le Nouveau Tramway / Tram-Train deviendra celle des 20 à 30 prochaines années.

Dans une logique de réseau, Projet Montréal incitera le gouvernement du Québec et les municipalités des couronnes nord et sud à projeter le réseau Nouveau Tramway / Tram-Train vers leur territoire, dans le but d'en faire l'un des principaux moyens d'accès à l'île de Montréal.

Engagement 3.23 : Planifier 30 km de tramway d'ici 2012

Pour la période 2010-2013, correspondant à son premier mandat, Projet Montréal s'engage à planifier l'ensemble du réseau Nouveau Tramway, à réserver certains espaces de voirie par l'aménagement de corridors bus exclusifs ainsi qu'à réaliser un peu plus de 10 % du réseau Nouveau Tramway, soit 30 à 35 km de voies doubles, au coût approximatif de 1,3 milliard de dollars. Projet Montréal s'engage à ce que ce réseau initial du Nouveau Tramway soit mis en service au plus tard à l'automne 2012.

La réalisation de chaque ligne Nouveau Tramway sera l'occasion d'une opération d'urbanisme plus large visant à redéfinir l'utilisation et la personnalité de l'espace public, à développer les terrains riverains vacants ou sous-employés, à dynamiser les commerces, à verdir la ville et à promouvoir un design de qualité.



Soutenir les alternatives à la voiture individuelle

Engagement 3.24 : Appuyer le développement de l'auto partage

Appuyer les initiatives de partage de véhicules, notamment le développement de formule de location à court terme de véhicules individuels.

Engagement 3.25 : Encourager le virage vert de l'industrie du taxi

Appuyer le développement de l'industrie du taxi en offrant des incitatifs réglementaires et financiers permettant aux propriétaires d'opter pour les véhicules les moins énergivores offerts sur le marché.

Revoir les projets de construction routière et autoroutière

Engagement 3.26 : Réorienter les investissements routiers prévus vers les transports durables

Empêcher tout projet d'infrastructure routière augmentant la capacité véhiculaire sur le territoire ou à destination de Montréal. Investir les sommes présentement prévues à cette fin dans le développement des transports durables.

Deux projets devront être revus de toute urgence : l'actuel projet de transformation de la rue Notre-Dame Est en autoroute urbaine ainsi que la reconstruction avec une capacité augmentée de l'échangeur Turcot.

Engagement 3.27 : Éliminer complètement l'autoroute Bonaventure

Éliminer complètement cette autoroute. Ainsi, la rue University se terminerait aux abords du bassin Peel. Les véhicules en provenance du pont Champlain se rendant au centre-ville emprunteraient soit le trajet initialement prévu Turcot – Ville-Marie Est, soit la rue Bridge et le pont Wellington. Quant aux 600 M\$ d'investissements routiers épargnés, ils seraient plutôt investis dans le système léger sur rails prévu entre le centre-ville et la Rive Sud.

L'autoroute Bonaventure est une structure horrible qui dépare l'entrée au centre-ville de Montréal. La démolition d'un premier tronçon de 800 mètres de longueur, entre le bassin Peel et la rue Notre-Dame, est prévue pour cette année, au coût de 90 M\$. Il est prévu ensuite de démolir la partie surélevée restante pour recréer le lien autoroutier par la construction d'un tunnel sous le bassin Peel, au coût cette fois de 600 M\$.

L'autoroute Bonaventure n'était pas prévue au plan de développement autoroutier du début des années 1960. Elle fut construite en 1965-66 en prévision d'Expo 67, pour pallier au retard pris dans la construction de l'autoroute Ville-Marie Ouest, qui ne fut mise en service qu'en 1971 : il était initialement prévu que les véhicules venant du pont Champlain iraient jusqu'à l'échangeur Turcot, puis gagneraient le centre-ville via Ville-Marie Ouest; à cause du retard de cette dernière, il fallut d'urgence mettre en place un trajet alternatif, à savoir l'autoroute Bonaventure, aménagée sur des remblais toxiques longeant le fleuve.

L'autoroute Bonaventure est peu utilisée, avec un débit journalier de 58 000 véhicules par jour, à comparer à 175 000 pour les autoroutes Métropolitaine et Décarie. En fait, cette autoroute n'accueille pas plus de trafic que les boulevards Henri-Bourassa ou Pie-IX. De plus, les deux tiers des personnes empruntant ce corridor en heures de pointe le font par transport collectif. Or, la construction programmée d'un système léger sur rails (Train léger, Tram-Train ou Tramway) entre le centre-ville et la Rive-Sud, captant au passage les usagers de l'Île des Sœurs, rendra bientôt cette autoroute inutile à des fins de transport collectif.

Engagement 3.28 : Faire respecter le code de la route

Prendre toute disposition jugée appropriée pour assurer le respect à la lettre du code de la route en milieu urbain : arrêts obligatoires, limites de vitesse, dégagement des passages cloutés, priorité aux piétons aux intersections et sur les trottoirs (entrées de stationnements), moteurs en marche à l'arrêt, etc.

Engagement 3.29 : Réaménager les grands axes urbains

La plupart des grands axes montréalais ont été transformés en routes, voir en autoroutes urbaines, véritables aspirateurs à voitures. Cela s'est traduit par une forte

diminution de la place consacrée aux autres modes de déplacement. Il s'agit ici de diminuer l'espace consacré à l'automobile et limiter sa vitesse en facilitant la circulation des transports en commun par des voies spécifiques réservées, en implantant des aménagements cyclables et rollables, en urbanisant les boulevards, en sécurisant les traversées des piétons.

Engagement 3.30 : Réduire la limite de vitesse et apaiser la circulation

Réduire à 40 km/h la vitesse maximale de circulation sur le territoire de Montréal, hors du réseau autoroutier. Réduire la vitesse à 30 km/h sur les rues locales, à proximité des écoles primaires et secondaires, des parcs, des autres lieux fréquentés par les enfants et des stations de métro.

De nombreuses études réalisées un peu partout dans le monde prouvent que le fait de changer la limite de vitesse sur les panneaux de signalisation n'est d'aucune utilité pour diminuer la vitesse des véhicules. Il est par ailleurs impossible d'installer un policier à chaque coin de rue. La manière la plus efficace et durable de procéder est de réaménager physiquement les rues et intersections afin de dicter la vitesse maximale permise.

Il faut donc reconfigurer les rues et refaire la géométrie des intersections suivant cet objectif. Bien entendu, il sera impossible de tout refaire en même temps, mais il est essentiel de profiter de tous les travaux prévus pour opérer ce changement. Les résidents et les commerçants seront consultés lors de la planification des travaux afin de choisir les mesures spécifiques d'apaisement de la circulation désirées. De plus, dans les secteurs résidentiels et sur demande majoritaire de la population résidente, l'apaisement pourrait aller jusqu'à limiter le droit de circuler en véhicules motorisés aux seuls résidents et à leurs visiteurs.

Développer une politique de stationnement cohérente avec les transports durables

Engagement 3.31 : Favoriser le stationnement des résidents

Modifier la réglementation du stationnement sur rue pour donner la priorité aux résidents de Montréal et à leurs visiteurs en proposant notamment le projet pilote d'un système de vignettes portatives pour les visiteurs des résidents.

Engagement 3.32 : Favoriser la gestion active du stationnement

Utiliser les différents outils réglementaires, tarifaires et technologiques pour réduire la circulation de maraudage, renforcer le principe de l'utilisateur payeur, optimiser l'offre de stationnement existante et favoriser les modes de transport alternatifs.

Engagement 3.33 : Réduire l'offre de stationnement

Par le biais de la réglementation, imposer un plafond au nombre de stationnements permis pour chaque nouvelle construction, sans imposer de minimum. Négocier avec les promoteurs pour les convaincre de diminuer l'offre de stationnement en contrepartie d'une amélioration de la desserte de leurs projets par transports actifs et collectifs.

De manière parallèle et complémentaire, réduire graduellement le nombre total de stationnements disponibles sur le territoire de Montréal. Notamment, toute nouvelle construction de stationnements sur site devra être compensée par une réduction des espaces disponibles sur rue.

Enfin, obtenir du gouvernement du Québec qu'il diminue la construction de stationnements supplémentaires au centre-ville lors de la réalisation de grands projets (ex. Quartier international, CHUM, Quartier de la santé, UQÀM).

Engagement 3.34 : Ajuster la tarification et les horaires des parcomètres

Abolir la tarification des parcomètres après 18 h les lundi, mardi et mercredi soirs ainsi que les samedi et dimanche après 13 h. Cette mesure aura pour effet de rendre la vie plus facile aux résidants lorsque les commerces sont fermés les soirs de semaine. Les après-midi de fin de semaine, cette mesure bénéficiera aux résidants et à leurs visiteurs ainsi qu'aux commerces.

De plus, harmoniser la tarification et les heures de service des parcomètres entre les artères (de juridiction centrale) et les rues (de juridiction des arrondissements) pour empêcher la confusion des usagers.

Engagement 3.35 : Prix des vignettes ajustés selon la taille du véhicule

Ajuster le prix des vignettes de stationnement des résidants selon la taille de leur véhicule.

Engagement 3.36 : Redévelopper les terrains de stationnement

Redévelopper les terrains de stationnement hors rue à ciel ouvert pour y implanter de l'habitation, des espaces verts ou d'autres fonctions urbaines. Donner la priorité au centre-ville et aux quartiers anciens dont le plein potentiel est miné par ces terrains sous-utilisés.

Engagement 3.37 : Augmenter les places de stationnement incitatif

Inviter le gouvernement du Québec et les municipalités des couronnes à aménager 100 000 places supplémentaires de stationnement incitatif en amont des ponts donnant accès à l'île de Montréal, idéalement aux abords immédiats des stations du métro, des gares de trains de banlieue, des corridors métropolitains de déplacement par autobus et des éventuels antennes Nouveau Tramway et TramTrain desservant les banlieues.

Engagement 3.38 : Contrer le stationnement illégal

Éliminer les stationnements illégaux et les pratiques illégales en imposant des amendes suffisamment sévères pour dissuader les comportements délinquants. Cibler plus particulièrement le stationnement sur des aires non vouées à cette fin. Ne plus autoriser le stationnement dans les parcs lors de grands événements.

Innover en matière de transports de passagers et de marchandises

Engagement 3.39 : Appuyer le projet de TGV

Contribuer à la réalisation de deux corridors ferroviaires à très grande vitesse (TGV), à 320 km/h de vitesse commerciale : Québec – Chicago, via Trois-Rivières, Montréal, Ottawa, Toronto, Windsor et Détroit ; Québec – Washington, via Trois-Rivières, Montréal, Boston, New York et Philadelphie. À cette fin, créer une coalition des maires des villes concernées ayant pour mandat, d'une part, de planifier les corridors et les gares TGV sur leurs territoires respectifs et, d'autre part, de faire pression sur les gouvernements régionaux (Québec, Ontario, Maine, New York, Illinois, etc.) et nationaux (Canada, États-Unis) pour qu'ils s'impliquent rapidement dans ce projet.

Engagement 3.40 : Mieux encadrer le transport des marchandises

Prendre au maximum une année pour réaliser une étude de type Origine – Destination sur le transport et la distribution des marchandises sur l'île de Montréal. Cette étude portera particulièrement attention aux besoins des entreprises manufacturières (*just-in-time*) et à ceux des distributeurs et expéditeurs continentaux (concept de plaque tournante). Sur la base de cette étude, préparer et mettre en œuvre une stratégie d'intervention visant à :

- a) permettre le plein développement de Montréal à titre de plaque tournante continentale de distribution des marchandises, notamment en renforçant l'intermodalité air-rail-route ;
- b) mettre en place, comme à Paris, une Charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises (horaires, types de camions, chaîne logistique, etc.) ;
- c) interdire la circulation des poids lourds dans les quartiers résidentiels ;
- d) inciter à l'utilisation de camions plus légers, moins énergivores et moins bruyants ;
- e) inciter à l'utilisation de modes de transport des marchandises en milieu urbain autres que le camionnage : pipelines pour les carburants (installations existantes), utilisation du réseau ferroviaire interne à l'agglomération métropolitaine, mise à contribution graduelle du réseau d'infrastructures électrifiées résultant de l'implantation du Nouveau Tramway, etc. ;
- f) en partenariat avec le secteur privé, implanter des centres de distribution des marchandises, ou « pools de livraison », à des emplacements stratégiques pour rationaliser les distances et les déplacements. Au départ de ces centres, les charges seront optimisées et les livraisons effectuées par des camions ou autres véhicules électriques, de la taille appropriée.

Miser sur l'exemplarité de la Ville

Engagement 3.41 : Réduire la consommation d'essence

Appliquer une politique d'achat du véhicule le moins bruyant et à la plus faible consommation en carburant offert sur le marché, et ce, pour tous les véhicules de la Ville de Montréal et de ses sociétés : autos, autos patrouille, motocyclettes, camions,

autobus urbains, bennes à ordures, matériel de déneigement, etc. Dans le cadre des appels d'offres visant l'acquisition de véhicules, accorder aux fabricants une marge maximale de 25 % par rapport au véhicule équivalent le moins cher offert sur le marché.

Dans le cadre des appels d'offres visant la prestation de services par le secteur privé (entretien et réparation des voiries, collecte des ordures, déneigement, etc.), favoriser les entreprises qui utilisent les véhicules les moins bruyants ou dont la consommation en carburant est la plus faible. Cet aspect fera partie des critères de qualification exigés par le système de double enveloppe gérant les soumissions (voir Engagement 7.12 :).

Engagement 3.42 : Inciter les élus et employés municipaux à modérer leurs transports

Favoriser le déplacement des élus et des employés de la ville par transports collectifs et actifs. À cette fin :

- a) imposer un tarif mensuel minimal représentant deux fois le coût d'un abonnement au transport collectif, soit 120 \$ par mois, pour tout espace de stationnement offert sur les propriétés de la Ville, ou encore que celle-ci met à la disposition de ses employés sur des terrains privés ;
- b) offrir un titre mensuel STM gratuit à tous les élus et employés de la Ville ;
- c) souscrire au programme *Allégo* ;
- d) installer des stationnements à vélo sécurisés, des vestiaires et des douches dans les immeubles municipaux afin d'inciter à la pratique du vélo.

4. LES ENGAGEMENTS DE PROJET MONTRÉAL POUR UNE VILLE SAINTE ET VERTE

Montréal occupe un site exceptionnel : une île coiffée d'une montagne au milieu du Fleuve St-Laurent. L'eau et les espaces verts sont des atouts indéniables de Montréal et ils doivent être mieux protégés, puis être adéquatement mis en valeur.

Dans les dernières années, toutes sortes de plans et de politiques ont été écrits pour améliorer la qualité de l'environnement à Montréal. Sur papier, le résultat est plutôt satisfaisant, mais dans la réalité, la situation s'est trop souvent dégradée. En effet, de grandes superficies d'espaces verts ont été transformées en quartiers d'habitation, le plus souvent pour des projets de luxe. De plus, nous enfouissons aujourd'hui plus de déchets qu'avant, et ce, malgré le recyclage.

Selon le dernier « Sustainable Cities Report » du magazine *Corporate Knights*, Montréal se classe au dernier rang des grandes villes canadiennes en ce qui concerne le développement durable. Pour sa santé économique, mais surtout pour la santé et le bien-être de sa population, Montréal devra rapidement trouver des réponses aux enjeux que sont la gestion des matières résiduelles, l'émission des gaz à effet de serre, la protection des espaces verts, la gestion de l'eau, la qualité de l'air et les îlots de chaleur, pour ne nommer que ceux-là.

Projet Montréal propose des objectifs clairs et des moyens d'action précis pour relever ces défis. Ces propositions sont inspirées des meilleures pratiques déjà en opération au Québec, au Canada ou ailleurs dans le monde.

Miser sur l'exemplarité de la Ville de Montréal

Engagement 4.1 : Produire un plan de développement durable

Produire un Plan de développement durable de la collectivité montréalaise pour la période 2010-2015. Ce « plan parapluie » englobera tous les plans sectoriels (Plan de transport, Plan de gestion des matières résiduelles, Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels, Stratégie d'inclusion de logements sociaux et abordables, etc.) avec des cibles précises, des échéanciers et des indicateurs de performance.

Engagement 4.2 : Devenir ISO 14001

Obtenir la certification ISO 14 001 pour la Ville de Montréal. En se dotant d'un tel système de gestion environnementale pour toutes les opérations de la Ville, celle-ci pourra identifier et maîtriser l'impact environnemental de ses activités, produits et services, améliorer en permanence sa performance environnementale et mettre en œuvre une approche systématique pour définir des objectifs et cibles environnementaux, les atteindre et démontrer qu'ils ont été atteints.

Pour ce faire, la Ville de Montréal devra miser sur la compétence des employés municipaux en s'assurant d'avoir le personnel qualifié nécessaire pour ce faire.

Améliorer la qualité de l'air

Engagement 4.3 : Réduire les GES

Réduire les émissions de gaz à effet de serre produites sur le territoire de Montréal de 30 % d'ici 2020 et de 80 % d'ici 2050, tel que stipulé dans la *Déclaration des maires et des dirigeants municipaux sur les changements climatiques* signée par Montréal en 2005. Un plan d'action concernant le GES émis par la Ville de Montréal a été réalisé en 2006, mais aucun plan d'action visant les GES émis sur le territoire de la Ville n'a été produit. Or, les émissions de GES de la Ville de Montréal ne représentent que 1,5 % des émissions de GES produites sur le territoire de la Ville.

Engagement 4.4 : Réduire les jours de mauvaise qualité de l'air

Réduire de 50% le nombre de journées de mauvaise qualité de l'air d'ici 10 ans tel que stipulé par le *Urban Environmental Accords* signé par Montréal en 2005. Les émissions de polluants atmosphériques sont majoritairement produites par les secteurs de l'industrie et du transport ainsi que, en période hivernale, par le chauffage au bois résidentiel. La ville de Montréal a connu une moyenne de 64 jours de mauvaise qualité de l'air au cours de la période 2003-2006, soit une journée sur 6.

Engagement 4.5 : Réglementer le chauffage au bois

Maintenir le règlement interdisant l'installation de poêle à bois dans les nouvelles constructions ou lors de rénovations. Sur 10 ans, interdire l'utilisation de système de chauffage au bois sur l'île de Montréal. Le coût de remplacement de ces poêles par des systèmes de chauffage à granules ou au gaz est estimé 250 millions \$ (54 000 installations, à un coût de remplacement moyen de 5 000 \$ l'unité). C'est pourquoi Montréal demande l'aide du gouvernement du Québec pour mettre sur pied un programme de remplacement.

Reconnaître l'importance de l'eau à Montréal

Engagement 4.6 : Favoriser l'accès aux berges

Redonner accès aux berges et renaturaliser celles-ci afin de pouvoir jouir de la beauté du Fleuve St-Laurent et de la Rivière-des-Prairies. En effet, Montréal est entourée d'eau et pourtant les Montréalais ne profitent pas de tous les plaisirs liés à l'eau. Depuis quelques années, la qualité de l'eau s'est globalement améliorée autour de l'île et, tout en poursuivant les efforts d'amélioration de la qualité de l'eau, Montréal peut maintenant développer une série d'activités liées à l'eau.

Engagement 4.7 : Promouvoir l'eau publique

Garantir la propriété publique des installations de distribution et de traitement de l'eau en s'engageant à ne pas privatiser les infrastructures. En effet, la privatisation de ces infrastructures dans de nombreuses grandes villes du monde s'est avérée un échec tant au niveau financier qu'au niveau de la qualité du service.

Faire la promotion de l'eau provenant de l'aqueduc puisque l'eau potable produite à Montréal est de qualité. Afin de la rendre plus accessible, ajouter des fontaines publiques d'eau potable et utiliser l'eau du robinet dans tous les édifices municipaux (et non de l'eau embouteillée).

Continuer de défendre la position de la Ville de Montréal qui est de ne pas fluorer l'eau potable.

Engagement 4.8 : Réduire la consommation d'eau potable

Réduction de la consommation de l'eau potable de 15 % par personne d'ici 2015. Notamment, appliquer de manière plus systématique la réglementation existante limitant les usages de l'eau (ex. arrosage de la pelouse et de l'asphalte) et imposer des technologies à faible consommation d'eau (ex : toilettes à double chasse) dans les nouvelles constructions et lors de rénovations majeures.

Engagement 4.9 : Améliorer la gestion de l'eau de pluie

Réduire de 50% les surverses (débordements des égouts dans le fleuve) d'ici 10 ans, tel que stipulé par le *Urban Environmental Accords* signé par Montréal en 2005. Lors de fortes pluies, l'eau ruisselle sur les sols imperméables et s'engouffre dans les bouches d'égout pour rejoindre les eaux usées. L'usine de traitement des eaux usées reçoit alors une quantité d'eaux usées beaucoup plus importante qu'à l'habitude et ne suffit pas toujours à la tâche. Les eaux sont alors directement rejetées dans le fleuve sans traitement. La cause du problème est la trop grande quantité de sols imperméables, c'est-à-dire bétonnés ou asphaltés.

Préserver et développer les parcs et espaces verts

Engagement 4.10 : « Débétonner » la Ville

Transformer au minimum 10 % de la surface des rues et ruelles de chaque arrondissement en espaces verts localisés ou en parcs linéaires intégrés dans un réseau de corridors verts. Prioriser les rues faisant le contact avec les parcs municipaux ou les parcs nature. Profiter des interventions visant la modération de la circulation pour mettre en œuvre cette stratégie de verdissement de la ville.

Engagement 4.11 : Réduire les îlots de chaleur

Favoriser l'implantation de toitures vertes ou réfléchissantes pour les nouvelles constructions ainsi que pour les immeubles résidentiels à toit plat existants, avec un objectif de 40% des superficies de toiture pour chaque arrondissement. Établir un programme de murs végétaux (ex. plantation de vignes et de lierres grimpant ou retombant) au centre-ville et dans les arrondissements densément peuplés. Collaborer avec les institutions, notamment les écoles, qui posent des gestes pour réduire les îlots de chaleur.

Engagement 4.12 : Protéger les espaces verts

Atteindre 8 % d'aires protégées sur le territoire de Montréal dans les plus brefs délais. L'île de Montréal fait environ 500 km², ce qui fait que l'objectif de 8 % signifie 40 km². Or, c'est à peu près ce qui reste d'espaces verts, tous types confondus, sur l'île de Montréal. Pour atteindre cet objectif, il faut donc préserver tous les espaces verts existants. Plus précisément, il s'agit de :

- a) protéger intégralement les 423 hectares du réseau écologique du mont Royal ;
- b) protéger les 13 derniers ruisseaux de Montréal ;
- c) préserver les jardins institutionnels, notamment au centre-ville (ex. maison-mère des Sœurs Grises de Montréal, Collège Marianopolis, Collège Dawson) ;
- d) protéger intégralement les boisés et l'ancien territoire agricole de l'ouest de l'île, à Pierrefonds et Saint-Anne-de-Bellevue, où 600 hectares de boisés et de paysages agricoles sont menacés à court terme par des projets de construction résidentielle de faible densité.

Pour ce faire, appliquer les politiques et règlements municipaux de protection des milieux naturels et des arbres de façon à préserver intégralement toutes les zones boisées et les milieux humides et à protéger les arbres de la ville contre l'abattage illégal, inutile ou prématuré.

Pour aller plus loin et tenter d'atteindre l'objectif international de 12 %, renaturaliser certains milieux dégradés.

Engagement 4.13 : Protéger le mont Royal

Revaloriser et protéger le mont Royal et son périmètre historique et naturel. Pour ce faire,

- a) éliminer la circulation de transit sur Camilien-Houde ;
- b) éliminer le stationnement de la Maison Smith et réaménager l'ancien jardin ;
- c) construire le chemin de ceinture ;
- d) réaliser le parc du 3^e sommet ;
- e) éliminer les stationnements de l'hôpital Royal-Victoria (après le transfert de propriété à McGill) et demander la rétrocession du terrain au parc ;
- f) reconstruire l'échangeur Remembrance / Côte-des-Neiges ;
- g) mettre en valeur les cimetières et protéger l'art commémoratif.

Engagement 4.14 : Favoriser l'agriculture urbaine

Maintenir l'offre de jardins communautaires dans les milieux défavorisés, promouvoir l'agriculture urbaine en offrant un soutien aux citoyens désirant pratiquer cette approche et favoriser l'utilisation des espaces résiduels sous-utilisés en concluant des ententes auprès des grands propriétaires.

Engagement 4.15 : Éradiquer l'herbe à poux

Mettre sur pied un véritable programme d'éradication de l'herbe à poux afin d'améliorer la qualité de vie des personnes souffrant d'allergies. L'herbe à poux, aussi appelée *Ambrosia*, s'installe principalement dans les sites récemment modifiés et non

entretenus. Le programme d'éradication viserait l'implantation d'autres espèces végétales, principalement des vivaces, en plus de l'arrachage des plants d'herbe à poux avant leur floraison. La Ville et les arrondissements s'occuperaient des terrains municipaux et sensibiliseraient de manière énergique les résidents à faire de même sur leur terrain.

Améliorer la gestion des matières résiduelles

Engagement 4.16 : Réduire l'enfouissement des matières résiduelles

Atteindre le taux de 60 % de détournement de l'enfouissement en 2012 tel que stipulé par la politique québécoise de gestion des matières résiduelles 1998-2008. Puis, atteindre le taux de 80 % de détournement de l'enfouissement d'ici 10 ans. Le détournement de l'enfouissement sera atteint par la réutilisation, le recyclage et le compostage.

A l'instar d'autres villes canadiennes et québécoises, réduire la fréquence de l'enlèvement des matières résiduelles résidentielles (poubelles) à une fois par semaine. Cette réduction sera compensée par la collecte des matières organiques.

La production de déchets n'a cessée d'augmenter dans la région de Montréal au cours des dernières années. En 2006, les ménages montréalais ont produit 62 182 tonnes de déchets de plus que pendant l'année 2002, ce qui équivaut à une augmentation de 6,6 %. En 2006, la quantité de matières résiduelles générées s'élevait à plus d'un million de tonnes par année. Or, 78 % de cette matière, soit près de 780 000 tonnes, a été enfouie dans l'un des sites d'enfouissement de la région de Montréal.

Engagement 4.17 : Composter les matières organiques

Mettre en place la collecte et le traitement des matières organiques sur tout le territoire de la ville de Montréal durant le premier mandat. De manière complémentaire, soutenir les projets de compostage communautaires.

Engagement 4.18 : Construire des éco-centres

Mettre en place les huit nouveaux éco-centres prévus au Plan de gestion des matières résiduelles d'ici 2012.

Engagement 4.19 : Subventionner les couches lavables

Instaurer un incitatif financier de 100 \$ à l'achat d'une vingtaine de couches lavables pour inciter les jeunes familles à se procurer des couches lavables au lieu des couches jetables. Cette mesure est déjà en vigueur dans plusieurs municipalités québécoises, notamment, Terrebonne, Beloeil, Sherbrooke, Victoriaville et Lévis.

Engagement 4.20 : Améliorer la gestion des matières résiduelles non résidentielles

Remplacer les poubelles installées sur le domaine public par des îlots de tri qui permettront de gérer les matières résiduelles de façon responsable.

Engagement 4.21 : Améliorer le traitement des boues d'épuration

Étudier activement les alternatives à l'incinération des boues d'épuration, comme par exemple l'utilisation d'un procédé d'oxydation humide assistée par plasma pour traiter ou valoriser les boues d'épuration (déjà en place à Salaberry-de-Valleyfield).

Améliorer la qualité de vie urbaine

Engagement 4.22 : Réviser la réglementation sur le bruit

Appliquer de manière systématique la réglementation existante relative au bruit. Toutefois, de nombreuses situations démontrent que la réglementation sur le bruit à Montréal est dépassée et ne correspond pas aux attentes de la population. Il est donc nécessaire de procéder à une révision complète de cette réglementation afin d'y inclure de nouveaux aspects et surtout des mesures claires du bruit. En ce sens, mobiliser les organismes compétents afin de réaliser un diagnostic du bruit à l'échelle de Montréal.

Engagement 4.23 : Réduire la pollution visuelle

Imposer un moratoire sur l'implantation de nouveaux panneaux publicitaires extérieurs. Puis, faire graduellement de Montréal une ville sans panneaux publicitaires extérieurs. À cette fin, procéder de deux façons :

- a) à l'échéance, ne plus renouveler les droits des propriétaires de panneaux publicitaires, forçant de ce fait leur démantèlement ;
- b) organiser annuellement un concours auprès du public visant à identifier les 50 panneaux publicitaires dont le démantèlement est le plus souhaité. Racheter ensuite les droits sur ces panneaux et les démanteler. À 20 000 \$ par panneau, cette opération coûtera 1 M\$ par an.

Engagement 4.24 : Réduire la pollution lumineuse

Développer et mettre en place une politique de réduction de l'éclairage superflu. De plus, profiter du fait que 70 % des lampadaires devront être renouvelés d'ici 10 ans pour améliorer l'éclairage des nouveaux lampadaires. Notamment, viser la norme *Dark Sky* pour tous les nouveaux lampadaires. Par ailleurs, obliger les édifices du centre-ville à éteindre leurs lumières lorsqu'il n'y a personne au travail.

Engagement 4.25 : Préserver les vues du Mont-Royal

Préserver les vues du belvédère du Mont-Royal vers le Fleuve et de la Ville vers le Mont-Royal.

Engagement 4.26 : Interdire la publicité roulante

Interdire la circulation de véhicules uniquement dédiés à la publicité.

Engagement 4.27 : Étudier la réglementation sur les odeurs

Appliquer de manière systématique la réglementation existante (ex. camions de déchets qui fuient) et mettre en place une série de normes olfactives afin d'améliorer la qualité de vie des résidents.

5. LES ENGAGEMENTS DE PROJET MONTRÉAL POUR ASSURER LA PROSPÉRITÉ ÉCONOMIQUE DE MONTRÉAL

Montréal doit retrouver son dynamisme démographique, le premier moteur du développement et de prospérité économique d'une ville, en convainquant les Montréalais et Montréalaises d'y demeurer et les ex-Montréalaises et ex-Montréalais de revenir s'y établir. C'est pourquoi Projet Montréal propose d'engager un projet de développement urbain centré sur la qualité de vie à Montréal. Tel que démontré dans les sections précédentes, ce projet de développement urbain nécessitera et entraînera de nombreux investissements publics et privés. Projet Montréal table sur des retombées économiques supplémentaires de 3 milliards \$ par année.

Investissement supplémentaire annuel moyen découlant de la mise en oeuvre du projet de développement urbain équitable et durable de Projet Montréal

Volet	Description sommaire	Investissement public et privé
Habitation	Moyenne de 7 000 logements supplémentaires construits annuellement à Montréal, à 175 000 \$ d'investissement moyen par logement	1 225 000 000 \$
	Contribution publique moyenne de 30 000 \$: 20 000 \$ par la Ville de Montréal, 10 000 \$ par les gouvernements supérieurs	200 000 000 \$
Commerces et services	Moyenne de 5 000 emplois supplémentaires dans les commerces et services créés annuellement à Montréal, à 75 000 \$ d'investissement immobilier moyen par emploi	375 000 000 \$
Équipements collectifs	Construction de nouvelles écoles, rénovation des établissements scolaires existants, construction de nouveaux équipements de sports et loisirs, investissement dans les infrastructures de santé...	150 000 000 \$
Espace public	Réaménagement de l'espace public constitué des places, intersections, rues, trottoirs et ruelles suivant l'esprit du développement urbain équitable et durable	150 000 000 \$
Transports durables	Réinvestissement dans le métro et dans l'autobus, consolidation des trains de banlieue et développement du réseau Nouveau Tramway / Tram-Train	900 000 000 \$
Ensemble des volets		3 000 000 000 \$

Puisque les emplois s'implantent naturellement près des concentrations de population, de services et d'équipements collectifs, le programme de développement urbain proposé par Projet Montréal devrait entraîner la création de 250 000 emplois supplémentaires à Montréal, pouvant être répartis comme suit :

- a) 100 000 emplois au centre-ville de Montréal,
- b) 50 000 emplois dans les quartiers anciens,
- c) 100 000 emplois ailleurs à Montréal.

Créer de l'espace pour le développement immobilier

Engagement 5.1 : Développer autour des transports collectifs

Dans l'esprit du *Cadre d'aménagement 2001-2021*, prioriser le développement urbain autour des modes lourds (métro et trains de banlieue) et mi-lourds (Nouveau Tramway et autres modes guidés) de transport collectif. Par exemple, Projet Montréal s'oppose à la venue d'un casino ou d'une autre maison de jeux sur le site de l'actuel hippodrome Blue Bonnets : desservi par la station de métro Namur, ce site est parfait pour bâtir un nouveau quartier d'habitation ; il ne faut surtout pas le gaspiller.

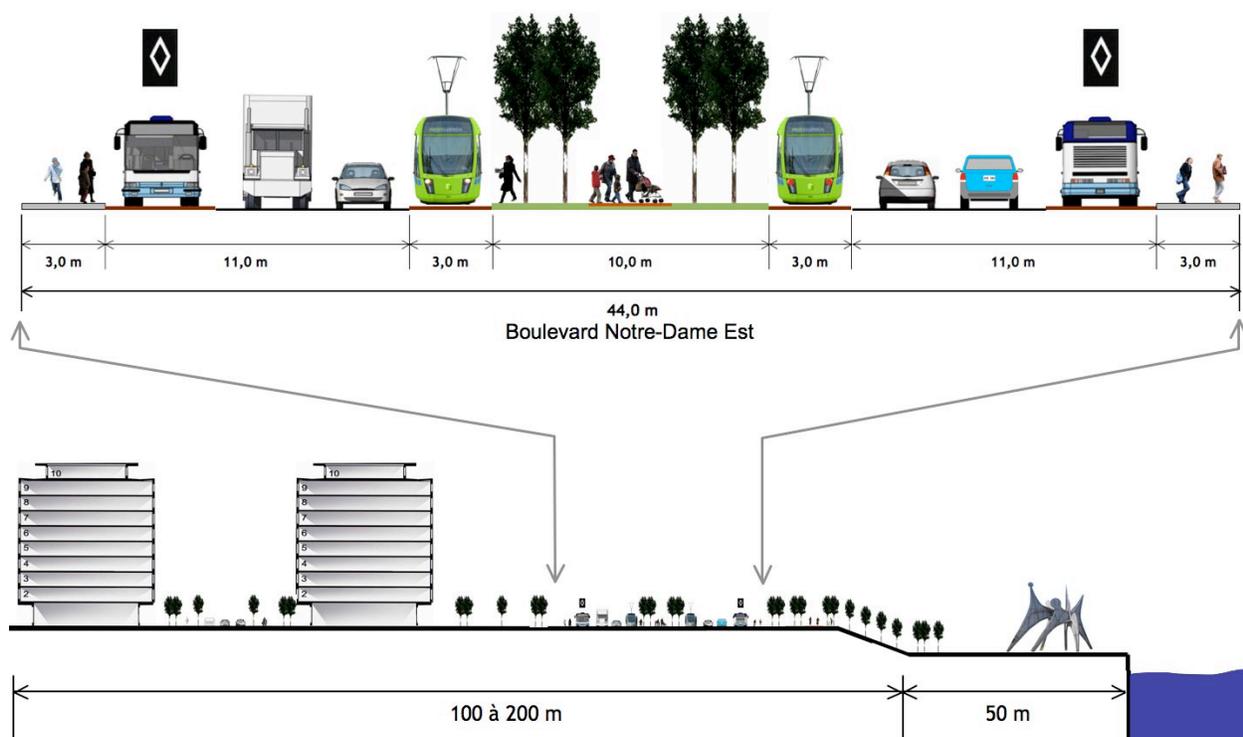
Réaliser rapidement les grands projets déjà planifiés, dont les sites sont tous desservis par les transports collectifs, mais dont on n'a pas encore vu l'ombre d'un début de réalisation : Griffintown, Centre de tri postal, ateliers du CN à Pointe-Saint-Charles (avec maintien des activités ferroviaires), site de Radio-Canada, secteur du Havre, Gare Viger, Porte Sainte-Marie, Cour de triage d'Outremont, recyclage à prévoir de l'Hôpital Royal Victoria et de l'Hôtel-Dieu, et autres. Ensemble, ces projets représentent une capacité d'accueil avoisinant 50 000 ménages, ou 100 000 à 125 000 habitants.

Ceux de ces projets qui ont déjà fait l'objet de propositions concrètes devront toutefois être revus de manière à y diminuer l'offre de stationnement et à y renforcer la relation avec les transports actifs et collectifs. Des appuis techniques et des incitatifs financiers seront offerts aux promoteurs pour accélérer la réalisation de ces projets suivant cet esprit et s'assurer qu'ils soient financièrement accessibles, notamment aux familles en première accession à la propriété.

Engagement 5.2 : Réaliser l'entrée maritime de Montréal

Définir et engager le projet *Entrée maritime de Montréal*, portant sur 2 500 mètres de rives fluviales à Montréal (rue Bonsecours à Cuvillier, approximativement), sur la pointe est de l'Île Sainte-Hélène, et sur la partie correspondante de l'entrée de la voie maritime, à Longueuil. Les terrains à redévelopper totalisent environ 150 hectares. Ce projet devra maximiser l'accessibilité au fleuve pour la population, tout en accueillant plusieurs milliers de nouveaux logements et les commerces et équipements collectifs conséquents. La pointe est de l'Île Sainte-Hélène sera réservée à un équipement prestigieux, façon Opéra de Sidney (Australie). L'une des priorités du projet sera de ne nuire en aucune façon au développement futur du Port de Montréal.

Puisque le Nouveau Tramway sera le mode de desserte principal vers ce qui deviendra un nouveau quartier de Montréal, le projet *Entrée maritime de Montréal* met fin aux tentatives de transformation de la rue Notre-Dame en autoroute urbaine. En lieu et place, Projet Montréal propose un véritable boulevard, sommairement esquissé ci-dessous.



Engagement 5.3 : Revaloriser le territoire urbain

Réduire les cicatrices urbaines telles que les autoroutes surélevées ou en tranchées et autres terrains de bétons sous-utilisés tout en tirant profit de leur transformation. Ces opérations apporteront le double bénéfice de diminuer les nuisances et de créer de l'espace pour un développement urbain de qualité. Trois projets sont prioritaires :

- recouvrir complètement la partie ouverte de l'autoroute Ville-Marie au centre-ville ;
- recouvrir partiellement l'autoroute Décarie, de part et d'autre des viaducs qui la traversent, sur une trentaine de mètres environ, et aménager les espaces ainsi créés en terrasses et marchés publics par exemple ;
- démolir l'autoroute Bonaventure et réaménager la rue Université sous forme de grand boulevard, du début de l'autoroute actuelle jusqu'au canal Lachine ;
- une fois les lignes Nouveau Tramway du Parc, Saint-Laurent et Beaubien – Van-Horne en service, démolir le viaduc Rosemont – Van Horne ;
- réaliser le pôle Maisonneuve qui est situé au nord de la station de métro Pie-IX sur les terrains du stade olympique qui sont présentement sous utilisés. Le but est de donner un incitatif aux touristes qui viennent visiter le biodôme, le jardin botanique, l'insectarium, le futur planétarium et le parc Maisonneuve à rester dans le quartier et à consommer dans le quartier. Le projet du pôle Maisonneuve pourrait prendre la forme de café terrasses, d'un marché public ou d'un prolongement du Parc Maisonneuve au sud de la rue Sherbrooke.

Engagement 5.4 : Revaloriser les sols contaminés

Demander au gouvernement du Québec de mettre en place des programmes ou des outils complémentaires au programme *ClimatSol* afin de répondre de manière plus énergique à la problématique des terrains contaminés. En effet, pratiquement partout à Montréal, une grande quantité de terrains sont disponibles, mais leur piètre qualité les rend moins attrayants. C'est tout un potentiel de développement qui est ainsi miné puisque ces terrains demandent des investissements importants pour la décontamination, rendant plus difficile le démarrage des projets.

Favoriser l'activité commerciale dans les quartiers

Engagement 5.5 : Décréter un moratoire sur les grandes surfaces

Décréter un moratoire sur la construction de commerces à grande surface sur le territoire de Montréal. Dans l'immédiat, deux projets sont plus particulièrement visés :

- a) le projet de construction d'un Wal-Mart et d'autres commerces de type semblable au fond de la carrière Saint-Michel. En lieu et place, la priorité sera donnée au développement de la fonction commerciale le long du boulevard Saint-Michel et de la rue Jarry, qui ceignent tous deux cette carrière ;
- b) le volet commercial du projet actuellement proposé pour le secteur Griffintown, projet qui menace clairement la fonction commerciale historique de la rue Sainte-Catherine.

Engagement 5.6 : Favoriser les rues commerciales

Dans les nouveaux projets, créer systématiquement des commerces donnant directement soit sur une place publique, soit sur une nouvelle rue commerciale. Confirmer les rues commerciales et les galeries marchandes comme formule privilégiée de vente au détail à Montréal. Augmenter les subventions de la Ville à la rénovation et au renforcement de la personnalité distinctive des rues commerciales historiques de Montréal. Accorder une importance toute particulière à la rue Sainte-Catherine, artère commerciale de niveau international. Rappelons que Projet Montréal prévoit la piétonisation de cette rue.

Dans les zones touristiques, suivre l'exemple de nombreuses métropoles de classe mondiale en permettant l'ouverture des commerces à toutes heures, de manière volontaire.

Engagement 5.7 : Planter des marchés publics

Planter dans les quartiers des marchés publics favorisant l'accessibilité aux producteurs locaux et aux produits du terroir. Ces marchés pourront être permanents ou temporaires, se déplaçant en rotation d'un arrondissement à l'autre dans le second cas. Encourager ainsi l'animation locale et permettre aux artisans locaux de vendre leur production, par exemple lors de Fêtes et de foires commerciales (marché de Noël, marché des récoltes).

Engagement 5.8 : Soutenir le tourisme dans les quartiers

Maintenir l'exception dont bénéficiaient les petits gîtes touristiques depuis des années, et ce, à trois conditions :

- a) le gîte touristique doit être dûment accrédité par le Ministère du Tourisme du Québec ;
- b) le gîte doit comporter 5 unités ou moins ;
- c) le propriétaire doit occuper physiquement les lieux (propriétaire occupant).

Dans les cas où ces trois conditions sont respectées, ces gîtes seront classés comme des immeubles résidentiels afin de permettre l'existence de petits gîtes touristiques dans les quartiers. En effet, les petits gîtes touristiques renforcent le caractère convivial de Montréal tout en diversifiant l'offre d'hébergement disponible. Les immeubles gîtes ne respectant pas ces trois critères seront classés dans la catégorie commerciale.

Engagement 5.9 : Soutenir les grands événements

Maintenir et développer les conditions nécessaires à l'organisation d'événements d'envergure internationale.

Orienter le développement industriel vers l'avenir

Engagement 5.10 : Consolider le secteur des nouveaux médias

Assumer de façon plus dynamique le statut de Montréal, métropole virtuelle, capitale des nouveaux médias. Avec sa Cité du Multimédias et la panoplie d'événements gravitant autour des nouveaux médias, Montréal est fermement ancrée dans la société virtuelle. La Ville initiera un concours consistant à relier en temps réel les métropoles culturelles du monde telles Barcelone, Paris, Londres, Venise, Berlin et New York.

Engagement 5.11 : Faire de Montréal la métropole des transports durables

Électrifier le transport des personnes et des marchandises, seul moyen de mettre la population montréalaise à l'abri des fluctuations spéculatives actuelles et futures sur les marchés du pétrole. Ce faisant, remplacer graduellement le déficit de notre commerce extérieur dans les secteurs de l'automobile et du pétrole par des excédents commerciaux dans les technologies des transports urbains durables.

Ces nouvelles orientations auront pour effet de mettre en place les conditions d'émergence d'un pôle industriel nord-américain des nouveaux transports urbains : Nouveau Tramway, Tram-Train, trains de banlieue et péri-urbains, trains à grande vitesse (TGV), véhicules électriques en libre-service, etc.

Engagement 5.12 : Faire de Montréal la capitale du logiciel libre en Amérique du Nord

Faire de Montréal la capitale du logiciel libre des Amériques en misant sur le dynamisme de ses entreprises en technologies de l'information, la diversité de ses communautés

culturelles et l'importance des sommes consacrées par la Ville à l'informatique. En effet, le monde informatique vit présentement un véritable raz-de-marée : pas un mois ne se passe sans qu'un gouvernement ou une administration publique n'annoncent sa décision de favoriser l'utilisation des logiciels libres (Royaume-Uni, Brésil, Pays-Bas, Malaisie, Inde, etc.). Plus précisément, il s'agit de :

- a) favoriser les logiciels libres et les standards ouverts dans ses opérations et son fonctionnement ;
- b) favoriser le développement de logiciels libres destinés aux municipalités, notamment en s'inspirant de l'ADDULACT en France, pour créer un site Web dédié à ce type de logiciels, et ce, en partenariat avec les municipalités intéressées afin de mutualiser les coûts de développement ;
- c) s'associer et participer aux grands événements internationaux faisant la promotion du logiciel libre.

Engagement 5.13 : Attirer de nouvelles entreprises

Faire pleinement valoir la nouvelle image de marque *environnementale* de Montréal et la qualité de vie incomparable qu'elle offrira pour attirer sur son territoire des entreprises de pointe provenant de partout dans le monde, ainsi que pour renforcer son industrie récréo-touristique.

Limitier l'impact sur les finances municipales

Engagement 5.14 : Ajuster les taxes à la seule inflation

Réaliser le programme de Projet Montréal sans hausse de taxes foncières pour les contribuables montréalais. Les taxes seront simplement ajustées à l'inflation.

Engagement 5.15 : Dégager de nouvelles sources de financement

Financer l'essentiel du projet de développement urbain durable en opérant un transfert de l'économie de l'auto et du pétrole vers l'économie durable. Les deux principaux moyens envisagés pour atteindre cette fin sont soit l'implantation de péages sur les ponts de Montréal, soit la taxation du stationnement non résidentiel et hors rues sur le territoire de Montréal. Une seule de ces deux sources sera utilisée : le choix entre les deux sera fait après étude approfondie, consultation du public et des élus de la région métropolitaine, et la conclusion d'une entente avec le gouvernement du Québec.

Tel que détaillé dans le tableau suivant, cette nouvelle source de financement rapporterait un revenu net de 200 millions \$ par année.

Sources de financement prévues pour financer les engagements 2010-2013 de Projet Montréal

	Recettes annuelles (millions)
A) Réaménagement du budget actuel de la Ville de Montréal Priorisation différente de l'effort d'investissement dans les infrastructures souterraines et les chaussées, simplification et rationalisation des 21 administrations actuelles (19 arrondissements, ville-centre, agglomération), rapatriement d'activités du secteur privé vers la Ville, coupes drastiques dans les budgets politiques (cabinets des 20 maires et mairesses), etc. Ces 200 M\$ représentent 5 % des 4 000 M\$ du budget actuel de la Ville.	200 \$
B) Revenus de développement Taxes foncières et autres revenus générés par l'investissement supplémentaire apporté par la mise en oeuvre du programme de Projet Montréal	50 \$
C) Mesure visant l'utilisation de l'automobile : retenir une seule mesure	
<i>Taxation du stationnement non résidentiel et hors rues de Montréal</i> Taxe uniforme de 1,50 \$ par jour, considérant 250 jours par année, applicable aux stationnements NRHR comptant 5 places et plus. Présentement, le nombre de tels stationnements sur le territoire de Montréal est de 675 000 places environ, répartis comme suit : 75 000 au centre-ville, 150 000 dans les quartiers centraux et 450 000 dans le reste de l'île.	250 \$
<i>Péages sur les ponts entourant l'île de Montréal</i> Tarif uniforme de 2,50 \$ par jour, 365 jours par année, considérant une moyenne de 300 000 véhicules par jour.	250 \$
<i>Coûts de gestion des mesures C ou D</i>	-50 \$
D) Contribution des gouvernements supérieurs	150 \$
Total	600 \$

Engagement 5.16 : Dépenser mieux et en toucher les bénéficiaires

Réaménager 5 % du budget actuel de la Ville en fonction des nouvelles priorités, ce qui, considérant un budget qui s'élève actuellement à 4 milliards de dollars, correspond à 200 M\$. Entre autres, les 20 cabinets politiques des 20 maires et mairesses de Montréal seront abolis, ce qui représentera une économie de 15 à 20 M\$, annuellement.

La manière plus productive dont Projet Montréal dépensera l'argent des contribuables se traduira par d'importantes hausses des investissements publics et privés dont bénéficiera Montréal. Ce qui produira des revenus de développement, c'est-à-dire, des hausses de revenus imputables à la croissance de l'assiette foncière, évalués de façon prudente à 50 M\$, annuellement.

Engagement 5.17 : Obtenir les contributions financières des gouvernements

Obtenir des gouvernements provincial et fédéral, d'une part, qu'ils donnent à la Ville de Montréal les pouvoirs réglementaires et fiscaux lui permettant de jouer pleinement son rôle de maître d'oeuvre du développement de son territoire et, d'autre part, qu'ils versent une juste contribution financière à la réalisation de son projet de développement urbain équitable et durable.

Cela se traduira par une augmentation des contributions des gouvernements dans les domaines qui les concernent directement, par exemple le logement social. Par ailleurs,

Projet Montréal souhaite que les gouvernements supérieurs investissent de manière cohérente avec les plans des autorités municipales. Par exemple, au lieu d'investir au minimum trois milliards pour augmenter la capacité routière du corridor autoroutier sud de Montréal (Turcot, Ville-Marie et Notre-Dame Est), Projet Montréal demandera au gouvernement du Québec d'investir de façon plus mesurée dans les infrastructures routières, en contrepartie de l'investissement de sommes plus importantes dédiées au développement des transports durables.

Contribuer à fournir des emplois aux Montréalais

Engagement 5.18 : Soutenir l'économie locale

Par l'entremise du nouveau système de soumission gérant les contrats octroyés par la Ville (voir Engagement 7.10) favoriser les entreprises domiciliées sur le territoire montréalais. Utiliser à bon escient le puissant levier économique qui est entre les mains de la Ville de Montréal et des arrondissements pour investir dans l'économie locale, à travers les contrats, pour la fourniture de biens et services.

Engagement 5.19 : Favoriser les PME et les OBNL

Favoriser la concurrence et stimuler les PME et les OBNL en fractionnant les appels d'offres. Malgré une augmentation à court terme des frais de gestion pour la Ville, la création de monopoles par asphyxie financière de petits joueurs sera ainsi évitée. De plus, faire de la Ville un partenaire d'affaires exemplaire en respectant des délais de paiement normaux de 30 ou 60 jours, tels que négociés dans les contrats.

Engagement 5.20 : Faire de la Ville un employeur exemplaire

Adopter une politique d'embauche à tous les postes de la Ville de Montréal permettant :

- a) d'atteindre la parité entre les femmes et les hommes, avec action positive à 60 % en faveur des femmes, d'ici à ce que la parité soit atteinte ;
- b) d'atteindre une représentativité ethnoculturelle conforme aux poids de chaque communauté au sein de la population montréalaise, avec action positive à 60 % en faveur des communautés sous-représentées, d'ici à ce que la représentativité soit atteinte.

Adopter des programmes de formation continue et revoir les critères de promotion à l'intérieur de l'administration municipale afin de favoriser la progression des personnes issues de groupes sous-représentés aux postes de direction.

6. LES ENGAGEMENTS DE PROJET MONTRÉAL POUR FAIRE DE MONTRÉAL L'UN DES PLUS RICHES FOYERS DE CULTURE EN AMÉRIQUE

L'un des premiers soucis d'une administration montréalaise responsable doit être de protéger, restaurer et mettre en valeur le patrimoine urbain, bâti et historique de Montréal, ce joyau riche de plus de 367 années d'histoire.

Au niveau culturel, Montréal possède un immense potentiel : les créateurs foisonnent, les festivals et institutions culturelles démontrent un dynamisme époustouflant. Pourtant, l'administration municipale manque à son rôle de leader. L'urbanisme se dégrade dans de nombreux quartiers, l'art public n'est pas encouragé, le patrimoine historique est trop souvent bradé au profit des promoteurs immobiliers, comme on l'a vu à la Gare Viger, en limite Est du Vieux-Montréal, ou avec la maison-mère des Sœurs des Saints-Noms-de-Jésus-et-de-Marie, à Outremont. Une administration Projet Montréal aura comme priorité de renverser cette tendance. D'abord en revalorisant le service d'urbanisme de la Ville et en prenant le leadership en matière d'architecture et de design, afin que Montréal redevienne plus belle et plus harmonieuse dans son aménagement. Une administration Projet Montréal se fera aussi un devoir de convier les créateurs, artistes et artisans à contribuer à la beauté de la Ville en les mettant à contribution pour revaloriser les quartiers, les places publiques, les parcs et les lieux d'intérêts.

Peu de touristes se rendent à Paris, Barcelone, Vienne ou Prague pour visiter une attraction touristique spécifique. Ils y vont parce qu'ils savent que ces villes les inspireront à chaque coin de rue, qu'ils découvriront des places publiques magnifiques, des façades somptueuses, qu'ils y feront des ballades mémorables. Montréal doit progressivement être réaménagée en fonction du même objectif : charmer à la fois ses résidents et les visiteurs qui la découvrent. Puisque Montréal est notre joyau, donnons-lui l'éclat qu'elle mérite.

Enfin, une administration Projet Montréal s'engage à assumer un leadership dans le secteur culturel, en affirmant son statut de métropole francophone des Amériques et en prenant parti de sa nature cosmopolite pour en faire le cœur culturel du Québec contemporain, pour affirmer son ouverture sur le monde, pour en faire un foyer d'innovation et de création à l'échelle internationale, ainsi que pour dynamiser son économie en l'ouvrant au tourisme de toutes les régions du monde.

Cultiver l'art dans la ville

Engagement 6.1 : Tenir des concours d'art public

À l'image de ce qui fut fait à Barcelone, Lyon ou Chicago, tenir annuellement un concours d'art public extérieur visant à ériger des sculptures et autres œuvres partout où auront lieu des projets majeurs de réaménagement urbain, de piétonisation de rues, de construction d'une ligne tramway, de création d'un pôle commercial, d'implantation de services au périmètre immédiat d'une station de métro, ou de grands projets telle l'Entrée maritime de Montréal. Ce programme sera doté d'un budget de 5 M\$ par année.

Engagement 6.2 : Animer les rues piétonnes

À la faveur de la piétonisation des rues St-Paul, Ste-Catherine, McGill College et Mont-Royal, et de concert avec le milieu culturel autant qu'avec les résidents vivant à proximité, développer une programmation annuelle d'activités artistiques et culturelles faisant que ces rues deviennent de magnifiques lieux de rencontres et d'expressions artistiques et culturelles. Ces activités auraient pour effet de bonifier l'attrait touristique de Montréal à l'extérieur de la période estivale.

Engagement 6.3 : Protéger et développer le patrimoine montréalais

Protéger le patrimoine bâti, naturel et culturel de Montréal en appliquant la réglementation existante, en refusant de modifier celle-ci à la pièce, suivant les intérêts des promoteurs, et en prenant le leadership de la création de pools d'investisseurs publics et privés voués à la sauvegarde du patrimoine collectif (ex. maison-mère des Sœurs des Saints-Noms-de-Jésus-et-de-Marie ou le séminaire de philosophie des Prêtres de Saint-Sulpice). Préserver, à des fins publiques et communautaires, le patrimoine bâti appartenant à la Ville. Favoriser l'achat en coopérative ou le bail à long terme d'espaces pour les artistes et autres artisans, afin de préserver et de sortir du marché spéculatif des espaces dédiés à la production culturelle.

Préserver le patrimoine collectif inestimable que constituent les églises en préservant leur caractère public, communautaire, culturel et social. Faire les démarches nécessaires pour obtenir l'implication du gouvernement du Québec afin de soutenir conjointement des projets allant en ce sens.

La notion de patrimoine n'est pas figée mais en constante évolution. Dans un esprit d'enrichissement du patrimoine montréalais, encourager chaque nouvelle communauté à prendre physiquement et symboliquement sa place en marquant de son empreinte le paysage montréalais autant que la vie publique montréalaise. Cela peut se faire, notamment, par de l'architecture de qualité, des places publiques, des pôles de commerces et de services, des événements culturels ou récréo-touristiques. Le patrimoine montréalais se développera alors dans un esprit d'ouverture aux autres, de collaboration mutuelle et d'interculturalité.

Engagement 6.4 : Organiser un colloque international d'architecture et de design

Capitaliser sur le fait que Montréal est considérée "Ville de design" par l'UNESCO et mettre sur pied un grand colloque international d'architecture et de design biennal afin d'attirer les plus grands spécialistes en architecture, en urbanisme, en aménagement du territoire et en design pour favoriser la réflexion sur la vie en ville au XXI^e siècle. Montréal y gagnerait comme vitrine de l'événement et pourrait profiter des réflexions et travaux effectués pour devenir une ville véritablement d'avant-garde en matière d'urbanisme et de design en Amérique du Nord.

Soutenir les artistes

Engagement 6.5 : Augmenter le budget du Conseil des Arts de Montréal

À court terme, indexer le budget annuel du Conseil des arts de Montréal à l'inflation. Quand la crise économique prendra fin, l'indexer au taux de croissance économique, ce qui permettra au Conseil d'augmenter son influence et ses champs d'intervention au même rythme que la moyenne des autres secteurs d'activités.

Engagement 6.6 : Encourager le milieu associatif culturel

Reconnaître et encourager le dynamisme du milieu associatif de Montréal, regroupant 300 associations de danse folklorique, 100 écoles de danse et de musiques traditionnelles, plus de 2 000 musiciens, 6 écomusées, 400 festivals sur les places publiques. Au total, 1 000 associations culturelles organisent annuellement 5 000 activités culturelles sur l'île de Montréal. À cette fin :

- a) soutenir le milieu associatif dans ses activités de pratique et de conservation en matière de patrimoine d'expression ;
- b) encourager les activités interculturelles ouvertes comme moyen de bâtir et humaniser la Ville monde de demain ;
- c) ouvrir davantage les lieux de diffusion existant, telles les Maisons de la culture, aux artistes et artisans du patrimoine d'expression ;
- d) développer une expertise professionnelle capable de répondre adéquatement aux besoins du milieu du patrimoine d'expression.

Engagement 6.7 : Préserver les ateliers d'artistes

Imposer un moratoire sur la conversion en zonage résidentiel des ateliers d'artistes et d'artisans et autres lieux de création, lesquels sont souvent situés dans les franges industrielles, le long de la voie ferrée du CP et le long du canal Lachine notamment. La sauvegarde de la vocation de lieux de création que sont la Grover (Centre-Sud) ou la Fonderie Darling (Ville-Marie) est indéniablement une réussite.

La conversion de ces édifices et terrain en zones résidentielles menace un des fondements du bouillonnement culturel particulier à Montréal : des lieux de création et des espaces multifonctionnels abordables, centraux ou périphériques, dans les secteurs post-industriels, au cœur des influences et des rythmes stimulants d'un mode de vie urbain. En conséquence, préparer une politique relative à la vocation du patrimoine industriel de Montréal encadrant à l'échelle pan montréalaise le dézonage des lieux de création par les arrondissements.

Consolider les lieux de diffusion culturelle

Engagement 6.8 : Consolider les bibliothèques municipales

Garantir un financement de fonctionnement récurrent aux bibliothèques municipales pour qu'elles puissent remplir leur mission et répondre adéquatement à l'élargissement de leurs mandats. Conclure les négociations en cours avec Québec et finaliser la mise en réseau des bibliothèques. De façon plus spécifique :

- a) les citoyens devraient bénéficier d'un même niveau de service peu importe leur lieu de résidence. Le Conseil d'agglomération doit être saisi de la problématique du partage des ressources entre les bibliothèques des arrondissements et des villes liées ;
- b) les bibliothèques doivent se rapprocher des citoyens, notamment des enfants et des étudiants. À cette fin, créer 3 bibliothèques de calibre intermédiaire stratégiquement réparties sur le territoire de Montréal (principe de proximité), avec des collections de qualité et des ressources humaines accrues (spécialistes polyglottes, heures d'ouverture étendues), ce qui permettra aussi de désengorger la Grande bibliothèque ;
- c) utiliser les bibliothèques publiques comme outil d'accueil et d'inclusion des nouveaux arrivants ;
- d) faire les démarches nécessaires pour assurer l'ouverture complète de la bibliothèque nationale le lundi.

Engagement 6.9 : Favoriser les liens entre les lieux de diffusion

Maintenir et favoriser l'émergence de partenariats entre les services municipaux, les milieux de diffusion des arrondissements, les musées montréalais, les commissions scolaires, les milieux associatifs et les artistes.

Vivre la culture montréalaise

Engagement 6.10 : Faire découvrir la culture

Créer une carte CAMC – Carte Autobus+Métro+Culture – véritable passeport urbain pour la mobilité, l'éducation et le loisir. Elle offrira à la population résidante de Montréal une tarification préférentielle du transport en commun ainsi que la gratuité d'accès aux maisons de la culture, aux bibliothèques, aux musées, au Jardin botanique, au Planétarium, au Biodôme, aux infrastructures sportives et aux espaces verts et bleus.

Offrir une version touristique de cette carte CAMC comprenant un accès à la STM pour 1, 3 ou 7 jours.

Engagement 6.11 : Cultiver nos quartiers

Consolider le réseau des pôles culturels dans les arrondissements afin de rendre la culture accessible au plus grand nombre et d'inscrire l'ensemble des quartiers dans une dynamique culturelle. Pour ce faire :

- a) favoriser l'émergence de nouveaux espaces de diffusion culturelle et artistique ;
- b) centraliser et rendre disponible sur un seul portail toutes les informations utiles à leur mise en place : réglementation, information et conseils juridiques, financement disponible (subventions, concours et prix, avantages fiscaux), organismes et personnes ressources, liste complète des regroupements artistiques associatifs, calendrier des événements (ex. festivals) ;
- c) reconnaître et encourager l'initiative privée dans ce domaine précis ;

- d) appuyer les associations regroupant les travailleurs du milieu culturel et artistique de chaque arrondissement afin de mieux défendre les intérêts et enjeux spécifiques à leur quartier.

Soutenir le rayonnement culturel de Montréal

Engagement 6.12 : Assurer la présence de Montréal à l'international

Poursuivre la participation et l'implication de la Ville au niveau des réseaux internationaux spécifiques à la culture et au patrimoine tels que : *Villes historiques du monde*, *Le réseau des villes créatives*, *Cités et gouvernements locaux unis*, etc.

Engagement 6.13 : Préparer le 375^e de Montréal

Préparer le 375^e anniversaire de Montréal, en 2017, soit exactement 50 ans après *Terre des Hommes*. Notamment, favoriser des échanges de places publiques avec les quelque 30 villes d'Amérique du Nord fondées par les premiers citoyens de Montréal, incluant un programme d'art public d'artistes de Montréal et du Québec.

7. LES ENGAGEMENTS DE PROJET MONTRÉAL POUR FAIRE DE LA VILLE DE MONTRÉAL UNE ADMINISTRATION PLEINEMENT RESPONSABLE, ÉQUITABLE ET FOURNISSANT DES SERVICES DE QUALITÉ

Les services aux citoyens ainsi que la gestion des services municipaux constituent le cœur d'une administration municipale. Ils donnent la mesure de l'efficacité d'une administration et révèlent sa capacité à offrir et gérer les services auxquels les citoyennes et les citoyens sont en droit de s'attendre. Or, depuis des années, on constate une dégradation des services à Montréal. L'administration Tremblay repose sur une culture du conflit avec ses employés et sur trop grande proximité envers ses fournisseurs, au détriment de la qualité des services offerts à la population.

Pour changer cet état de fait, une administration Projet Montréal prendra dès le tout début de son premier mandat une nouvelle approche dans la gestion du personnel et des équipements de la Ville de Montréal afin de changer le rapport que le Ville établit avec ses fournisseurs et ses employés. Cette approche visera à prioriser les intérêts de l'ensemble de la population plutôt que les intérêts particuliers.

Placer l'intérêt général au centre des préoccupations passe nécessairement par des relations de travail plus harmonieuses avec les travailleurs syndiqués, sans nécessairement répondre à toutes les demandes de ces derniers. À ce chapitre, une administration Projet Montréal lancera des programmes visant à reconnaître l'excellence et l'initiative chez ses employé-es et à mettre de l'avant une nouvelle culture de collaboration afin de valoriser les employé-es ayant à cœur leur métier.

Une administration Projet Montréal sera plus vigilante envers les fournisseurs de la Ville. Elle évaluera mieux leur performance, en faisant un suivi rigoureux des cahiers des charges et en mettant sur pied un programme de surveillance des matériels livrés par les fournisseurs. En outre, elle rapatriera certaines compétences essentielles à l'interne, telles l'ingénierie, l'urbanisme ou l'expertise juridique.

Bref, Projet Montréal instaurera une culture de coopération, d'excellence et de transparence dans les services que son administration livrera à la population. Montréal ne mérite pas moins, les Montréalais et Montréalaises ne méritent pas moins.

Améliorer l'entretien hivernal

Engagement 7.1 : Mieux coordonner les opérations de déneigement

Recentraliser en partie le déneigement, comme la Loi 22 ayant modifié la Charte de Montréal le permet depuis mai 2008. Le principe appliqué sera que tous les matériels de déneigement disponibles sur l'ensemble du territoire de Montréal pourront être utilisés de façon coordonnée pour prioriser le déneigement de parties spécifiques du territoire, tels le centre-ville, les principales rues commerciales ou celles empruntées par les principaux circuits d'autobus, et autres critères à définir.

Engagement 7.2 : Adapter les méthodes de déneigement

Lors des opérations de déneigement, utiliser des véhicules adaptés à la complexité accrue de l'espace urbain. Veiller notamment à ce que le passage des véhicules puisse se faire tout en protégeant les arbres, la végétation ainsi que le mobilier urbain.

De plus, adopter les mesures nécessaires à l'optimisation de l'utilisation des sels de voirie, ce qui devrait normalement se traduire par une diminution globale des quantités utilisées.

Engagement 7.3 : Installer des méthodes de fonte de la neige

Suivre l'exemple de nombreuses villes nordiques du monde en installant des méthodes de fonte de la neige afin de ne plus devoir déneiger certains lieux. Les endroits prioritaires sont les stations de métro et autres lieux de forte concentration de piétons, les escaliers fortement utilisés, les rampes d'accès pour personnes à mobilité restreinte ainsi que les rues à forte pente. Afin de minimiser les coûts d'implantation, prioriser les installations en fonction des travaux déjà programmés. Ces méthodes utilisent le plus souvent des fils chauffants. Dans la foulée de la ville de Stockholm toutefois, on évaluera la possibilité d'utiliser la chaleur excédentaire, pour l'heure simplement évacuée dans l'atmosphère, produite par un grand équipement tel le métro.

Engagement 7.4 : Créer une Brigade trottoirs

Lors d'une tempête de neige et dans les jours qui suivent, déneiger et déglacer prioritairement les trottoirs. Poursuivre l'entretien des trottoirs entre les opérations majeures de déneigement en créant une *Brigade trottoirs* responsable de l'entretien des trottoirs durant tout l'hiver.

Climat oblige, les opérations majeures de déneigement sont une activité que nous maîtrisons bien à Montréal. D'ailleurs, les visiteurs étrangers qui assistent à ces opérations en sont toujours très impressionnés. Il s'agit toutefois d'opérations ponctuelles, clairement délimitées dans le temps. Or, entre deux tempêtes, il peut s'écouler plusieurs jours, parfois même plusieurs semaines. De légères chutes de neige ou des périodes de gel et dégel surviennent dans ces intervalles. Ces conditions ne justifient pas une opération majeure de déneigement : les chaussées redeviennent d'ailleurs rapidement sèches. Il en va autrement pour les trottoirs, qui deviennent graduellement inconfortables, souvent même impraticables. Le rôle principal de la Brigade trottoirs sera précisément d'assurer l'entretien des trottoirs durant ces intervalles.

La Brigade trottoirs sera constituée de quelques équipes de cols bleus, chacune dotée de tout le matériel nécessaire (chenillettes Bombardier, engins de déglacage, balais mécaniques, et autres), de couleur distinctive. Elle sera sous la responsabilité de la ville centre pour assurer un maximum d'efficacité, mais n'enlèvera pas la responsabilité du déneigement des trottoirs aux arrondissements.

Le coût d'équipement et d'opération de la Brigade trottoirs (annuellement, ce qui inclut le volet propreté du prochain engagement) est estimé à 10 M\$ par année.

Améliorer la propreté

Engagement 7.5 : Améliorer la propreté

La *Brigade trottoirs* aura pour mandat de garder les trottoirs sécuritaires, confortables et propres en tout temps, été comme hiver. Elle sera donc en activité toute l'année et orientera son travail en fonction de l'état des trottoirs. En hiver, le déglacage et le déneigement seront évidemment une priorité. Toutefois, des opérations de nettoyage pourront également avoir lieu. Une fois l'hiver passé, la *Brigade trottoirs* viendra en appui aux arrondissements afin d'assurer la sécurité et la propreté des trottoirs, surtout dans les zones à forte concentration de piétons.

Impliquer les citoyens dans la surveillance de la qualité du mobilier urbain et la propreté de l'environnement urbain.

Engagement 7.6 : Contrer les graffitis

Demander aux arrondissements d'identifier et d'offrir des lieux pour les gens qui veulent s'exprimer sous cette forme d'art (ex. les piliers du pont de Québec dans la ville de Québec). Toutefois, les graffitis situés en dehors de ces zones permises seront considérés comme du vandalisme et leurs auteurs seront traités comme tel par les autorités. Les graffitis seront effacés et Projet Montréal s'engage à soutenir les programmes déjà existants en la matière.

Humaniser la sécurité publique

Engagement 7.7 : Réorienter la lutte aux gangs de rue

Développer une approche axée sur la prévention afin de maximiser l'efficacité de l'approche répressive qui ne sera utilisée que lorsque vraiment nécessaire. En effet, le meilleur moyen de lutter contre l'expansion du phénomène des gangs de rue est de faire en sorte que les jeunes n'entrent pas dans les gangs. Les divers intervenants concernés, dont le SPVM, la Ville de Montréal, les arrondissements, les groupes communautaires ainsi que les commissions scolaires doivent travailler de concert afin de faire en sorte qu'après l'école, les jeunes aient accès à une variété d'activités sportives, culturelles et autres qui les tiennent éloignés des gangs de rue.

Engagement 7.8 : Renforcer l'approche de la police communautaire

Faire en sorte que le service de police de Montréal, principalement par l'entremise des postes de quartier, renforce ses liens avec la communauté et instaure un dialogue permanent avec la société civile. En effet, il semble clair que, dans plusieurs milieux, le service de police doit rétablir ou construire une relation de confiance avec les citoyennes et citoyens. En étant bien implanté et en ayant une connaissance approfondie du milieu, le service de police pourra anticiper les problématiques et effectuer, en amont, un travail

de médiation. Cette approche de police communautaire se veut plus humaine et principalement axée sur le respect.

Afin d'améliorer la réalité sur le terrain, mais également de préparer l'avenir, le SPVM se doit d'exercer son leadership à titre d'importante force policière au Québec en faisant la promotion de cette approche communautaire, autant auprès des différents ministères concernés que des jeunes désirant embrasser la profession.

Engagement 7.9 : Améliorer la transparence des enquêtes policières

Demander au gouvernement du Québec d'établir une entité d'enquête ne faisant pas partie de la police (comme le *Special Investigations Unit* en Ontario) qui fera automatiquement enquête en cas de décès de civil lors d'une intervention policière.

Engagement 7.10 : Décréter un moratoire sur l'implantation de nouveaux magasins de type prêteurs sur gages

Décréter un moratoire sur l'implantation et l'ouverture de nouveaux magasins de type prêteurs sur gages (pawn shop) sur le territoire de la ville de Montréal, d'instaurer un contrôle plus rigoureux sur les installations déjà présentes, et ce, dans la première année du premier mandat d'une administration Projet Montréal.

Il existe un lien reconnu entre l'implantation et l'ouverture de magasins de ce type et la criminalité (vol qualifié, intrusion de domicile, etc.) sans compter les nombreux désagréments des résidents qui voient leur quiétude mise en péril.

Renforcer le contrôle public de l'administration municipale

Engagement 7.11 : Surveiller la qualité des travaux

Veiller à ce que la Ville se dote d'un nombre suffisant d'inspecteurs afin d'évaluer, sur site et en temps réel, la qualité des travaux réalisés ou des prestations de services fournies par les entreprises privées. Les postes d'inspecteurs seront permanents et occupés par des personnes qui ont une bonne expérience dans les travaux et les services municipaux.

Les informations recueillies seront centralisées et constitueront un dossier pour chaque entreprise, un *Dossier de performance*. Avec le temps, ces dossiers permettront de faire clairement la différence entre les entreprises responsables et celles qui font un travail bâclé.

Engagement 7.12 : Revoir le mode d'attribution des contrats

La Ville est une administration publique qui gère 4 milliards de dollars par année, 5 milliards si l'on inclut la STM. La diversité de ses responsabilités et les conditions particulières de la prestation de certains services rendent souvent essentielle la participation du secteur privé. Pour prendre l'exemple le plus évident, la Ville ne peut tout de même pas acheter 1 000 camions lourds supplémentaires, qu'elle n'utiliserait que quatre ou cinq fois par année lors d'opérations de déneigement. Par ailleurs, il n'est

aucunement malsain que le secteur public et le secteur privé se partagent certaines tâches, l'un et l'autre se servant mutuellement de comparables. L'émulation et la saine compétition entre les deux suscitent une évolution vers de meilleures pratiques.

Les contrats de la Ville sont présentement accordés au plus bas soumissionnaire conforme. L'accent est ainsi quasi exclusivement mis sur le prix. Cette pratique incite les entreprises soumissionnaires à couper sur la qualité, à ne pas se soucier outre mesure de certaines obligations, telle celle de sécuriser convenablement un chantier de rue, ou encore à travailler le plus rapidement possible. Le mode actuel d'allocation des contrats ne permet pas de sanctionner ces comportements pouvant avoir des conséquences néfastes, d'une part sur la sécurité de la population, d'autre part sur la durée de vie des travaux réalisés.

Projet Montréal reformera le mode d'allocation des contrats de la façon suivante :

- a) La Ville définira des *Critères de qualification* portant d'une part sur les réalisations passées de l'entreprise (voir engagement précédent), d'autre part sur sa contribution à l'atteinte de grands objectifs sociétaux tels que sa performance environnementale (ex. matériels utilisés, efficacité énergétique, véhicules moins polluants) et sa performance sociale (ex. parité hommes – femmes dans l'entreprise et/ou qui participeront à la réalisation du mandat ; présence de minorités culturelles au sein de l'entreprise et/ou qui participeront à la réalisation du mandat ; économie sociale) ;
- b) Les entreprises soumissionnaires devront déposer deux enveloppes à la Ville, l'une portant sur les Critères de qualification, l'autre sur le prix.
- c) La Ville n'ouvrira dans un premier temps que les enveloppes portant sur les Critères de qualification. Les entreprises ne rencontrant pas le minimum suffisant suivant ces critères seront écartées. Comme le seront celles ayant un mauvais dossier de performance.
- d) La Ville n'ouvrira ensuite que les enveloppes de prix restantes, celles déposées par les entreprises qui satisferont les Critères de qualification et qui auront un bon dossier de performance.

Engagement 7.13 : Mieux surveiller les soumissionnaires

Mettre en place une escouade permanente conjointe entre la police et le bureau du vérificateur de la Ville afin de détecter les signes d'éventuelles collusions de la part des entreprises soumissionnaires aux appels d'offres de la Ville.

Engagement 7.14 : Créer une Agence de développement

Créer une société publique, l'*Agence de développement de Montréal*, qui agira comme maître d'oeuvre de tous les projets de développement urbain montréalais. L'Agence réunira en son sein des employés de la Ville spécialistes des domaines pertinents, qui travailleront en étroite collaboration les uns avec les autres pour réaliser la vision générale énoncée par l'administration et par le Conseil municipal. Pour s'assurer que chaque intervention s'inscrive dans cette vision générale, ainsi que pour assurer la coordination des interventions, tout investissement de 5 M\$ et plus proposé par la ville

centre, par un arrondissement ou par une société de la Ville devra soit être confié à l'Agence, soit être supervisé par elle.

L'Agence de développement de Montréal sera placée sous la responsabilité directe du maire de Montréal. Elle oeuvrera en respectant les directives émanant de la mairie et du Conseil de ville. Soulignons enfin que le fait que les projets soient confiés à l'Agence ne modifie en rien les règles établies en matière de consultation publique.

Engagement 7.15 : Revenir à une conception publique de la Ville

Remplacer les désignations et vocables issus de la logique marchande par des désignations et vocables mieux appropriés à une administration publique et à des services publics. Ainsi, la désignation *Service du capital humain* sera remplacée par *Service du personnel*. Ou encore le vocable *client* disparaîtra du vocabulaire de la Société de transport de Montréal au profit du vocable classique *usager*. Toute la documentation de la Ville de Montréal et de ses sociétés sera revue et corrigée suivant cet esprit.

Engagement 7.16 : Cesser la commercialisation des services de police

Le service de police de Montréal est un service public essentiel qui doit demeurer public. Dans les dernières années, une tendance à la commercialisation de ce service a pris forme. En effet, le service de police offre une palette de plus en plus élargie de services à des entreprises et des individus, en échange de rémunération. Projet Montréal croit que la mission du service de police de Montréal n'est pas de commercialiser ses services, mais de mettre en tout temps l'ensemble de ses effectifs au service de la population. Ainsi, une administration Projet Montréal ne demandera pas au service de police de dégager des revenus supplémentaires, que ce soit par la commercialisation de ses services ou par d'autres moyens tendant à l'éloigner de sa mission première.

Engagement 7.17 : Utiliser des logiciels libres

Lors du renouvellement des logiciels et lors des appels d'offre, privilégier les logiciels libres et les standards ouverts. Dans la mesure du possible, planifier le remplacement progressif des logiciels propriétaires par des logiciels libres en exigeant de chaque service de la ville une stratégie d'implantation de logiciels libres.

Maintenir et améliorer les services offerts

Engagement 7.18 : Adapter les loisirs au climat

S'adapter aux variations climatiques saisonnières, qui sont de plus en plus marquées, au lieu de fixer des dates d'ouverture et de fermeture d'équipements à l'avance pour les aires de jeux hivernaux et estivaux (ex. patinoires et terrains de soccer, baseball, basket-ball, tennis, roulis roulant), quitte à déléguer une partie de l'entretien aux regroupements citoyens, comme cela est déjà le cas avec le déneigement des patinoires.

Engagement 7.19 : Partager les infrastructures collectives

S'assurer que la Ville de Montréal et les arrondissements collaborent avec les commissions scolaires afin de maximiser le potentiel des infrastructures et des équipements à caractère collectif, notamment en loisirs.

Engagement 7.20 : Aménager des lieux extérieurs pour les amateurs de planches à roulettes

Aménager des lieux qui répondraient aux besoins et attentes des jeunes en les faisant participer à la conception et à la construction des aménagements. Cette activité constitue une occasion pour les de faire du sport, de se réunir en groupe, de développer leur sentiment d'appartenance et de développer une forme d'expression artistique.

Engagement 7.21 : Implanter un guichet unique par adresse

Instaurer un guichet unique en fonction de l'adresse de résidence qui permettrait d'obtenir d'un seul coup d'œil un ensemble de renseignements qui sont déjà publics, mais éparpillés (ex. : rôle d'évaluation, suivi des plaintes sur 3-1-1, règlements sur le patrimoine applicables le cas échéant, permis de rénovation, heures de collectes des déchets et du recyclage, renseignements généraux sur l'arrondissement dont les séances du conseil d'arrondissement).

Engagement 7.22 : Améliorer l'accès à l'information

Veiller à ce que l'information détaillée sur la Ville et l'administration soit disponible à la population (fichiers sources dans des formats de données ouverts et standards) et à ce que les sites web de la Ville et des arrondissements respectent les normes d'accessibilité universelle.

Engagement 7.23 : Concrétiser la couverture Internet sans fil

Favoriser le déploiement d'une couverture Internet sans fil gratuite dans les lieux publics de la ville afin de répondre aux besoins des touristes, des gens d'affaires et de la population en général.

Engagement 7.24 : Rendre les lieux publics plus conviviaux

Rendre la ville plus conviviale en installant des fontaines dans les lieux publics achalandés et des toilettes publiques surveillées dans certaines stations de métro.

ÉVALUATION DES INVESTISSEMENTS ET DES FINANCEMENTS REQUIS POUR UN PREMIER MANDAT CORRESPONDANT À LA PÉRIODE 2010-2013

Projet Montréal est une formation politique responsable, qui donne à la population l'heure juste quant aux coûts d'investissements et aux besoins de financement découlant des engagements qu'elle prend. C'est ce que nous faisons dans la présente annexe, relativement à la période 2010-2013.

Comme on peut le voir au tableau de la page suivante, Projet Montréal prévoit augmenter de 2,745 milliards de dollars l'investissement de la Ville de Montréal dans les équipements durables. Les rues de notre ville seront rendues plus conviviales, plus belles, plus vertes et plus sécuritaires (modération de la circulation), tout en dotant les futurs quartiers du métro et du tramway d'une signature distinctive et d'une personnalité forte (450 M\$). Chaque fois que la Ville ou la STM remplaceront l'un de leurs véhicules ou équipements lourds, elles assumeront un surcoût leur permettant d'acquérir le produit le plus performant sous l'angle environnemental en termes de consommation de carburant, de bruit, d'émanations polluantes, et autres critères (45M\$). Le programme d'installation d'ascenseurs dans les stations du métro sera accéléré (80 M\$). L'espace limitrophe aux stations du métro sera réaménagé dans une optique d'embellissement, d'amélioration du confort des usagers (snow melting, notamment) et de réduction des conflits potentiels entre piétons et automobilistes, entre autres (100 M\$). Le gros des nouveaux investissements sera toutefois accaparé par la construction de la première phase du réseau tramway (1 420 M\$) et par l'amélioration des réseaux et services d'autobus ou de trolleybus (650 M\$).

Chaque investissement durable, ou capitalisable, réalisé par le biais du PTI entraîne une charge financière au budget des opérations. De plus, de nombreux engagements de Projet Montréal seront payés directement à partir de ce dernier. La seconde colonne du tableau évalue ainsi à 2,381 milliards de dollars les financements supplémentaires requis durant les quatre années de la période 2010-2013. On a vu plus tôt dans ce document que les réaffectations budgétaires et les revenus de développement supplémentaires apportés par le programme de Projet Montréal totaliseront 250 M\$ par année, soit 1 milliard durant un premier mandat de quatre ans. Ainsi, le vrai « coût » du nouveau projet urbain proposé par Projet Montréal est en fait de 1,381 milliards, ce qui représente une hausse de 7,3 % seulement par rapport aux 19 milliards prévisibles des budgets 2010 à 2013 de la Ville. Comme les autres formations politiques montréalaises, Projet Montréal propose que ce coût supplémentaire soit assumé par des contributions accrues en provenance des automobilistes et des gouvernements supérieurs. En ce début de XXI^e siècle, il est urgent que ces deux groupes assument pleinement leur responsabilité d'aider à faire de la métropole du Québec la ville phare des Amériques en matière de développement urbain durable.

Engagements 2010-2013

Tous les montants sont spécifiques aux engagements de Projet Montréal. Sauf indication contraire, ils s'ajoutent aux investissements privés ou publics prévisibles sur la base de l'information disponible aujourd'hui. Notamment, ils s'ajoutent aux budgets et PTI anticipés 2010-2013 de la Ville de Montréal et de la Société de transport de Montréal.

	Investissement (millions)	Financement 2010-2013 (millions)
Espace public et circulation		330 \$
Information et éducation du public : montant forfaitaire		10 \$
Modération de la circulation		
Interventions aux intersections : 500 intersections, à 200 000 \$ chacune	100 \$	40 \$
Interventions le long des rues et artères : 50 km de rues et artères, à 2 M\$/km	100 \$	40 \$
Surveillance, contrôle et répression : 150 nouveaux agents, à 125 000 \$ chacun, 4 années		75 \$
Remplacement de la signalisation : nouvelles limites de vitesse et nouvelles pratiques		25 \$
Déneigement		
Surcoûts des interventions ci-haut : 5 M\$/an, 3 années		15 \$
<i>Snow Melting</i> au pourtour des stations de métro et autres endroits de concentration des piétons		20 \$
Brigade trottoirs : 10 M\$/an, 4 années		40 \$
Véhicules moins polluants		
Achat de 1 000 véhicules par la Ville : 20 000 \$ de surcoûts chacun	20 \$	10 \$
Surcoût des contrats au privé pour utilisation de véhicules verts : 1 000 véhicules, à 5 000 \$/an		20 \$
Transport des marchandises		
Étude O-D sur le transport et la distribution des marchandises : montant forfaitaire		10 \$
Mise en oeuvre des premières interventions jugées pertinentes : montant forfaitaire		25 \$
Habitation		595 \$
Quartiers du métro et du Nouveau Tramway (TOD, pour Transit Oriented Development)		
Contribution logement familial : 25 000 \$ par logement, 10 000 logements		250 \$
Contribution logement social : 25 000 \$ par logement, 5 000 logements		125 \$
Contribution logement abordable : 10 000 \$ par logement, 5 000 logements		50 \$
Carte CAM gratuite durant 2 ans aux occupants de ces 20 000 logements : 60 \$/mois, 24 mois		29 \$
Nouveau partage, réaménagement, embellissement et verdissement de l'espace public		
Ensemble des interventions : 50 km de rues et artères, à 5 M\$/km	250 \$	70 \$
Coopérativisation de 1 000 logements locatifs de marché, à 50 000 \$ chacun		50 \$
Rôle des loyers, confection et gestion : 5M\$/an, 4 années		20 \$
Rachat et retrait de 50 panneaux d'affichage géants par année, à 20 000 \$ chacun		1 \$
Développement économique		200 \$
Incitatifs visant à attirer de nouveaux emplois à Montréal, forfaitaire		50 \$
Promotion économique de Montréal : 2,5 M\$/an, 4 années		10 \$
Développement des rues commerciales et rénovation des commerces sur rues, forfaitaire		50 \$
Fonds Grands Projets : Entrée maritime de Montréal, Le Havre, Griffintown et autres, forfaitaire		50 \$
Culture et économie		
Fonds de réalisation d'oeuvres d'art publiques, forfaitaire		20 \$
Fonds de soutien au Conseil des arts et aux artistes, forfaitaire		20 \$
Transports durables		1 196 \$
Réseau et service du Métro		
Accessibilité par ascenseurs, 2 stations par année, à 10 M\$ chacune	80 \$	15 \$
Réfection de l'espace limitrophe, phase pilote, 5 stations, à 20 M\$ chacune	100 \$	20 \$
Agents de service aux usagers, phase pilote, 250 agents, à 25 000 \$/an chacun, 4 années		25 \$
Réduction de la publicité, manque à gagner, 2,5 M\$/an, 4 années		10 \$
Développement du réseau Nouveau Tramway		
Construction : 33 km, à 40 M\$/km	1 320 \$	200 \$
Compensation aux commerçants pour désagréments et pertes de chiffre d'affaires, forfaitaire		40 \$
Projets d'urbanisme riverains, tous types, forfaitaire	100 \$	40 \$
Opération du Nouveau Tramway : surcoûts de 25 M\$/an, deux années		50 \$
Réseau et service d'autobus		
Corridors d'autobus en site propre, construction : 55 km, à 10 M\$/km	550 \$	130 \$
Implantation de mesures prioritaires, de voies réservées, et autres améliorations : forfaitaire		100 \$
Amélioration des arrêts et aires d'attentes : 250 arrêts, à 20 000 \$ chacun		5 \$
Achat des véhicules les moins polluants : 250 autobus, à 100 000 \$ de surcoûts chacun	25 \$	6 \$
Tarifcation des usagers		
Carte CAM à 60 \$ et ticket à 2 \$, tarifs gelés pour 4 ans : manque à gagner de 40 M\$/an, 4 années		160 \$
Gratuité du service au Centre-Ville : manque à gagner de 10 M\$/an, 4 années		40 \$
Autres améliorations de l'offre de services de transport collectif, forfaitaire	100 \$	50 \$
Contribution à la STM, pour absorber l'accroissement de l'achalandage : 20 M\$ + 40 M\$ + 60 M\$ + 80 M\$		200 \$
Aménagement de pistes et de voies cyclables en site propre : 50 km, à 1,5 M\$/km		75 \$
Véhicules électriques en libre service, phase pilote, projet en partenariat : 5 M\$/an, 3 années		15 \$
Train à grande vitesse, contribution de la Ville à une nouvelle phase d'études : forfaitaire		15 \$
Gestion urbaine		60 \$
Financement de l'Agence de développement de Montréal : 15 M\$/an, 4 années		60 \$
Total	2 745 \$	2 381 \$