



MÉMOIRE SUR LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

présenté par

LE CONSEIL DES MONTRÉALAISES,
LE CONSEIL INTERCULTUREL DE MONTRÉAL
ET LE CONSEIL JEUNESSE DE MONTRÉAL

à

la Commission permanente sur le schéma d'aménagement
et de développement de Montréal

11 novembre 2014

Montréal 



Les membres du Conseil des Montréalaises sont :

Mme Cathy Wong, présidente, Mme Sharon Hackett, vice-présidente, Mme Rose-Andrée Hubbard, vice-présidente, Mme Marianne Carle-Marsan, Mme Hajiba Akartit, Mme Melissa Cerros, Mme Michèle Chappaz, Mme Amélie Coulombe-Boulet, Mme Mariane Labrecque, Mme Roselyne Mavungu, Mme Marie-Louise B. Mumbu, Mme Kim O'Bomsawin, Mme Mireille Paquet et Mme Anne Richard-Webb

Les membres du Conseil interculturel de Montréal sont :

M. Nikowe Germain Amoni, président, M. Bogidar Pérucich, premier vice-président, M. Belgacem Rahmani, second vice-président, M. Jean-Louis Fozin, M. Martin Liu, Mme Nacira Adem, Mme Marie-Aline Vadius, Mme Orly Nahmias, Mme Alexandra Laliberté, M. Saïd Boucheneb et M. Jean-Emmanuel Pierre.

Les membres du Conseil jeunesse de Montréal sont :

M. Mountagha Sow, président, Mme Chahinaze Fala, vice-présidente, M. François Marquette, Mme Rym El-Ouazzani, M. Félix Hébert, Mme Jessika Brosseau, Mme Hadjer Dahel, Mme Denise Felsztyna, Mme Amina Janssen, M. Dhaneshan Kistnasamy, M. Maxime Le Breton, M. Kunze Li, M. Pascal Rousseau, Mme Kathryn Verville-Provencher, M. Gopinath Jeyabalaratnam

Coordination

Conseil des Montréalaises
Guylaine Poirier

Conseil interculturel de Montréal
Edwige Noza

et

Conseil jeunesse de Montréal
Martin Crépeau

Recherche et rédaction
Maxime Beaucage

Révision linguistique
Louise-Andrée Lauzière

TABLE DES MATIÈRES

LES AUTEURS	4
LISTE DES ACRONYMES	5
INTRODUCTION	6
1. LES DÉFIS DÉMOGRAPHIQUES ET SOCIAUX.....	7
Une population en constante mutation	7
Une offre résidentielle diversifiée	8
L'accessibilité universelle des infrastructures.....	9
2. L'AMÉNAGEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE.....	10
L'agriculture urbaine	10
La lutte aux îlots de chaleur.....	11
3. LE TRANSPORT COLLECTIF ET ACTIF	12
CONCLUSION	13
SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS	14
BIBLIOGRAPHIE	14

LES AUTEURS

LE CONSEIL DES MONTRÉALAISES

Le Conseil des Montréalaises (CM) est un organisme consultatif créé par la Ville de Montréal en 2004 afin de conseiller l'Administration municipale en ce qui a trait à l'égalité entre les femmes et les hommes et à la condition féminine.

Le CM est composé de quinze citoyennes bénévoles reflétant la diversité sociale et professionnelle montréalaise. Ses principaux axes d'intervention touchent à la présence des femmes en politique municipale et dans les diverses instances de la Ville, à la lutte à la pauvreté et à l'amélioration des conditions de vie de la population, aux conditions de travail des femmes à l'emploi de la Ville de Montréal et à l'atteinte de l'égalité entre les femmes et les hommes dans divers domaines de juridiction municipale.

LE CONSEIL INTERCULTUREL DE MONTRÉAL

Institué en vertu d'une loi de l'Assemblée nationale du Québec, le Conseil interculturel de Montréal (CiM) est un organisme de consultation et d'échanges en matière de relations interculturelles. Fondé en 2003, le CiM est constitué de quinze membres bénévoles, dont un président et deux vice-présidents, représentant la diversité culturelle de Montréal et provenant de milieux professionnels différents.

En l'espace de ces onze années, le CiM a participé activement à de nombreuses réalisations, dont le mémoire de la Ville sur le profilage racial (2010) et le Symposium sur l'interculturalisme (2011). Le CiM a également participé à de nombreux projets sur divers sujets tels que l'égalité en emploi, l'inclusion sociale, la gestion municipale des lieux de culte minoritaire et le plan de développement de Montréal.

LE CONSEIL JEUNESSE DE MONTRÉAL

Le Conseil jeunesse de Montréal (CjM) est un comité consultatif créé en février 2003 par la Ville de Montréal afin de mieux tenir compte des préoccupations des jeunes Montréalaises et Montréalais âgés de 12 à 30 ans et de les inviter à prendre part aux décisions qui les concernent.

Composé de quinze membres représentatifs de la diversité géographique, linguistique, culturelle et sociale de la jeunesse montréalaise, il a pour mandat de conseiller le maire et le comité exécutif de façon régulière sur toutes les questions relatives aux jeunes et d'assurer la prise en compte des préoccupations jeunesse dans les décisions de l'Administration municipale.

LISTE DES ACRONYMES

- CiM : Conseil interculturel de Montréal
 - CjM : Conseil jeunesse de Montréal
 - CM : Conseil des Montréalaises
 - CMM : Communauté métropolitaine de Montréal
 - HLM : Habitations à loyer modique
 - PDM : Plan de développement de Montréal
 - PMAD : Plan métropolitain d'aménagement et de développement
 - SLR : Système léger sur rail
- SRB : Services rapides par bus

INTRODUCTION

Le projet de *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal* établit les lignes directrices de l'organisation physique du territoire et guidera les décisions relatives à l'aménagement du territoire de l'ensemble des administrations municipales de l'agglomération. Il doit donner une nouvelle vision du territoire, dans la poursuite de l'entrée en vigueur, en 2012, du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Une fois adopté, le nouveau schéma remplacera le schéma actuellement en vigueur, qui date de 1987.

Compte tenu des impacts sur la qualité de vie des citoyens et des citoyennes, les membres du Conseil des Montréalaises (CM), du Conseil interculturel de Montréal (CiM) et du Conseil jeunesse de Montréal (CjM) se sentent interpellés par les enjeux d'aménagement et souhaitent faire connaître leur point de vue sur ce projet. L'aménagement du territoire constitue une clé dans le développement durable d'une société. Pourtant, cette pratique n'a pas toujours été mise de l'avant au cours des dernières décennies. Le développement du réseau routier, par exemple, a mené à une reconfiguration des villes facilitant l'accès à des secteurs de plus en plus éloignés des centres urbains et encourageant l'étalement et l'éparpillement urbains.

Tout au long de ce mémoire, il sera proposé différentes pistes de réflexion qui mettent en exergue certains points du projet de schéma, tels que celui de l'aménagement, celui du transport et celui de l'environnement. Il est à noter que cette intervention conjointe du CM, du CiM et du CjM s'inscrit en continuité avec les recommandations antérieures que nos membres ont portées, notamment celles déposées à l'occasion de la consultation sur le *Plan de développement de Montréal*.

1. Les défis démographiques et sociaux

Une population en constante mutation

Dans un premier temps, il est important de s'attarder à la démographie montréalaise, qui a grandement changé depuis l'adoption du dernier schéma d'aménagement et de développement. Bien que nous soyons d'avis que le projet de schéma reflète bien cette évolution, les conseils souhaitent attirer l'attention de la Commission sur certains points qui leur tiennent particulièrement à cœur.

Avec 1,9 million d'habitantes et d'habitants, l'agglomération comprend près de la moitié de la population de la grande région métropolitaine et croît modérément chaque année. Cette augmentation s'explique principalement par l'immigration internationale : celle-ci permet de compenser la perte des ménages qui quittent l'agglomération pour les autres secteurs de la région métropolitaine. Ce sont près de 35 000 personnes immigrantes, soit près de 80 % de celles qui s'établissent dans la région métropolitaine, qui viennent chaque année s'installer à Montréal. La métropole constitue plus que jamais un lieu de prédilection pour les personnes nouvellement arrivées qui choisissent le Québec comme terre d'accueil. Pour tirer profit de ce potentiel lié à la présence d'une multitude de personnes issues de l'immigration venant des quatre coins du monde, la Ville de Montréal doit constamment s'adapter et éviter les obstacles qui entravent l'épanouissement de chacune et chacun afin de maintenir un climat social favorable en luttant contre l'exclusion sous toutes ses formes.

Le caractère cosmopolite de Montréal s'exprime notamment par le développement d'une infrastructure à caractère ethnique qui marque incontestablement l'espace urbain. Les quartiers ethniques, tels que le Petit Maghreb ou le Quartier chinois, font face à plusieurs enjeux qui leur sont propres. En plus de compter de moins en moins de résidents issus des communautés ethnoculturelles, ils ont vu décroître le nombre de commerces, d'associations et d'organismes sociocommunitaires qui y étaient traditionnellement concentrés. La mise en valeur et le développement des quartiers ethniques nous apparaissent essentiels pour offrir des points d'ancrages aux communautés ethnoculturelles.

Un des obstacles auxquels font face ces familles immigrantes est l'accès à un logement abordable répondant à leurs besoins¹. D'une part, un logement doit répondre convenablement aux besoins d'un ménage, notamment en matière de superficie. D'autre part, ce logement doit également être localisé adéquatement, à distance raisonnable des

¹ Il importe de rappeler que la notion de « logement abordable » porte à confusion, car ça ne signifie pas la même chose pour tout le monde. Un logement est considéré abordable lorsque le coût mensuel du loyer ou de l'hypothèque, incluant les taxes foncières et les frais de chauffage, ne dépasse pas la capacité de payer d'un ménage donné, soit 30 % de son revenu annuel.

emplois, des services et du transport en commun : un logement abordable ne l'est pas vraiment, en réalité, si sa localisation induit des coûts de transport élevés.

L'obtention d'un logement abordable n'est évidemment pas un enjeu strictement ethnoculturel et s'inscrit dans une problématique plus générale de lutte à la pauvreté. Il a par exemple été prouvé qu'à Montréal, les hommes gagnent un salaire moyen supérieur à celui des femmes. Il serait donc des plus appropriés de prioriser le développement de logements avec des loyers relatifs au revenu de leurs occupants, donc des logements sociaux avant tout. À Montréal, 27 % des familles ont à leur tête une femme cheffe de famille monoparentale. Cette donnée ne peut être négligée et il est important que ces femmes soient en mesure d'accéder à un logement décent. Afin de maintenir une offre de logements de qualité et abordables, il est nécessaire d'appliquer efficacement et de façon harmonisée la Stratégie d'inclusion dans les arrondissements du territoire montréalais dans les nouveaux projets résidentiels.

Une offre résidentielle diversifiée

Dans le but de relever les défis que posent le vieillissement de la population et l'exode des jeunes familles, nous sommes d'avis qu'il est nécessaire de développer une offre résidentielle diversifiée. Nous ne pouvons qu'être en accord avec la volonté du projet de schéma de soutenir la mixité du tissu urbain sur l'île de Montréal.

Il est on ne peut plus important de s'assurer que les différents programmes d'accès à la propriété soient disponibles dans tous les arrondissements, incluant les quartiers centraux et les quartiers situés aux extrémités de l'île, et qu'une offre variée d'habitations s'y retrouve. Parce qu'il reste peu de secteurs résidentiels à développer sur l'île, il est d'autant plus important d'être à l'écoute de l'ensemble des Montréalaises et Montréalais dans le dynamisme que vont susciter le développement ou le redéveloppement de ces différents pôles afin de construire des milieux de vie inclusifs et solidaires.

La politique familiale de la Ville de Montréal mentionne qu'elle souhaite faire de Montréal un lieu d'établissement des familles. Pour atteindre cet objectif, il faut que les jeunes et les familles puissent accéder à la propriété. Le fait de permettre aux jeunes familles de demeurer en ville contribue à ce qu'elles ne subissent pas d'inégalités économiques liées à leur exclusion du marché du travail à cause de l'éloignement physique des lieux d'emploi.

À Montréal, la grande majorité des logements abordables d'initiative privée sont de petite taille et n'offrent que peu de solutions aux ménages familiaux, en particulier ceux comptant deux enfants ou plus, aussi bien sous l'angle de la superficie et de la conception architecturale que du prix.

L'offre résidentielle doit également s'adapter à une population vieillissante. Chez les personnes âgées vivant seules, 73 % sont des femmes. Elles représentent aussi près de

70 % des personnes âgées de 80 ans et plus. Il est nécessaire de penser aux besoins particuliers de ces personnes en matière de logement sur les plans de l'accessibilité universelle et de la sécurité.

Nous nous réjouissons de constater que le projet de schéma ne s'intéresse pas seulement à la dimension bâtie et aborde aussi la question de la mixité sociale. Nos membres travaillent à lutter contre la discrimination et les inégalités sociales et craignent les phénomènes d'embourgeoisement des quartiers. La réhabilitation des quartiers peut entraîner une vague de spéculation et une augmentation excessive des prix, comme celles connues récemment par certains quartiers revitalisés, notamment celui d'Hochelaga-Maisonneuve. Nous recommandons donc :

Recommandation 1

Que l'agglomération de Montréal continue de favoriser la construction d'une gamme diversifiée de logements, incluant une part importante de logements sociaux, afin de mieux répondre aux besoins des différents types de ménages et de mieux intégrer les différents groupes socioéconomiques à la vie du quartier. Que soit étudiée la possibilité de rendre obligatoire l'inclusion de logements sociaux et abordables dans les projets de développement immobilier.

L'un des objectifs du plan d'urbanisme de Montréal est de favoriser la construction de 60 000 à 75 000 nouveaux logements d'ici 2014, dont 30 % seraient des logements abordables. À l'aube d'une révision de ce plan, nous sommes d'avis qu'il faut aller plus loin.

L'accessibilité universelle des infrastructures

Pour favoriser la mixité du tissu urbain, il est important que la Ville de Montréal prenne en compte les tendances et les besoins des Montréalaises et Montréalais en matière de loisirs et de sports afin d'ajuster le développement de ses infrastructures. Cette adaptation doit aussi se concrétiser par l'approche différenciée selon les sexes et ainsi garantir à l'ensemble de la population une offre de services répondant à ses besoins particuliers et communs.

Il est impératif que la Ville de Montréal s'assure de l'universalité des services qu'elle propose, de même que de l'accessibilité à ses nouvelles infrastructures. La Ville doit appliquer rigoureusement sa *Politique municipale d'accessibilité universelle* afin d'être inclusive pour toutes les personnes, qu'elles soient jeunes ou âgées, hommes ou femmes, qu'elles vivent avec un handicap ou qu'elles soient à faible revenu.

2. L'aménagement et le développement durable

Pour les membres des conseils, l'urbanisme peut être utilisé comme un outil de protection de l'environnement et de développement durable. La cohabitation doit donc être pensée dans une perspective à long terme, tout comme la préservation de l'environnement et de la biodiversité. Nous souhaitons encourager l'aspect écologique du projet de schéma afin que soient mis en place des aménagements écologiques soucieux de l'environnement et du maintien de la qualité de vie. Verdir les quartiers permettra aussi d'augmenter la biodiversité, de réduire l'écoulement d'eau, de lutter contre les îlots de chaleur et d'améliorer la santé et les conditions de vie des Montréalaises et Montréalais.

Les préoccupations soulevées par la population montréalaise en matière de développement traduisent non seulement des besoins en matière de qualité de vie, mais aussi un intérêt tout particulier pour son avenir et celui des générations futures. Selon nos études, les gens souhaitent notamment que la Ville se dote d'une vision plus responsable vis-à-vis de l'environnement.

L'agriculture urbaine

Les trois conseils souhaitent ajouter leur voix aux nombreux organismes, citoyennes et citoyens qui soutiennent l'essor de l'agriculture urbaine à Montréal. L'agriculture urbaine a un impact certain dans plusieurs sphères de la vie de la population montréalaises et dans le développement de la Ville. Elle contribue naturellement à réduire l'insécurité alimentaire et à favoriser la diminution des îlots de chaleur. Elle a un impact sur la protection de l'environnement et l'aménagement urbain en créant des espaces verts permettant l'amointrissement des îlots de chaleur, purifiant l'air et offrant aux personnes un accès à des espaces publics verts. Cela favorise la socialisation et permet aux citoyennes et aux citoyens de mieux tolérer une forte densité de population. En d'autres termes, l'agriculture et les espaces verts sont fondamentalement multifonctionnels. La Ville intègre l'agriculture urbaine dans ses principes de développement, mais elle ne semble proposer aucune action concrète à ce jour pour favoriser l'accroissement de cette pratique.

Il nous apparaît essentiel de profiter de l'occasion pour mettre en relief une réalité nouvelle et importante de la planification urbaine. Nous recommandons :

Recommandation 2

Qu'une politique sur l'agriculture urbaine soit adoptée rapidement dans l'esprit du Plan de développement d'un système alimentaire durable et équitable de la collectivité montréalaise adopté récemment par la Conférence régionale des élus de Montréal.

La lutte aux îlots de chaleur

Les îlots de chaleur couvrent 15 % de la zone urbaine de l'agglomération de Montréal et en affectent environ le tiers des secteurs résidentiels. Tel que le mentionne le projet de schéma, en période de chaleur accablante ou extrême, les îlots de chaleur créent des situations à risque pour la santé des personnes vulnérables, notamment les enfants, les personnes âgées et les personnes souffrant de problèmes cardiovasculaires ou respiratoires. La présence d'îlots de chaleur dans les quartiers résidentiels aura plus d'impact sur celles-ci ainsi que sur les personnes défavorisées.

Le phénomène se concentre sur des terrains voués aux activités industrielles et commerciales, souvent caractérisées par la présence de vastes aires de stationnement et de grands toits plats qui absorbent d'importantes quantités de rayonnement solaire. Cette concentration du phénomène s'explique aussi par le fait que ces espaces manquent âprement d'arbres.

Des dispositions particulières sont présentes aux points 4.2.1 et 4.2.2 du schéma afin de s'attaquer à ces pratiques. Nous sommes d'avis que l'obligation d'intégrer ces dispositions à la réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement est remarquable, bien qu'elle n'aille pas aussi loin que l'auraient souhaité les conseils. D'un arrondissement ou d'une municipalité reconstituée à l'autre, les mesures mises en place pour s'attaquer à cette problématique peuvent varier énormément. Tout en respectant l'indépendance des communautés qui forment l'agglomération de Montréal, nous sommes d'avis que ces balises minimales, bien qu'elles puissent ultérieurement être développées et raffinées par les municipalités et arrondissements, sont insuffisantes face aux nombreux défis mentionnés dans le schéma. Par conséquent, nous recommandons :

Recommandation 3

Que le document complémentaire au schéma contienne des dispositions plus détaillées sur l'augmentation de la canopée, du verdissement des terrains, la réduction de l'imperméabilisation des sols et des effets de chaleur causés par les toits afin d'établir un standard minimal à respecter partout sur le territoire montréalais.

Dans le cas de la lutte aux îlots de chaleur, la motion sur la norme du Bureau de normalisation du Québec et de l'Institut national de santé publique du Québec *Lutte aux îlots de chaleur urbains – Aménagement des aires de stationnement – Guide à l'intention des concepteurs*, adoptée à l'unanimité par le conseil municipal de Montréal en mars 2014, nous semble appropriée.

3. Le transport collectif et actif

Le développement des modes de transport collectif et actif s'avère primordial pour une ville comme Montréal. Les orientations du PMAD, reflétées dans le projet de schéma, répondent en partie aux préoccupations des Montréalaises et Montréalais puisqu'elles entendent favoriser le développement des modes de transport collectifs et actifs.

Pouvoir se déplacer facilement permet de profiter pleinement de l'éventail des opportunités de la vie en ville, ce qui favorise l'égalité des chances. Pour les gens qui vivent avec des difficultés de mobilité, l'accès aux lieux d'emploi, aux biens et services ainsi que leur participation à la vie sociale se trouvent encore considérablement restreints. Aussi, tendent-ils à se retrouver sans possibilité d'améliorer leur situation sociale.

Évidemment, pour y arriver, développer des transports collectifs efficaces et de qualité constitue une condition essentielle. Des investissements massifs devront être consentis pour maintenir les actifs et développer le réseau. Par ailleurs, le réseau routier requiert, lui aussi, des investissements colossaux pour être remis en état. Dans le contexte de restrictions financières auxquelles sont confrontés le Québec et l'agglomération de Montréal, il n'est pas possible de développer à la fois le réseau de transport collectif et le réseau routier. Nous sommes d'avis qu'il faudra arriver à établir un dosage judicieux d'investissements combinant le maintien des actifs routiers et le développement de nouveaux projets misant sur le transport collectif et actif. Nous sommes d'avis :

Recommandation 4

Que la priorité soit accordée au maintien des actifs plutôt qu'au développement extensif des réseaux routiers. Cela implique, en premier lieu, de suspendre l'expansion du réseau autoroutier métropolitain, qui est déjà excessivement développé, au moins jusqu'à ce que les travaux de réfection du réseau routier stratégique actuel de la région métropolitaine aient été réalisés.

La mise en place d'un système léger sur rail (SLR), de services rapides par bus (SRB) et de tout autre moyen de transport doit être étudiée soigneusement en partenariat avec les organismes impliqués (AMT, STM, etc.) afin de s'assurer de la cohérence entre les besoins de la population et le développement du transport. Il faut réduire l'isolement de certaines zones d'habitation, plus excentrées ou moins bien desservies afin de restreindre l'utilisation de l'automobile, qui contribue à l'encombrement de la ville.

Les projets touchant le train et le métro sont particulièrement bienvenus. En raison de leur effet structurant et de l'attractivité du rail, les métropoles qui développent et possèdent des systèmes de transport sur rail affichent systématiquement une meilleure performance sur les

plans de l'efficacité des déplacements, mais aussi de la qualité du domaine public, davantage orientée vers les personnes.

Les aménagements favorisant les déplacements actifs (pistes cyclables, zones piétonnes, etc.) doivent être pensés lors de la planification et de manière intégrée aux autres modes de transport. Lorsque intégrés après coup, ils complexifient la signalisation, rendant la lecture et l'utilisation des carrefours difficiles, voire dangereuses. En somme, il faut intégrer l'ensemble des contraintes dès le départ pour construire des aménagements cohérents et partagés, en consultant régulièrement la population active.

La place du transport actif doit être pensée de façon sécuritaire, la cohabitation entre les différents modes de transport n'étant pas toujours des plus cordiales à Montréal. Nous recommandons :

Recommandation 5

Que l'agglomération vise une hiérarchisation du réseau de transport qui privilégie les déplacements actifs et l'usage du transport collectif avant l'utilisation de l'automobile.

CONCLUSION

Nous souhaitons avant tout féliciter les personnes élues de l'agglomération de Montréal pour la qualité du schéma d'aménagement et de développement que vous présentez à la population montréalaise. Bien que le document complémentaire contienne peu de règles et de critères sur plusieurs enjeux qui nous touchent, nous sommes d'avis que les orientations, les objectifs et les interventions vont dans la bonne direction afin baliser l'aménagement et le développement de l'agglomération pour les prochaines années. Il est primordial que les Montréalaises et Montréalais de tous horizons soient au cœur de ce développement.

Enfin, nous remercions les membres de la Commission permanente sur le schéma d'aménagement et de développement de Montréal ainsi que son président de l'invitation qui nous a été faite de déposer ce mémoire, de même que de l'attention et de l'intérêt qui ont été et qui seront portés aux recommandations du Conseil des Montréalaises, du Conseil interculturel de Montréal et du Conseil jeunesse de Montréal.

SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

1. *Que l'agglomération de Montréal continue de favoriser la construction d'une gamme diversifiée de logements afin de mieux répondre aux besoins des différents types de ménages et de mieux intégrer les différents groupes socioéconomiques à la vie du quartier. Que soit étudiée la possibilité de rendre obligatoire l'inclusion de logements sociaux et abordables dans les projets de développement immobilier.*
2. *Qu'une politique sur l'agriculture urbaine soit adoptée rapidement dans l'esprit du Plan de développement d'un système alimentaire durable et équitable de la collectivité montréalaise adopté récemment par la Conférence régionale des élus de Montréal.*
3. *Que le document complémentaire au schéma contienne des dispositions plus détaillées sur l'augmentation de la canopée, du verdissement des terrains, la réduction de l'imperméabilisation des sols et des effets de chaleur causés par les toits afin d'établir un standard minimal à respecter partout sur le territoire montréalais.*
4. *Que la priorité soit accordée au maintien des actifs plutôt qu'au développement extensif des réseaux routiers. Cela implique, en premier lieu, de suspendre l'expansion du réseau autoroutier métropolitain, qui est déjà excessivement développé, au moins jusqu'à ce que les travaux de réfection du réseau routier stratégique actuel de la région métropolitaine aient été réalisés.*
5. *Que l'agglomération vise une hiérarchisation du réseau de transport qui privilégie les déplacements actifs et l'usage du transport collectif avant l'utilisation de l'automobile.*

BIBLIOGRAPHIE

CONSEIL DES MONTRÉALAISES. 2014. *L'accès au logement pour les femmes de la région métropolitaine, Mémoire sur le projet de plan d'action pour le logement social et abordable 2015-2020 de la Communauté métropolitaine de Montréal*, 15 p.

CONSEIL DES MONTRÉALAISES. 2012. *À l'heure des enjeux municipaux pour les Montréalaises*, 30 p.

CONSEIL DES MONTRÉALAISES. 2013. *Montréal pour toutes les femmes!*, mémoire sur le plan de développement de Montréal, 24 p.

CONSEIL INTERCULTUREL DE MONTRÉAL. 2013. *Le Plan de développement de Montréal et les relations interculturelles – Pour une gestion de la diversité ethnoculturelle et religieuse*, 46 p.

CONSEIL JEUNESSE DE MONTRÉAL. 2013. *Un projet d'avenir pour la jeunesse montréalaise*, mémoire sur le plan de développement de Montréal, 18 p.

© Conseil des Montréalaises
1550, rue Metcalfe, 14^e étage, bureau 1424
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : 514 858-5809
Télécopieur 514 868-5810
Courriel : conseildesmontrealaises@ville.montreal.qc.ca

© Conseil interculturel de Montréal
1550, rue Metcalfe, 14^e étage, bureau 1424
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : 514 868-5809
Télécopieur 514 868-5810
Courriel : cim@ville.montreal.qc.ca

© Conseil jeunesse de Montréal
1550, rue Metcalfe, 14^e étage, bureau 1424
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : 514 868-5809
Télécopieur 514 868-5810
Courriel : cjm@ville.montreal.qc.ca

Montréal 

