



Thrive Montgomery 2050 – Approuvé et adopté

Thrive Montgomery 2050 contient le texte et les cartes d'accompagnement d'un amendement complet (réécriture) du plan général de 1969 (*On Wedges and Corridors*) pour le développement physique du District régional Maryland-Washington dans le comté de Montgomery, Maryland, tel que modifié ; l'*Affinage des buts et objectifs du plan général de 1993 du comté de Montgomery*, tel que modifié ; le plan directeur de conservation historique, tel que modifié ; le plan fonctionnel de la Purple Line 2010, tel que modifié ; l'*Élément logement 2011 du plan général*, tel que modifié ; le plan directeur fonctionnel 2013 des corridors de transit à l'échelle du Comté, tel que modifié ; le plan directeur 2018 des autoroutes et voies de transit, tel que modifié ; le Plan directeur fonctionnel des espaces publics dynamisés 2018 tel que modifié ; et le plan directeur sur les vélos 2018, tel que modifié.

Thrive Montgomery 2050 est un plan général pour le comté sur 30 ans. Il définit une vision pour le comté et prévoit des recommandations politiques, tant générales qu'à l'échelle du comté, pour la destination des terrains, le zonage, le logement, l'économie, l'équité, les transports, les parcs et espaces ouverts, l'environnement et les ressources historiques. Ces recommandations incluent des directives pour les futurs plans directeurs, les processus d'amélioration des capitaux du comté et de l'État, ainsi que pour d'autres initiatives publiques et privées, qui influencent l'utilisation et la planification des terrains dans le comté. Aucune des recommandations du plan relatives au zonage ne peut être mise en œuvre sans l'approbation d'une modification de la carte de région, de la carte du district ou du texte du zonage par le Conseil du comté.

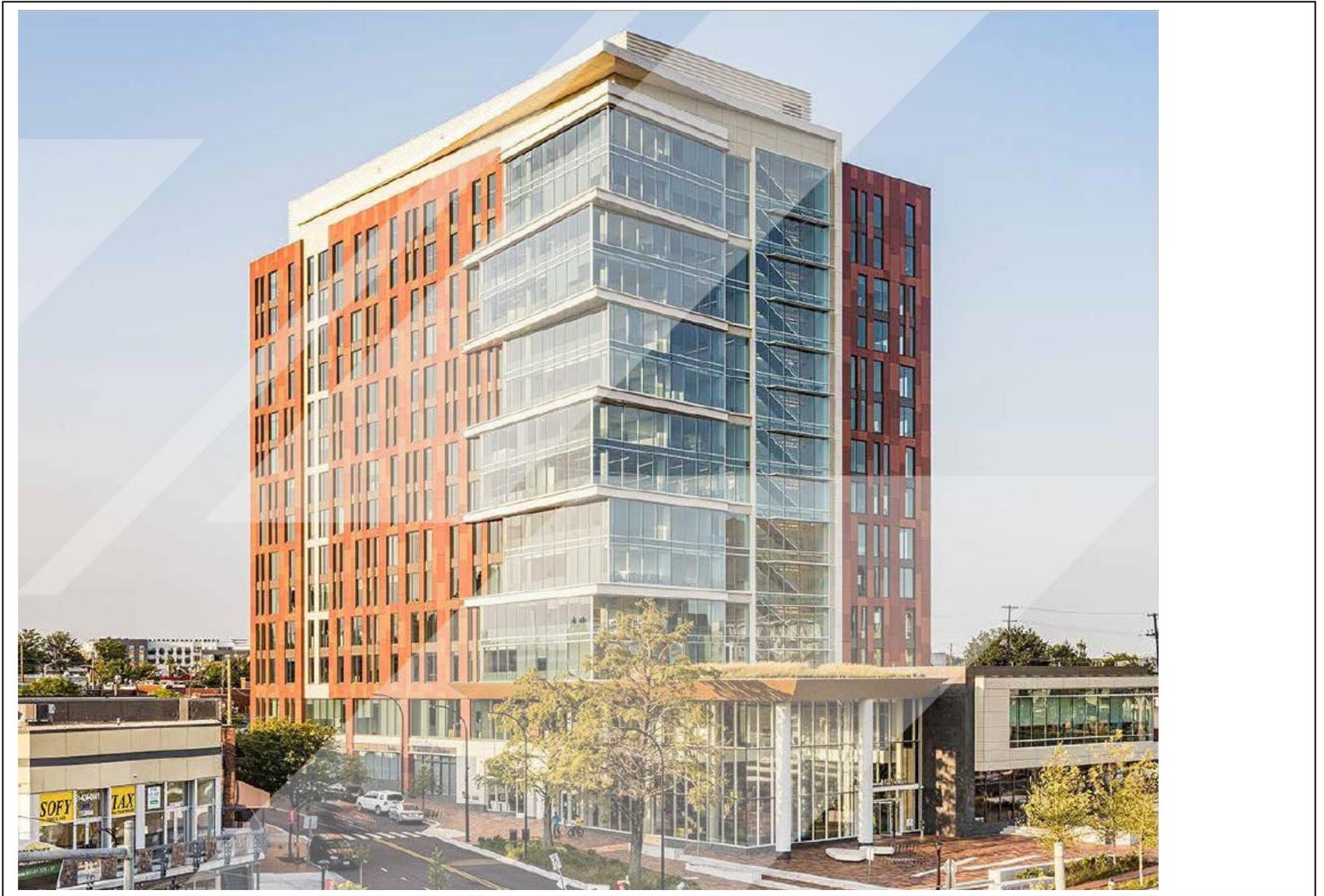
La Maryland-National Capital Park and Planning Commission

La Maryland-National Capital Park and Planning Commission (M-NCPPC) est une agence englobant deux comtés qui a été créée par l'Assemblée générale du Maryland en 1927. L'autorité géographique de la Commission s'étend à la grande majorité des comtés de Montgomery et de Prince George ; le District régional Maryland-Washington (juridiction de planification du M-NCPPC) couvre environ 1 001 miles carrés, tandis que le District métropolitain (parcs) couvre environ 919 miles carrés dans les deux comtés.

La Commission rédige, adopte et modifie ou étend le plan général (*Thrive Montgomery 2050*) pour le développement physique du District régional Maryland-Washington dans le comté de Montgomery. La Commission exerce ses activités dans chaque comté par l'intermédiaire de conseils de planification nommés par les gouvernements respectifs du comté. Les comités de planification sont chargés de la mise en œuvre des plans locaux, des recommandations relatives aux modifications de la carte de zonage, du texte de zonage et de la réglementation des subdivisions, et de l'administration générale de leurs systèmes de parc respectifs.

La Maryland-National Capital Park and Planning Commission encourage l'implication et la participation de toutes les personnes, y compris celles en situation de handicap. La M-NCPPC fournira généralement, sur demande, les aides et services appropriés et fera les aménagements raisonnables pour les personnes en situation de handicap. Pour demander un aménagement (par ex., documents en gros caractères, appareils d'écoute, interprétation en langue des signes, etc.), veuillez contacter le Bureau des membres de la commission du comté de Montgomery de la M-NCPPC par téléphone au 301-495-4605 ou par e-mail à l'adresse mcp-chair@mncppc-mc.org, ou contacter le Coordinateur ADA de Montgomery Planning au 301-495-1324. Les résidents du Maryland peuvent également recourir au service gratuit Maryland Relay Service, en appelant le 7-1-1, pour obtenir une aide pour les appels téléphoniques entrants ou sortants avec des personnes malentendantes ou présentant un trouble de la parole. Pour plus d'informations sur le Maryland Relay, rendez-vous sur www.mdrelay.org ou appelez le 800-552-7724.

Sources des copies : The Maryland-National Capital Park and Planning Commission, 2425 Reedy Drive, Wheaton, MD, 20902, États-Unis. En ligne à l'adresse www.thrivemontgomery.com.



Thrive Montgomery 2050 – Approuvé et adopté

**CERTIFICATION OF APPROVAL AND ADOPTION
THRIVE MONTGOMERY 2050 GENERAL PLAN FOR MONTGOMERY COUNTY**

This comprehensive amendment to the 1969 *General Plan (On Wedges and Corridors) for the Physical Development of the Maryland-Washington Regional District in Montgomery County, Maryland*, as amended; the 1993 *General Plan Refinement of the Goals and Objectives for Montgomery County*, as amended; the *Master Plan of Historic Preservation*, as amended; the 2010 *Purple Line Functional Plan*, as amended; the 2011 *Housing Element of the General Plan*, as amended; the 2013 *County-wide Transit Corridors Functional Master Plan*, as amended; the 2018 *Master Plan of Highways and Transitways*, as amended; 2018 *Energized Public Spaces Functional Master Plan* as amended; and the 2018 *Bicycle Master Plan*, as amended; has been approved by the Montgomery County Council, sitting as the District Council, by Resolution Number 19-1413 on October 25, 2022, adopted by the Montgomery County Planning Board as Resolution 22-101 on December 1, 2022 and has been adopted by The Maryland-National Capital Park and Planning Commission by Resolution Number 22-42 on December 21, 2022, after duly advertised public hearings pursuant to the Land Use Article – Division II, of the Annotated Code of Maryland.

THE MARYLAND-NATIONAL CAPITAL PARK AND PLANNING COMMISSION



Peter Shapiro
Chair



Jeffrey Zyontz
Vice-Chair



Gavin Cohen
Secretary-Treasurer



THE MARYLAND-NATIONAL CAPITAL PARK AND PLANNING COMMISSION
6611 Kenilworth Avenue - Riverdale, Maryland 20737

MCPB NO. 22-101

M-NCPPC NO. 22-42

RESOLUTION

WHEREAS, The Maryland-National Capital Park and Planning Commission, by virtue of the Land Use Article of the Annotated Code of Maryland, is authorized and empowered, from time to time, to make and adopt, amend, extend and add to the *On Wedges and Corridors, Updated General Plan for the Physical Development of the Maryland-Washington Regional District in Montgomery County, 1968*, and

WHEREAS, the Montgomery County Planning Board of the Maryland-National Capital Park and Planning Commission, pursuant to the procedures set forth in the Montgomery County Code, Chapter 33A, held a duly advertised public hearing on Thursday, November 19, 2020, on the Public Hearing Draft *Thrive Montgomery 2050*, being a Comprehensive Amendment to the *On Wedges and Corridors, Updated General Plan for the Maryland-Washington Regional District in Montgomery County Maryland, 1968*; the *General Plan Refinement of the Goals and Objectives for Montgomery County, 1993*, as amended; the *Master Plan of Historic Preservation*, as amended; the *Purple Line Functional Plan, 2010*, as amended; the *Housing Element of the General Plan, 2011*, as amended; the *County-wide Transit Corridors Functional Master Plan, 2013*, as amended; the *Master Plan of Highways and Transitways, 2016*, as amended; the *Energized Public Spaces Functional Master Plan, 2018*, as amended; and the *Bicycle Master Plan, 2018*, as amended; and

WHEREAS, the Montgomery County Planning Board, after said public hearing and due deliberation and consideration, on April 8, 2021, approved the Planning Board Draft *Thrive Montgomery 2050*, recommended that it be approved by the District Council, and on April 13, 2021, forwarded it to the County Executive for recommendations and analysis; and

WHEREAS, the Montgomery County Executive reviewed and made recommendations on the Planning Board Draft *Thrive Montgomery 2050* and forwarded those recommendations and analysis to the District Council on June 10, 2021; and

WHEREAS, the Montgomery County Council sitting as the District Council for the portion of the Maryland-Washington Regional District lying within Montgomery County, held two public hearings on June 17, 2021 and June 29, 2021, wherein testimony was received concerning the Planning Board Draft *Thrive Montgomery 2050*; and

Approved as to
Legal Sufficiency: /s/ Matthew T. Mills
M-NCPPC Legal Department

WHEREAS, the District Council, on October 25, 2022, approved the Planning Board Draft *Thrive Montgomery 2050* subject to the modifications and revisions set forth in Resolution No. 19-1413

NOW THEREFORE BE IT RESOLVED, that the Montgomery County Planning Board and the Maryland-National Capital Park and Planning Commission do hereby adopt the said *Thrive Montgomery 2050*, as the General Plan for the Maryland-Washington Regional District in Montgomery County, as approved by the District Council in the attached Resolution NO. 19-1413, and

BE IT FURTHER RESOLVED, that copies of said Amendment must be certified by the Maryland-National Capital Park and Planning Commission and filed with the Clerk of the Circuit Court of each of Montgomery and Prince George's Counties, as required by law.

This is to certify that the foregoing is a true and correct copy of Resolution No. 22-101 adopted by the Montgomery County Planning Board of the Maryland-National Capital Park and Planning Commission at its regular meeting held on December 1, 2022, in Wheaton, Maryland on motion of Commissioner Branson, seconded by Commissioner Piñero, with a vote of 5 to 0, Chair Zyontz, and Commissioners Branson, Hill, Presley, and Piñero, voting in favor of the motion.


Jeffrey Zyontz, Chair
Montgomery County Planning Board

This is to certify that the foregoing is a true and correct copy of Resolution No. 22-42 adopted by the Maryland-National Capital Park and Planning Commission on motion of Commissioner Geraldo, seconded by Commissioner Bailey, with Commissioners Bailey, Branson, Doemer, Geraldo, Hill, Piñero, Presley, Shapiro, Washington and Zyontz voting in favor of the motion at its meeting held on December 21, 2022, during a hybrid video-conference/in-person meeting at Wheaton Headquarters in Wheaton, Maryland and broadcast by the Montgomery Planning Department.

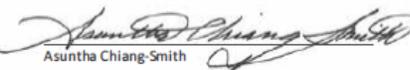

Asuntha Chiang-Smith
Executive Director

TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION 1

/// What is a General Plan?	4
/// A Blueprint for the Future	5
/// Plan Framework and Overarching Objectives	7
Economic Competitiveness	8
Racial Equity and Social Justice	11
Environmental Health and Resilience	17
Other Important Objectives	21
/// How Thrive Montgomery 2050 Was Developed	23
Organization of the Plan	23
A Plan Based on Community Input	24

ECONOMIC COMPETITIVENESS 27

/// Montgomery County's Economic Performance: The Good, the Bad, and the Future	30
/// Thrive Montgomery Establishes the Building Blocks for Places that Prosper	34
/// Conclusion: Great Places as a Common Denominator for Economic Performance	37

RACIAL EQUITY AND SOCIAL JUSTICE 39

/// Planning for Racial Equity and Social Justice	40
/// Conclusion	53

ENVIRONMENTAL HEALTH AND RESILIENCE 55

/// Building Resiliency and Sustainability	57
/// Key Aspects of Thrive's Focus on Environmental Resilience	61
/// Relationship Between the Climate Action Plan and Thrive Montgomery 2050	63
/// Conclusion: A Comprehensive and Coordinated Approach to a Sustainable Future	64

COMPACT GROWTH 65

/// Introduction: Compact Footprints Along Multiple Corridors are Central to Future Growth	66
/// What is the Problem We are Trying to Solve? Focusing Growth, Connecting Communities, and Reinvigorating East County	68
/// What Policies Will Solve the Problem? Refining – and Recommitting to a Compact Footprint	70
/// How Will These Policies Further the Key Objectives of Thrive Montgomery 2050?	75
/// How Will We Evaluate Progress?	80

COMPLETE COMMUNITIES 81

- /// Introduction: Wedges and Corridors and the Separation of Uses and People 82
- /// What is the Problem We are Trying to Solve? A Mixed Record with Mixed Use 83
- /// What Policies Will Solve the Problem? 87
- /// How Will These Policies Further the Key Objectives of Thrive Montgomery 2050? 89
- /// How Will We Evaluate Progress? 91

DESIGN, ARTS & CULTURE 93

- /// Introduction: Why Design Matters 94
- /// What is the Problem We are Trying to Solve? 96
- /// What Policies Will Solve the Problem? 99
- /// How Will These Policies Further the Key Objectives of Thrive Montgomery 2050? 103
- /// How Will We Evaluate Progress? 106

TRANSPORTATION AND COMMUNICATION NETWORKS 107

- /// Introduction: The Interdependence of Transportation and Land Use 108
- /// What is the Problem We are Trying to Solve? 110
- /// What Policies Will Solve the Problem? 112
- /// How Will These Policies Further the Key Objectives of Thrive Montgomery 2050? 115
- /// How Will We Evaluate Progress? 119

HOUSING FOR ALL 121

- /// Introduction: Housing Lags Population and Job Growth 123
- /// What is the Problem We are Trying to Solve? 124
- /// What Policies Will Solve the Problem? 131
- /// How Will These Policies Serve the Goals of Thrive Montgomery 2050? 135
- /// How Will We Evaluate Progress? 138

PARKS AND RECREATION 139

/// Introduction: Evolving and Expanding Roles for Parks and Recreation 140

/// What is the Problem We are Trying to Solve? 143

/// What Policies Will Solve the Problem? 144

/// How Will These Policies Serve the Goals of Thrive Montgomery 2050? 148

/// How Will We Evaluate Progress? 150

CONCLUSION 151

/// Montgomery County Has a Lot Going for it Yet There's Room for Improvement 154

/// How Thrive Montgomery 2050 Will Be Implemented 155

/// Measuring Progress - Indicators 160

APPENDICES 161

Appendix A: Compliance with State Law Requirements 163

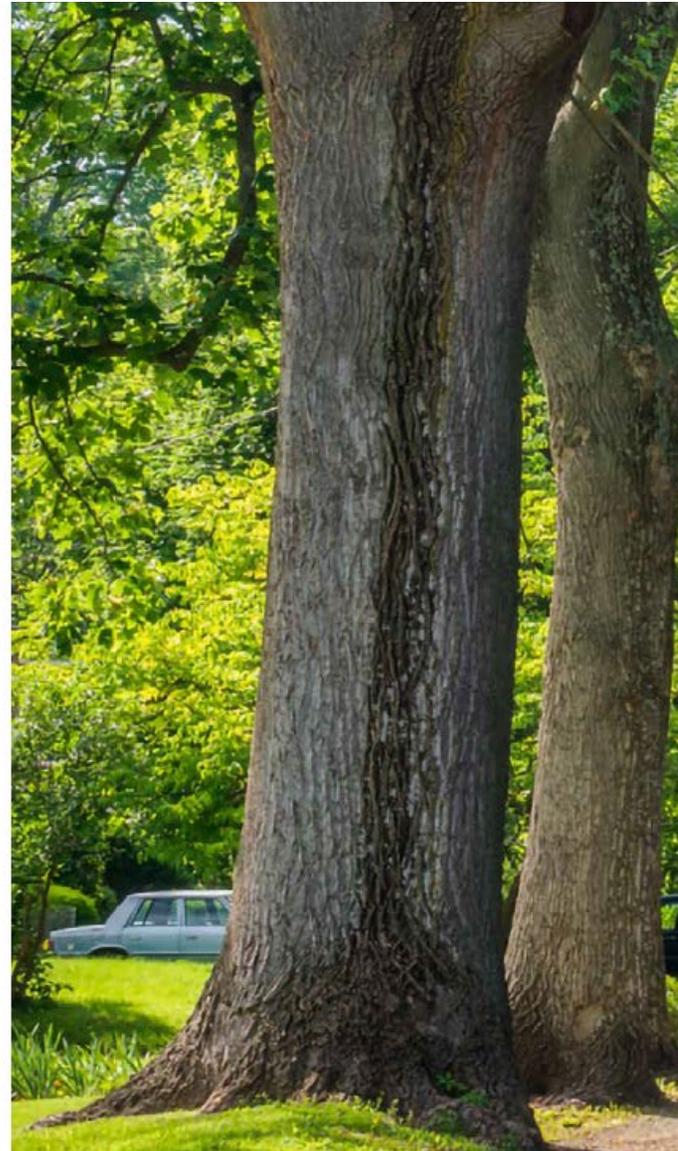
Appendix B 169

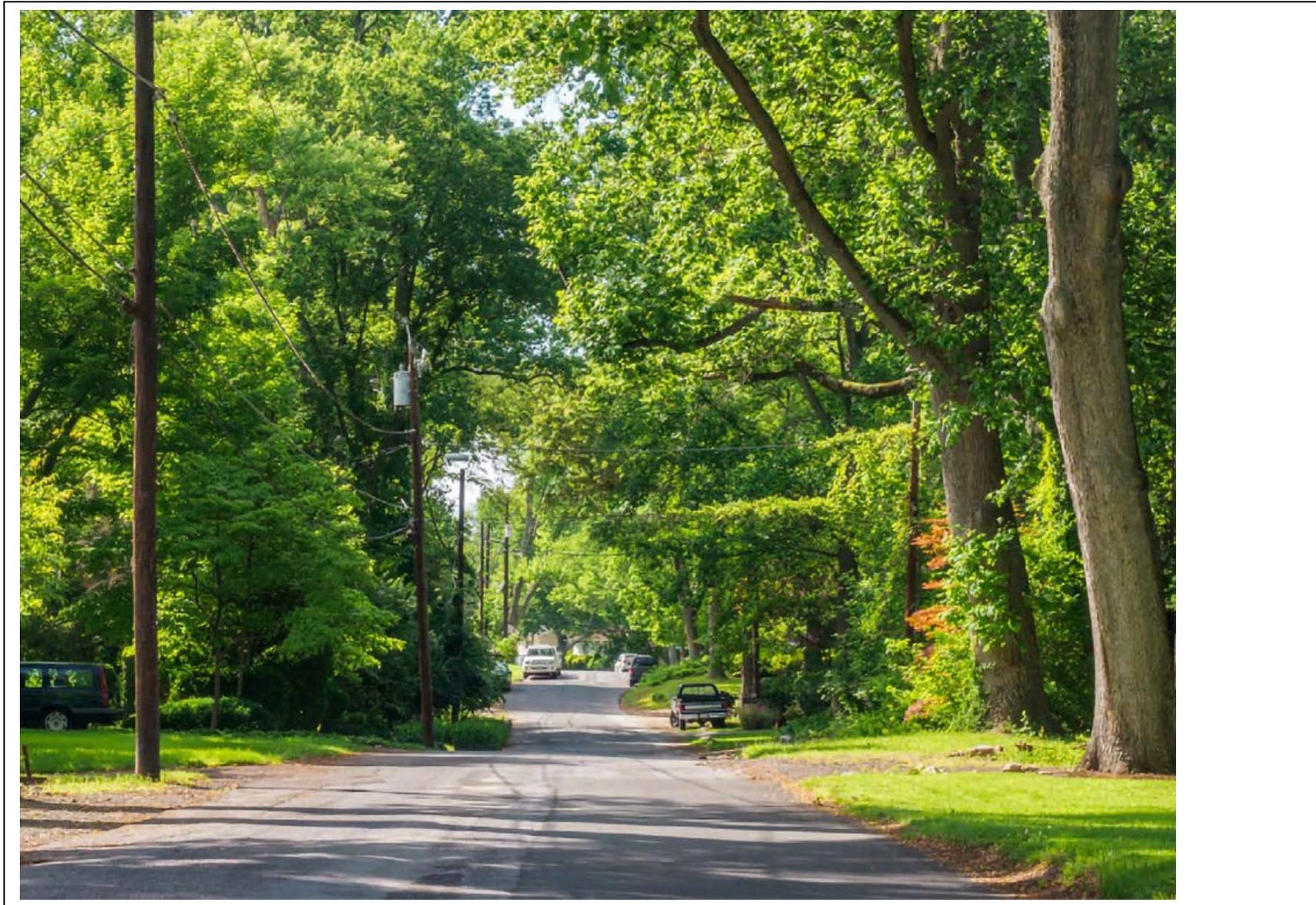
Appendix C 181

COUNCIL RESOLUTION OF APPROVAL 195

ACKNOWLEDGEMENTS 229

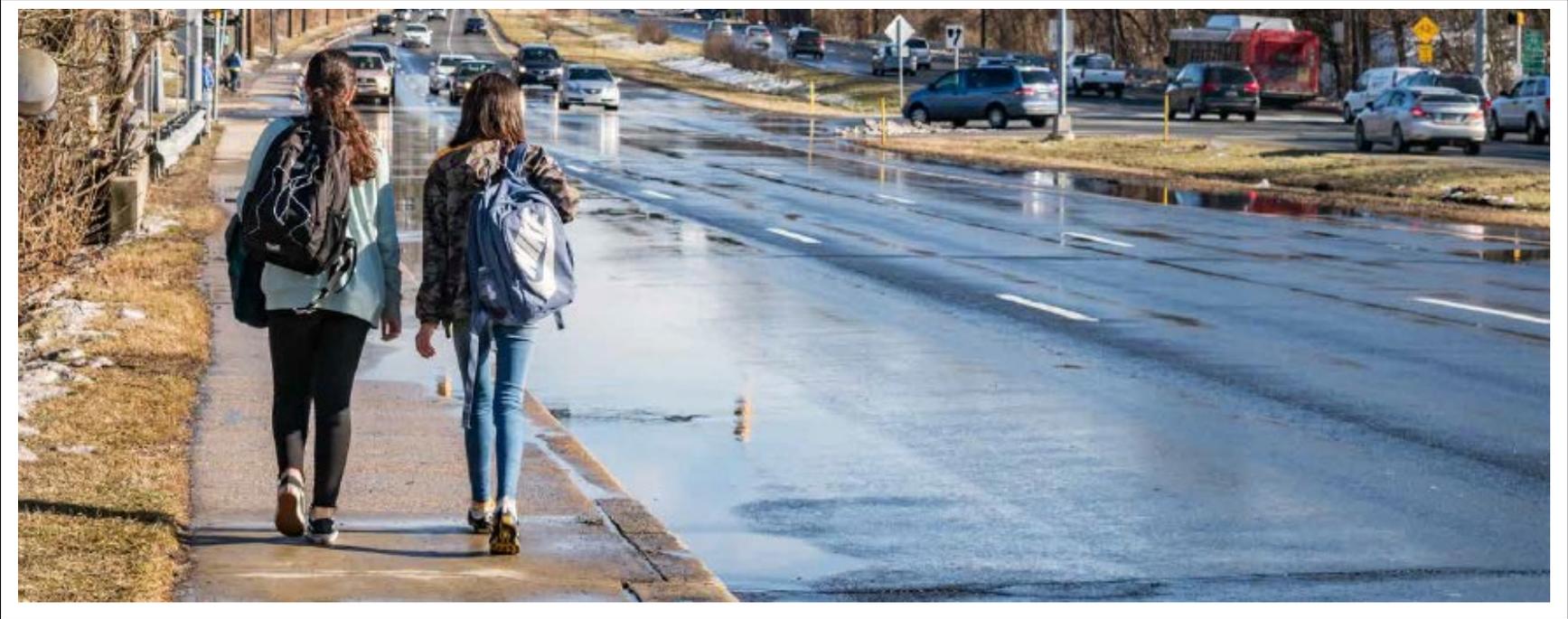
ELECTED AND APPOINTED OFFICIALS 231





Thrive Montgomery 2050 – Approuvé et adopté

Figures



INTRODUCTION





Lorsque le Comté de Montgomery a adopté son premier plan général, connu sous le nom *Wedges and Corridors Plan*, en 1964, une grande partie de nos terrains n'était alors pas développée. Le plan de 1964, tel que modifié par les « perfectionnements » adoptés en 1969 et 1993, a repris de nombreux principes et idées encore utiles aujourd'hui, tels que l'importance de la préservation de la Réserve agricole, le développement de centres de toutes tailles physiquement concentrés, et l'encouragement de modèles d'utilisation des terrains qui pourraient être efficacement servis par un système de transport multimodal. Ces plans ont contribué à faire du comté l'un des lieux les plus attractifs pour vivre et travailler aux États-Unis. Notre succès s'est construit sur un système primé de parcs, des écoles de grande qualité, la préservation de nos ressources agricoles et naturelles, la promotion de l'émergence de centres urbains et de transports en commun, et la modélisation de la conception de sous-divisions suburbaines attrayantes.

Le *plan Wedges and Corridors* était visionnaire, et ses perfectionnements se sont avérés largement efficaces pour adapter ses principes et idées aux besoins d'une population croissante ; cependant, nous nous trouvons aujourd'hui confrontés à de nouveaux défis et à une situation en pleine évolution. Nous sommes en effet passés d'une communauté « dortoir » à une juridiction complexe, dotée de centres d'emploi majeurs et de quartiers résidentiels matures. En tant que groupe, nos résidents sont plus âgés, plus diversifiés et moins susceptibles de vivre dans des organisations familiales classiques. Bien que bénéficiant d'une main-d'œuvre hautement éduquée, d'une proximité avec la capitale nationale et d'une culture d'ouverture aux nouveaux arrivants, nous avons également des difficultés à attirer les entreprises et à loger nos résidents, nous devons faire face à un passé d'inégalité raciale et économique, et sommes confrontés aux effets du changement climatique.

En outre, nous constatons maintenant que tous les changements dans notre approche de la planification n'ont pas été bénéfiques. Le



Perfectionnement des buts et objectifs du plan général du comté de Montgomery de 1993 (Perfectionnement de 1993) a défini la zone résidentielle, identifiée comme une zone pour « préserver un caractère résidentiel à faible densité » et a orienté la majeure partie de la croissance vers la « couronne urbaine » et le corridor I-270. Cependant, l'abandon de la partie orientale du comté comme emplacement adapté au développement axé sur les corridors a découragé les investissements publics et privés dans cette région. La création de la partie résidentielle a consacré plus d'un tiers du comté au zonage exclusivement destiné aux maisons unifamiliales, provoquant la dépendance d'un grand nombre de nos quartiers envers la voiture et leur absence de connexion à de nombreux équipements et services. Ces décisions, en conjonction avec des pratiques discriminatoire en termes de planification et d'utilisation des terrains, telles que le redlining et les engagements restrictifs (créés à la fois par les secteurs de l'immobilier et des finances, puis adoptés par les agences gouvernementales), ont instauré des modèles de développement inéquitables qui doivent être identifiés et traités de manière à ne pas aggraver les problèmes causés par le déplacement et la gentrification.

Aujourd'hui, la combinaison des changements sociaux, environnementaux, technologiques, démographiques et économiques rapides, tant au niveau national que mondial, conjuguée à notre nouveau contexte, nous oblige à porter un regard lucide sur nos points forts et nos faiblesses. Nous disposons d'atouts exceptionnels, mais si nous voulons continuer à prospérer, nous devons être prêts à prendre des décisions difficiles et des mesures audacieuses pour nous préparer à l'avenir. *Thrive Montgomery 2050* (« Thrive » ou « ce plan ») est le moyen d'évaluer les implications de ces changements concernant la destination des terrains, les transports et les infrastructures publiques, et d'adapter notre approche de la planification et de la croissance pour les 30 prochaines années.

Qu'est-ce qu'un Plan général ?

Un plan général est un guide à long terme pour le développement d'une communauté. Comme condition légale préalable requise pour l'exercice des pouvoirs d'utilisation des terrains et de zonage du gouvernement, chaque juridiction doit adopter une forme de plan général ou « exhaustif ». L'objectif d'un plan sur 30 ans n'est pas de prévoir et de répondre à un avenir unique, mais de fournir des directives générales pour les décisions relatives à la destination des terrains alors que nous serons confrontés non seulement aux prochains défis et opportunités multiples et imprévisibles qui influenceront la croissance et le développement, tels que les perturbations causées par le changement climatique, les pandémies ou les attaques terroristes, mais aussi aux conséquences d'innovations telles que les véhicules autonomes et le micro-transport.

Thrive Montgomery 2050 est la mise à jour de notre Plan général par le comté. Il représente, pour les plans et développements futurs, un cadre qui définit les politiques et le contexte de base de la destination des terrains pour tous les développements publics et privés au sein du comté. Il offre une orientation pour les décisions relatives à la destination des terrains, au transport et aux questions associées sous l'influence du gouvernement local, mais sans modifier en soi le zonage ou d'autres réglementations détaillées sur la destination des terrains, bien que la mise en œuvre de ses recommandations puisse nécessiter de tels changements. Ses recommandations portent également sur les objectifs et actions d'autres entités publiques et privées en charge de la mise en œuvre et de la prestation de services et de la fourniture d'équipements liés à la destination des terrains. Cependant, bien que le plan général fournisse des directives à l'ensemble du comté, celles-ci ne sont pas contraignantes pour les municipalités qui assument une **autorité**¹ indépendante en matière de planification, de zonage et de subdivision.

Sans abandonner le concept des langues de terre (wedges) et des corridors, *Thrive Montgomery 2050* le modernise pour en préserver la pertinence. Les plans directeurs de zone, les plans de secteur et les plans fonctionnels à l'échelle du comté demeureront valides jusqu'à leur modification conformément aux directives fournies par le présent Plan. À l'instar du précédent plan général, ses recommandations générales de politiques ouvrent la voie à des actions futures, telles que des amendements à d'autres plans, politiques et règles de développement.

Thrive Montgomery 2050 est un plan projeté sur 30 ans, mais il est conçu pour être flexible et pour s'adapter à des circonstances en pleine évolution. Il est conçu avec des principes directeurs et des objectifs à long terme en mesure de répondre à l'évolution constante du paysage économique, social et environnemental.

À cette fin, *Thrive Montgomery 2050* informera les futurs plans directeurs et fonctionnels. Les plans directeurs (ou plans directeurs de zone ou de secteur) sont des documents de planification à long terme pour un lieu ou une zone géographique spécifique du comté. Tous les plans directeurs sont des modifications du plan général. Ils fournissent des recommandations détaillées concernant la destination des terrains et le zonage de certaines parties du comté. Ils traitent également des transports, de l'environnement naturel, de la conception urbaine, des ressources historiques, du logement abordable, du développement économique, des installations publiques et des techniques de mise en œuvre. Le modèle de l'approche unique n'est pas applicable à la mise en œuvre de nombreuses recommandations de *Thrive Montgomery 2050*. Ainsi, les plans directeurs régionaux aideront à affiner les recommandations de *Thrive Montgomery 2050* pour une mise en œuvre à une échelle adaptée à des certains quartiers plutôt qu'à d'autres.

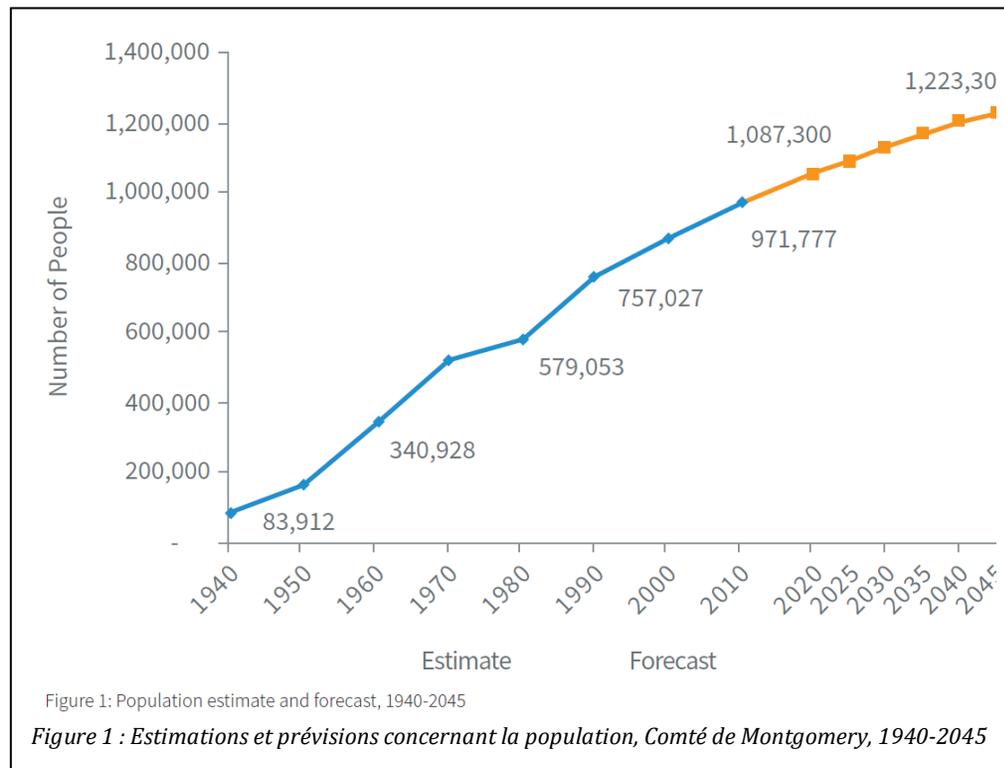
Les plans fonctionnels sont des plans directeurs appliqués à un système, tel que la circulation routière ou l'infrastructure verte, ou à une politique, telle que la préservation agricole ou le logement. Un plan directeur fonctionnel modifie le plan général et peut inclure des recommandations sur la destination des terrains et sur le zonage. Le plan *directeur des autoroutes et des voies de transit*, le plan *directeur fonctionnel des espaces publics dynamisés* et le plan *directeur de conservation historique* sont des plans fonctionnels qui n'incluent pas de recommandations concernant la destination des terrains ou le zonage, à l'inverse du *Plan directeur fonctionnel pour la préservation de l'agriculture et des espaces ouverts ruraux*. Les nouveaux plans directeurs fonctionnels révisés peuvent aider à affiner et à mettre en œuvre les recommandations de *Thrive Montgomery 2050* qui affectent les systèmes et/ou politiques du comté.

¹ Cela comprend les villes de Rockville et Gaithersburg, ainsi que les municipalités de Barnesville, Brookeville, Laytonsville, Poolesville et Washington Grove.

Un schéma directeur pour l'avenir

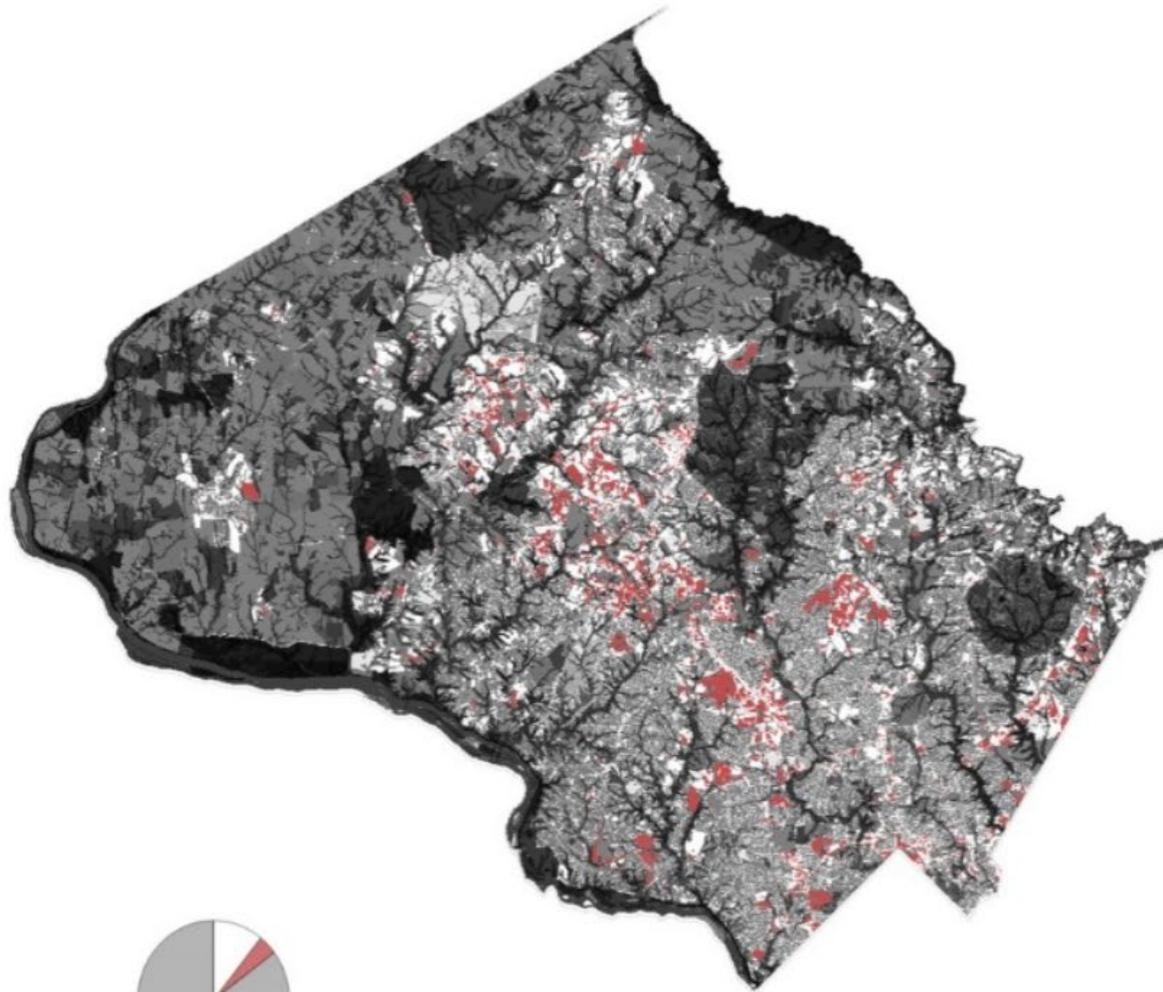
Thrive Montgomery 2050 a pour objet de remédier aux inégalités historiques, de s'adapter aux nouvelles réalités, et de changer la façon dont nous envisageons la croissance du comté. Le Comté de Montgomery possède de nombreux atouts et avantages. Nos points forts favoriseront le maintien de notre prospérité, mais nous devons également examiner attentivement d'où nous partons, notre destination et comment nous voulons y parvenir.

Le Comté de Montgomery connaît une croissance plus lente qu'au cours de ces dernières décennies, mais selon les projections du Conseil métropolitain des gouvernements de Washington, notre population devrait encore augmenter d'environ 200 000 personnes pendant les 30 prochaines années. Il nous reste peu de terrains non développés pour nous adapter à cette croissance, même si les nouvelles constructions sont compactes. **Avec 85 % de nos terrains déjà développés ou autrement limités, s'adapter à la croissance, même modeste, attendue au cours de la vie de ce plan reste une entreprise ambitieuse.** La manière dont nous considérons la croissance doit changer. Nous devons réévaluer les sites précédemment considérés inadaptés au développement, tels que les parcs de stationnement ou les droits aériens sur les bâtiments existants, et trouver des moyens d'utiliser plus efficacement les terrains.



Thrive Montgomery 2050 offre un schéma directeur pour les nouvelles approches immédiatement nécessaires et qui s'étendront sur une période de plusieurs décennies. Ces stratégies visent à adapter la croissance de manière à laisser de la place aux nouveaux résidents et à améliorer la qualité de vie des personnes qui vivent déjà ici. Le plan prévoit un comté qui deviendra plus urbain, plus diversifié et plus interconnecté. Il nous guide pour utiliser la croissance et le redéveloppement afin de créer des lieux plus compétitifs sur le plan économique, d'encourager un sentiment accru de confiance et d'inclusion parmi les personnes issues de différents milieux, et d'améliorer en passant la qualité de l'environnement et la santé publique.

Avec 85 % de nos terrains déjà développés ou autrement limités, s'adapter à la croissance, même modeste, attendue au cours de la vie de ce plan reste une entreprise ambitieuse.



Environmental constraints (medium and dark grey):

Streams, Wetland Buffers, Erodible soils, Parks & Biodiversity areas, Special Protection Areas, Agricultural Reserve, Forest Conservation Easements.

Man-made constraints (light grey):

Utility Sites (WSSC, Transmission Lines), Transportation Infrastructure (Metro, Rail, State Roads, Federal Highways), Government Owned sites, Rustic Roads, Public Education Facilities, Historic Resources, Transferrable Development Rights (TDR) Exhausted, Rockville Quarry, Regulated Affordable Housing, Private Institutions, Homeowners Associations Common Ownership, Single-Family Homes.

Redevelopment qualifiers (red):

Multiple Owners, Improvement Value > Land Value, Office Buildings less than 50 years old, Retail Buildings less than 15 years old.



Constrained area (all non-white areas) = 276,515 Acres (85%)
 Unconstrained area (white areas) = 47,804 Acres (15%)

Figure 2 : Terrains disponibles pour la croissance

Cadre du plan et principaux objectifs

Thrive Montgomery 2050 vise à créer des communautés qui offrent un accès équitable aux emplois et davantage de logements, de transports, de parcs et d'espaces publics. Tout aussi important, il peut aider à orienter la conception de l'environnement bâti de manière à renforcer la santé sociale et physique de nos résidents, à soutenir des modes de vie actifs et à encourager l'interaction et l'engagement. Ce cadre adopte et s'appuie sur le plan *Wedges and Corridors* (langues de terre et corridors), en mettant davantage l'accent sur le développement de « Collectivités complètes » compactes et sur le rôle des principaux corridors en tant que lieux de croissance. Il soutient également une plus grande conservation et une protection étendue de nos ressources naturelles et reconnaît l'importance de l'intégration des arts et de la culture dans nos communautés.

Les idées et recommandations de ce plan sont structurées pour atteindre trois objectifs principaux : compétitivité économique ; équité raciale et justice sociale ; santé et résilience environnementales.



Compétitivité économique

Opportunités et défis

Le comté présente des concentrations majeures dans deux secteurs industriels privés, l'hôtellerie et les sciences de la vie, parallèlement à une forte présence de bureaux du gouvernement fédéral et de laboratoires. Ces éléments forment une base solide pour générer des emplois à salaire plus élevé et pour stimuler la croissance économique. Le Comté de Montgomery abrite des entreprises représentant la moitié de la capitalisation boursière de l'ensemble du secteur de l'hôtellerie, et la région de Washington est régulièrement classée comme l'un des principaux pôles des sciences de la vie au niveau national, avec l'I-270 comme épicerie. Des institutions locales telles que l'Université du Maryland mènent des recherches révolutionnaires dans des domaines émergents tels que l'informatique quantique.

Nous faisons également partie d'une économie régionale dynamique bénéficiant d'une riche combinaison d'institutions publiques et de sociétés privées. De nombreux résidents de la région de Washington se déplacent depuis, vers ou à travers le comté de Montgomery pour trouver des emplois ou des résidences dans d'autres juridictions de la région. Les effets des décisions relatives au logement, à la gestion environnementale responsable, au développement économique et à d'autres questions dans toute juridiction de la région du District de Columbia sont ressentis par ses voisins. Bien que nous tirions de nombreux avantages de la coopération avec nos voisins, nous sommes également en concurrence avec eux pour trouver des opportunités, et rejoindre un consensus sur la manière de résoudre les problèmes régionaux s'avère souvent difficile. Nous devons considérer le Comté de Montgomery dans le cadre plus large de la région à laquelle appartient et trouver des moyens de travailler plus efficacement avec les autres gouvernements de la région sur des politiques et projets qui nous aideront tous à être plus forts.

Alors que nous nous efforçons de renforcer la performance économique du comté, nous devons simultanément renforcer notre position dominante sur les secteurs existants, diversifier notre bassin d'emplois, améliorer les connexions avec les centres d'emploi et d'innovation dans toute la région, et offrir les types d'infrastructures, de services et d'équipements permettant de renforcer notre capacité à être compétitifs efficacement à l'avenir. Notre qualité de vie dépend de la capacité à attirer et à retenir les employeurs ainsi que les employés dont ils ont besoin.

Nous continuons de bénéficier de notre proximité avec la capitale nationale qui attire des personnes hautement qualifiées, éduquées et motivées du monde entier. Nous devons également reconnaître la stagnation de certains indices clés de la performance économique du Comté de Montgomery depuis la Grande Récession de 2008. Le nombre total d'emplois dans le comté a augmenté de 5 % entre 2004 et 2019, alors que 20 comtés de taille similaire dans le pays augmentaient de 21 % en moyenne. En outre, la croissance des revenus des ménages dans le comté était à la traîne par rapport à la moyenne nationale (-2 % contre 10 %) et était la plus lente de la région pendant cette période. Si le comté de Montgomery a créé des emplois, bien que lentement, sa croissance résulte néanmoins largement des secteurs à faible salaire de l'économie.

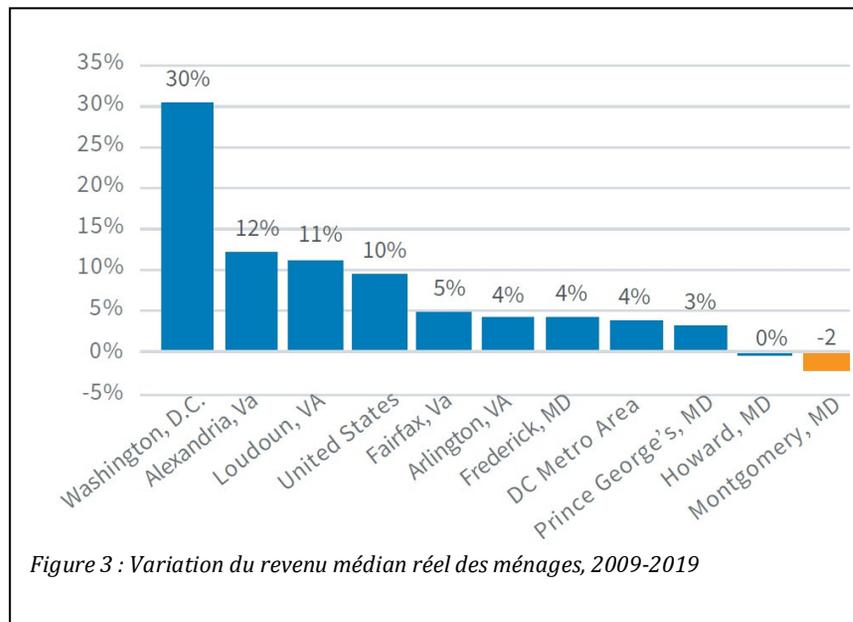


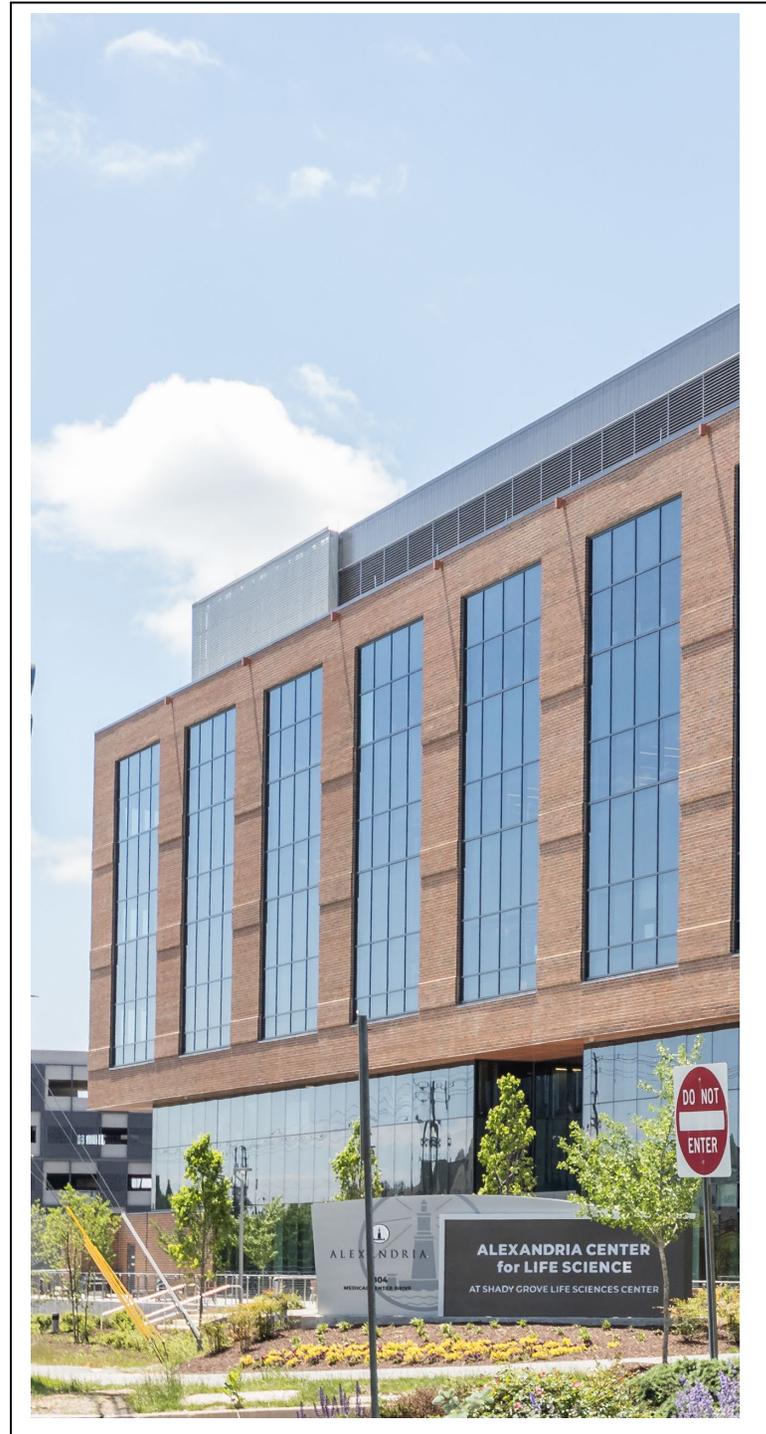
Figure 3 : Variation du revenu médian réel des ménages, 2009-2019

Comment Thrive Montgomery 2050 aborde la question de la santé économique

Thrive Montgomery 2050 peut jouer un rôle important dans le renforcement de notre compétitivité économique en favorisant la création de lieux dans lesquels les personnes ayant des choix différents veulent vivre et travailler. Ses recommandations en matière d'utilisation des terrains, des transports, des parcs et d'autres infrastructures publiques et privées jettent les bases pour les initiatives de développement économique engagées par d'autres entités. Ainsi, le Programme d'amélioration du capital (Capital Improvement Program, CIP) du comté doit être aligné sur les recommandations de *Thrive Montgomery 2050* afin de favoriser l'attractivité de nos quartiers pour le développement privé en fournissant des transports en commun, des trottoirs et un réseau de rues de qualité, de grands parcs urbains accessibles à pied, ainsi que des écoles hautement performantes et promouvant l'intégration raciale. La combinaison de ces types d'investissements constitue une stratégie fiable à long terme pour attirer les travailleurs dans des Collectivités complètes bien conçues et planifiées qui, à leur tour inciteront les entreprises et les employeurs à s'y implanter.

Thrive Montgomery 2050 souligne le besoin pour le comté d'accueillir un large éventail d'environnements de travail. La redynamisation des centres commerciaux du comté est un objectif majeur du plan, tout comme la reconnaissance du fait que les petits bureaux ou les boutiques des Collectivités complètes, et même les bureaux à domicile, deviendront probablement des espaces de travail courants au 21^{ème} siècle. Différents niveaux de compétences et d'éducation, conjugués à des origines linguistiques, raciales, ethniques et culturelles diverses, insufflent à l'économie locale un groupe varié de compétences, d'expériences et de points de vue nécessaires pour résoudre les problèmes et innover. Le plan prévoit un modèle compact d'utilisation des terrains et des communautés accessibles à pied grâce à un réseau de transport efficace, permettant ainsi à la population diversifiée du comté d'accéder aux opportunités économiques.

Thrive Montgomery 2050 – Approuvé et adopté



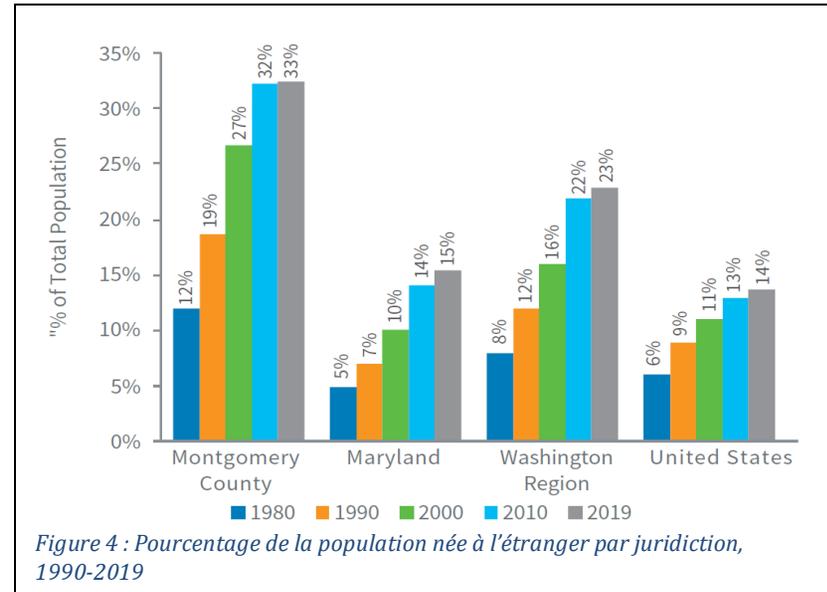
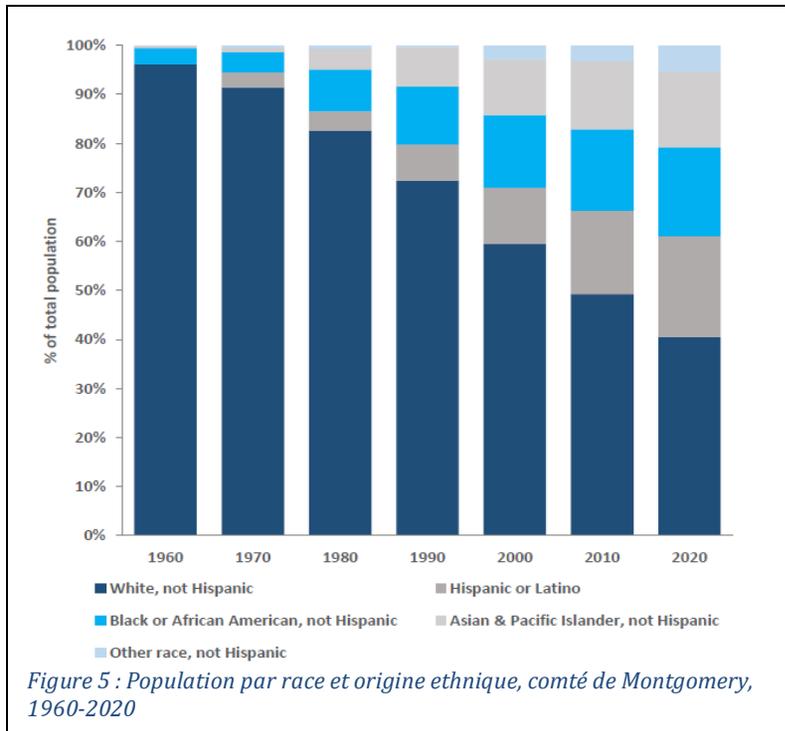


Thrive Montgomery 2050 – Approuvé et adopté

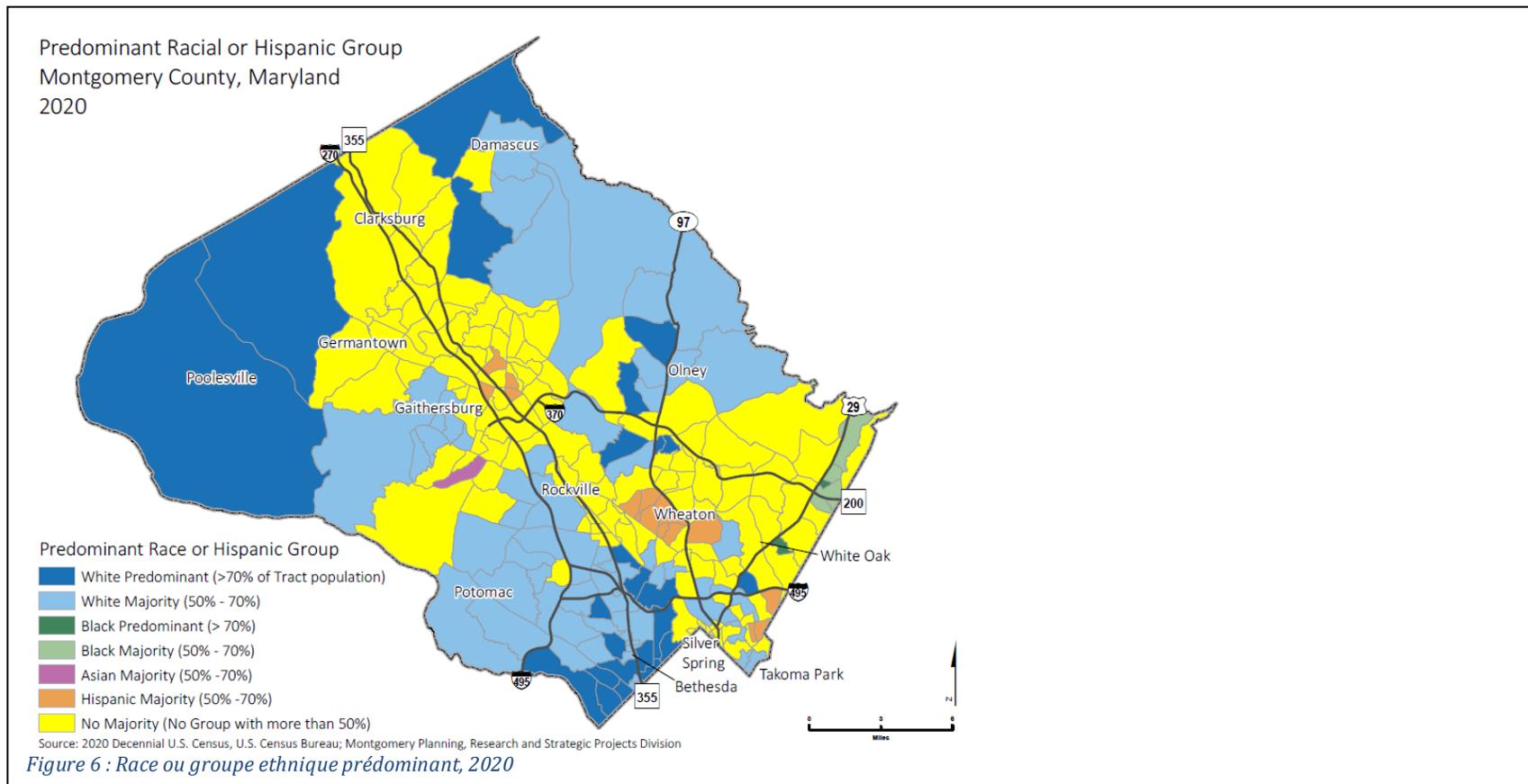
Équité raciale et justice sociale

Opportunités et défis

La diversité et l'inclusion sont essentielles à notre réussite économique ainsi qu'à notre capacité à produire des résultats plus équitables pour tous nos résidents qui méritent un logement, une éducation, des emplois, des transports et des opportunités de loisirs de haute qualité. La population du comté s'est diversifiée en raison d'un afflux constant d'immigrants d'origine étrangère. Le comté de Montgomery accueille certains des lieux les plus culturellement diversifiés des États-Unis, notamment Silver Spring, Rockville, Gaithersburg et Germantown. (Voir les Annexes B-1 à B-5 pour les changements démographiques entre 1990 et 2020 ; et l'Annexe B-6 : race et origine ethnique, 2020).



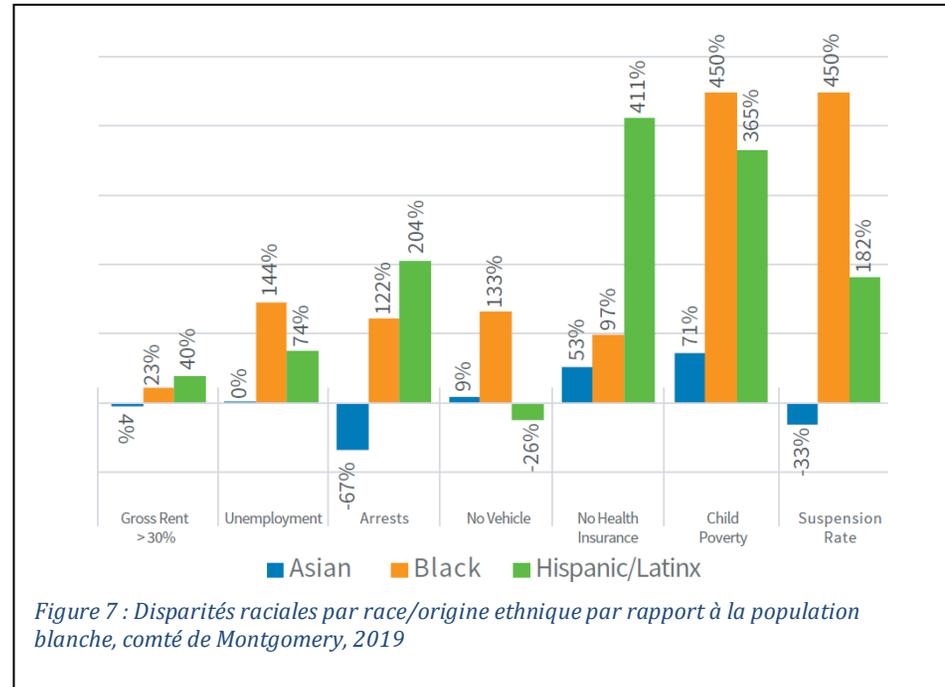
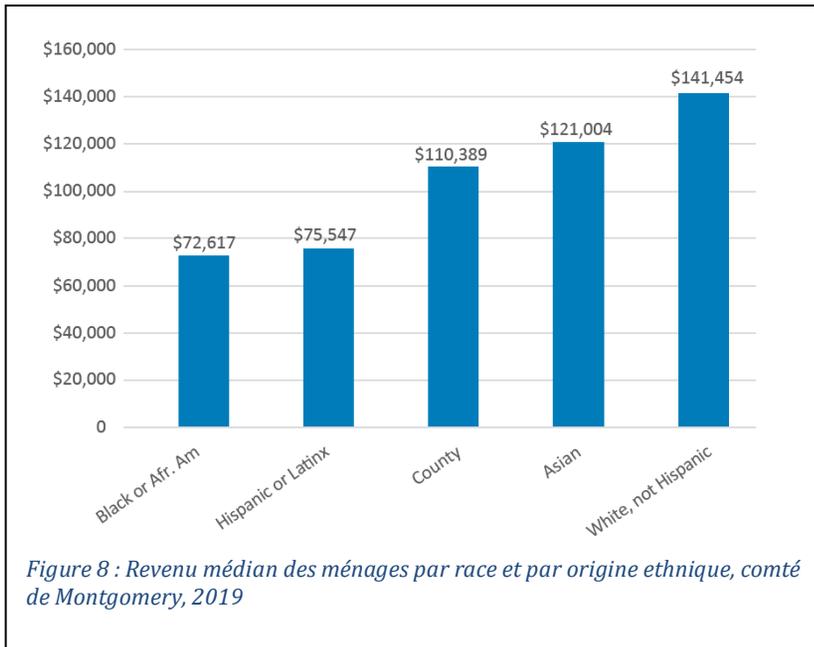
Mais les modèles de discrimination passés, qu'ils soient intentionnels ou non, ont laissé de nombreuses communautés géographiquement, économiquement et socialement isolées. Après la Guerre civile et la fin de l'esclavage, les afro-américains ont ainsi souffert d'une discrimination et d'une exploitation généralisées en termes d'accès aux opportunités économiques et éducatives, de logement, de soins de santé et de services publics de base. L'aliénation qui en a résulté a conduit à la création de communautés familiales autonomes dans de nombreuses parties du comté de Montgomery à la fin du 19^{ème} siècle. Au fil du temps, ces communautés ont souffert d'un manque d'investissement public dans les infrastructures telles que les nouvelles routes, les égouts et l'eau, les écoles, les centres de santé et autres équipements et services publics. Certaines communautés ont été lésées par les politiques de renouvellement urbain des années 1960. D'autres ont été contraintes de vendre leurs maisons ou fermes aux promoteurs immobiliers pour la création de nouvelles subdivisions.



Les décisions de planification et les pratiques de développement immobilier ont aggravé ces injustices pendant la majeure partie du 20^{ème} siècle. Le redlining et les engagements racialement restrictifs ont créé des divisions géographiques et économiques qui ont laissé un héritage d'injustice qui non seulement séparait les personnes par quartier ou par communauté, mais qui interdisait également aux Noirs-Américains de créer des richesses (le type de richesse servant à investir dans l'enseignement supérieur, à créer des entreprises et à léguer aux héritiers). Les effets de ces efforts visant à séparer les personnes par race et classe continuent d'être ressentis aujourd'hui. Plus récemment, le désinvestissement et l'abandon de quartiers précédemment considérés comme hautement attrayants, combinés à la banlieusardisation de la pauvreté, ont créé de nouvelles divisions géographiques et de nouveaux obstacles à l'équité et à l'inclusion. L'accent mis par le *Perfectionnement de 1993* sur le corridor de l'I-270 et sur les décisions associées de planification a exacerbé ce problème en décourageant la croissance dans le comté de l'Est et en concentrant à l'ouest les investissements publics et privés.

Impacts des pratiques passées

Aujourd'hui, les communautés associées à de fortes concentrations de minorités raciales et ethniques montrent également des revenus médians des ménages inférieurs, non au motif de leur race ou origine ethnique, mais parce que la précarité financière due aux emplois à faible salaire, les taux élevés d'absence d'assurance, le déclin des créations d'entreprises et le manque de logement sont ressentis plus fortement en raison des pratiques discriminatoires passées et institutionnalisées. Il n'est pas surprenant de constater les lacunes qui en résultent dans les indicateurs de qualité de vie observés chez un trop grand nombre de résidents noirs, hispaniques et asiatiques.



Cette séparation des quartiers le long de lignes définies par la race et les revenus a des conséquences majeures sur l'accès aux opportunités éducatives et sur les perspectives de vie des enfants de notre comté. En 2019, les trois quarts des étudiants noirs, hispaniques et en apprentissage d'anglais dans les écoles publiques du comté de Montgomery, ainsi que plus de 80 % de tous les étudiants à faibles revenus du système, ont été inscrits dans des écoles défavorisées. En comparaison, plus des deux tiers de tous les élèves blancs, asiatiques et multiraciaux étaient inscrits dans des écoles favorisées.

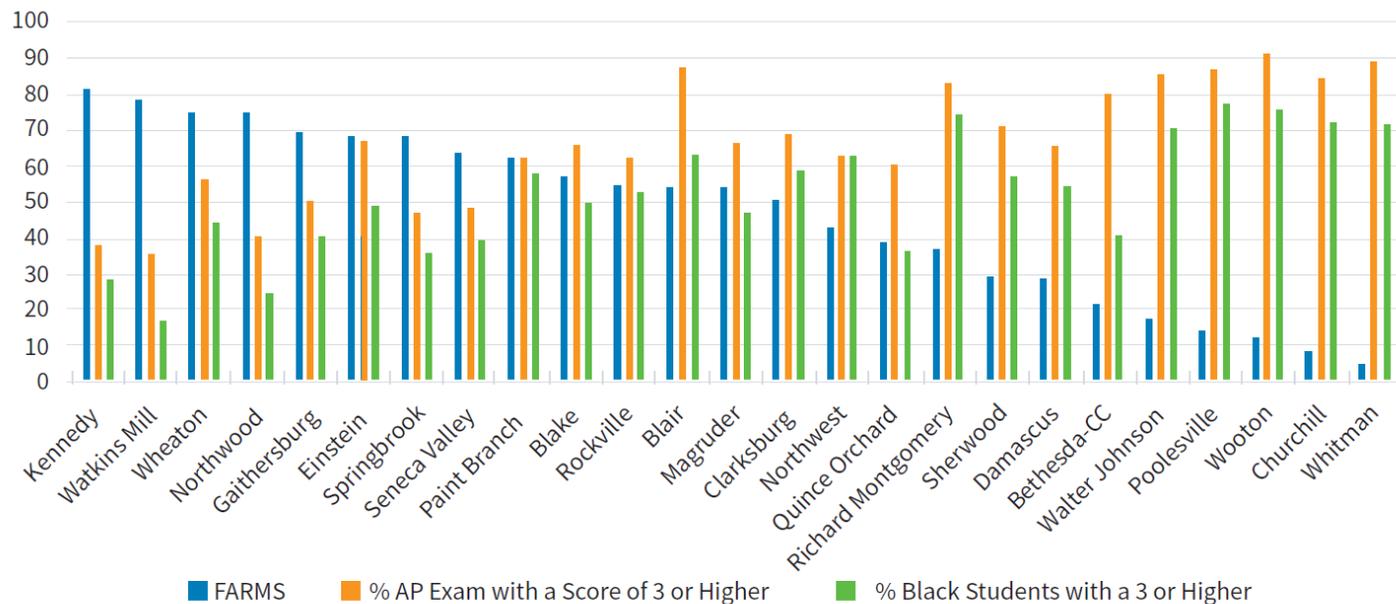


Figure 20: Concentrations of Low-Income Students vs. AP Performance, 2016-2017

Figure 9 : Concentration des élèves à faible revenu par rapport aux performances aux cours avancés, comté de Montgomery, 2016-2017

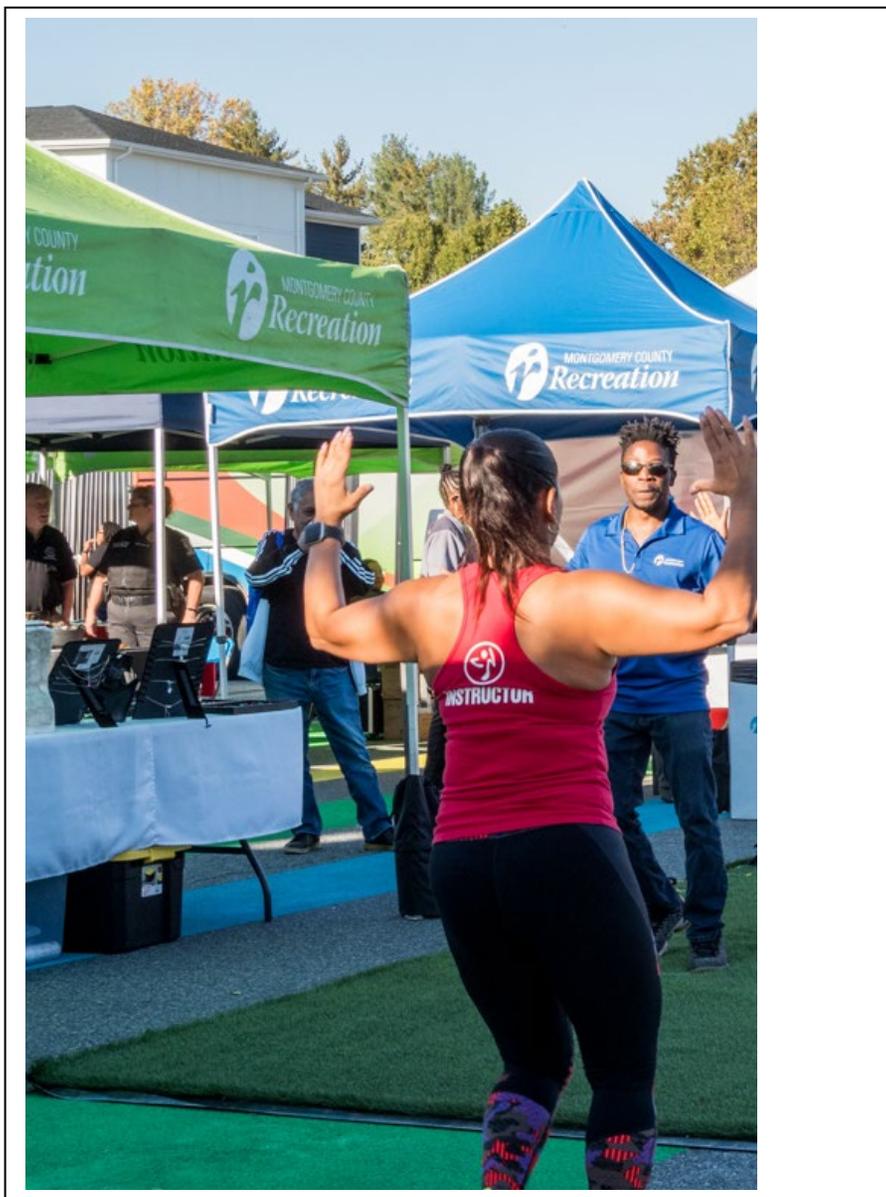
Alors que nous recherchons un avenir plus équitable et inclusif, l'amélioration de l'accès aux infrastructures et aux équipements dans les zones isolées sur le plan racial, social et économique ne sera pas suffisante. Nous devons également faciliter l'intégration des quartiers par race et revenu, sur tous les âges. L'augmentation de la proportion de quartiers et d'écoles mixtes sur le plan racial et économique dans toutes les parties du comté est essentielle pour s'assurer que les inégalités du passé ne seront pas perpétuées à l'avenir. À cette fin, la planification doit définir des relations de travail continues avec les communautés, en donnant la priorité à la planification participative et en mettant au premier plan les voix des communautés vulnérables.

Parallèlement aux mesures visant à réduire l'iniquité dans la distribution géographique des ressources et des opportunités, le comté de Montgomery doit s'efforcer de créer un sens commun de l'objectif permettant de renforcer les efforts visant à promouvoir le respect de la diversité, à démontrer la valeur de l'inclusion et à créer la base d'une plus grande confiance. Ce concept, souvent décrit par les universitaires sous le terme générique de « capital social », peut porter ses fruits non seulement en soutenant la justice raciale et sociale, mais également en renforçant plus largement la capacité civique.

Comment Thrive Montgomery 2050 traite de l'équité raciale et de la justice sociale

À cet égard, les décisions relatives à la destination des terrains, aux transports et aux infrastructures publiques peuvent jouer un rôle essentiel dans le développement d'un sentiment de communauté. Différentes mesures du capital social, dont notamment la confiance dans les institutions publiques et privées, le processus de planification, la participation politique, le fait que les voisins se connaissent ou non, et d'autres signes de lien et de cohésion sont influencées par les qualités de l'environnement bâti. La conception de nos communautés peut considérablement influencer les niveaux de cohésion communautaire et d'interaction sociale. La création d'un capital social requiert que l'environnement bâti encourage et facilite la rencontre entre les différentes personnes et la participation à des activités. Pour cette raison, *Thrive Montgomery 2050* met l'accent sur le rôle des rues, des parcs et des espaces publics dans la création d'un environnement physique comme terreau de l'épanouissement d'un sentiment de communauté.

Faire progresser l'équité raciale simplement en planifiant les politiques et investissements publics au sein des communautés mal desservies, en promouvant l'intégration raciale et économique des quartiers, et en se concentrant sur le potentiel de la conception des communautés pour aider à renforcer la confiance sociale et l'inclusion tout en encourageant la participation civique et la participation au processus de planification, figurent parmi les éléments les plus importants de *Thrive Montgomery 2050*. *Thrive Montgomery 2050* s'efforce de créer des communautés racialement intégrées et justes. Tout comme la compétitivité économique et la durabilité environnementale, les politiques conçues pour faire progresser l'équité raciale et sociale sont intégrées dans chaque partie de ce plan.



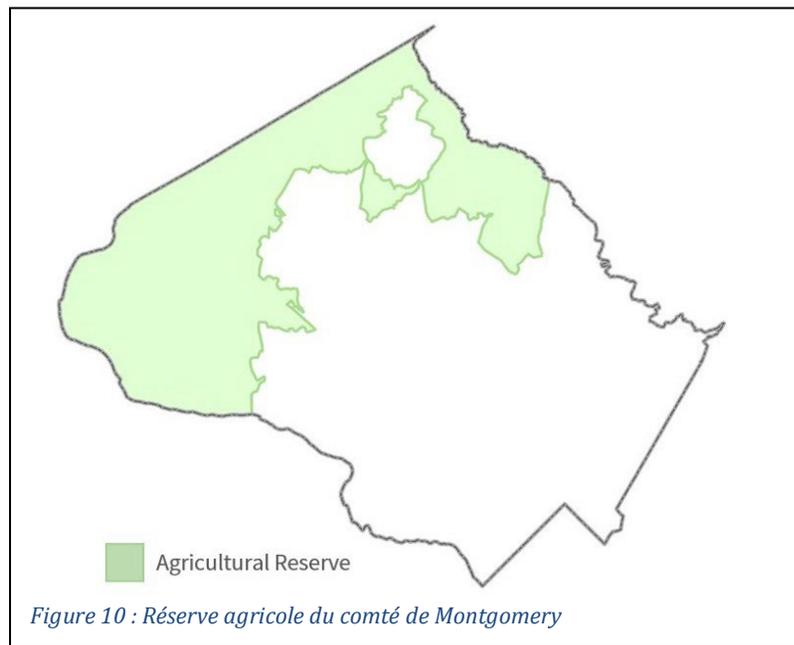


Thrive Montgomery 2050 – Approuvé et adopté

Santé et résilience environnementales

Opportunités et défis

Le *Wedges and Corridors Plan* a posé les bases de l'adoption de politiques visionnaires qui mettaient l'accent sur la préservation des terrains pour la conservation des ressources et l'agriculture, la protection de nos cours d'eau, forêts et arbres et la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Un tiers des terrains du comté est désormais protégé au sein de la réserve agricole et 13,8 % supplémentaires sont sous la gestion responsable du **Département des parcs du comté de Montgomery (Montgomery Parks)**. Parallèlement à l'amélioration des réglementations sur les eaux pluviales et la conservation des forêts, ces efforts ont mis en place un cadre solide pour la protection des ressources naturelles.

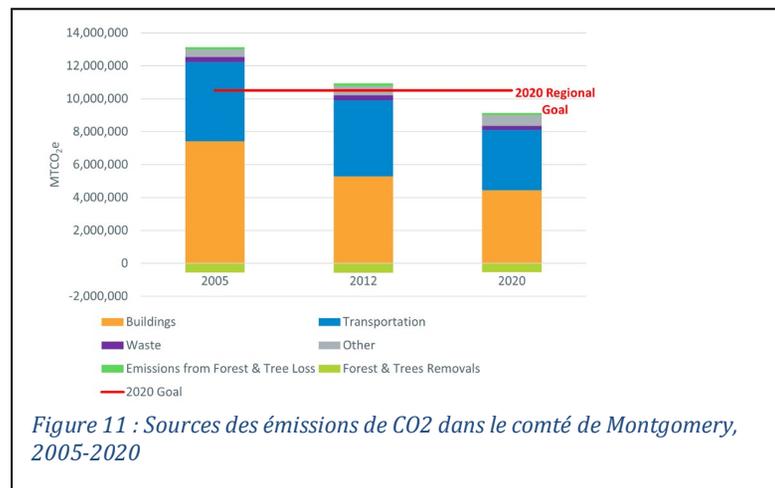
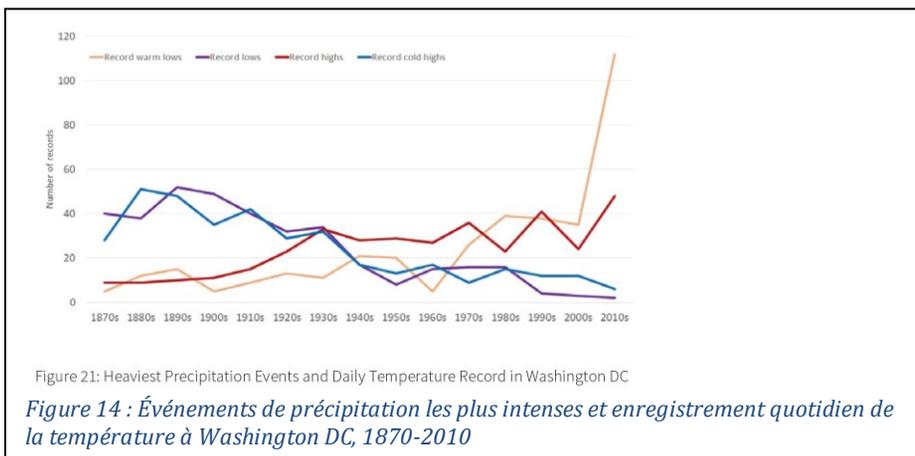
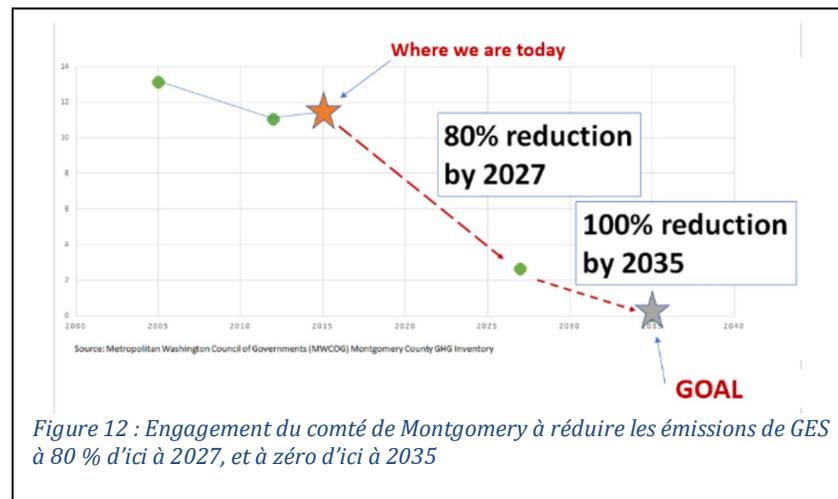
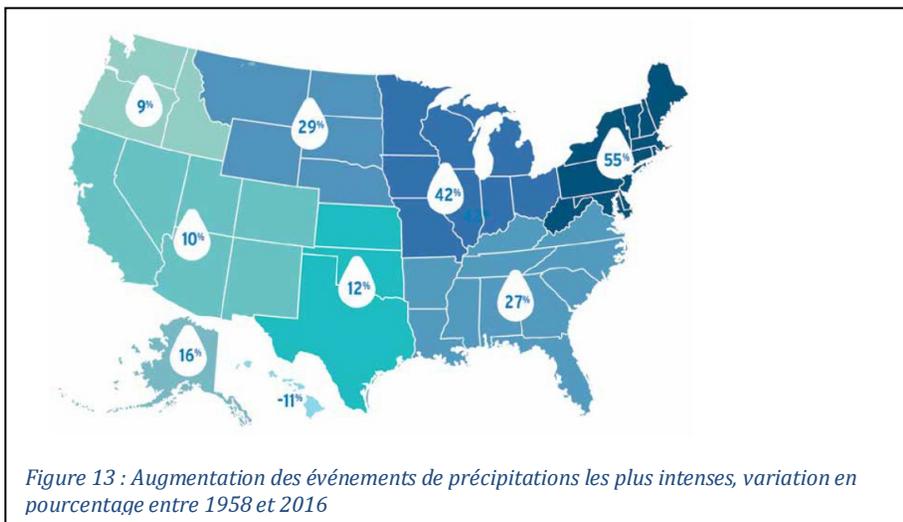


Malgré ces politiques, ces zones doivent encore faire l'objet d'un surcroît de travail, et notamment d'une attention accrue aux inondations localisées et à la perte du couvert arboré mature. Le comté ne peut pas éviter l'impact du changement climatique mondial. Les précipitations ont augmenté de 55 % dans le nord-est des États-Unis entre 1958 et 2016. Cette tendance s'est traduite par une fréquence accrue des événements météorologiques extrêmes, tels que les crues soudaines qui se sont produites en juillet 2019, lorsque la région du District de Columbia a reçu les précipitations d'un mois en une seule journée, provoquant une élévation de 3 mètres des cours d'eau en moins d'une heure, inondant les véhicules, les entreprises, les routes et fermant le système du Metrorail. La dernière décennie a également été la décennie la plus chaude de l'histoire enregistrée dans la région, avec une augmentation des hospitalisations dues aux impacts thermiques extrêmes. Les problèmes de santé publique sont exacerbés par le changement climatique et sont intimement liés à la qualité de l'environnement naturel et bâti. Dans la mesure du possible, ces effets et d'autres effets du changement climatique doivent être traités dans nos politiques d'utilisation des terrains. Les effets négatifs du changement climatique seront ressentis de façon plus intense par les résidents à faibles revenus et les personnes de couleur, lesquels sont susceptibles de subir une part disproportionnée des dommages aux biens immobiliers et à la santé personnelle en raison des

modèles de discrimination passés et actuels.

Le comté de Montgomery a fait des progrès dans la réduction de ses émissions de gaz à effet de serre, un contributeur clé au changement climatique, mais beaucoup reste à faire pour atteindre son objectif d'élimination de ces émissions d'ici à 2035. Cela nécessitera des changements importants dans les secteurs des transports et de la construction du comté. Pour le transport, le comté doit envisager des politiques visant à faciliter la transition vers des véhicules à émission zéro (ou d'autres technologies à émission zéro). Pour les bâtiments (à la fois existants et nouveaux), le comté doit envisager une combinaison de mesures de conservation de l'énergie et de production d'énergie propre (comme les toits photovoltaïques).

Ensemble, les bâtiments et les transports sont responsables de plus de 90 % des émissions de gaz à effet de serre de notre comté, ce qui rend les domaines tels que la réduction de la dépendance à la voiture, la construction de bâtiments plus économes en énergie et la création de modèles de développement compacts essentiels pour atteindre nos objectifs climatiques.



Comment Thrive Montgomery 2050 aborde la résilience environnementale

L'accent mis par *Thrive Montgomery 2050* sur une forme compacte de développement combiné avec un mélange de destinations d'usage soutenues par des systèmes de transport qui améliorent le caractère pratique et attrayant des alternatives à la conduite constituent des éléments essentiels de toute stratégie globale visant à lutter contre le changement climatique. Un accent renforcé sur les infrastructures pour les piétons, pour les deux-roues et pour la circulation routière sera crucial, mais l'importance des destinations d'usage mixtes et du développement compact pour réduire l'utilisation de la voiture s'avère tout aussi importante. Les avantages environnementaux des quartiers denses et accessibles à pied s'allient à la préférence croissante des différentes tranches d'âge pour les lieux accessibles à pied desservis par une combinaison de destinations d'usage et d'équipements.

Bien évidemment, même les stratégies de planification et de croissance des transports les plus durables ne seront pas en mesure de résoudre tous les défis environnementaux auxquels le comté sera confronté. *Thrive Montgomery 2050* s'appuie sur une robuste tradition de conservation et de protection de l'environnement naturel. Il donne la priorité à la distribution et à l'expansion équitables des infrastructures vertes dans tout le comté. Il soutient la génération d'énergie propre alternative, l'énergie distribuée, la modernisation du réseau, l'amélioration du compostage et la récupération des déchets alimentaires, ainsi que les progrès dans d'autres initiatives d'économie circulaire. Il propose en outre une série de stratégies visant à atténuer les effets du changement climatique et à minimiser la pollution. Le plan prévoit également la nécessité d'améliorer la résilience des infrastructures publiques et privées afin de résister à des conditions météorologiques plus difficiles et de nous protéger des effets de la dégradation de l'environnement due à des sources échappant à notre contrôle.

Thrive Montgomery 2050 a été rédigé en coordination avec le plan d'action climatique (Climate Action Plan, CAP) du comté. Alors que *Thrive Montgomery 2050* est un document de haut niveau concernant la destination des terrains et se concentrant sur la planification et les politiques à long terme afin d'orienter le développement physique du comté, le CAP recommande des actions spécifiques à court terme pour atteindre l'objectif d'élimination des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2035, et pour atténuer ou s'adapter aux effets des hausses de chaleur et des inondations, des vents violents et de la sécheresse. *Thrive Montgomery 2050* comprend un large éventail de recommandations liées au changement climatique et à sa relation avec la destination des terrains, les transports et les parcs. La réduction efficace des émissions de gaz à effet de serre et le ralentissement des effets du changement climatique nécessitent le « verdissement » de notre réseau électrique grâce à une augmentation significative de la production d'énergie propre dans le comté, en employant probablement à la fois des projets solaires photovoltaïques à grande échelle lorsque cela est possible et des installations solaires photovoltaïques distribuées plus petites. Le département de planification du comté de Montgomery (Montgomery Planning) et Montgomery Parks mettront également en œuvre les recommandations du CAP qui entrent dans le champ d'application des responsabilités de la M-NCPPC. Ensemble, ces plans s'efforcent de créer une approche globale au changement climatique au niveau local.



Thrive Montgomery 2050 – Approuvé et adopté

Autres objectifs importants

Le plan aborde également d'autres objectifs importants qui complètent les trois objectifs généraux évoqués ci-dessus.

Améliorer la santé publique et encourager des modes de vie actifs

Les environnements naturels et bâtis influencent fortement la durée et la qualité de la vie humaine. Ainsi, en 2018, plus des trois cinquièmes des adultes du comté de Montgomery étaient en surpoids ou obèses. Cinq des sept codes postaux du comté dont les revenus des ménages se situent dans le quartile le plus bas figurent également parmi les codes postaux affichant la durée de vie moyenne la plus basse. Et même si nombreuses sont les raisons pour lesquelles les résidents à faibles revenus et les personnes de couleur sont plus susceptibles de souffrir de conséquences négatives pour la santé, tous les résidents peuvent bénéficier d'un mode de vie plus actif soutenu par l'accent mis sur la circulation, la marche et le vélo, et un accès facile aux parcs, aux opportunités de loisirs et à la nature. L'importance d'une vie saine pour les seniors et les personnes handicapées restera également une priorité importante à mesure que continue de se développer notre population vieillissante. Les modes de vie actifs soutenus par des choix de logements améliorés, des Collectivités complètes compactes, peuvent servir à améliorer la santé publique pour tous, tout en réduisant simultanément l'empreinte écologique de l'activité humaine.

Améliorer la qualité de conception et mettre en avant le rôle des arts et de la culture

Le *Wedges and Corridors Plan* envisageait une variété d'environnements de vie et encourageait une « conception urbaine créative » pour éviter l'étalement d'une banlieue stérile. Néanmoins, comme tous les plans, celui-ci était un produit de son époque. Il s'appuyait sur des approches de conception typiques des années 1960, mettant l'accent sur l'aspect pratique de la voiture et la séparation stricte des divers usages des terrains.

Une conception de qualité n'est pas un luxe, mais un outil de développement économique essentiel. Aujourd'hui, les entreprises et les travailleurs préfèrent des lieux accessibles, y compris à pied, riches en commodités, et à usage mixte, dans lesquels les interactions et les échanges d'idées nourrissant l'innovation sont facilités. Une plus grande part des résidents, quel que soit leur âge, préfèrent également les quartiers accessibles à pied et riches en solutions de transport en commun. Combinées à l'absence de terrains non développés et éloignés des transports en commun, ces points forts indiquent la nécessité d'une évolution vers un redéveloppement et l'édification des terrains intercalaires dans le cadre duquel les « parcs de stationnement sont convertis en lieux de vie » à proximité des lignes de transport en commun existantes ou prévues, tout en intégrant une forme accessible à pied.

Globalement, notre secteur des arts et de la culture représente le sixième employeur du comté. Le secteur puise dans les réseaux créatifs, sociaux et économiques, et ses praticiens ont développé des outils pour partager des histoires, encourager l'empathie et favoriser l'échange créatif. Le soutien d'un écosystème artistique et culturel sain et diversifié enrichira non seulement la vie de nos résidents et nous rapprochera les uns des autres, mais pourra également contribuer à attirer les talents et à stimuler l'innovation.

L'urbanisme comme principe d'organisation

Thrive Montgomery 2050 applique les principes de l'urbanisme, un terme que ce plan utilise comme raccourci pour désigner un ensemble d'idées sur les implantations humaines réussies afin d'en guider la croissance future. L'urbanisme s'appuie sur les leçons de milliers d'années d'expérimentation et d'évolution dans la conception et le développement de villages, de villes et d'agglomérations pour appliquer les idées à la durabilité prouvée comme base de communautés adaptables et résilientes partout dans le monde. Une approche axée sur l'urbanisme du développement des terrains et des infrastructures associées (telles que les routes, les systèmes de transports en commun et les parcs) met l'accent

sur la valeur des aspects suivants : une forme compacte de développement ; des destinations d'usage et des types de bâtiments divers ; et des réseaux de transport qui exploitent ces deux stratégies d'utilisation des terrains et les complètent, à tous les niveaux de densité et à toutes les échelles.

Cette approche exige une concentration de la croissance sur un nombre limité de sites plutôt que sa dispersion, évitant ainsi « l'étalement ». Cela signifie encourager, dans les domaines appropriés, l'agglomération de différentes destinations d'usage telles que la vente au détail, le logement et l'espace de bureau ainsi que la diversité dans chaque type de destination d'usage. Une variété de tailles et de types de logements à proximité de l'emploi et de la vente au détail peut alors contribuer à garantir que les personnes de divers niveaux de revenus peuvent vivre et travailler à proximité les unes des autres. Cela, sur le long terme, peut créer des quartiers et des écoles plus intégrés sur le plan racial et socioéconomique, et un accès plus équitable aux opportunités économiques, aux services publics et aux équipements. Cela souligne également l'importance de la marche, du vélo et de la circulation et réduit la dépendance à la voiture.

Urbanisme = forme compacte de développement ; diversité des usages et des types de bâtiments ; réseaux de transport utilisant ces deux stratégies d'utilisation des terrains et les complétant, à tous les niveaux de densité et à toutes les échelles.

Bien sûr, d'autres facteurs, en particulier la qualité et la réflexion dans la conception des bâtiments, des rues, des quartiers, des espaces publics et l'incorporation de la nature dans les zones urbaines, sont également essentiels. Combinés aux principes fondamentaux de l'urbanisme, l'excellence en matière de conception et le **design biophilique**² peuvent aider à créer un sentiment d'appartenance, à faciliter les interactions sociales, à encourager les modes de vie actifs et à contribuer à la résilience environnementale. Le développement compact peut également offrir d'autres avantages, et notamment une utilisation efficace des terrains rares, des zones plus naturelles pour les loisirs et la préservation, et une réduction des dépenses pour la construction et l'entretien des infrastructures.



Ces principes de l'urbanisme bénéficient aux zones rurales, aux banlieues et aux zones urbaines. En effet, la préservation des terrains pour l'agriculture dans un lieu comme le comté de Montgomery dépend de la concentration du développement dans les centres urbains au lieu de permettre l'étalement, et même les zones de banlieue et rurales bénéficient d'un mélange de destinations d'usage et de types de logements, à une intensité et à une échelle correctement calibrées, pour répondre à leurs besoins.

² Le design biophilique est la pratique consistant à connecter les personnes et la nature dans nos environnements et communautés bâtis.

En portant une attention particulière aux aspects fonctionnels et esthétiques de la conception, l'urbanisme s'aligne non seulement sur l'engagement à préserver le meilleur de ce qui a rendu le comté de Montgomery attrayant par le passé, mais il est également nécessaire pour préserver et renforcer ces qualités tout en relevant les défis de la planification auto-centrique et de ses effets sur l'environnement, l'équité raciale et la cohésion sociale.

Modalités de développement de Thrive Montgomery 2050

Organisation du plan

En lien avec les trois principaux objectifs de compétitivité économique, d'équité raciale et de justice sociale, et de santé et de résilience environnementales, le plan s'articule autour de neuf chapitres :

- Compétitivité économique
- Équité raciale et justice sociale
- Santé et résilience environnementales
- Croissance compacte : Développement axé sur les corridors
- Collectivités complètes : combinaison de destinations d'usage et de formes
- Conception, arts et culture : investissement et développement de la communauté
- Réseaux de transport et de communication : relier les personnes, les lieux et les idées
- Logement pour tous : plus de tout
- Des parcs et loisirs pour une collectivité qui s'urbanise et se diversifie : active et sociale

Les trois premiers chapitres, après l'introduction, traitent chacun de l'un des trois principaux objectifs du plan. Ainsi, ils « préparent le terrain » pour les politiques et pratiques recommandées dans les chapitres qui suivent. Les idées de chacun des six chapitres suivants sont destinées à se compléter et à décrire des approches calibrées pour différentes échelles de planification. Les quatrième, cinquième et sixième chapitres passent de l'échelle du comté (Croissance compacte) à l'échelle de la communauté et du quartier (Collectivités complètes) et enfin aux détails des blocs et bâtiments individuels (conception, arts et culture). Le chapitre sur la Croissance compacte décrit une approche à l'échelle du comté qui vise à concentrer le développement le long des corridors afin de maximiser l'efficacité des infrastructures, de préserver les terrains et de concentrer les investissements. Le chapitre Collectivités complètes évoque les stratégies pour les quartiers et districts individuels qui s'appuient sur une empreinte compacte pour la croissance en intégrant une combinaison de destinations d'usage, de types de bâtiments et de tailles de parcelles pour créer des lieux de vie accessibles et accueillants pour les personnes dont les niveaux de revenus, les tailles de ménages et les modes de vie sont divers. Le chapitre Conception, Arts et Culture présente l'analyse plus fine des principes applicables à la conception de blocs et de sites de développement individuels, l'architecture des bâtiments publics et privés, l'agencement paysager des places et espaces publics, et les éléments de définition du modèle de rues.

Ces concepts sont renforcés et soutenus par les trois derniers chapitres qui abordent des sujets spécifiques au développement et à l'infrastructure publique. Les recommandations du chapitre Logement pour tous ont pour objet de diversifier notre stock de logements en fonction des revenus, des types de bâtiments et de la géographie. Le chapitre Réseaux de transport et de communication décrit l'infrastructure multimodale et numérique requise pour soutenir une croissance compacte et la création de Collectivités complètes accessibles à pied et bien conçues, ainsi que

les réseaux de communication dans le comté. Le chapitre Parcs et loisirs décrit le rôle des parcs publics et privés et des espaces de rassemblement pour favoriser les interactions sociales, la promotion d'un mode de vie sain grâce à l'activité physique, et l'atténuation des effets du changement climatique à travers une gestion environnementale responsable. Chaque chapitre explique comment ses recommandations servent les objectifs plus larges de *Thrive Montgomery 2050* et propose des suggestions de mesures pour évaluer les progrès dans la mise en œuvre des idées du chapitre. Aucun plan conçu pour fournir des conseils sur une période de plusieurs décennies ne peut anticiper tous les problèmes difficiles, les opportunités attrayantes ou les idées utiles susceptibles d'émerger. Ces paramètres d'évaluation doivent donc être utilisés pour examiner les nouvelles propositions et juger de la réussite ou de l'échec des recommandations du plan sur le long terme.

Un plan basé sur les contributions de la communauté

Ce plan est le résultat des commentaires et de la collaboration de la communauté sur plus de deux ans de sensibilisation intensive par Montgomery Planning. Les planificateurs ont contacté un large éventail de parties prenantes, y compris des étudiants, des propriétaires et des associations civiques, des groupes de défense des intérêts et des organisations communautaires à but non lucratif, ainsi que des représentants de grandes et petites entreprises. L'effort de sensibilisation a été conçu pour mettre en avant l'engagement auprès des résidents qui vivront le plus longtemps avec les recommandations de ce plan, à savoir la génération Y, la génération X, les lycéens et les collégiens, ainsi que les membres des groupes raciaux et ethniques qui ont historiquement été exclus des processus d'utilisation et de planification des terrains.

Les activités d'engagement communautaire de *Thrive Montgomery 2050* ont été mises en œuvre en quatre phases à partir de l'été 2019. Chacune de ces phases, Susciter l'enthousiasme, Éduquer, Favoriser l'engagement et Approuver, comprenait des objectifs spécifiques et des stratégies de communication et d'engagement.

Communications équitables et sensibilisation de la communauté

Pour les publics historiquement sous-représentés, tels que les Latinos, les afro-américains, les résidents étrangers, les locataires et les propriétaires de petites entreprises, la sensibilisation s'est concentrée sur le lien avec les influenceurs communautaires ayant établi la confiance au sein de leurs communautés. Il s'agissait notamment de co-organiser des sessions et des événements d'écoute, de fournir du contenu pour les événements et les communications, et de mobiliser leurs organisations via des outils pédagogiques.

De juin 2019 à avril 2021, Montgomery Planning a organisé plusieurs activités d'engagement en personne et virtuelles afin d'imaginer à quoi ressemblera la vie dans le comté de Montgomery en 2050 et ce qui sera nécessaire pour assurer notre prospérité dans les décennies à venir. Les planificateurs ont participé à plus de 180 réunions avec les membres de la communauté et les organisations ; ils ont créé et distribué un kit « Meeting-in-a-Box » (Abrégé de réunion) pour les résidents et les organisations afin d'organiser leurs propres discussions sur le thème de *Thrive Montgomery 2050* et de l'avenir du comté ; ils ont créé un questionnaire en ligne sollicitant des commentaires sur les valeurs et les priorités du plan ; ils ont créé un site Web dédié (accessible en anglais et en espagnol), avec de nombreux documents en plusieurs langues, et ils ont distribué des dizaines de milliers de cartes postales et de bulletins électroniques pour atteindre les membres de la communauté dans tout le comté. Le début de la pandémie de COVID-19 neuf mois après le processus de planification a rendu très difficile l'effort de sensibilisation ; cependant, le travail de sensibilisation a répondu à ce défi au moyen d'outils innovants, notamment des réunions virtuelles réussies, des campagnes sur les réseaux sociaux et des événements éphémères en extérieur. Des informations plus détaillées sur cette stratégie primée d'engagement équitable sont incluses dans l'Annexe sur la sensibilisation (publiée séparément).

Pour un plan directeur ou sectoriel type, une audience publique est tenue par le Conseil du comté. Pour les plans qui englobent une large zone ou qui contiennent des recommandations pour un grand nombre de propriétés, le Conseil tiendra deux audiences publiques. Pour *Thrive Montgomery 2050*, le Conseil a tenu deux audiences publiques en juin 2021.

Reconnaissant l'intérêt pour le plan et espérant recevoir les contributions d'un groupe aussi diversifié que possible de résidents et de propriétaires d'entreprises du comté, le Conseil a offert aux membres de la communauté des opportunités supplémentaires de donner leur avis. Après la rédaction de la version préliminaire du Comité, le Conseil a organisé deux séances d'écoute communautaire, encourageant la participation axée sur les objectifs généraux du plan et les mises à jour effectuées par le Comité. Au début de l'année 2022, à la demande du président du Conseil, les Comités consultatifs citoyens des cinq Centres régionaux de service du comté ont organisé une discussion sur la version préliminaire du plan, offrant une autre occasion de recueillir diverses réflexions sur le plan actualisé auprès des résidents de tout le comté.

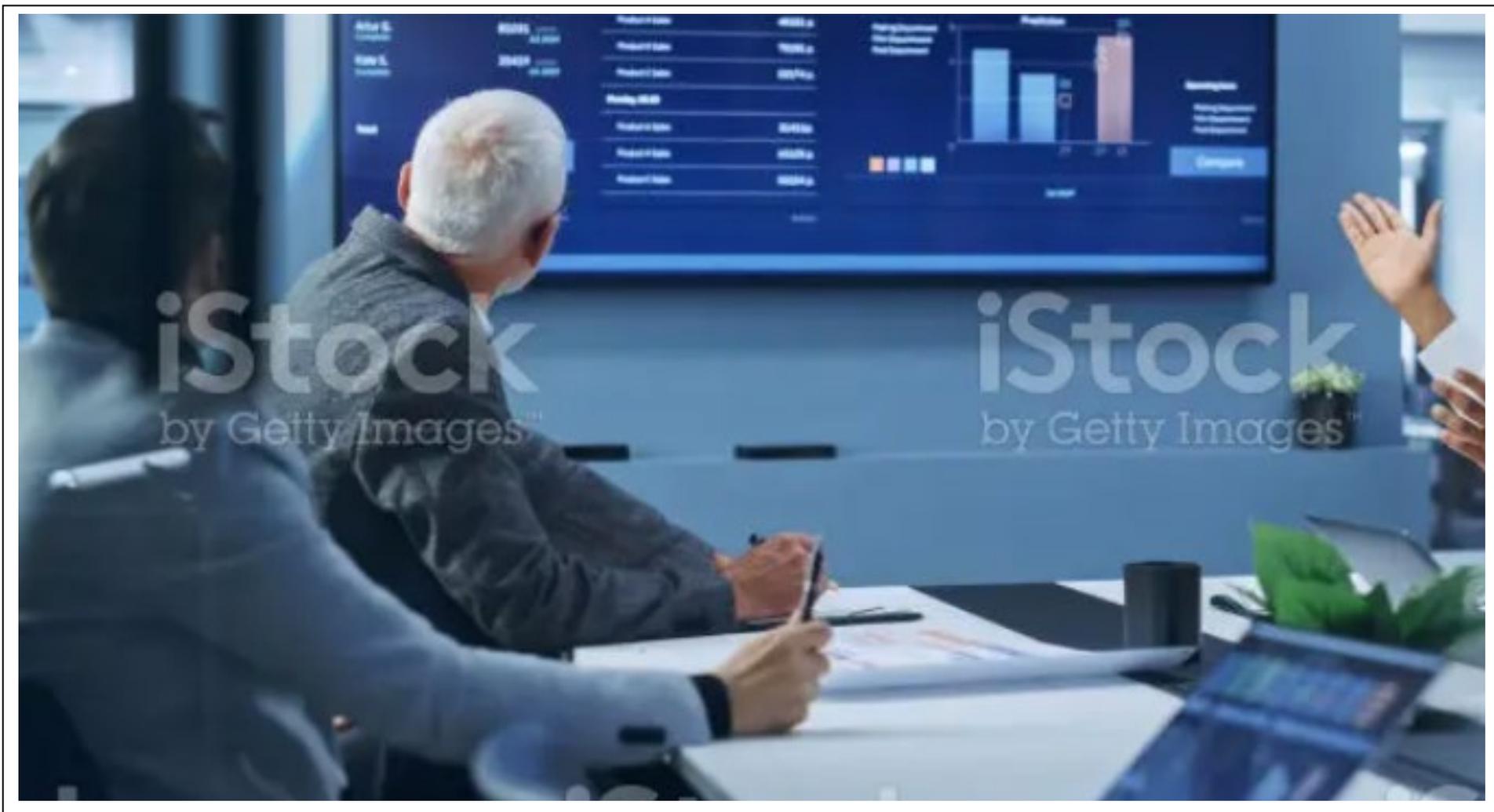
Pendant cette période de sensibilisation prolongée, le Conseil a également demandé au Bureau de la supervision législative (Office of Legislative Oversight, OLO) de procéder à l'examen de l'équité raciale et de la justice sociale du plan. La principale conclusion de cet examen était que l'obtention de contributions significatives des populations afro-américaines, des autochtones et des personnes de couleur et autres résidents sous-représentés à propos des recommandations du plan nécessiterait une sensibilisation plus ciblée, mieux gérée par un consultant bénéficiant d'une expertise dans ce domaine. En réponse, une équipe a été recrutée avec des consultants disposant d'une vaste expérience dans l'engagement des communautés sous-représentées sur divers sujets, notamment la planification de la destination des terrains, les transports, le développement économique et le logement. L'équipe de consultants a passé trois mois à recueillir les commentaires des communautés de couleur et autres groupes sous-représentés au sein du comté ; elle a spécifiquement sollicité l'engagement de ces membres de la communauté sur les politiques et pratiques recommandées dans la version préliminaire du comité. Suite à cela, l'équipe de consultants a produit un rapport comprenant les révisions recommandées basées sur les contributions dans l'objectif de faire progresser l'équité raciale et la justice sociale, des informations détaillées sur l'engagement communautaire ciblé, une description du processus d'engagement communautaire et des méthodologies utilisées pour recueillir les commentaires, et des recommandations applicables à tout effort de sensibilisation futur. L'équipe de consultants a également fourni la version préliminaire d'un chapitre sur l'équité raciale et la justice sociale, qui constitue la base du chapitre dans ce plan.





Thrive Montgomery 2050 – Approuvé et adopté

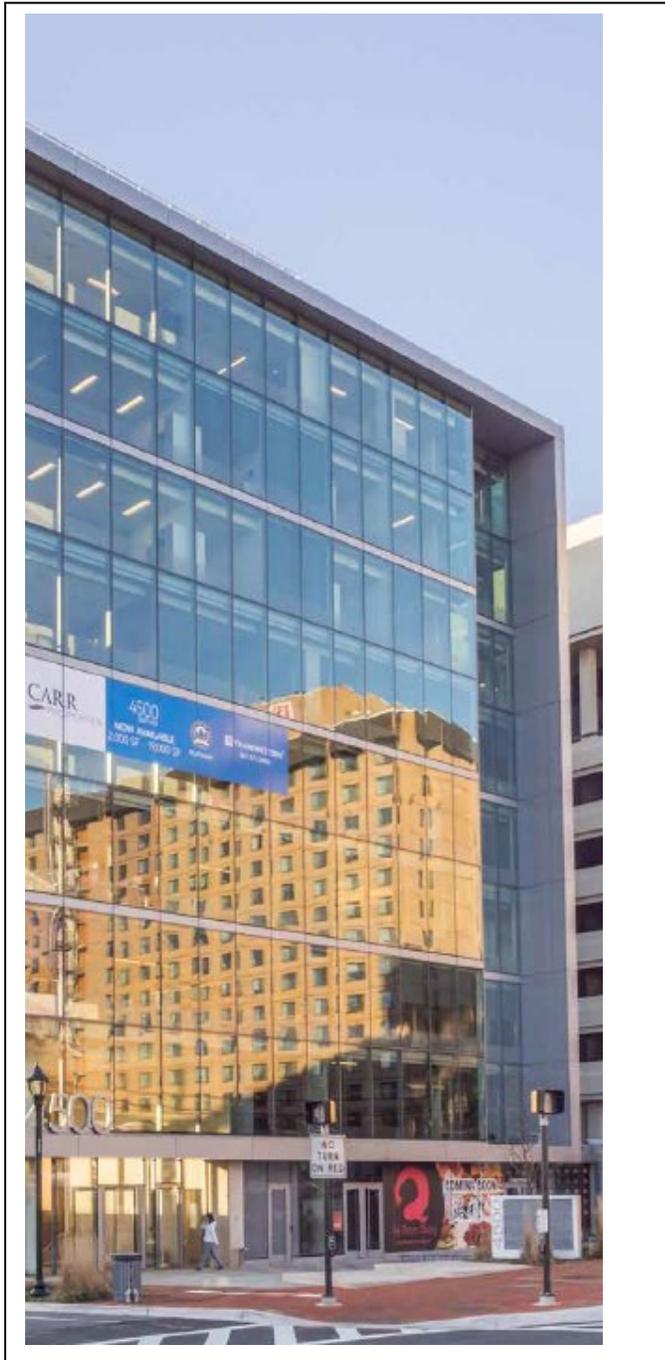
COMPÉTITIVITÉ ÉCONOMIQUE





Le comté de Montgomery se situe dans le 99^{ème} percentile de tous les comtés des États-Unis en termes de revenus des ménages, de valeur nette des ménages et de niveau de scolarité, et la production économique brute du comté est supérieure à 81 milliards USD par an - soit plus que 13 États. Cependant, ces statistiques ne racontent pas toute l'histoire. Les performances économiques du comté sont au mieux mitigées depuis la Grande Récession de 2008. La croissance de l'emploi au cours des deux dernières décennies a été lente et les revenus des ménages ont été stables. À défaut d'être traitées, ces tendances menacent le succès futur du comté de Montgomery. Le comté dispose de plusieurs mécanismes pour résoudre ces problèmes. *Thrive Montgomery 2050* complète les initiatives de développement économique mises sur pied par d'autres organisations, telles que l'Economic Development Strategic Plan (Plan stratégique de développement économique) de la Montgomery County Economic Development Corporation (MCEDC)³ et la législation de soutien aux entreprises adoptée par le Conseil du comté de Montgomery.

³ L'Economic Development Strategic Plan du Comté de Montgomery aligne sa vision et ses priorités sur les quatre piliers de la Plateforme de développement économique du comté dans ses quatre priorités stratégiques : (1) accélérer l'innovation, les moteurs économiques et l'entrepreneuriat ; (2) fournir une plus grande main-d'œuvre et de plus grandes opportunités d'éducation ; (3) construire des communautés habitables qui relient les résidents aux emplois ; et (4) créer une économie inclusive pour une prospérité partagée. Le plan devrait être mis à jour tous les deux ans.



Principalement axé sur la destination des terrains, *Thrive Montgomery 2050* ne traite que les aspects du développement économique présentant une solide connexion avec l'immobilier et les infrastructures publiques. Les recommandations de Thrive sont conçues pour renforcer la capacité du comté à être un concurrent de choix pour les opportunités économiques en créant des lieux de vie de qualité. Les employeurs veulent se localiser et se développer dans des lieux où leurs employés veulent vivre et travailler. Des collectivités « complètes » bien conçues qui comprennent une combinaison de destinations d'usage et de formes avec des infrastructures sûres et attrayantes pour les piétons et les deux-roues, ainsi que des équipements publics tels que des parcs et des installations de loisirs, sont essentielles pour garantir la qualité de vie souhaitée par les employeurs et méritée par les résidents. La qualité du lieu n'est pas une stratégie économique complète, mais c'est une base solide pour réussir.

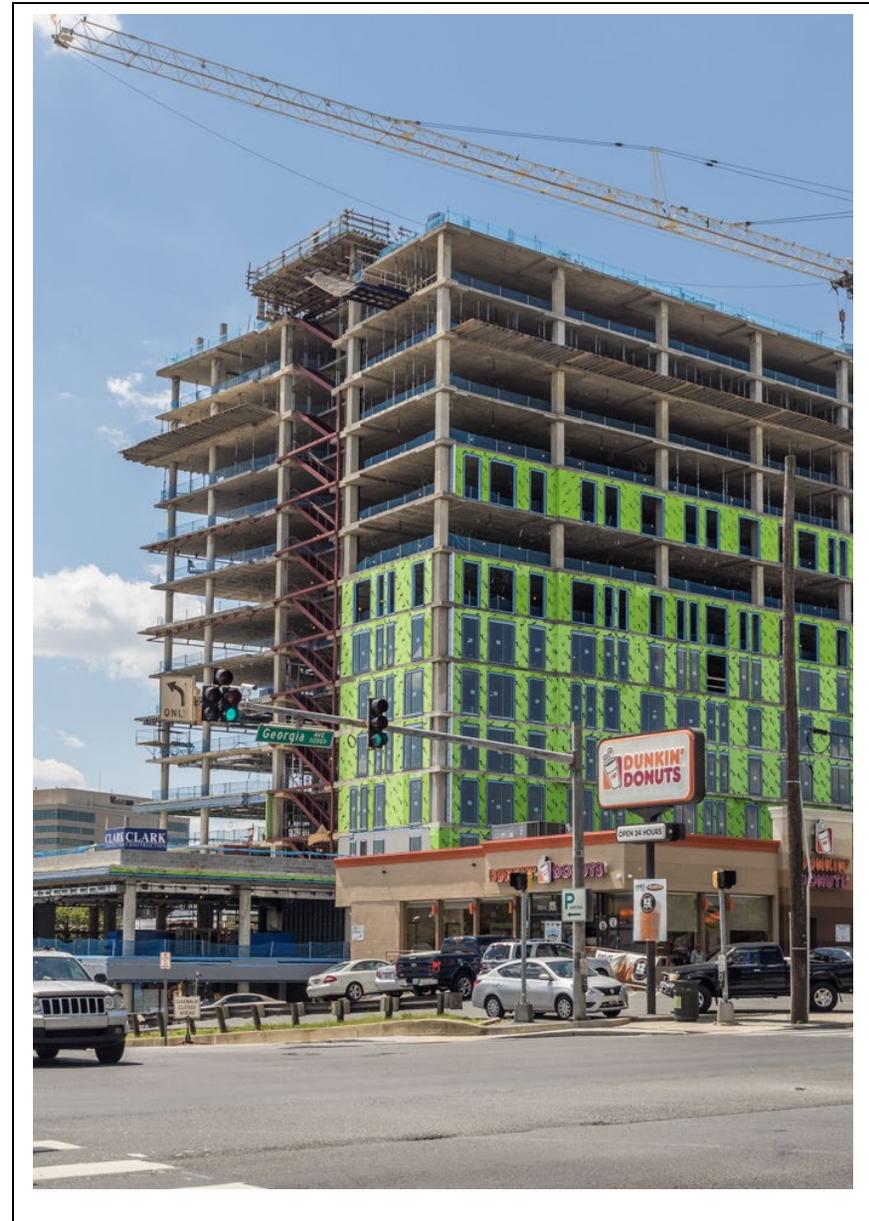
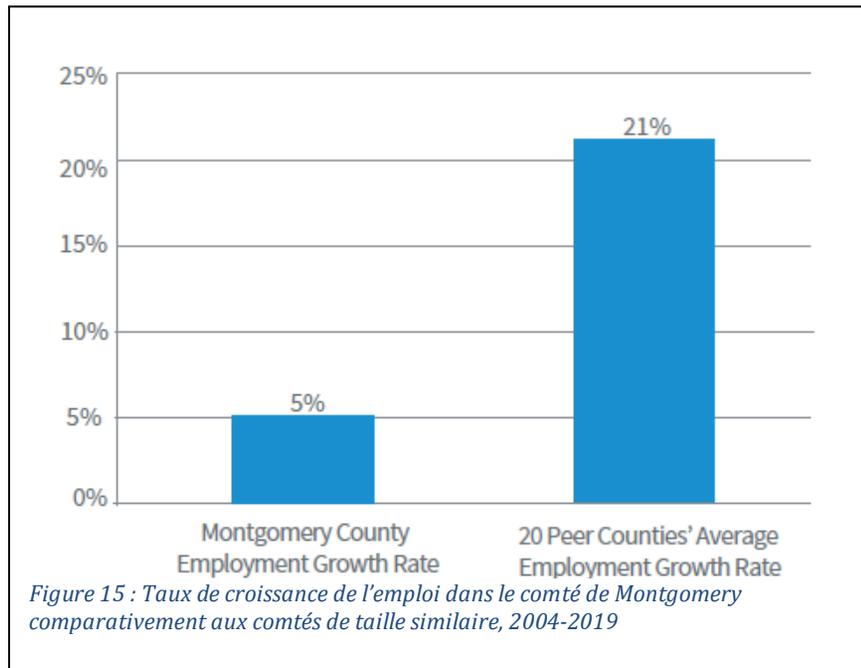
Au lieu de se concentrer sur les politiques visant à attirer des types spécifiques d'employeurs ou de développement conçus pour s'adapter à certaines applications, *Thrive Montgomery 2050* met l'accent sur la qualité du lieu, des équipements et des infrastructures. Essayer de prédire la manière dont des facteurs tels que le changement technologique ou une pandémie peuvent avoir un impact sur la demande d'espace de bureau ou d'autres aspects de la destination des terrains et de la planification des transports n'offre qu'un intérêt limité. Le comté dispose d'un excédent d'espace de bureaux dans les bâtiments existants et d'un zonage flexible déjà en place dans les principaux quartiers d'affaires afin de répondre à la quasi-totalité des demandes susceptibles d'émerger pour le développement ou le redéveloppement des bâtiments de bureaux à court et moyen terme. Le comté est ainsi en mesure de réagir et de s'adapter aux variations du marché.

Il est également essentiel de reconnaître que le logement est une forme d'infrastructure essentielle qui soutient les efforts visant à attirer et à retenir la main-d'œuvre dont les employeurs ont besoin. *Thrive Montgomery 2050* reconnaît l'importance d'un choix abondant de logements et d'options de transport régionales pratiques pour garantir une main-d'œuvre compétitive. De plus, le développement de la main-d'œuvre a été reconnu comme essentiel pour assurer la solidité économique du comté de Montgomery. En offrant des options de logement attrayantes, physiquement et économiquement accessibles aux personnes présentant un large éventail de revenus, de compétences et de préférences, nous pouvons aider à garantir que les travailleurs dont les employeurs ont besoin trouveront un logement qu'ils considèrent attrayant, pratique et abordable. En outre, en investissant dans les réseaux de transport et de communication, nous pouvons aider nos résidents à profiter de toutes les opportunités économiques et éducatives que le comté et la région ont à offrir.

Performances économiques du comté de Montgomery : Le positif, le négatif et l'avenir

Le comté de Montgomery continue de bénéficier de sa proximité avec la capitale du pays, qui attire des personnes qualifiées, éduquées et motivées du monde entier ; toutefois, le nombre total d'emplois dans le comté de Montgomery a augmenté de seulement cinq pour cent entre 2004 et 2019, alors même que 20 comtés de taille similaire augmentaient quant à eux leur base d'emplois de 21 pour cent en moyenne.

Les revenus des ménages du comté de Montgomery ont augmenté de 14 % entre 2009 et 2019, un taux plus lent que le reste de la région. Malgré un revenu médian des ménages de 111 812 USD, plus d'un cinquième des ménages gagnent moins de 50 000 USD et près des deux cinquièmes des élèves des écoles publiques sont admissibles à recevoir des repas gratuits ou à tarif réduit.



Cette faible croissance des revenus des ménages et du nombre d'emplois fortement rémunérés réduit l'assiette fiscale du comté, limitant ainsi sa capacité à fournir et à maintenir des infrastructures, des équipements et des services de haute qualité. Elle limite également la capacité de nombreux résidents du comté à acheter des maisons – un outil essentiel pour renforcer la richesse des ménages et pour investir dans la communauté. C'est particulièrement le cas pour les ménages plus jeunes et ceux dont le revenu est inférieur au revenu médian des ménages et qui ont des difficultés à se payer un logement et à prendre pied. Le comté de Montgomery attire une plus faible proportion de jeunes adultes que des juridictions similaires à travers le pays.

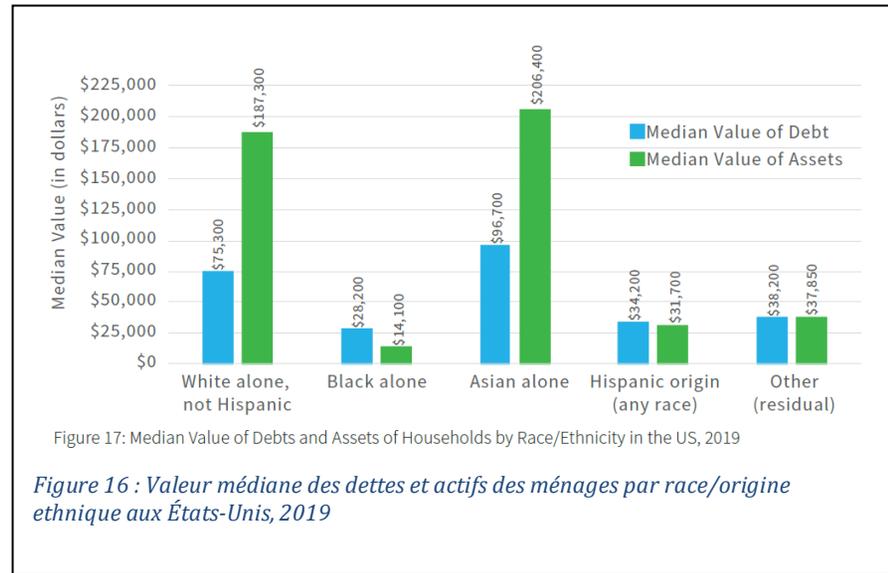
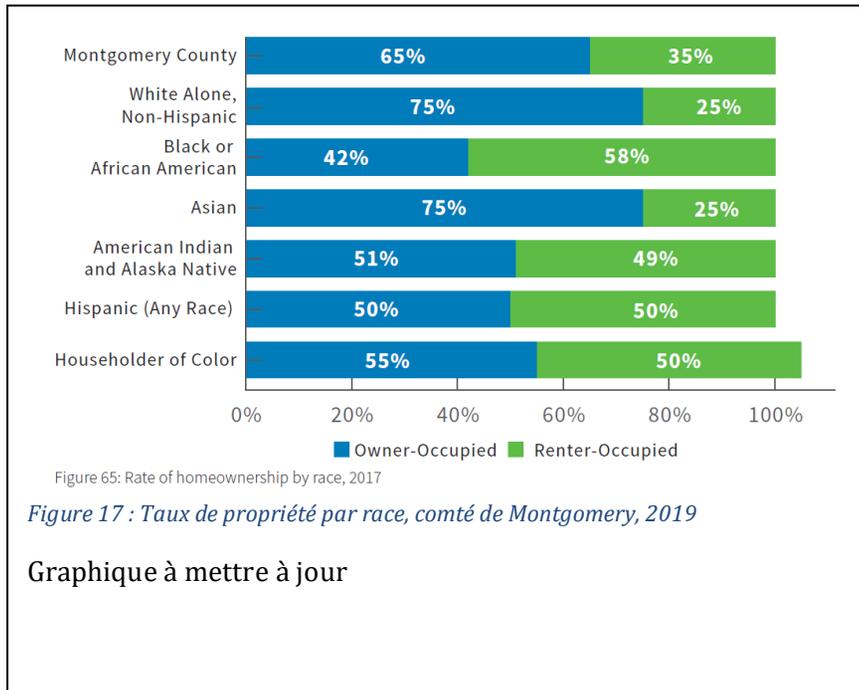
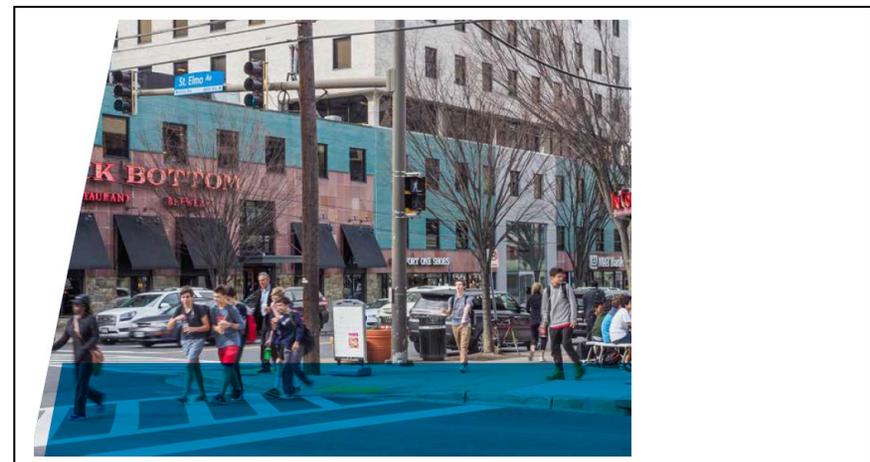


Figure 16 : Valeur médiane des dettes et actifs des ménages par race/origine ethnique aux États-Unis, 2019



Graphique à mettre à jour



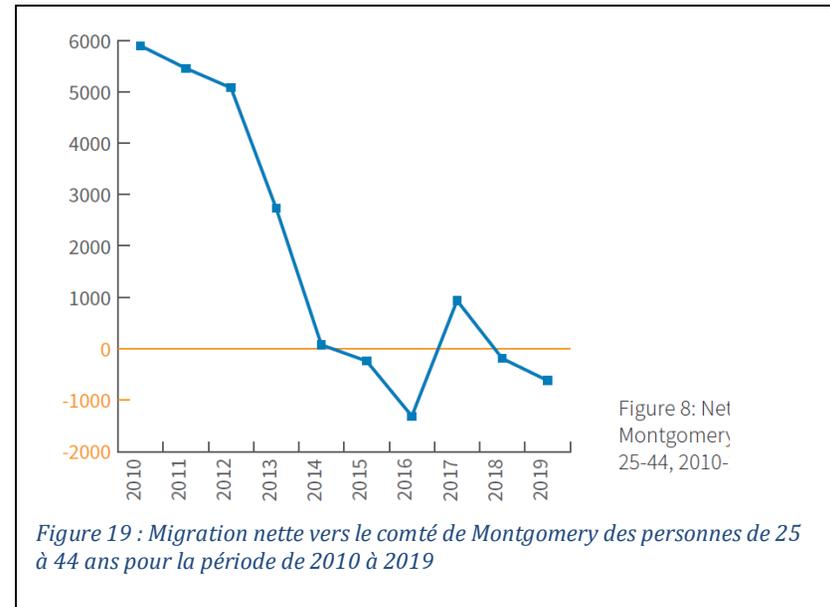
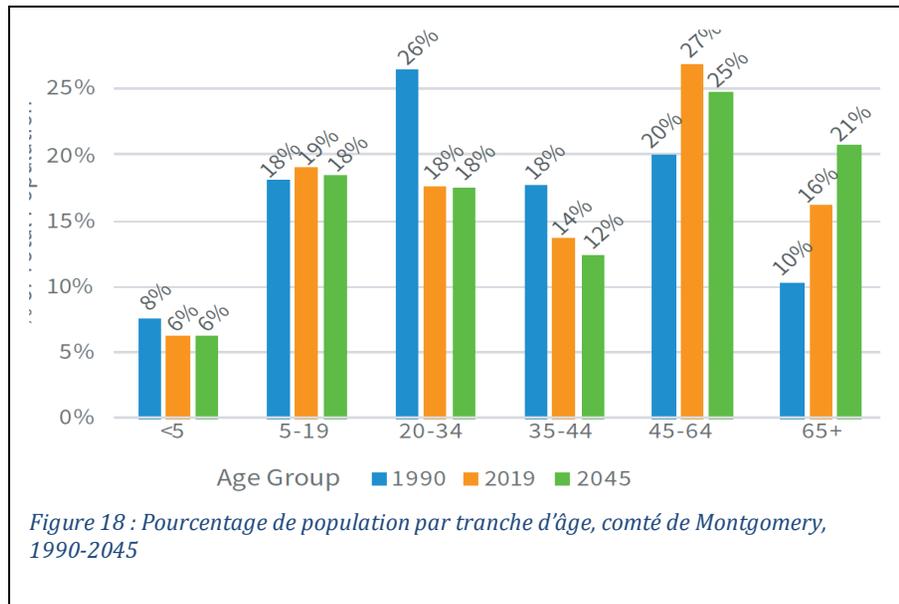
Vieillesse de la main-d'œuvre et implications pour l'assiette fiscale

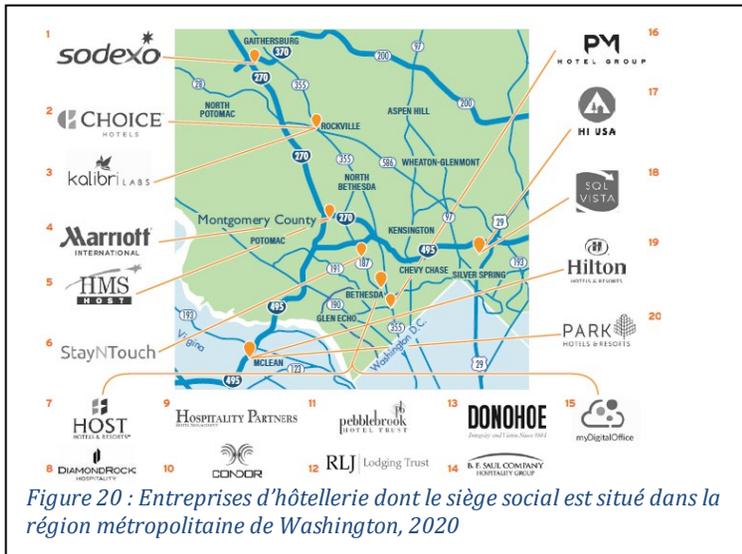
Tout cela se produit à un moment où un grand nombre de résidents atteignent l'âge de la retraite, ce qui crée le taux de dépendance aîné/adulte le plus élevé de la région. À moins que le comté ne puisse attirer et retenir davantage de jeunes adultes, la main-d'œuvre vieillissante exercera une pression sur l'assiette fiscale alors qu'augmente la proportion de résidents retraités du comté de Montgomery et que diminue le pourcentage de résidents à l'apogée de leurs revenus.

Cette évolution démographique signifie que les performances économiques du comté devront s'améliorer, ne serait-ce que pour préserver les niveaux actuels de revenus fiscaux et les services qu'ils financent, faisant ainsi de la compétitivité économique une préoccupation encore plus urgente.

Point fort dans l'hôtellerie et les sciences de la vie

Malgré nos difficultés, le Comté de Montgomery conserve des atouts importants qui nous aideront à être compétitifs pour les opportunités économiques à l'avenir. Par exemple, le comté de Montgomery abrite des entreprises représentant 50 % de la capitalisation boursière de l'ensemble du secteur national de l'hôtellerie, et la région de Washington est régulièrement classée comme l'un des principaux clusters des sciences de la vie du pays, avec des entreprises de biosanté situées dans le Great Seneca Science Corridor et dans plusieurs centres-villes axés sur les transports en commun dans tout le comté.

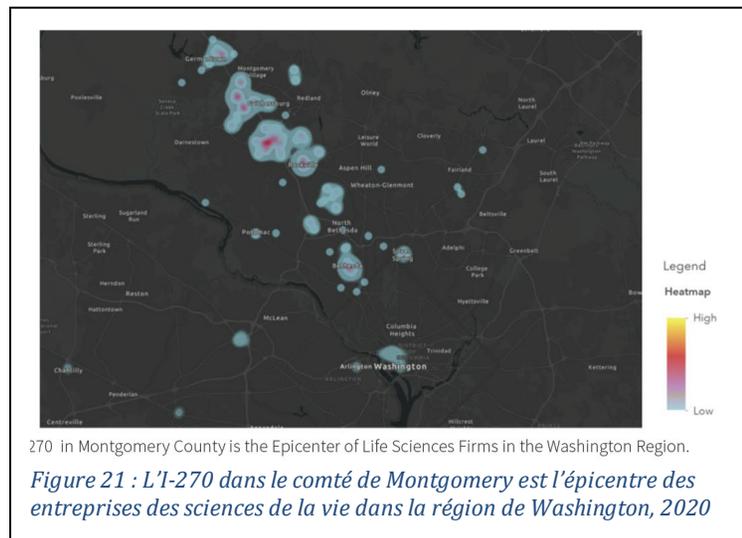




Notre force dans la recherche pharmaceutique et les domaines apparentés a suscité une vague d'investissements dans le développement de vaccins. L'Université du Maryland est à la pointe des recherches révolutionnaires dans des domaines émergents tels que l'informatique quantique ; les National Institutes of Health and la Food and Drug Administration supervisent le développement de nouveaux médicaments et dispositifs médicaux, et plusieurs entreprises locales sont susceptibles de bénéficier de la priorité accordée au dépistage, à la prévention et au traitement des maladies infectieuses.

Capital humain : L'atout en réserve du comté de Montgomery

Notre main-d'œuvre diversifiée est peut-être encore plus importante que les atouts, tous secteurs confondus, du Comté de Montgomery. Le comté de Montgomery dispose d'une main-d'œuvre hautement éduquée. Parmi les adultes âgés de 25 ans et plus dans le comté, 58 % des personnes sont titulaires d'une licence, contre 41 % dans le Maryland, et seulement 31 % dans l'ensemble des États-Unis en 2019. Le comté compte également des résidents qui travaillent dans des industries de services soutenant tous les types d'entreprises et de résidents, des employés de restaurants et des paysagistes jusqu'au personnel de laboratoire et de bureau. L'avenir de l'emploi et les perspectives de croissance dans un domaine particulier sont difficiles à prévoir, de sorte que la disponibilité des personnes disposant d'un large éventail de connaissances et de compétences peut s'avérer notre atout le plus précieux.



Thrive Montgomery définit les éléments constitutifs des lieux qui prospèrent

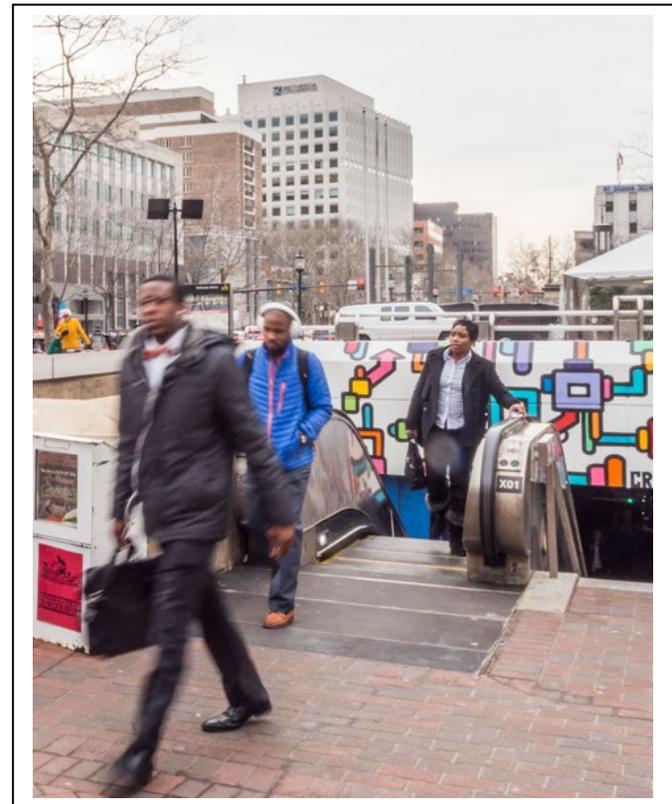
En quoi un plan d'utilisation des terrains peut-il soutenir la compétitivité économique ? Thrive se concentre sur trois domaines spécifiques : la qualité du lieu, les transports et le logement.

Les endroits agréables sont des aimants pour les personnes, les entreprises et les emplois

Les gens sont instinctivement attirés par des centres d'activité dynamiques, générant un sentiment d'appartenance avec beaucoup de choses à faire. Ils aiment vivre et travailler dans des lieux qui facilitent les interactions sociales, dans lesquels les déplacements à pied ou à vélo sont sûrs et agréables et dans lesquels des voies de circulation accessibles et faciles à suivre relient le domicile à toute autre destination, que ce soit en voiture, à vélo ou avec les transports en commun. Les employeurs qui prennent des décisions quant à leur localisation sont de plus en plus sensibles à ces préférences, ce qui donne aux communautés capables de les satisfaire un avantage concurrentiel crucial.

Développer des quartiers et des districts disposant des caractéristiques et des qualités qui favorisent l'émergence de communautés plus dynamiques est plus facile à dire qu'à faire. Même les politiques les plus progressives en matière d'utilisation des terrains, de transports, de logement et d'équipements publics risquent de ne pas être efficaces à moins qu'elles ne soient intégrées dans un cadre cohérent. C'est pourquoi *Thrive Montgomery 2050* recommande des stratégies qui se renforcent mutuellement, utilisant une forme compacte comme base, des Collectivités complètes et le concept de « ville quart d'heure » (tout accessible dans un rayon de 15 minutes) comme objectifs d'orientation de base, avec une attention portée sur les aspects esthétiques et fonctionnels de la conception, et l'importance d'une augmentation des options de logement et de transports comme critères à prendre en compte pour la mise en œuvre. Chacun de ces thèmes est abordé en détail dans les chapitres politiques de *Thrive Montgomery 2050*.

En outre, Thrive considère les parcs comme des infrastructures pour le développement économique. Les lieux de classe mondiale nécessitent des parcs, des loisirs et des équipements culturels de classe mondiale. Regardez Central Park à New York, le Golden Gate Park à San Francisco, le Millennium Park à Chicago ou Hyde Park à Londres, et vous verrez toute l'importance des grands parcs urbains. En effet, les parcs et équipements associés sont régulièrement cités comme l'un des facteurs les plus importants influençant les décisions des entreprises concernant l'endroit où se relocaliser ou se développer. Plusieurs études ont montré que les parcs augmentent de 5 à 20 % la valeur des propriétés adjacentes, ce qui incite les propriétaires à contribuer à la création de parcs publics ou à créer des espaces privés accessibles au public pour les loisirs et les rassemblements. De même, les investissements dans les parcs et les programmes et équipements associés financés par les contribuables génèrent de solides rendements économiques pour le public. Ces thèmes sont abordés plus en détail dans le chapitre Parcs et loisirs de Thrive.



Enfin, les formes de croissance et la création de lieux de qualité promues par Thrive sont économiquement durables. L'intuition selon laquelle le développement compact conduit à une utilisation efficace de l'infrastructure et peut à la fois réduire les coûts des foyers privés et ceux des infrastructures, est étayée par des décennies de recherche. Presque toutes les études de haute qualité comparant les coûts d'infrastructure et de service d'un développement étendu à ceux des communautés compactes ont montré que l'urbanisme compact réduit le poids des coûts pour le secteur public. Ainsi, une étude comparant les dépenses d'infrastructure de 283 comtés sur une période de 10 ans a révélé que les comtés ayant des schémas de croissance compacts dépensaient moins que des comtés moins densément développés (en contrôlant la taille et les valeurs immobilières) sur les coûts directs totaux d'infrastructure et les installations d'équipements, ainsi que plusieurs sous-catégories d'infrastructures et de services, dont notamment les routes, la collecte des déchets, la police, les incendies, les parcs et loisirs, l'éducation et les bibliothèques.⁴ Parallèlement à la réduction des coûts, le développement compact a également tendance à augmenter les revenus municipaux,⁵ justifiant ainsi l'argument en faveur d'une concentration de la croissance sur les nœuds et le long des corridors.

Des lieux accessibles à pied, à vélo ou avec les transports en commun élargissent les opportunités économiques

À peu près toute autre forme de transport quotidien – qu'il s'agisse de la marche, du vélo, du bus ou du train – est potentiellement moins onéreuse (monétairement) que l'autosolisme, que ce soit au niveau personnel ou en termes de dépenses publiques. Les deux évaluations exhaustives de la littérature volumineuse sur la relation entre l'environnement bâti et le comportement de déplacement menées au cours de la dernière décennie conviennent que les caractéristiques du développement compact telles que la densité des ménages, l'accessibilité aux emplois et la densité des réseaux des rues et des intersections réduisent les déplacements en voiture.⁶

En outre, de meilleures connexions des transports en commun avec les bassins d'emploi font du comté un choix plus attrayant pour les employeurs en facilitant l'accès au travail pour leurs employés actuels et futurs. Avec des temps de trajet et des flux de circulation automobile en transit qui devraient continuer à croître, les investissements dans les transports en commun peuvent considérablement étendre notre « zone de déplacement domicile-travail » et éviter des trajets de plus en plus longs vers et depuis le travail, ce qui favorise la compétitivité économique du comté de Montgomery.

Une priorité plus élevée accordée aux investissements dans les infrastructures de transports à pied, en voiture et à vélo est essentielle pour créer des collectivités complètes dotées des équipements, d'une identité et d'un niveau d'activité que recherchent plus en plus de gens de tous les horizons et de tous les âges. Les améliorations des transports en commun exercent une sorte d'attraction gravitationnelle sur le développement immobilier en encourageant et permettant la mise en place d'un large éventail de destinations d'usage, de services et d'activités à proximité des gares et des stations, et proches les uns des autres.

⁴ Carruthers, J. I., & Ulfarsson, G. F. (2003). Urban sprawl and the cost of public services. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 30(4), 503-522.

⁵ Litman, T. (2021). *Understanding smart growth savings*. Victoria Transport Policy Institute. https://www.vtpi.org/sg_save.pdf

⁶ Ewing, R., & Cervero, R. (2010). Travel and the built environment: A meta-analysis. *Journal of the American planning association*, 76(3), 265-294; Stevens, M. R. (2017). Does compact development make people drive less?. *Journal of the American Planning Association*, 83(1), 7-18.

Logement pour la main-d'œuvre nécessaire à une économie solide

L'augmentation de l'offre de nouveaux logements à proximité des transports en commun, des emplois et des équipements pourrait aider à améliorer la qualité de vie de tous les habitants du comté tout en aidant à attirer et à retenir la main-d'œuvre largement qualifiée dont les employeurs ont besoin, rendant ainsi le comté plus compétitif sur le plan économique. La demande accrue de quartiers accessibles à pied et permettant une combinaison de destinations d'usage, en particulier à proximité des transports en commun, est bien documentée. Les prix des logements dans les « Walkable Urban Places (WalkUPs) » (lieux urbains accessibles à pied) sont 71 % plus élevés au mètre carré que dans les autres lieux de la **région de Washington**⁷, ce qui montre à la fois l'attrait et la pénurie relative de ces types de lieux. En concentrant davantage de logements de différentes tailles et de différents types à proximité des corridors de transit de haute qualité, nous pouvons proposer des logements qui aideront à garder dans le comté les travailleurs les plus productifs, à réduire les prix dans les lieux les plus attrayants et à améliorer l'accessibilité aux emplois, aux transports et aux services tout en veillant à ne pas déplacer les résidents actuels.

À l'inverse, si nous n'avons pas assez de logements, les travailleurs continueront d'enchérir sur le coût des résidences existantes jusqu'à ce que seul la population la plus riche puisse se permettre un logement décent dans des lieux pratiques. Les résidents à revenu faible et intermédiaire seront soit entièrement exclus, soit confrontés à des conditions de logement surpeuplées et de qualité inférieure dans des lieux éloignés où les trajets sont longs et difficiles. Sans logements abordables et accessibles disséminés dans tout le comté, nous ne serons jamais en mesure d'attirer et de retenir la main-d'œuvre largement qualifiée nécessaire pour gérer efficacement les entreprises, indépendamment de leur envergure ou de leur secteur économique.

⁷ « DC: The Walk Up *Wake-Up* Call: The Nation's Capital as a National Model for Walkable Urban Places », Leinberger, Christopher. The George Washington University School of Business, 2012

Le rôle du régionalisme dans le renforcement et la diversification de notre base d'emplois

Même si nous nous concentrons sur le renforcement de notre position concurrentielle dans des secteurs tels que l'hôtellerie et les sciences de la vie, nous devons également diversifier notre base d'emplois et améliorer les connexions avec les centres d'emploi et d'innovation de toute la région. Le comté de Montgomery fait partie d'une économie régionale dynamique bénéficiant d'une riche combinaison d'institutions publiques et de sociétés privées.

De nombreux résidents de la région de Washington se déplacent depuis, vers ou à travers le comté de Montgomery pour trouver des emplois ou des résidences dans d'autres juridictions de la région. Les effets des décisions relatives au logement, à la gestion environnementale responsable, au développement économique et à d'autres questions dans toute juridiction de la région du District de Columbia sont ressentis par ses voisins. Bien que nous tirions de nombreux avantages de la coopération avec nos voisins, nous sommes également en concurrence avec eux pour trouver des opportunités, et obtenir un consensus sur la manière de résoudre les problèmes régionaux s'avère souvent difficile. Le Comté de Montgomery fait partie intégrante du cadre régional plus large et doit trouver des moyens de travailler plus efficacement avec les autres gouvernements régionaux afin que nous puissions tous devenir plus forts.



Conclusion : Lieux de vie agréables : le dénominateur commun des performances économiques

Thrive Montgomery 2050 est un plan complet d'utilisation des terrains, et non un plan complet de développement économique. Il se concentre donc sur les moyens de favoriser la création du type de lieux dans lesquels les personnes qui ont fait des choix de vie différents veulent vivre et travailler, plutôt que sur le développement de la main-d'œuvre, des incitations financières pour la relocalisation et le maintien en place des entreprises, ou d'autres sujets importants liés à la compétitivité économique. Il n'est pas destiné à remplacer les programmes, politiques et plans économiques plus larges du comté ; cependant, à une époque où la demande en nouvelles constructions de bureaux est limitée et où le marché préfère fortement localiser les entreprises dans des zones de vie de qualité, à usage mixte, accessibles à pied et donnant la priorité aux transports en commun, il s'agit de l'une des meilleures stratégies à la disposition du gouvernement local pour augmenter notre main-d'œuvre et notre assiette fiscale.

En prenant des décisions sur la manière d'affecter les peu de ressources disponibles pour les subventions, il est souvent difficile de choisir entre les incitations et le développement de la main-d'œuvre, la tension entre le renforcement des points forts existants et la recherche de moyens de diversification sur de nouveaux secteurs. Heureusement, les types d'infrastructures, de services et d'équipements qui rendent un lieu attrayant pour les employés et les employeurs ne sont généralement pas spécifiques à un secteur. En d'autres termes, les facteurs qui donneront un attrait au comté

de Montgomery pour les personnes travaillant dans les sciences de la vie ou l'hôtellerie sont les mêmes que ceux qui attirent les personnes dans d'autres domaines et à divers niveaux de compétences.

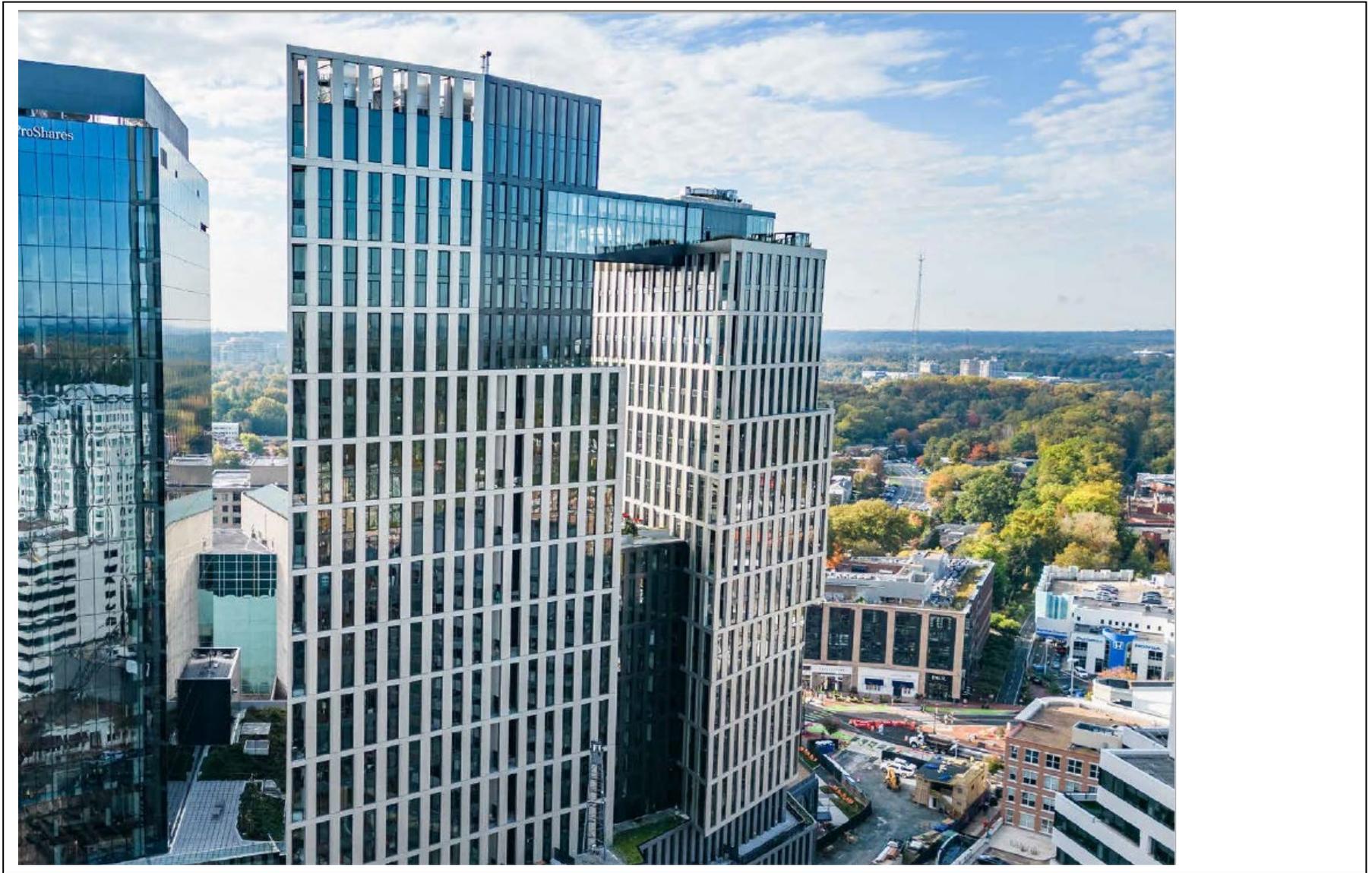
Les recommandations des chapitres suivants jettent les bases pour les initiatives de développement économique engagées par d'autres entités. Ainsi, le Programme d'amélioration du capital (Capital Improvement Program, CIP) du comté doit être aligné sur les recommandations de *Thrive Montgomery 2050* afin de favoriser l'attractivité de nos quartiers pour le développement privé en fournissant des transports en commun de haute qualité, des trottoirs et un réseau de rues, de grands parcs urbains accessibles à pied, ainsi que des écoles hautement performantes et promouvant l'intégration raciale. En outre, les communautés conçues avec suffisamment d'options de logement abordables et accessibles intégrées dans nos quartiers de manière à limiter la délocalisation garantiront que les membres existants et nouveaux de la communauté bénéficient de ces améliorations. La combinaison de ces types d'investissements représente une méthode fiable à long terme pour attirer et retenir les travailleurs et leurs employeurs dans des collectivités complètes correctement conçues et planifiées.

L'objectif des différentes recommandations du plan au niveau de la politique est moins d'identifier de nouveaux sites pour les grandes organisations publiques ou entreprises occupant ces sites, et davantage de rendre plus attrayantes et accessibles à tous les résidents et salariés de tous les domaines les parties du comté qui ont déjà été développées ou planifiées, ce qui à son tour aidera à attirer les employeurs.



ptions integrated into our neighborhoods
ll ensure existing and new community
ese improvements The combination of
its is a reliable long-term method for
workers and their employers to well-
omplete Communities.

us policy recommendations
identifying new locations for
porate tenants and more
ie county that already have
ved more attractive and
s and workers across all
help attract employers.



Thrive Montgomery 2050 – Approuvé et adopté

ÉQUITÉ RACIALE ET JUSTICE SOCIALE



Planification de l'équité raciale et de la justice sociale



La profession moderne de planification urbaine est née de mouvements sociaux tels que le mouvement « Tenement House Reform » qui a largement exposé les conditions de vie insatisfaisantes subies par les immigrants et les résidents de la classe ouvrière à New York à la fin du 19^{ème} siècle. La loi Tenement House de 1901 qui en résulte a mis en place l'une des premières lois régissant la manière dont les bâtiments doivent être construits et réglementés pour prendre en compte la santé et la sécurité humaines. Depuis, d'innombrables universitaires, organisateurs, politiciens et agitateurs ont contribué à établir l'urbanisme comme le « champ d'étude épistémologique » qui éclaire comment sont prises tant de décisions qui ont un impact sur notre vie. La planification est l'outil que l'État utilise lorsqu'il exerce son « pouvoir policier » pour réguler et régir le développement des terrains et des infrastructures au moyen de plans, de codes et d'ordonnances et des processus administratifs associés. Ainsi, les décisions de planification ont des impacts significatifs et transversaux ; la manière et l'endroit où les choses sont bâties (ou non) sont directement corrélés à la qualité physique du lieu et à la qualité de vie des habitants. C'est précisément en raison de l'extraordinaire importance de la planification que les personnes qui participent au processus de planification sont si essentielles pour déterminer les résultats futurs.

Historiquement, il y a souvent eu une atmosphère de méfiance à l'égard de la planification, car les opportunités de participation des citoyens ordinaires sont souvent limitées, de même qu'ils ne sont souvent pas véritablement habilités à prendre les décisions importantes concernant la croissance et le développement futurs de leurs communautés. Cette dynamique est aggravée par un héritage d'exclusion renforcé par le racisme et le préjugé de classe. De manière générale, le pouvoir et l'autorité décisionnelle dans la planification ont été réservés aux personnes bénéficiant d'un accès politique direct, ou à celles jouissant des privilèges associés à la richesse, à l'éducation, à la race et/ou au statut social. Ce déséquilibre a contribué à une dynamique dans laquelle les intérêts du « capital » l'ont souvent emporté sur l'intérêt du bien public. Bien que la théorie du marché du capitalisme présente des mérites, l'un de ses défauts est l'absence de tout mécanisme permettant de d'assumer les coûts des retombées externes (comme la pollution). Les prescriptions de la planification sont conçues pour corriger les défaillances du marché lorsque celui-ci n'est pas en mesure de se corriger lui-même. Ainsi, la planification est l'un des principaux outils à notre disposition pour faire face aux problèmes des partialités raciales et des injustices sociales qui se manifestent le plus souvent sous la forme de ségrégation et de pauvreté et des répercussions associées.

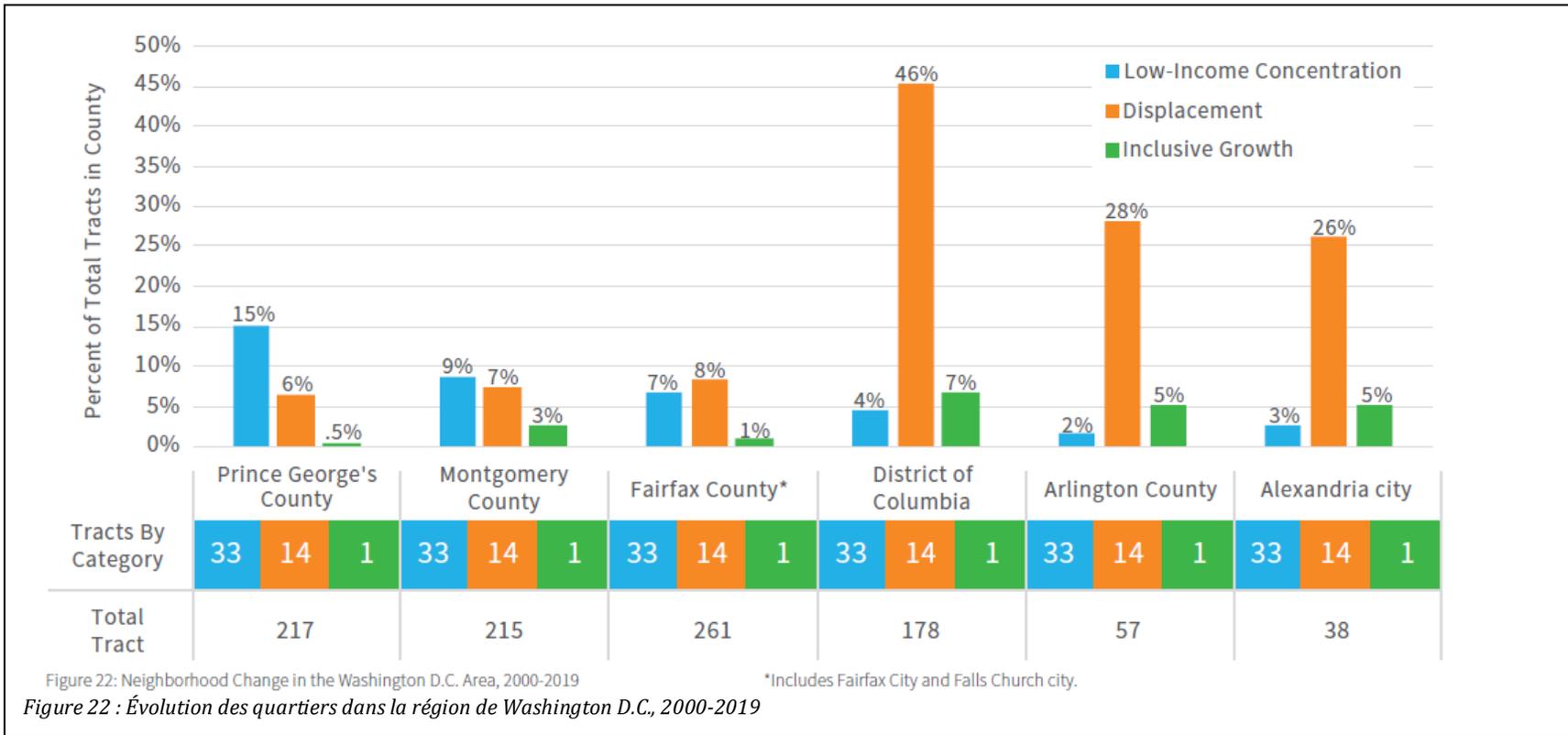
Enquête avant le plan

Un aspect fondamental de la théorie de la planification est le travail de Patrick Geddes, un pionnier de la planification, qui a théorisé l'impératif « enquêter avant de planifier ». L'idée sous-jacente est qu'avant de pouvoir appliquer une prescription, vous devez parfaitement comprendre et diagnostiquer les problèmes. Un engagement public significatif est la condition préalable à l'établissement de relations de transparence, de confiance et de collaboration avec les communautés nécessaires pour établir le processus d'apprentissage bidirectionnel qui soutient les solutions holistiques de planification. Sans une consultation attentive de la communauté, il est peu probable qu'une compréhension complète du lieu puisse être obtenue. John Forester, un éminent professeur de planification urbaine qui écrit sur les processus de planification participative, souligne que les oreilles sont l'outil le plus utile du praticien et que l'écoute est l'exercice de planification le plus important.

Deux Amériques

Pendant le Mouvement des droits civiques, le Dr Martin Luther King, Jr. a prononcé un discours sur les « Deux Amériques » qui mettait en évidence l'héritage d'oppression raciale et économique ainsi que la détresse des pauvres et la façon dont leurs expériences vécues étaient en relation avec la promesse d'une Amérique comme terre d'opportunité, de vie, de liberté et de recherche du bonheur. Malheureusement, au cours des décennies qui ont suivi ce discours, d'importants groupes de personnes autochtones, noires et de couleur (PANDC) continuent d'être coincés dans une pauvreté cyclique. Les défis persistants de la mobilité sociale et économique sont clairement mis en évidence dans la destination des terrains et les schémas économiques observés dans le comté de Montgomery aujourd'hui.

Actuellement, dans toute l'Amérique, nous constatons toujours des communautés de couleur confrontées de manière disproportionnée à l'érosion des infrastructures, à des conditions de vie insatisfaisantes et à des problèmes de justice environnementale tels que la qualité douteuse de l'eau potable. Ces quartiers n'existent pas par coïncidence, ils ont été « taillés » sur la carte il y a des années par des personnes qui exerçaient un pouvoir de planification. Trop souvent, lorsque l'attention tombe enfin sur ces communautés, les résidents d'origine sont déplacés et incapables d'en bénéficier. Le cycle de désinvestissement et de spéculation immobilière au sein des communautés de couleur à l'échelle nationale a été bien documenté depuis des années, faisant de la « gentrification » l'un des problèmes les plus brûlants ayant un impact sur l'Amérique urbaine aujourd'hui.

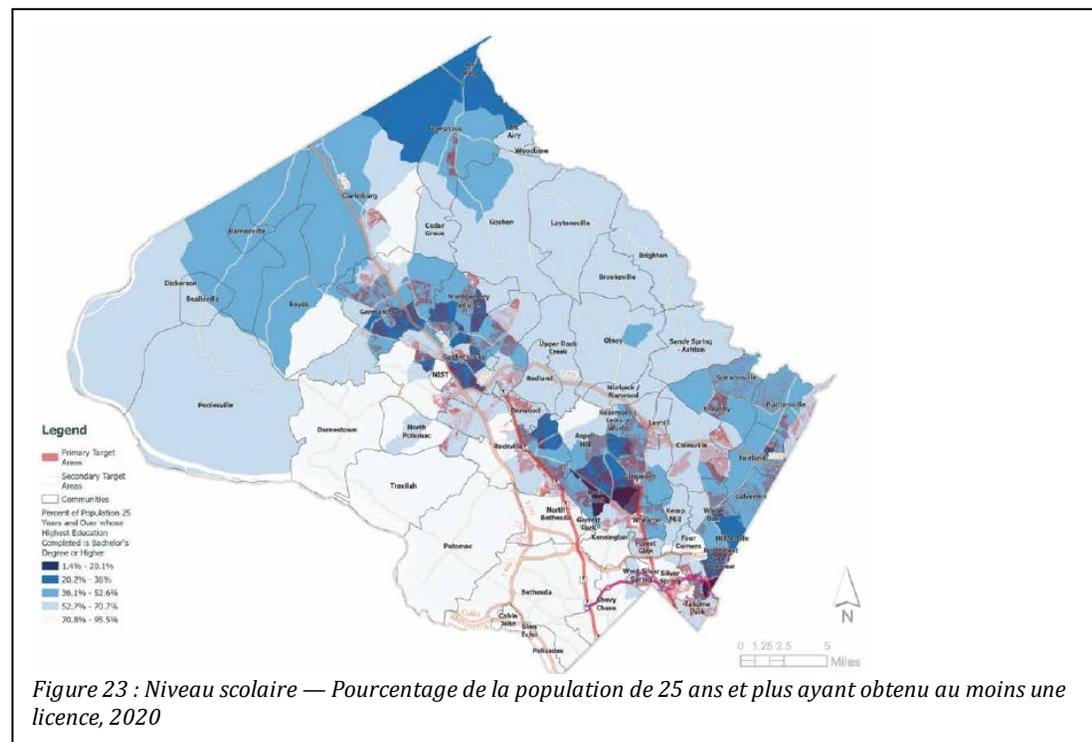


Selon l'étude Changement de quartier dans la région de Washington, DC, en 2022, menée par Montgomery Planning, alors que le déplacement et la concentration de la pauvreté ont lieu tous deux dans le comté de Montgomery, la concentration de la pauvreté affecte davantage de personnes et de quartiers que le déplacement. Les résidents des quartiers dans lesquels la concentration de la pauvreté augmente sont confrontés au risque de désinvestissement et de privation d'opportunités. *Thrive Montgomery 2050* et l'agenda de l'équité de Montgomery Planning soulignent que la priorité doit être donnée aux ressources du comté dans ces zones pour stimuler l'investissement. L'étude sur l'évolution des quartiers montre que, dans les régions du comté de Montgomery dans lesquelles suffisamment de nouveaux logements ont été construits, il a été possible d'éviter à la fois le déplacement et la concentration de la pauvreté tout en relevant une croissance socio-économique inclusive, mais une évaluation continue de cette dynamique reste essentielle à l'équité raciale et à la justice sociale dans le comté.

Niveau de scolarité

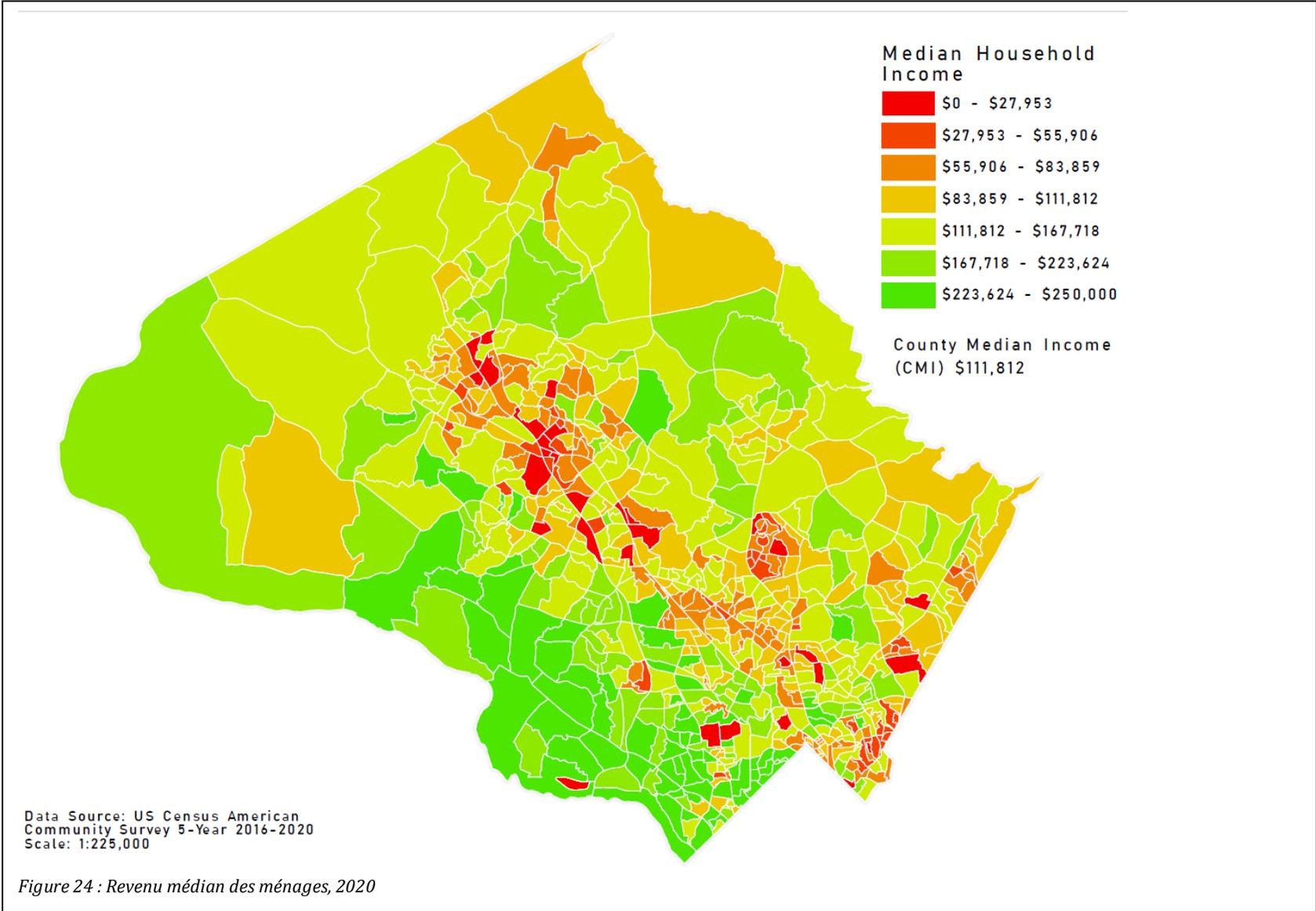
Alors que le comté se diversifie davantage sur le plan racial et ethnique, nos quartiers sont encore largement séparés en termes de revenus et de races. Cette séparation géographique a des conséquences majeures sur l'accès aux opportunités éducatives et sur les perspectives de vie des enfants de notre comté. Des différences existent dans la qualité de l'éducation des écoles publiques secondaires ainsi que des écarts de

réalisation entre les différents groupes raciaux. En 2019, les trois quarts des étudiants noirs, hispaniques et en apprentissage d'anglais dans les écoles publiques du comté de Montgomery, ainsi que plus de 80 % de tous les étudiants à faibles revenus du système, ont été inscrits dans des écoles défavorisées. En comparaison, plus des deux tiers de tous les élèves blancs, asiatiques et multiraciaux étaient inscrits dans des écoles favorisées. (Voir également l'Annexe B-11 : Pourcentage d'élèves noirs/hispaniques au lycée 1990-2020).



Comme l'illustre la Figure 23, les secteurs de recensement présentant de faibles proportions (20 à 36 %) de personnes titulaires d'une licence ou d'un diplôme de niveau supérieur sont concentrés dans les secteurs de Germantown, Montgomery Village et Gaithersburg. Dans certains secteurs des communautés de Rock Creek, Wheaton et Oakview, la population titulaire d'une licence ou d'un diplôme de niveau supérieur présente la proportion la plus faible (1,4 à 20,1 %) . Les secteurs affichant les concentrations les plus faibles de réussite scolaire sont également ceux qui superposent les zones cibles primaires et secondaires associées à des concentrations élevées de PANDC et de résidents à revenu faible et modéré. Le fait que la carte du revenu médian des ménages (Figure 24) « suive » la carte du niveau scolaire n'est pas une coïncidence. Les communautés hautement éduquées dans l'ouest du comté dépassent de loin les revenus des autres parties du comté.

Alors que nous recherchons un avenir plus équitable et inclusif, l'accès à une éducation de qualité continuera de constituer un moteur important du développement équitable. L'amélioration de l'accès aux infrastructures et aux équipements dans les zones isolées sur le plan racial, social et économique ne sera pas suffisante. Nous devons également faciliter l'intégration des quartiers et de nos écoles, par race et par revenu, en augmentant les opportunités d'emploi et de logement dans toutes les zones de notre comté. Le développement de l'apprentissage en ligne fait également évoluer l'enseignement post-secondaire, offrant aux personnes davantage d'opportunités d'accéder aux cours en ligne et réduisant les opportunités d'interactions formelles et informelles sur les campus. L'augmentation de la proportion de quartiers et d'écoles mixtes sur le plan racial et économique dans toutes les parties du comté est essentielle pour s'assurer que les inégalités du passé ne seront pas perpétuées à l'avenir. (Voir l'Annexe B-11 : Pourcentage d'élèves noirs/hispaniques au lycée 1990-2020).



Équité raciale

Le travail sur l'équité raciale vise à guérir ; la mise en œuvre de ses idéaux exige un examen honnête et rigoureux de l'histoire afin d'éclairer les actions délibérées visant à réparer les injustices passées qui ont eu un impact disproportionné sur les communautés noires et autochtones en Amérique. L'héritage des politiques racistes ainsi que les destinations des terrains qu'elles ont influencées se reflètent dans l'ensemble des communautés de couleur, les communautés latino-américaines, asiatiques et autres communautés PANDC confrontées à des défis différents, mais familiers. La gestion de l'équité raciale nécessite un examen honnête des causes profondes des problèmes sociaux ainsi que la reconnaissance de la nécessité d'une forme de restitution pour les résoudre.

Pour rendre la planification plus équitable, nous devons reconnaître les systèmes de discrimination raciale et de privilège qui renforcent les effets disparates pour les ménages du comté de Montgomery. La planification seule ne peut pas mettre un terme au racisme et à la ségrégation ni empêcher l'érosion des communautés culturelles qui souhaitent demeurer intactes ; elle peut cependant être un outil important pour commencer le travail de démantèlement des systèmes de privilège établis depuis longtemps.

Justice sociale

Au sens de la planification, la richesse offre la possibilité d'exclure, de vivre dans un environnement où vous n'avez pas à interagir avec des personnes pauvres. Cependant, en raison de la valeur temporelle de l'argent, de la nature complexe de la création de richesse et d'autres facteurs, l'écart de richesse entre les « possédants » et les « non possédants » augmente. Ce déséquilibre crée une tension sur la société qui la rend instable.

La justice sociale est un processus par lequel les personnes de la classe ouvrière commencent à accéder aux privilèges dont seule la classe historiquement privilégiée bénéficie, à accéder à des modes de vie sains et à connaître une éducation et des environnements bâtis qui les incitent à mener une vie plus heureuse et plus productive. De nos jours, cela devient de plus en plus important, car un nombre croissant de personnes ont du mal à prospérer économiquement. Le comté de Montgomery a parfois pris des mesures avant-gardistes pour lutter contre les inégalités, telles que l'adoption de la première loi du pays – et à ce jour, la plus réussie – sur le zonage inclusif, le programme Moderately Priced Dwelling Unit (unités

d'habitation à prix modéré, MPDU), qui garantit que des logements pour les revenus modérés seront construits dans chaque partie du comté dans le cadre de projets de construction immobilière au taux du marché. Le comté a également donné la priorité à l'utilisation de ses propres ressources pour aider à construire des logements abordables en co-localisant des logements avec d'autres applications publiques et en cédant les terrains publics excédentaires en échange de la création de logements plus abordables.



Parallèlement à ces programmes liés au logement, le comté de Montgomery, par l'intermédiaire de son Ministère de la Santé et des Services sociaux, a créé un ensemble robuste de services sociaux afin de répondre aux besoins des résidents du comté en santé et autres services complémentaires. Alors que le comté planifie l'avenir, il devrait continuer à trouver des moyens de répondre aux besoins spécifiques des populations vulnérables affectées par les coûts cachés de la pauvreté et établir davantage de moyens de concevoir des communautés pour réduire les problèmes associés à la santé publique, à la criminalité, à l'instabilité du logement, à l'insécurité alimentaire et à la ségrégation.

Justice dans la planification

Un droit à la ville ?

« Le droit à la ville est bien plus que la liberté individuelle d'accéder aux ressources urbaines: c'est un droit de nous changer en changeant la ville. Il s'agit, par ailleurs, d'un droit commun plutôt que d'un droit individuel, car cette transformation dépend inévitablement de l'exercice d'un pouvoir collectif afin de remodeler les processus d'urbanisation. La liberté de fabriquer et de reconstruire nos villes ainsi que nous-mêmes est, j'en suis convaincu, l'un des droits humains les plus précieux mais les plus négligés » (David Harvey, *The Right to the City*, 2008).

Propriété et pacification

« La qualité de la vie urbaine est devenue une marchandise, tout comme la ville elle-même, dans un monde où le consumérisme, le tourisme, les industries culturelles et basées sur les connaissances sont devenus des aspects majeurs de l'économie politique urbaine. Le penchant postmoderne visant à encourager la formation de niches de marché, tant dans les habitudes des consommateurs que dans les formes culturelles, enveloppe l'expérience urbaine contemporaine d'une aura de liberté de choix, à condition que vous ayez l'argent ». (David Harvey, *The Right to the City*, 2008)



Figure 25 : Bâtiment de la Scotland School en 1942.
Le bâtiment a été démoli en 1968 pour faire place à un programme immobilier de maison de ville

Examiner l'histoire

Après la Guerre civile, les afro-américains ont souffert de toutes les formes de discrimination (sociale, logement, éducation, emploi, commerce, santé, etc.). L'aliénation qui en a résulté a conduit à la création de communautés familiales autonomes dans de nombreuses parties du comté de Montgomery à la fin du 19^{ème} siècle. Une partie importante de l'histoire de l'injustice raciale et de la discrimination subie par les afro-américains comprend la formation et le déclin ultérieur (et dans certains cas, la destruction) des communautés familiales au début du 20^{ème} siècle.

Au fil du temps, ces communautés ont souffert d'un manque d'investissement public dans les infrastructures telles que les nouvelles routes, les égouts et l'eau, les écoles, les centres de santé et autres services et équipements publics nécessaires pour être des lieux de vie viables. Certaines communautés ont subi les effets dévastateurs des politiques de renouvellement urbain des années 1960. D'autres ont été contraintes de vendre leurs maisons ou leurs fermes aux promoteurs immobiliers pour la création de subdivisions de logements. Ces communautés ont décliné en raison d'une accumulation d'actions racialement motivées associées à des circonstances sociales, politiques et économiques. Ken-Gar à Kensington, Lyttonsville à Silver Spring, River Road à Bethesda, Scotland à Potomac, Stewartown à Gaithersburg et Tobytown à Travilah, sont parmi les rares communautés ayant survécu.

Des années 1890 aux années 1920, les premières subdivisions suburbaines de Silver Spring et Chevy Chase ont utilisé des engagements racialement restrictifs interdisant aux afro-américains et autres groupes raciaux et religieux d'acheter des terrains ou des maisons. Au milieu du 20^{ème} siècle, ces types d'engagements ont été placés dans les registres fonciers. Même après l'adoption de la Loi sur le logement équitable de 1968 et de la Loi sur le réinvestissement communautaire de 1977 visant à mettre un terme à ces pratiques, un modèle de développement de la ségrégation s'est poursuivi. Les injustices étaient évidentes dans les pratiques bancaires et de prêt déloyale, les politiques fédérales d'immigration, les investissements publics inégaux dans les écoles, les parcs et autres installations publiques, et l'emplacement d'un nombre disproportionné de destinations d'usage indésirables, telles que les décharges, à proximité des communautés de couleur.

Dans le comté de Montgomery, l'héritage de ces politiques discriminatoires ainsi que le zonage d'exclusion et d'autres contrôles d'utilisation des terrains ont conduit à la création de quartiers définis par les revenus, la race et les types de logement. En raison de ces pratiques et d'autres facteurs sociétaux, un écart important existe en matière de qualité de vie pour divers groupes raciaux et ethniques dans le comté.

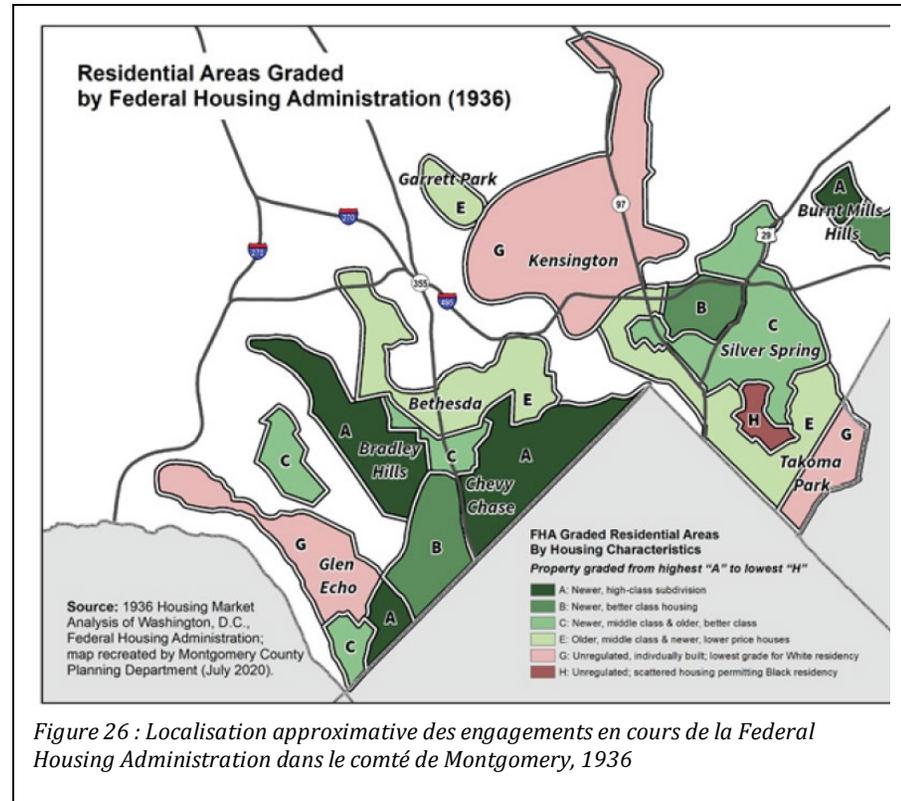


Figure 26 : Localisation approximative des engagements en cours de la Federal Housing Administration dans le comté de Montgomery, 1936

Sur les langues de terres et les corridors

Montgomery Thrive 2050 cherche à « moderniser » le *Wedges and Corridors Plan* 1964. Bien que selon le proverbe, il soit prudent de ne pas « jeter le bébé avec l'eau du bain », le *Wedges and Corridor Plan* a créé des « modèles d'utilisation des terrains... qui ont laissé les quartiers déconnectés tout en renforçant la ségrégation sur la base de lignes de séparation raciales et économiques ». Si le *Wedges and Corridors Plan* a eu des résultats défavorables pour les groupes historiquement défavorisés, comment traiter/atténuer ses échecs ? En quoi consiste la « modernisation » du *Wedges and Corridors Plan* ?

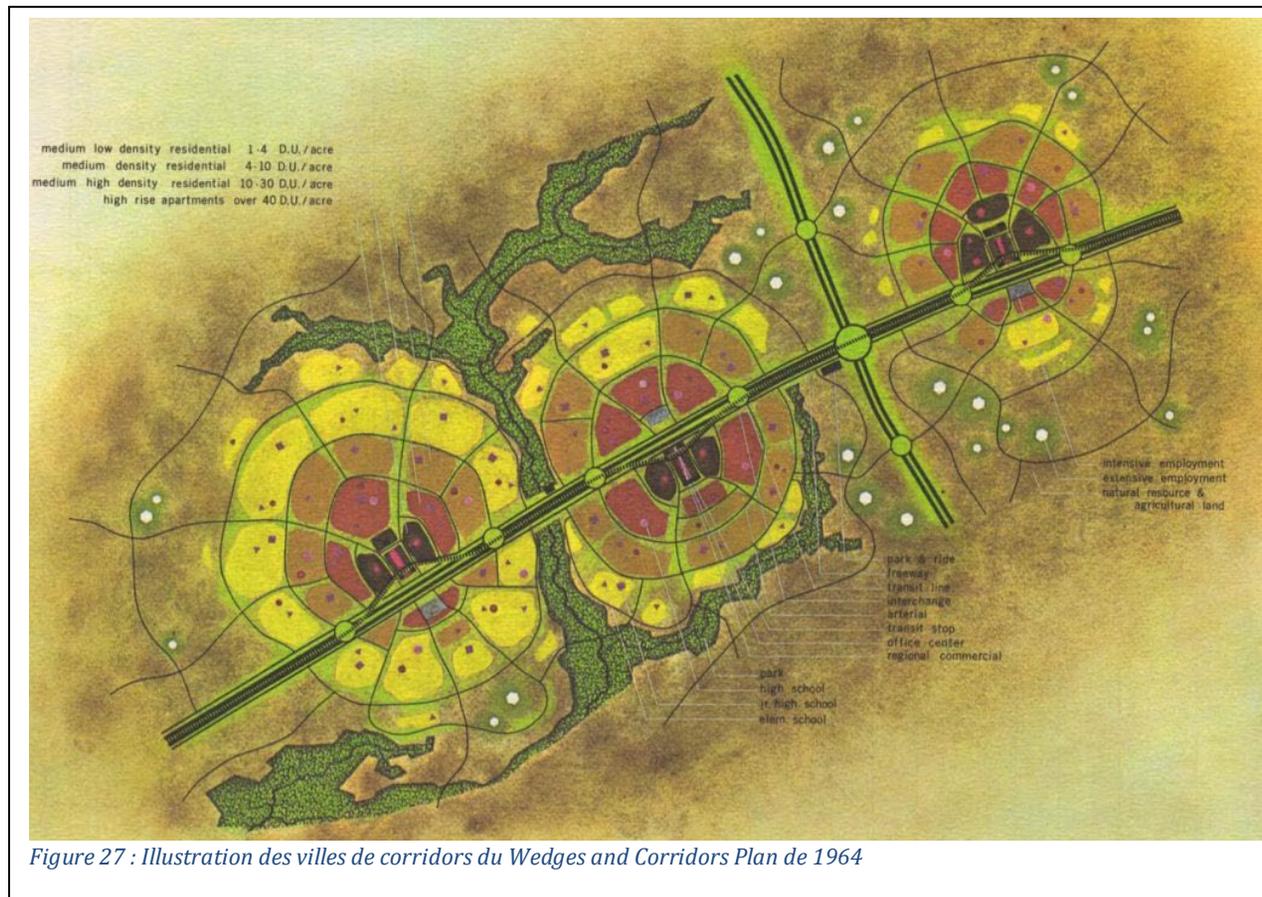


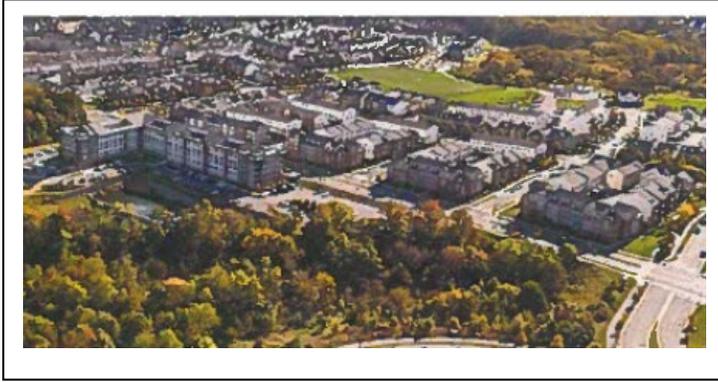
Figure 27 : Illustration des villes de corridors du *Wedges and Corridors Plan* de 1964

moys d'accéder aux écoles, aux emplois, aux ressources naturelles ainsi qu'à d'autres avantages en prévoyant des opportunités de logement et un meilleur accès physique.

Thrive Montgomery 2050 – Approuvé et adopté

Pour remédier à la ségrégation et aux inégalités économiques créées historiquement dans le cadre de la planification du zonage/de la destination des terrains, des mécanismes délibérés doivent être introduits afin de créer des communautés racialement et économiquement inclusives. La planification doit tenir compte des conséquences sociales et économiques des efforts d'intégration. Les communautés confrontées à des défis historiques doivent porter une attention particulière au développement et à la stabilisation de la communauté afin de s'assurer du renforcement des réseaux sociaux et des institutions existants, de manière à ce que la communauté existante survive plus facilement dans celle qui a été réinventée, mais qu'elle ressente également en être une partie centrale. À l'inverse, les zones établies doivent donner aux personnes moins privilégiées des

Logement



Les prescriptions de Thrive pour affronter la question de l'équité raciale et de la justice sociale dans le logement se concentrent largement sur une stratégie visant à augmenter considérablement la production d'habitations en s'efforçant d'en augmenter la densité le long des principaux corridors et au sein des Collectivités complètes à travers le comté. Dans le cadre de cette stratégie, plus de logements sont prévus pour chaque niveau de revenu, en accordant une attention particulière à l'offre de plus de logements pour les revenus modérés et pour les très faibles revenus ainsi que des logements supervisés permanents.

Pour promouvoir l'équité raciale et la diversité économique pour le logement dans chaque quartier, le plan recommande le développement de stratégies ciblées visant à minimiser la gentrification et le déplacement, tout en favorisant l'intégration et en évitant les points de concentration de la pauvreté. L'idée d'un développement sans

déplacement est passionnante mais, dans la pratique, ces idées agissent souvent en opposition directe les unes avec les autres. Sans efforts délibérés pour la conservation des communautés et des quartiers, le développement entraînera presque certainement des déplacements. Par conséquent, au lieu d'ignorer cette possibilité, déterminons où les gens peuvent aller.

L'identification et la promotion des mesures de protection contre la perte potentielle de logements abordables existant naturellement continuent d'être une priorité pour le comté. Le comté a fait des progrès récents dans la préservation de logements abordables naturellement présents en utilisant un large éventail d'outils financiers et d'utilisation des terrains. Ainsi, le comté a augmenté le financement du Housing Initiative Fund (Fonds d'initiative pour le logement) afin de contribuer à la préservation de logements abordables naturellement présents. Grâce aux récents plans directeurs, le comté a également autorisé une densité accrue en échange de l'absence de perte nette de logements abordables en cas de redéveloppement. Comprenant que ces logements abordables naturellement présents sont des ressources de logement importantes pour le comté, un travail supplémentaire est nécessaire pour comprendre les facteurs de risque associés à la perte de ces logements, ainsi que les meilleures stratégies pour assurer la préservation de ces logements. Si l'accessibilité au logement continue de décliner, il est tout à fait possible que le comté de Montgomery ait besoin d'un nombre accru de navetteurs extérieurs à la région pour assurer la dotation en personnel de ses activités. Cette dynamique serait en conflit avec les objectifs d'équité et de durabilité de *Thrive Montgomery 2050*. (Voir Annexe B-7 : Logement abordable, 2020).

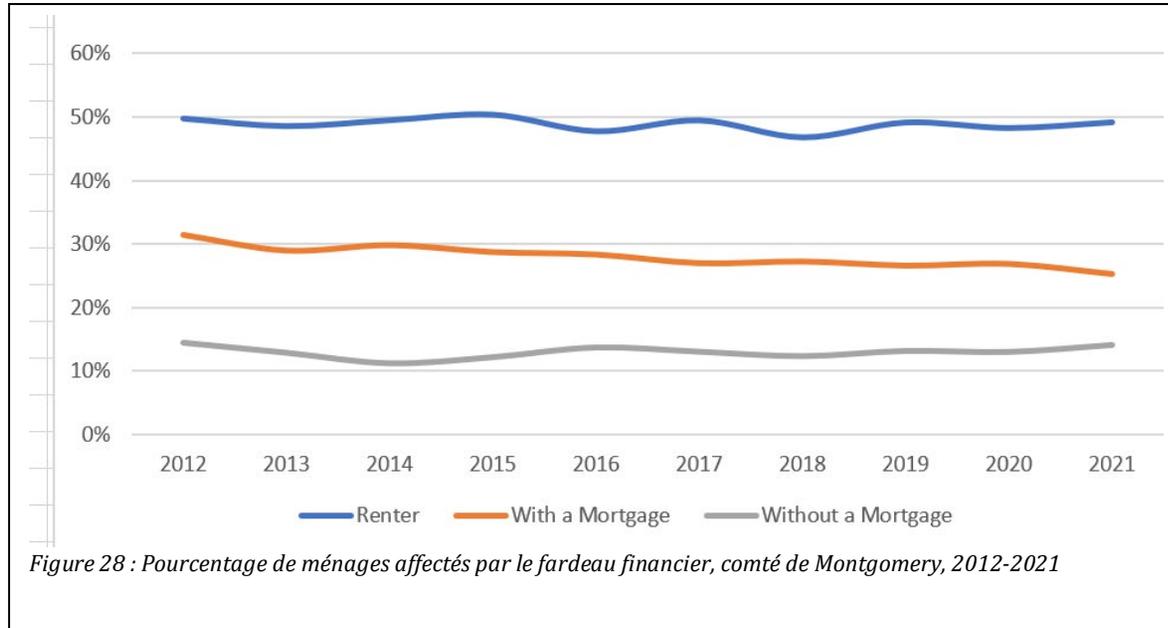
Il ne fait aucun doute que de nombreux résidents qui occupent actuellement une communauté où ils ont des liens historiques, culturels, spirituels et autres (famille) voudront rester dans leur communauté d'origine. Cependant, certains résidents aimeront peut-être déménager dans une région plus aisée. Traditionnellement, les documents de planification sont rédigés afin de soutenir le Choix de logement en tant qu'objectif stratégique pour les résultats futurs. Lorsque nous comparons cette idée avec les marchés régionaux du logement, il semblerait que, afin d'équilibrer l'intégration des quartiers à faibles revenus, des mesures de rééquilibrage doivent être prises pour s'assurer que les avantages économiques commencent à avoir un impact sur les populations historiquement défavorisées. En tant que telle, l'intégration doit être un processus bidirectionnel, par lequel il devrait exister une stratégie parallèle de dispositions en faveur des logements pour faibles revenus dans les zones déjà aisées, offrant ainsi aux nouveaux résidents qui veulent le choix de vivre ailleurs un accès immédiat aux communautés proches des emplois, d'une bonne éducation, etc. Si nous voulons promouvoir le développement dans les zones de croissance avec de nouveaux logements au taux du marché, de nouveaux logements pour faibles

revenus devraient également être fournis dans les zones à revenus élevés afin de permettre le choix de logements sur différents marchés.

La justification de cette stratégie est doublée lorsque vous considérez que, pour soutenir la compétitivité économique et la durabilité, la priorité numéro un de ce plan en matière de transports est de relier les communautés à faible revenu aux zones d'emploi. Mais la stratégie de logement devrait également chercher à prévoir des solutions de logement locales pour la main d'œuvre. Par conséquent, les zones de richesse et d'activité commerciale telles que Bethesda doivent également inclure une main-d'œuvre suffisante et un logement pour faibles revenus afin de soutenir les choix de logement pour les personnes qui travaillent dans la zone. La planification future doit inclure une analyse détaillée du marché du travail et déterminer les seuils par lesquels les plans régionaux doivent promouvoir les options de logement pour faibles revenus, pour la main-d'œuvre et la classe moyenne afin de soutenir une communauté véritablement locale où les trajets domicile-travail sont « facultatifs », car la possibilité mathématique de la main-d'œuvre locale se reflète dans la disponibilité des logements.

Une attention particulière doit être accordée aux locataires ainsi qu'aux propriétaires. Actuellement, environ 1 ménage sur 3 est locataire dans le comté de Montgomery. Près de 50 % des ménages en location dans le comté sont soumis à la pression des coûts, dépensant plus de 30 % de leurs revenus en frais de logement. Les ménages vivant en location sont également plus susceptibles d'être des personnes de couleur. Alors que 75 % des ménages blancs possèdent leurs propres maisons dans le comté, ce chiffre chute à 53 % pour les ménages de couleur. Pour pallier ces disparités entre locataires et propriétaires et assurer la stabilité du logement des locataires dans le comté, ce dernier devrait viser à renforcer ses protections pour ses locataires. Cela nécessite des investissements dans la qualité du logement locatif et l'application du code, ainsi qu'un accès accru à un logement abordable, sûr, stable et décent. Le comté doit en outre viser à appliquer des politiques qui protègent et augmentent les droits des locataires et s'assurer que les contributions des locataires à la communauté sont mises en valeur et appréciées.

Il existe de nombreuses histoires difficiles sur les expériences de logement. Il est clair que de nombreux mécanismes mis en place pour aider sont compensés par les préjugés personnels (racisme) dans le système ou par des acteurs individuels. Le comté devra être vigilant pour rechercher les responsabilités de tous les acteurs. La lutte contre le racisme dans le logement exigera des mesures délibérées et des systèmes de contrôles et d'équilibres.



Croissance compacte

Encourager la croissance dans les zones déjà développées crée des effets de ricochet. La densité apporte des opportunités économiques ainsi qu'une diversité accrue de la population et des opportunités de logement, du capital social, la promotion de la justice sociale, mais elle peut également mettre à rude épreuve les infrastructures existantes, affectant la qualité des ressources naturelles, des parcs, des écoles et des quartiers. Si de nouveaux projets immobiliers sont créés dans des zones où il existe des logements abordables naturellement présents, le comté doit poursuivre ses politiques et programmes progressistes et créer de nouveaux mécanismes et infrastructures pour s'assurer que, parallèlement à l'augmentation de la densité de population, les résidents conservent un accès équitable aux parcs, aux loisirs, aux ressources naturelles et aux lieux de haute qualité qui influencent la qualité de vie. En outre, à mesure qu'augmente la densité, une attention accrue doit être accordée à l'entretien et à l'exploitation des espaces publics et des institutions afin de garantir et maintenir une gestion responsable et efficace.

Justice environnementale

À mesure que le comté se développe, une attention particulière devra être accordée aux questions de justice environnementale. Les nouveaux résidents pourraient mettre à rude épreuve les infrastructures existantes, ce qui suggère la nécessité de pratiques durables afin de s'assurer que le comté est en mesure de maintenir une bonne qualité de l'air et de l'eau, de préserver le couvert arboré urbain, de gérer les eaux pluviales et d'investir dans des sources d'énergie renouvelables. Une analyse de la qualité de l'environnement montre que les résidents des zones cibles, où vivent la majorité des PANDC et des résidents à faibles revenus, sont plus susceptibles d'être exposés à de mauvaises conditions environnementales et de vivre à proximité de services polluants des terrains. Alors que nous sommes confrontés au changement climatique, nous devons être déterminés à protéger les résidents vulnérables du comté afin de nous assurer que leurs difficultés quotidiennes ne sont pas aggravées par une exposition disproportionnée aux menaces environnementales.

Transports

La situation difficile de la classe ouvrière et de nombreuses personnes PANDC auxquelles nous avons parlé ont estimé que les besoins des familles faisant partie de la classe ouvrière n'étaient pas pris en compte dans les thèmes de planification de Thrive. Ces personnes pensaient que bon nombre des politiques « progressistes » ne tenaient pas compte de leur statut de vie actuel et ont signifié en quoi les changements proposés affecteraient négativement leur qualité de vie. Certaines personnes ont fait preuve d'une grande résistance au concept de la « ville quart d'heure » (15-minutes living) parce qu'elles s'appuyaient sur leurs véhicules professionnels pour les emmener dans différentes parties du comté où elles avaient accès aux emplois. Nombre de ces personnes ont affirmé qu'elles dépendaient des véhicules et de la disponibilité des parkings pour gagner leur vie. Pour certaines d'entre elles, la possibilité d'une indépendance financière dépendait de la possession d'un véhicule. Pour d'autres, l'idée de faire du vélo pour le plaisir ou pour se rendre au travail était considérée comme un luxe ouvrant un niveau d'autonomie économique qu'ils n'avaient pas encore atteint. Ces sentiments sont ultérieurement renforcés par les longs trajets domicile-travail auxquels même les travailleurs plus traditionnels sont confrontés dans le recours aux options de transport disponibles localement. L'opinion générale était que les problèmes fondamentaux devaient être traités avant que de nouvelles idées puissent être mises en œuvre avec succès.

Au lieu de considérer ces idées comme positives, elles sont souvent perçues comme un élément de soutien pour la gentrification et le déplacement. Les idées telles que la tarification des embouteillages et la réduction des besoins en stationnement qui favorisent un « bon urbanisme » sont parfois hors des réalités pour les personnes de la classe ouvrière. Il est inquiétant de savoir que le passage à ce nouveau mode de vie rendra plus difficile leur vie dans le comté. Ces programmes et exigences pourraient affecter les prestataires de services tels que les entrepreneurs en bâtiment, les services paysagers, les plombiers, etc., et leur main-d'œuvre, et ils peuvent également avoir un impact sur la gamme de services fournis par ces

entrepreneurs. Comme indiqué dans le chapitre Transport, ces politiques doivent être évaluées afin de garantir des résultats équitables pour les entreprises et les travailleurs qui comptent sur leurs véhicules comme moyens de subsistance et fournissent des services de soutien essentiels aux résidents du comté.

Capital social

Obtenir un sens commun de l'objectif n'est pas un processus unidirectionnel. Les communautés dans lesquelles les résidents blancs fortunés sont la norme doivent également parvenir à l'intégration et à l'inclusivité. On pourrait arguer qu'il est en fait plus important que ces communautés commencent à se percevoir comme ayant un sens partagé de l'objectif au lieu de ne traiter seulement que les inégalités raciales et économiques du côté « problématique » du spectre. Une partie de l'équation de l'inégalité est l'exclusivité des riches ; or, certaines de ces portes doivent commencer à être ouvertes afin de créer véritablement un sentiment partagé d'objectif et d'appartenance pour tous les résidents du comté. L'exclusivité renforce les divisions raciales et de classe au sein de la société.

*« Je ne peux pas
prendre mon échelle
sur la Purple Line ».*

Résident du comté de
Montgomery

Compétence culturelle

Il est essentiel d'avoir des professionnels en mesure de s'identifier aux communautés qu'ils servent. Dans la mise en œuvre de la planification au sein des communautés de couleur, les professionnels doivent diriger avec déférence. Être capable de comprendre les indices et nuances culturels joue un rôle important dans la compréhension et dans un engagement significatif. Si les communautés ont le sentiment de ne pas être respectées ou comprises, les conversations réelles n'auront pas lieu.

Développement communautaire

Ce plan offre au comté une formidable opportunité de développer des partenariats avec ses communautés qu'il peut utiliser pour regagner la confiance, renforcer les relations et célébrer tout ce qui est exceptionnel dans la région. Le comté de Montgomery a réussi à se diversifier grâce à la mise en œuvre d'un zonage inclusif dans les années 1970 et 1980. Aujourd'hui, il est important de faire le travail pour protéger les communautés existantes. La planification doit chercher à utiliser et renforcer les réseaux sociaux existants et à identifier les opportunités de donner aux acteurs locaux les moyens de s'impliquer directement dans le travail de développement communautaire.

Autonomisation économique

Tout au long du processus d'engagement public, il était clair que le déplacement représente une crainte majeure pour les résidents disposant de moins de moyens, alors qu'ils sont témoins d'une augmentation des prix. La grande majorité des personnes de la classe ouvrière a exprimé son souhait d'avoir accès à une meilleure éducation et à de meilleures opportunités économiques. La plupart des personnes ayant du mal à joindre les deux bouts considèrent l'avancement économique comme leur priorité numéro un et la planification pour leurs communautés doit tenir compte de cette réalité.

Évolution des quartiers et risque de déplacement

Montgomery Planning s'engage dans des travaux importants afin de comprendre le risque de déplacement dans le comté. Ces types d'analyses doivent être utilisés pour comprendre comment protéger les quartiers et favoriser une croissance inclusive. À tous les niveaux, les résidents à faibles revenus et les représentants de la catégorie des PANDC sont extrêmement inquiets à propos du déplacement dû aux nouveaux développements immobiliers.

Un travail supplémentaire doit être mis en œuvre pour comprendre comment préserver les logements abordables naturellement présents et créer de nouveaux logements abordables afin de s'assurer que le comté de Montgomery ne perd pas sa riche diversité, tant raciale qu'économique, pour en faire une collectivité complète. Si les conditions de logement continuent sur la même tendance, il est tout à fait possible que le comté de Montgomery ait besoin d'un nombre accru de navetteurs extérieurs à la région pour assurer la dotation en personnel de ses activités. Cette dynamique serait en conflit avec les objectifs d'équité et de durabilité de Thrive.

« J'adore l'idée de lire un livre pendant les trajets quotidiens ».

Résident du comté de
Montgomery

Conclusion :

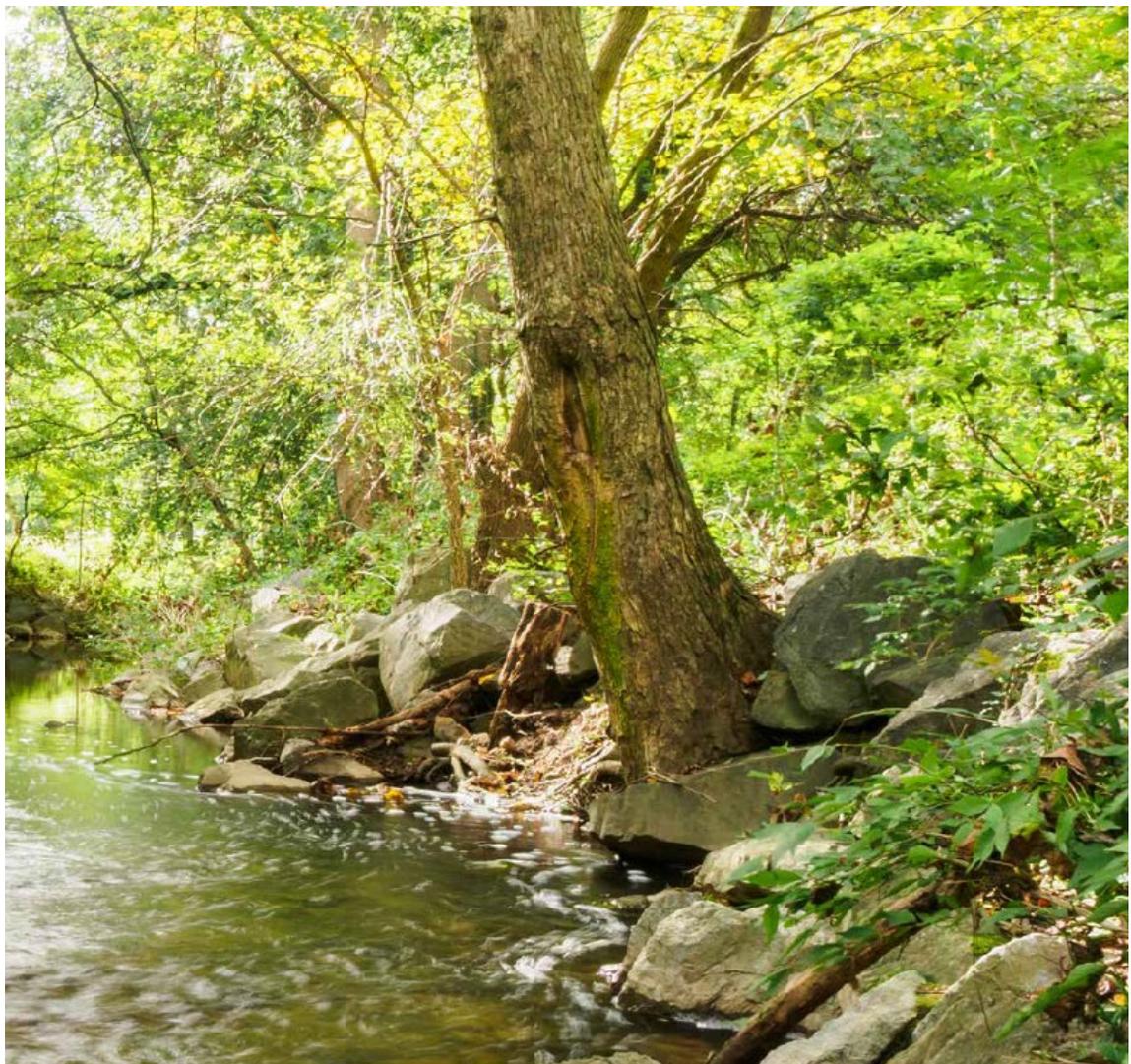
L'équité raciale et l'inclusion sociale sont la clef de notre succès économique et de notre capacité à produire des résultats plus équitables pour tous nos résidents. *Thrive Montgomery 2050* propose une évaluation des difficultés qui nous barrent la route et suggère des politiques et pratiques permettant d'aider à éliminer ces obstacles. Face à l'évolution rapide des données démographiques de notre communauté sur les facteurs de l'âge, de la race et de l'origine ethnique, du revenu et de la richesse, de la culture et de la langue (voir les Annexes B-6 à B-10), la nécessité de lutter contre l'inégalité est urgente.





SANTÉ ET RÉSILIENCE ENVIRONNEMENTALES





Le comté de Montgomery est un leader dans l'adoption de politiques pionnières mettant l'accent sur la préservation des terrains pour la conservation des ressources et l'agriculture, la protection de nos cours d'eau, forêts, essences rares, zones humides et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Une grande partie de notre succès est le fruit de la vision à long terme présentée dans notre plan général. Le concept de développement des « Wedges et Corridors » a concentré la majeure partie des développements le long de nos principaux couloirs de transport et a créé la grande réserve agricole qui fournit des services environnementaux critiques, tels que la protection des bassins hydrographiques, la préservation de l'habitat, la conservation de la biodiversité et la protection des forêts et espaces ouverts qui filtrent la pollution de l'air et de l'eau et piègent et stockent le carbone.

Cependant, le changement climatique a exacerbé les défis environnementaux existants, et nous oblige à recentrer notre cadre de planification sur la durabilité et la résilience. Cela s'avère d'autant plus important que les communautés dont les personnes de couleur représentent la principale population et les communautés à faibles revenus sont plus vulnérables aux pires impacts du changement climatique en raison des modèles de discrimination passés et présents.

Renforcer la résilience et la durabilité

Thrive Montgomery 2050 s'appuie sur le concept des « Wedges et Corridors » et affine et met à jour la stratégie de croissance du corridor pour tenir compte du statut du comté de Montgomery en tant que juridiction mature du 21^{ème} siècle. Ce modèle de croissance est le principal outil du comté de Montgomery pour lutter efficacement contre le changement climatique.

Thrive soutient la stratégie bien établie de « croissance intelligente » consistant à créer un développement dense et compact associé à des destinations d'usage mixtes, desservi par des infrastructures de transport et des approches de conception qui encouragent l'utilisation de la marche, du vélo et des transports en commun, concentré dans des zones où les infrastructures existantes peuvent soutenir un développement supplémentaire tout en minimisant les impacts environnementaux. Ce modèle d'utilisation des terrains peut réduire l'utilisation de l'automobile, ce qui réduira les émissions dues au fonctionnement des moteurs à combustion interne ainsi que la demande sur le réseau électrique à l'avenir, car une plus grande partie de notre énergie pour l'utilisation des bâtiments et le transport sera fournie par des sources d'énergie propres et renouvelables. Ces types de communautés compactes à usage mixte deviennent également des lieux de vie plus attrayants pour les gens et la création de ces types de communautés renforce notre compétitivité économique.

Bien évidemment, même les stratégies de planification et de croissance des transports les plus visionnaires ne seront pas en mesure de résoudre tous les défis environnementaux auxquels le comté sera confronté. *Thrive Montgomery 2050* s'appuie sur la tradition de conservation et de protection robustes de l'environnement naturel, tout en continuant à privilégier la protection de la qualité de l'air et de l'eau et en préservant la diversité biologique du comté comme éléments clés de sa vision environnementale. Le changement climatique suscite de nouvelles préoccupations à traiter dans chacun de ces domaines. En réponse à notre compréhension croissante des impacts humains sur l'environnement et au rôle de notre histoire dans la création d'une société inéquitable, *Thrive Montgomery 2050* met l'accent sur trois aspects de la gestion responsable et de la performance environnementales : atténuer le changement climatique et s'y adapter, se concentrer sur la justice environnementale, et protéger et améliorer la santé humaine.

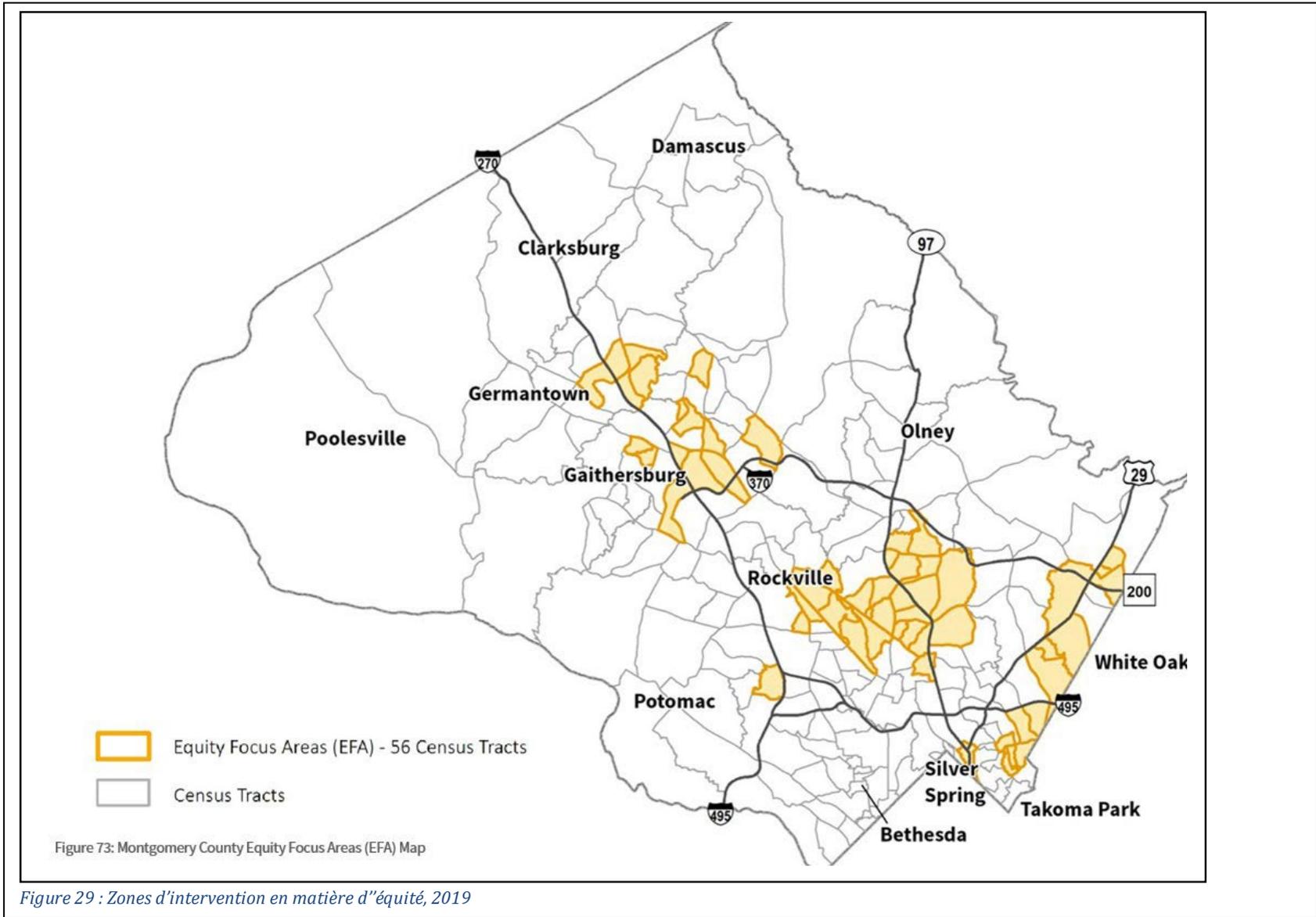
- **Changement climatique :** Les recommandations de ce plan sont conçues pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, aider le comté à s'adapter aux impacts du changement climatique déjà évidents et qui s'aggravent, et améliorer la capacité du comté à rebondir après des perturbations majeures. Les propositions les plus importantes pour lutter contre le changement climatique comprennent :
 - **Qualité de l'air :** La combustion de combustibles fossiles génère la majeure partie de la pollution atmosphérique dans le comté de Montgomery. La hausse des températures peut exacerber l'effet de cette pollution en augmentant, entre autres, la production d'ozone au niveau du sol. Les stratégies de réduction de la pollution atmosphérique et d'amélioration de la qualité de l'air reprennent les recommandations de Thrive sur l'atténuation, l'adaptation et la résilience au changement climatique.
 - **Qualité de l'eau, inondations et approvisionnement en eau potable :** Le changement climatique suscite de nouvelles préoccupations concernant la qualité de l'eau, les inondations et l'approvisionnement en eau potable. Des tempêtes plus intenses, entrecoupées de sécheresses plus fréquentes, font de la gestion des bassins hydrographiques du comté de Montgomery un impératif, aussi bien pour réduire les inondations que pour protéger notre approvisionnement en eau. La majeure partie de l'eau potable du comté de Montgomery provient des fleuves Potomac et Patuxent, le Potomac en fournissant une plus grande quantité. Certaines propriétés, en particulier dans les parties nord et ouest du comté, sont plutôt desservies par des puits privés au lieu de l'eau publique. La protection de ces approvisionnements en eau dépend de la protection et de la gestion des bassins hydrographiques qui les alimentent et des cours d'eau qui drainent les bassins hydrographiques. Les recommandations de *Thrive Montgomery 2050* visant à préserver et à protéger la Réserve agricole et à mettre en

œuvre les recommandations de Croissance intelligente aident à protéger les vastes bassins hydrographiques au nord et à l'ouest qui s'écoulent vers les fleuves Potomac et Patuxent et le lac Little Seneca, qui sert de réservoir d'eau d'urgence lorsque le débit dans le fleuve Potomac est faible. La gestion des eaux pluviales et les systèmes de contrôle des sédiments et de l'érosion sont essentiels pour la gestion des inondations et la protection et l'amélioration de la qualité de l'eau dans les zones développées et en développement du comté, en particulier à un moment où notre climat continue de changer. En raison des futures incertitudes régionales en matière d'approvisionnement en eau susceptibles de résulter d'événements de contamination et des impacts potentiels du changement climatique, d'autres projets d'approvisionnement en eau indépendants du fleuve sont actuellement étudiés par la Interstate Commission on the Potomac River Basin (Commission inter-état sur le bassin du fleuve Potomac) et le Metropolitan Washington Council of Governments (Conseil des gouvernements de la région métropolitaine de Washington), en coordination avec la Washington Suburban Sanitary Commission (Commission sanitaire suburbaine de Washington) et le comté.

Les ressources régionales en eau plus éloignées telles que la baie de Chesapeake sont également affectées par la destination des terrains dans notre comté. Le ruissellement des terrains du comté finit par se frayer un chemin en aval jusqu'à la baie de Chesapeake, une ressource naturelle inestimable d'importance nationale. La baie de Chesapeake est le plus large estuaire des États-Unis et a une valeur économique, environnementale et récréative considérable. En 1983, le Chesapeake Bay Program (Programme de la baie de Chesapeake) a été fondé pour planifier et mettre en œuvre des programmes et politiques visant à restaurer les fonctions de la baie qui ont été dégradées en raison des activités humaines dans le bassin hydrographique de la baie. Le Chesapeake Bay Watershed Agreement (Accord sur le bassin hydrographique de la baie de Chesapeake), signé en 2014 et amendé en 2020, définit des objectifs et les résultats souhaités pour la restauration de la baie et la gestion des bassins hydrographiques qui s'y déversent. Le comté de Montgomery est également soumis aux limites de charge quotidienne maximale totale de certains polluants afin de mettre les plans d'eau de surface en conformité avec les normes de qualité de l'eau de l'État. Ces normes ont été créées conformément aux exigences établies dans la loi Clean Water Act (Loi sur la propreté de l'eau) et elles sont administrées par la United States Environmental Protection Agency (Agence américaine de protection de l'environnement). Les mêmes recommandations de *Thrive Montgomery 2050* pour la protection et l'amélioration des bassins hydrographiques, c'est-à-dire les cours d'eau et les aquifères qui alimentent nos écosystèmes naturels vitaux, préservent la qualité de notre eau locale et fournissent notre eau potable, contribueront également à atteindre les objectifs et les résultats pour la restauration de la baie de Chesapeake.

- 0 **Diversité biologique :** Les préoccupations mondiales ne cessent de croître en raison de la perte continue de diversité biologique, la plupart des espèces s'étant éteintes suite aux dommages sur leur habitat. Le changement climatique exacerbe le déclin de la diversité des espèces. La plupart des habitats critiques du comté de Montgomery se trouvent soit dans les parcs existants, soit dans la réserve agricole. *Thrive Montgomery 2050* se concentre sur une nouvelle croissance dans les zones de développement et les couloirs existants, en préservant l'habitat dans les parcs traversés par un cours d'eau, les parcs régionaux et les zones périphériques du comté. Les recommandations pour les parcs et forêts renouvellent notre engagement en faveur d'une gestion responsable de l'environnement en incluant le soutien à la biodiversité par l'intermédiaire de pratiques de gestion de l'habitat telles que le contrôle des espèces invasives.
- **Justice environnementale :** *Thrive Montgomery 2050* recommande l'examen des décisions d'utilisation des terrains pour identifier les communautés vulnérables qui sont devenues des zones accueillant des destinations d'usage indésirables et potentiellement dangereuses pour les terrains, et qui n'ont pas reçu d'investissements équitables dans des infrastructures vertes bénéfiques pour l'environnement.

- **Santé humaine :** *Thrive Montgomery 2050* promeut des politiques qui prennent en compte le corpus croissant des recherches démontrant les avantages physiques et mentaux de la réduction de la pollution atmosphérique et de la chaleur extrême et de la mise à disposition d'installations et d'opportunités pour les déplacements à pied et à vélo. En outre, un soutien plus marqué en faveur des loisirs actifs peut faciliter les interactions sociales et le développement de la communauté tout en améliorant la santé physique.



Pour résoudre ces problèmes, *Thrive Montgomery 2050* donne la priorité aux politiques et aux pratiques qui abordent la question de l'atténuation du changement climatique, l'adaptation à celui-ci et la création d'une résilience communautaire. Il facilite la transition vers la production d'énergie renouvelable, les systèmes d'énergie distribuée, la modernisation du réseau électrique et la conservation de l'énergie. Il recommande l'intégration d'infrastructures vertes dans nos zones urbaines tout en accordant une attention particulière à nos Zones d'intervention en matière d'équité. Il soutient les améliorations de nos systèmes de gestion des déchets organiques, dont notamment le compostage des déchets alimentaires et d'autres solutions naturelles pour lutter contre le changement climatique. Le plan prévoit également la nécessité d'améliorer la résilience des infrastructures publiques et privées afin de résister à des conditions météorologiques plus difficiles et de nous protéger des effets de la dégradation de l'environnement. Ces recommandations ponctuent l'ensemble du plan et sont cohérentes avec le plan d'action climatique du comté.

Certaines politiques environnementales qui devront être prises en compte dans le contexte des futurs efforts de planification générale et d'autres décisions d'utilisation des terrains du comté doivent inclure :

- la minimisation de l'imperméabilité dans les nouveaux développements et redéveloppements et l'élimination des surfaces imperméables inutiles lorsque cela est possible ;
- la protection, l'amélioration et l'augmentation de la couverture, de la connectivité et de la santé des habitats naturels tels que les forêts, le couvert arboré non forestier, les zones humides et les prairies par l'acquisition de terrains, les servitudes, la restauration de l'habitat et la gestion de l'écosystème ; et
- la protection des bassins hydrographiques et des aquifères et l'amélioration de la qualité de l'eau et de l'état des cours d'eau grâce à des améliorations et des rénovations telles que les rues vertes, l'augmentation du couvert arboré et la gestion écologique des eaux pluviales.



Principaux aspects de la priorité de Thrive sur la résilience environnementale

La réduction de l'étalement, qui dégrade la qualité de l'air et de l'eau, représente un thème central de Thrive. La Figure 30 compare l'impact environnemental de différents modèles de développement : (1) l'étalement le moins compact – à faible densité ; (2) une empreinte plus compacte (généralement à usage mixte) ; et (3) la forme la plus compacte, généralement associée aux grandes villes. Les données montrent qu'un point de départ de l'amélioration des performances environnementales pour l'environnement bâti est son aspect compact, c'est-à-dire empêcher l'empreinte de notre croissance de s'étendre vers l'extérieur.

Thrive exhorte à une réorientation des investissements publics et privés autour d'un développement accessible à pied, à vélo et axé sur les transports en commun. Une croissance ciblée et une combinaison des destinations d'usage réduisent le recours à l'automobile, même dans des endroits non desservis par des transports en commun de haute qualité. Comme le montre la Figure 31, les personnes qui vivent au plus près des stations du Metrorail utilisent beaucoup moins la voiture que les personnes qui vivent plus loin. Ces zones, représentées en rouge foncé, se trouvent à distance de marche d'un service de transports en commun de haute qualité ainsi que de nombreuses destinations d'usage services et de nombreux établissements. Il est peut-être plus surprenant encore que les foyers situés dans les zones oranges à l'intérieur de la Capital Beltway et en haut du corridor de l'I-270 génèrent également des milles-véhicule parcourus (MVP) relativement faibles, même s'ils ne se trouvent pas dans un quartier central d'affaires ou à proximité d'une station de métro. Les personnes qui vivent dans ces zones ne sont pas à distance de marche du Metrorail et il est peu probable que la plupart d'entre elles aient le sentiment de pouvoir renoncer à leur voiture ; cependant, la majeure partie de leurs besoins quotidiens n'est qu'à quelques minutes en voiture en raison d'une solide combinaison de destinations d'usage au sein de ces communautés. Par conséquent, les personnes de ces zones utilisent davantage leur voiture que les personnes

	Haute densité urbaine – Accès public	Utilisation mixte compacte - Multifamilial	Étalement à faible densité – Mono-familial
Émissions annuelles de carbone Moyenne pour le transport et le chauffage d'un foyer dans la région de Bay.	6 tonnes métriques	10 tonnes métriques	21 tonnes métriques
Consommation de terrains Surface nette pour 100 unités de logement	2 acres (0,80 hectare)	7 acres (2,83 hectares)	30 acres (12,14 hectares)
MVP (véhicule/miles parcourus) du foyer Moyenne par maison basée sur les relevés de l'odomètre.	7 300 miles (11 748 km)/an	12 200 miles (19 634 km)/an	30 000 miles (48 280 km)/an
Score à la marche Mesure la proximité à pied des destinations commerciales locales. 100 points représentent le meilleur accès.	98	74	46

Figure 30 : Comparaison des différents modèles de développement en termes d'impacts environnementaux et autres, 2013

qui vivent à distance de marche du Metrorail, mais beaucoup moins que les personnes qui vivent plus loin des principaux centres d'activité. Le résultat escompté de la priorité que Thrive a accordée à la croissance compacte et aux Collectivités complètes est une réduction des distances

parcourues en véhicule (MVP) et d'atteindre les objectifs environnementaux. En dépit du passage aux voitures électriques, l'utilisation de la voiture exerce des contraintes sur notre infrastructure, et potentiellement sur notre réseau électrique qui devra prévoir une plus grande consommation d'énergie à mesure que les structures se détournent de l'utilisation du gaz naturel.

D'autres recommandations sur la résilience environnementale dans Thrive découlent de cette priorité accordée à la croissance compacte et aux collectivités complètes. Ainsi, un nouveau développement compact le long des corridors, offrant une gestion moderne des eaux pluviales, permet de continuer à mettre l'accent sur la préservation des espaces ouverts ailleurs dans le comté. Cette combinaison entre l'amélioration de la gestion des eaux pluviales grâce à un redéveloppement avec des infrastructures vertes et des investissements publics, et une protection continue des vallées traversées par des cours d'eau et des bassins versants plus grands dans nos parcs et dans la Réserve agricole, crée une approche exhaustive à la protection des ressources en eau du comté. Thrive comprend également des recommandations en termes de conception urbaine qui favoriseront l'efficacité énergétique des sites et des bâtiments, ainsi que des adaptations pour lutter contre l'effet d'îlot de chaleur urbain.

Comme indiqué ci-dessus, les parcs ont une fonction environnementale grâce à la protection des espaces ouverts et des ressources naturelles. Ils contribuent également à des résultats positifs en matière de santé physique et mentale en offrant des installations et des opportunités de déplacement à pied ou à vélo et d'autres formes de loisirs actifs. Un soutien plus marqué en faveur des loisirs actifs peut faciliter les interactions sociales et le développement de la communauté tout en améliorant globalement la santé et le bien-être.

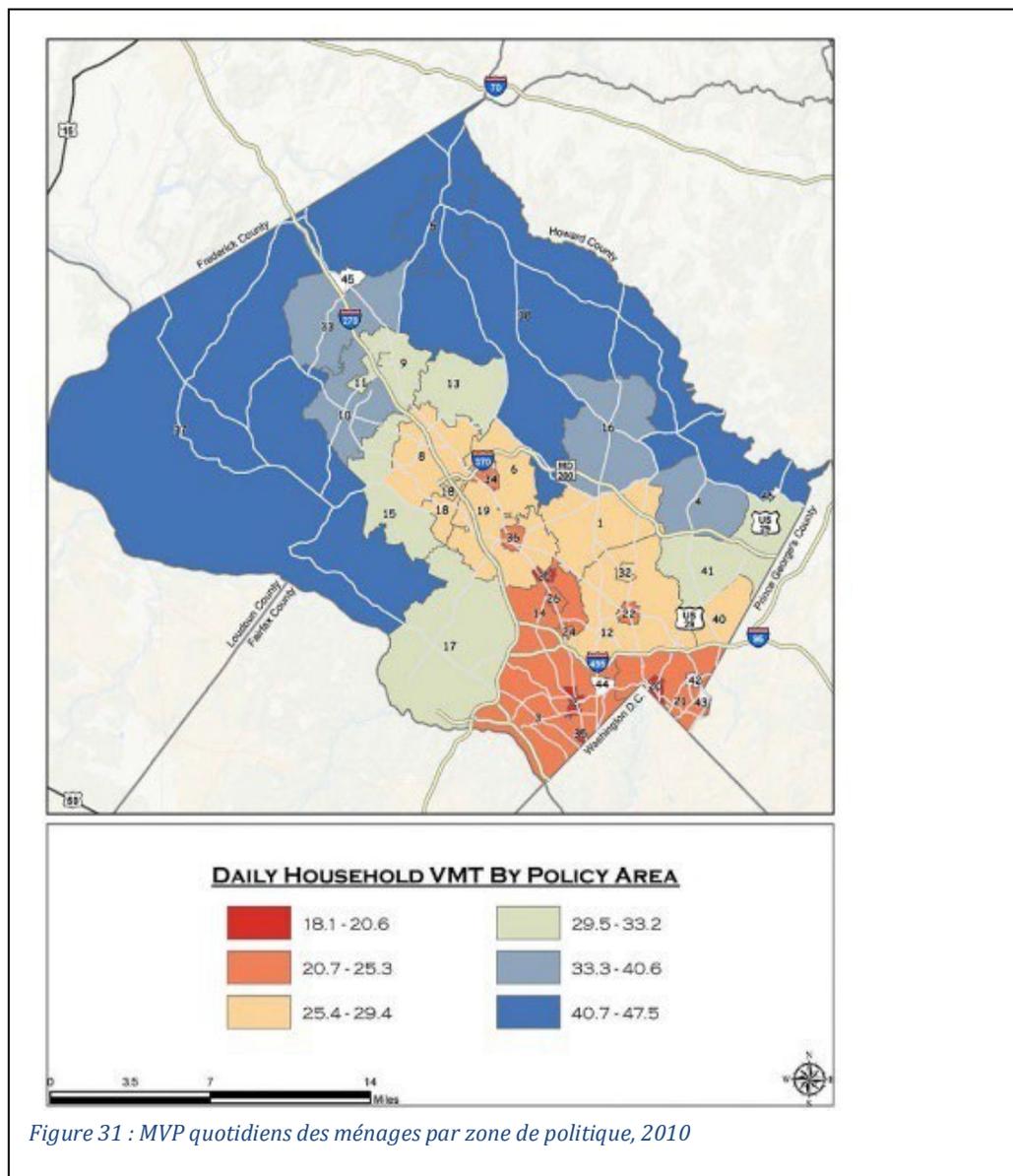
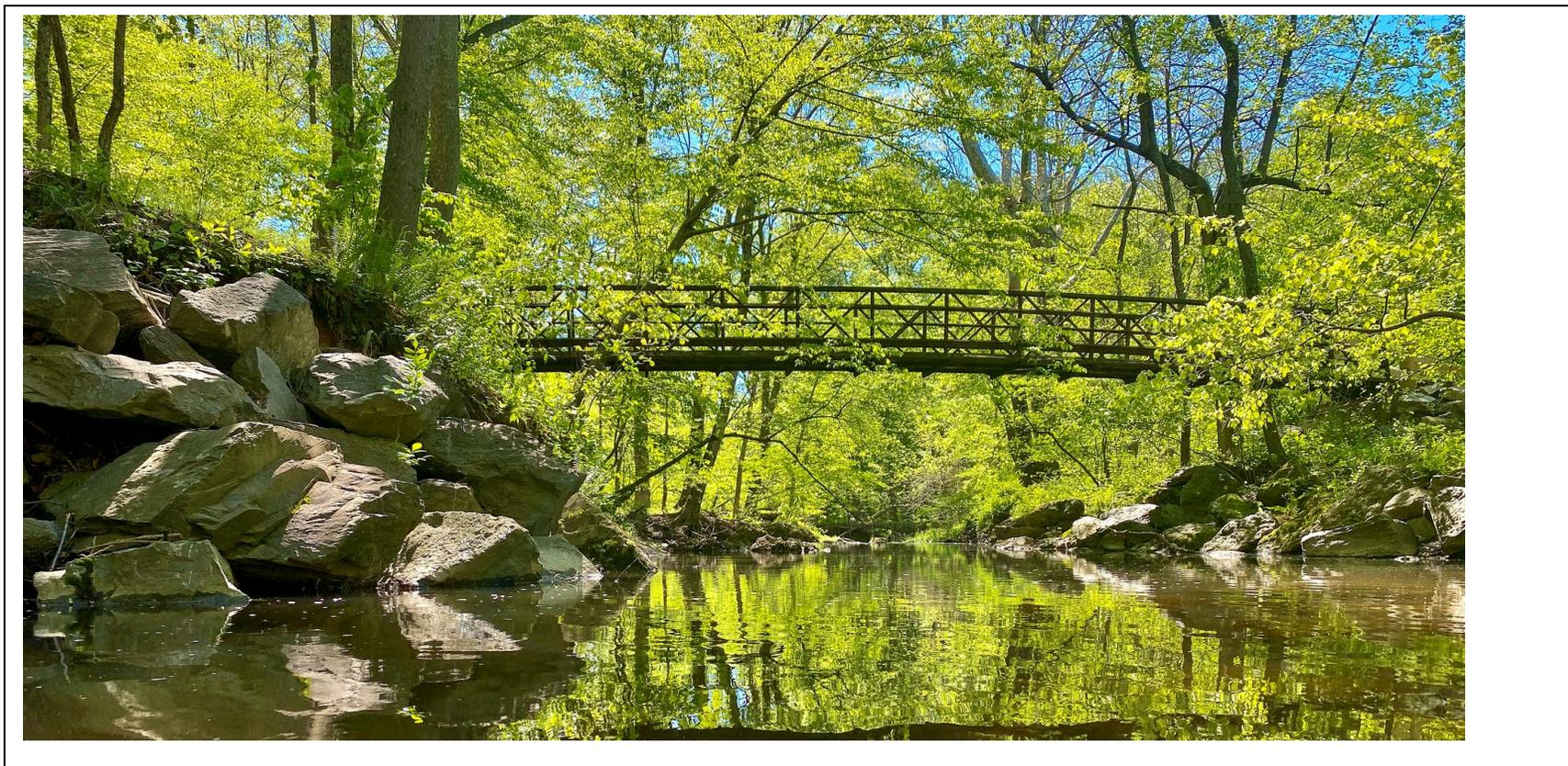


Figure 31 : MVP quotidiens des ménages par zone de politique, 2010

Relation entre le plan d'action climatique (Climate Action Plan) et Thrive Montgomery 2050

Thrive Montgomery 2050 a été rédigé en parallèle avec le plan d'action climatique (Climate Action Plan, CAP) 2021 du comté. *Thrive Montgomery 2050* est un document de haut niveau concernant la destination des terrains : ce document se concentre sur la planification et les politiques à long terme afin d'orienter le développement physique du comté. Le CAP recommande des actions spécifiques à court terme afin d'éliminer les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2035, conformément aux exigences de la Résolution 18-974 du Conseil « Mobilisation climatique d'urgence » adoptée en décembre 2017, et d'atténuer ou de s'adapter aux effets d'une chaleur accrue et des inondations, des vents violents et de la sécheresse. *Thrive Montgomery 2050* comprend un large éventail de recommandations liées au changement climatique et à sa relation avec la destination des terrains, les transports et les parcs. Montgomery Planning et Montgomery Parks mettront en œuvre les recommandations du CAP entrant dans le champ d'application des responsabilités de la M-NCPPC. Ensemble, ces plans constituent une approche complète du changement climatique au niveau local. Chaque chapitre présente des stratégies, recommandations et mesures de performance spécifiques afin de mettre en œuvre les objectifs de durabilité et de résilience de *Thrive Montgomery 2050*.



Conclusion : Une approche exhaustive et coordonnée pour un avenir durable

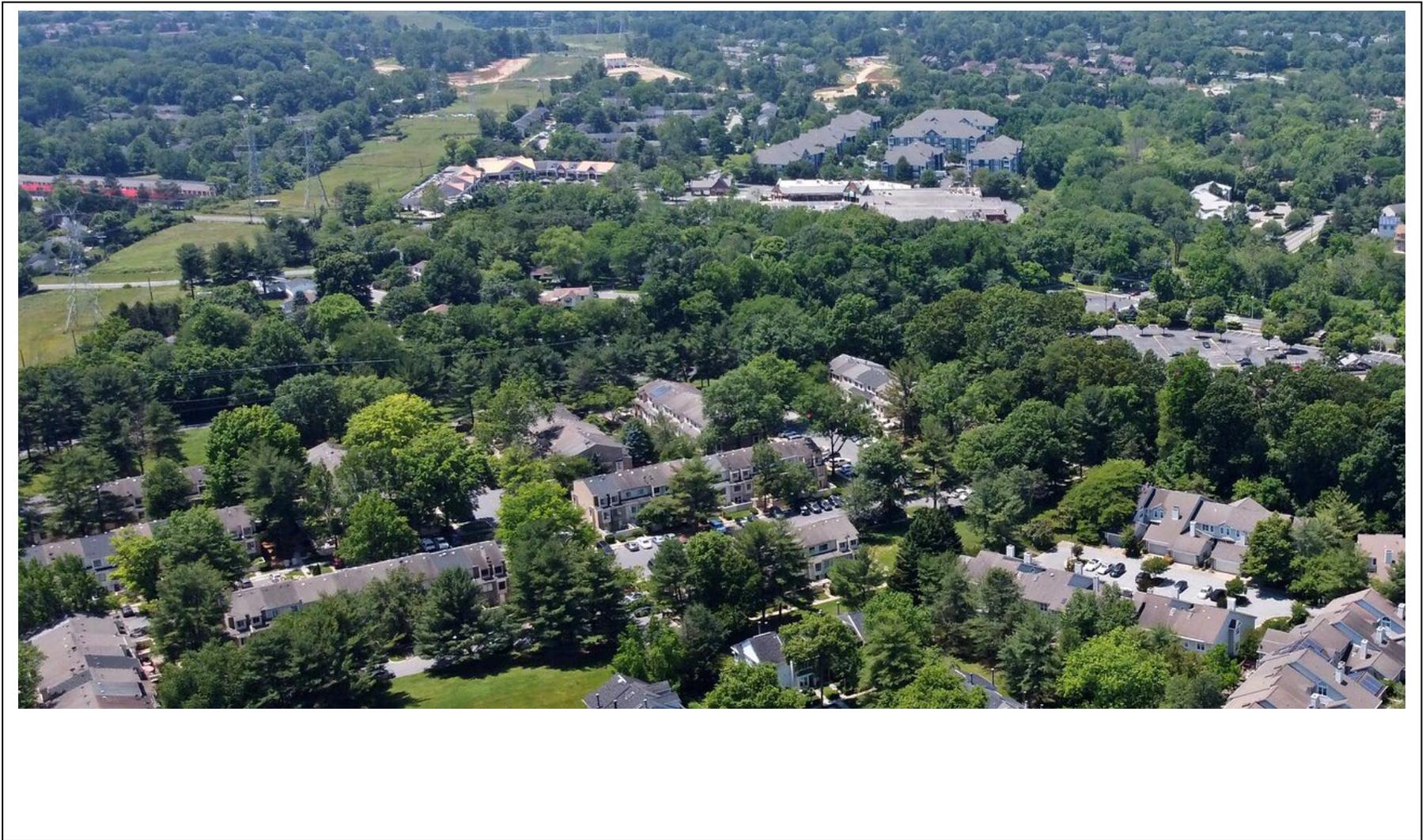
De nombreux facteurs, certains locaux et d'autres hors de nos frontières et de notre contrôle, sont à l'origine des difficultés environnementales de notre comté. *Thrive Montgomery 2050* a une vision claire des capacités de cette discipline pour atténuer les effets du changement climatique. S'adapter à la croissance dans des développements compacts desservis par les transports en commun, utiliser le redéveloppement et l'édification de terrains intercalaires pour améliorer les performances environnementales des bâtiments et des sites, et combiner et colocaliser les destinations d'usage dans les collectivités complètes, parallèlement à un soutien accru en faveur de la marche, du vélo et des transports en commun, figurent parmi les stratégies les plus efficaces à notre disposition.

L'approche recommandée par ce plan permettra également au comté de préserver les parcs et les vastes étendues de terrains de la Réserve agricole qui fournissent des services environnementaux critiques, dont notamment la préservation de l'habitat, la protection des bassins hydrographiques et de l'approvisionnement en eau, l'amélioration de la qualité de l'air et de l'eau, ainsi que le piégeage et le stockage du carbone. Ce modèle de développement, défini pour la première fois dans le tout premier *Wedges and Corridors Plan*, en 1964, continue de fournir un cadre solide pour lutter contre le changement climatique et de favoriser la résilience environnementale.

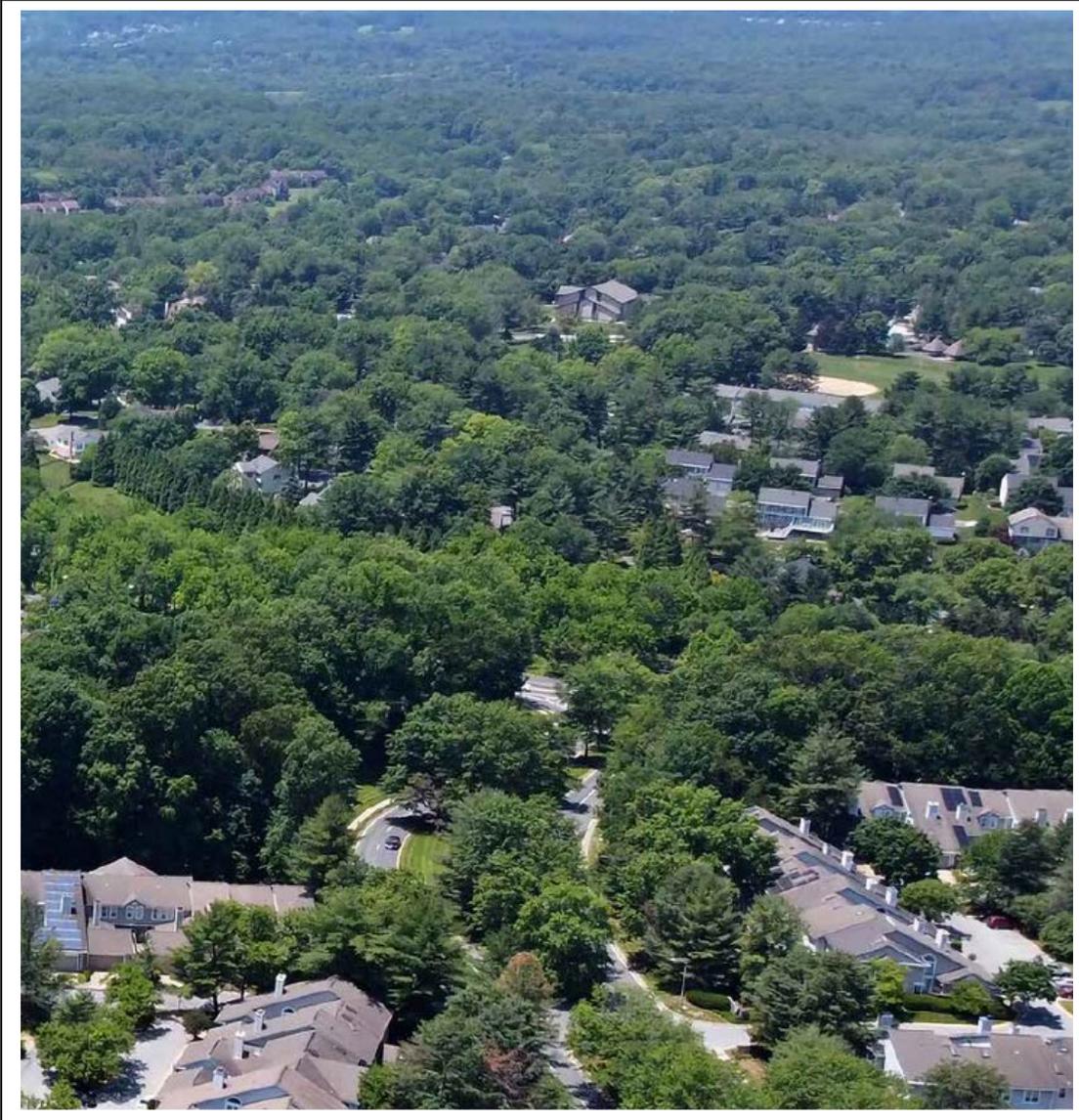
L'interconnexion entre destination des terrains, transports, changement climatique/durabilité et équité nous oblige à développer une approche exhaustive et coordonnée à la croissance de préférence à une manière plus compartimentée d'aborder chaque sujet. La nature des impacts sévères du changement climatique qui deviennent plus fréquents et risquent de s'aggraver exigera une compréhension partagée, par tous les décideurs, de l'imbrication entre la destination des terrains, le transport, le logement, les parcs et l'environnement, un élément qui est nécessaire pour une approche complète et bien coordonnée de la réalisation de nos objectifs en termes de durabilité environnementale et de résilience.



CROISSANCE COMPACTE : Développement axé sur les corridors



Introduction : Des empreintes compactes le long de plusieurs couloirs sont essentielles à la croissance future



Lorsque le *Wedges and Corridors Plan* de 1964 a été adopté, une grande partie du Comté de Montgomery n'était alors pas développée. Le plan de 1964 reconnaissait toutefois que ce qui semblait être des terrains disponibles **en abondance** devaient être utilisées à bon escient :

« Les terrains doivent être traités comme l'une de nos possessions les plus précieuses, en utilisant efficacement ce dont nous avons besoin pour nous adapter à la croissance urbaine attendue et en conservant le reste pour un avenir imprévisible. Les terrains sont trop précieux pour être gaspillés de manière irréfléchie en autorisant leur développement sans but selon un modèle dispersé ».

En conséquence, le plan de 1964 recommandait deux modèles de croissance distincts : le modèle urbain et le modèle rural. Le modèle urbain a été envisagé comme une forme compacte de développement urbain, concentré dans la couronne urbaine existante et les villes de corridor proposées le long d'importants corridors de transport dans la région, dont notamment le corridor de l'I-95/U.S. 29 et le corridor de l'I-270/MD 355. Le modèle rural, en revanche, était envisagé comme répondant à quatre objectifs généraux :

« 1) aider à façonner le modèle urbain en un modèle efficace et agréable ;

2) fournir et protéger les grands espaces ouverts pour le « changement de rythme » et les opportunités de loisirs nécessaires aux générations présentes et futures ;

3) fournir un environnement rural favorable dans lequel l'agriculture, l'extraction minière, la chasse, la pêche et autres activités centrées sur les ressources naturelles peuvent être menées sans perturbation ; et

4) préserver les ressources naturelles et protéger l'approvisionnement public en eau ».

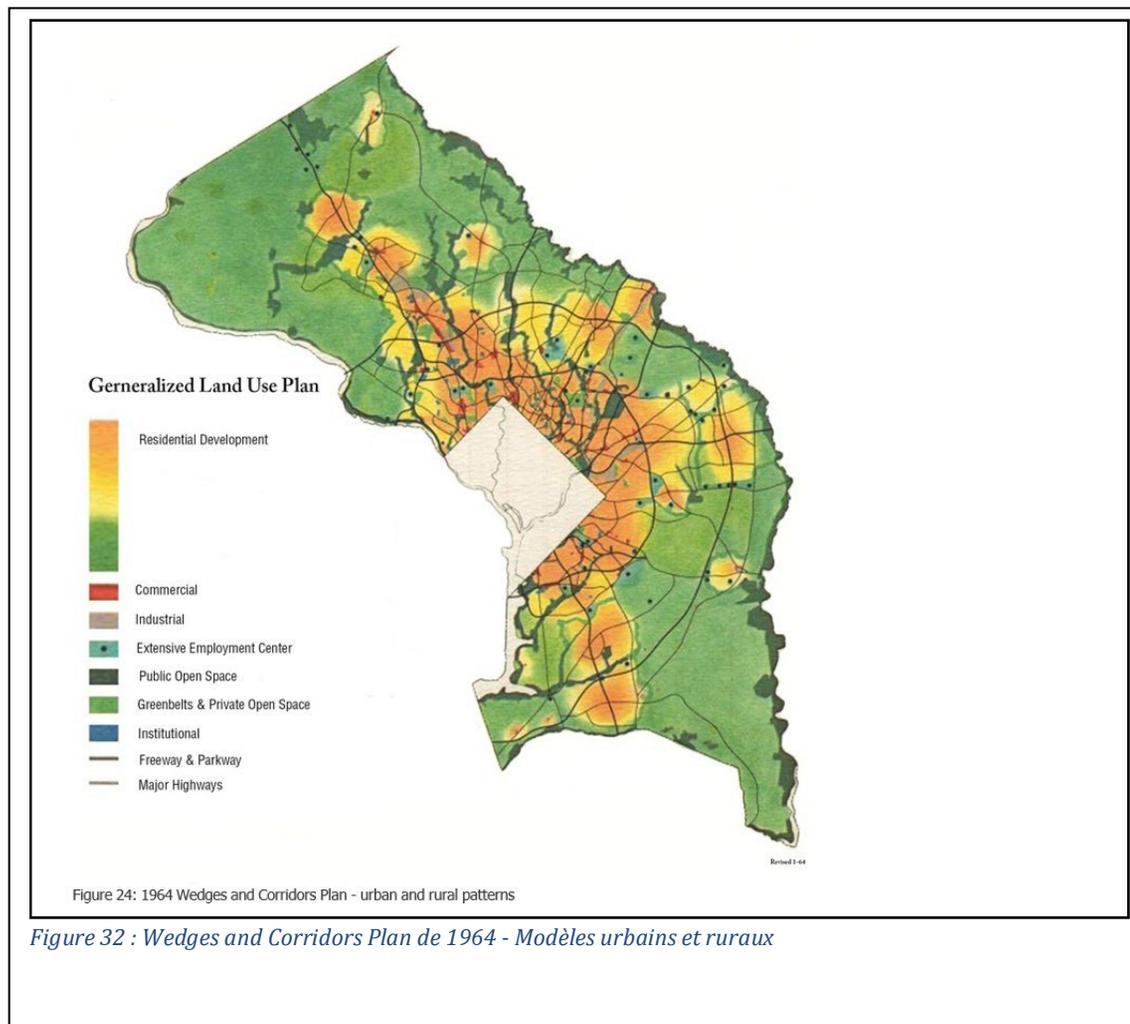
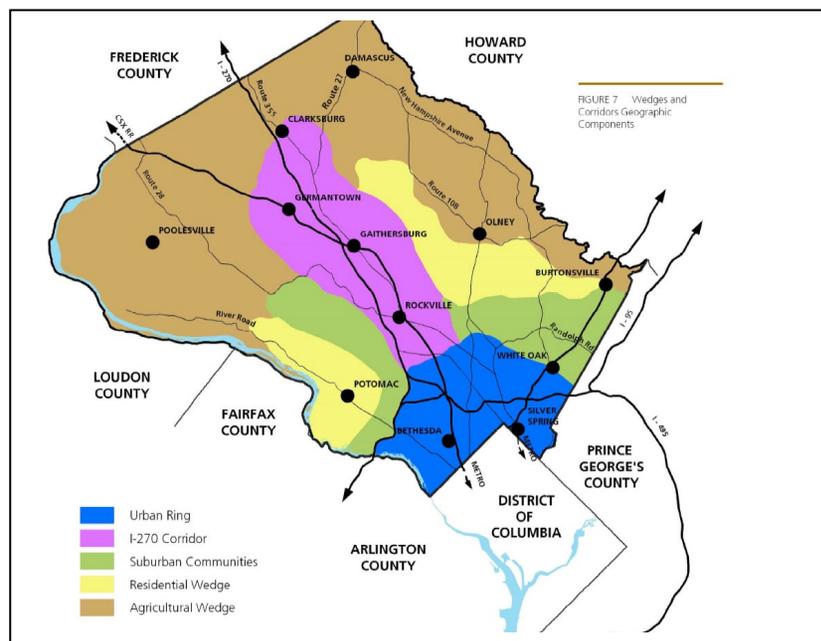


Figure 32 : Wedges and Corridors Plan de 1964 - Modèles urbains et ruraux

Quel problème essayons-nous de résoudre ? Concentrer la croissance, connecter les communautés et redynamiser le comté de l'Est

Alors que le plan de 1964 était visionnaire dans l'identification des conséquences de l'étalement et de l'importance de la préservation des terrains, les décisions ultérieures d'utilisation des terrains et de planification des transports n'ont pas toujours respecté ses directives, illustrant l'économie politique de l'étalement. D'une part, la résistance aux types d'édification de terrains intercalaires et de développement denses dans les zones de couverture du plan de croissance de 1964 a eu pour effet que la forme urbaine n'a pas été réalisée dans de nombreuses zones et que, par exemple, seulement quelques zones autour des stations du Metrorail ont connu un développement à haute densité. D'autre part, le désir des propriétaires immobiliers de maximiser la valeur de leurs terrains dans certains cas a conduit à un développement dans les zones périphériques plus important que ce qui était prévu en 1964, avec une prolifération d'appartements-jardins et de maisons de ville dans des lieux comme Aspen Hill. L'absence de limites plus strictes a favorisé la dispersion du développement, consommant ainsi de grandes quantités de terrains et augmentant le coût des routes, de l'eau, des égouts et d'autres infrastructures publiques en limitant les économies d'échelle. Ce modèle de développement a également limité les opportunités d'offrir un service rentable de transports en commun.



À l'inverse, le plan de 1964 envisageait des villes de corridor le long de l'I-270, de l'I-95 et de la Route 29. Toutefois, les décisions de planification ultérieures, dont le *Perfectionnement de 1993*, n'en ont pas tenu compte et ont finalement supprimé le corridor de croissance le long de l'U.S. 29 et de l'I-95 dans la partie est du comté. L'excision du corridor de l'U.S. 29 a contribué à orienter efficacement les nouveaux investissements publics et privés à distance du comté de l'Est et en direction de la couronne urbaine créée et du corridor de l'I-270. Ainsi, le corridor de l'I-270 a bénéficié de cycles successifs d'investissement et de réinvestissement, alors même que d'autres corridors, dont Georgia Avenue où la Red Line du Metrorail a été construite, ont été largement laissés pour compte. Ce modèle récurrent a aggravé les disparités raciales et économiques entre les parties est et ouest du comté qui persistent encore aujourd'hui.

De plus, le plan de 1964 n'a pas entièrement formulé la manière dont le grand public devrait espérer bénéficier du maintien d'un modèle rural sur une grande partie de la **zone de terrains**⁸ du comté. Le plan de 1964 expliquait que la préservation des terrains était essentielle pour la

⁸ Environ 1/3 du comté de Montgomery constitue la Réserve agricole.

reformation, l'agriculture et la conservation des ressources naturelles, mais il ne décrivait pas comment les personnes vivant dans des zones urbaines du comté accéderaient à ces opportunités. Par conséquent, de nombreuses personnes qui vivent en dehors de ce qui est devenu la Réserve agricole ne la connaissent pas et ne profitent pas pleinement des opportunités de visiter, de profiter et de développer une appréciation de la valeur de la préservation continue des terrains pour l'agriculture, les loisirs et la gestion environnementale responsable. La sensibilisation et l'accès à la Réserve agricole doivent être améliorés en offrant aux habitants de l'ensemble du comté des moyens de découvrir et de bénéficier pleinement de cette ressource unique. Nos résidents et visiteurs ne doivent pas manquer l'occasion d'en savoir plus sur l'héritage rural du comté, de manger et de boire des aliments et des boissons produits localement, et de participer à des activités de plein air telles que la randonnée, le vélo, le camping et la pêche.

Si nous ne parvenons pas à utiliser efficacement les terrains, l'espace disponible pour la croissance, les loisirs de plein air, l'agriculture et la conservation des ressources naturelles diminuera. Le coût de la construction et de l'entretien de l'infrastructure d'eau et d'égouts, des routes et des services publics deviendra plus difficile à gérer. Les problèmes tels que les embouteillages et le changement climatique seront exacerbés.



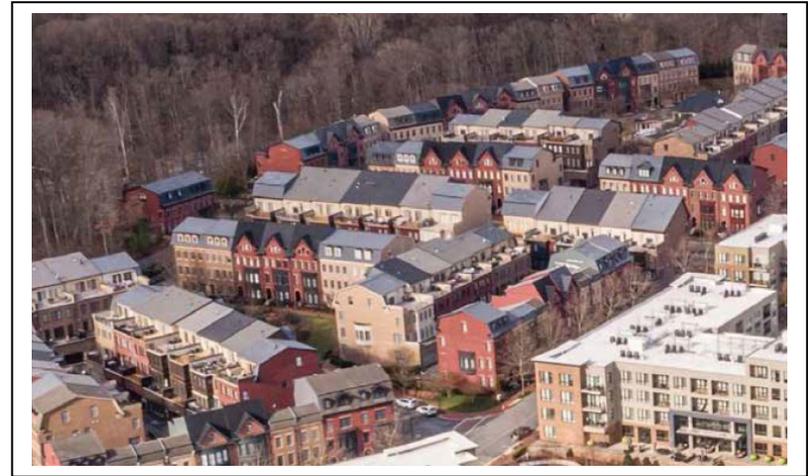
Quelles politiques résoudront le problème ? Perfectionnement et réengagement en faveur d'une empreinte compacte

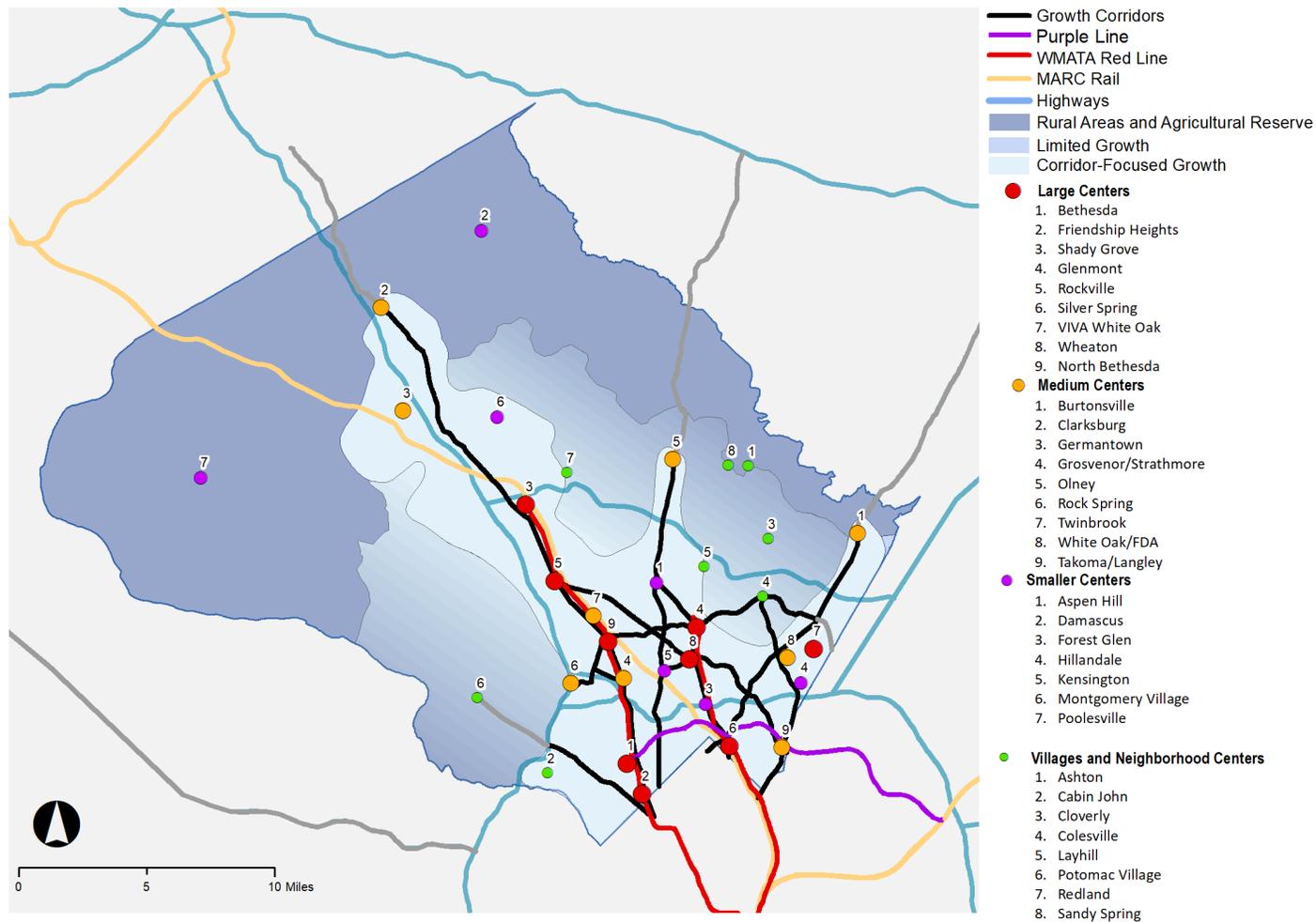
Thrive Montgomery 2050 suggère un redoublement et un affinement des efforts afin de concentrer la croissance sensible au contexte dans les centres d'activité. Les centres d'activités vont des grands centres-villes aux villages et aux quartiers ruraux en passant par centres-villes de taille moyenne. Le plan prend le nouvel engagement de promouvoir la croissance le long des principaux corridors de transport afin d'optimiser l'utilisation efficace des terrains et de créer des Collectivités complètes. Ces corridors créent un réseau, assurant le lien entre les résidents et les centres d'activité existants et futurs et les Collectivités complètes. Ces corridors disposent également d'un robuste service de transports en commun en place ou prévu, ou sont situés à proximité des concentrations existantes d'emplois, de services et d'infrastructures de manière à soutenir un développement plus intensif et de produire les types de Collectivités complètes décrits plus loin dans ce plan.

L'intensité du développement le long de ces corridors doit s'harmoniser avec le contexte urbain, suburbain et rural de la zone environnante et être calibrée de manière à tenir compte des transports en commun existants ou prévus et des autres infrastructures de transport. L'analyse détaillée de chaque zone passera par des efforts de planification futurs qui comprendront un large engagement public. Certains corridors, tels que Rockville Pike, relie même désormais plusieurs centres d'activité, ce qui rend ces corridors appropriés à un développement plus intensif. Les autres corridors bénéficieront d'un développement moins intensif en raison de leur contexte et de leur niveau de service de transports en commun.

En dehors de ces corridors, une croissance organique limitée devrait être autorisée afin : de répondre aux besoins localisés en services et de fournir une gamme équilibrée, diversifiée et appropriée de choix de logements ; d'augmenter l'intégration raciale et socio-économique ; et d'obtenir davantage de Collectivités complètes dans toutes les parties du comté. Ce développement limité doit être géré de manière à soutenir la formation de davantage de Collectivités complètes sans étendre les empreintes de développement déjà en place ni encourager une intensification significative des destinations d'usage des terrains en dehors des Collectivités complètes. La préservation des terrains pour la gestion des loisirs, de l'agriculture et de l'environnement doit être assurée au profit de l'ensemble du comté.

Le concept de croissance axée sur les corridors est un élément d'organisation fondamental de *Thrive Montgomery 2050* dans la mesure où il reconnaît non seulement que les centres d'activité et de préservation des terrains intensément développés jouent tous deux un rôle vital pour notre qualité de vie, mais qu'aucun de ces deux modèles ne peut exister sans l'autre. En décrivant les types de lieux où la croissance sensible au contexte doit être encouragée, ce chapitre vise à jeter les bases des Collectivités complètes qui dépendent d'une empreinte compacte pour leur donner la cohérence, l'attention et la combinaison d'activités nécessaires à leur succès. L'échelle du développement, les types de bâtiments ainsi que la diversité des destinations d'usage envisagées dans cette empreinte sont évoqués plus en détail dans le chapitre Collectivités complètes. À leur tour, les éléments de conception qui complètent et renforcent les Collectivités complètes sont abordés dans le chapitre Conception, arts et culture.





The Growth Map should be considered in the context of the Compact Growth and Complete Communities chapters. The centers of activity shown are not exhaustive of all existing or potential centers. Some of the centers listed on the growth map are not subject to Montgomery County zoning authority.

Figure 34 : Carte de la croissance proposée - Croissance axée sur les corridors

La Carte de la croissance illustre l'utilisation actuelle des terrains et est représentative de la localisation et des types de croissance prévus jusqu'en 2050 ; cependant, les corridors et centres indiqués sur la carte ou l'ajustement des descriptions fournies ci-dessous peuvent évoluer au fil du temps via les futurs plans directeurs approuvés et adoptés et les plans directeurs fonctionnels.

La zone de croissance axée sur les corridors (bleu le plus clair) devrait bénéficier de la nouvelle croissance plus que toutes les autres. Elle englobe la partie la plus développée du comté avec la population la plus dense ainsi que centres d'emploi et les infrastructures pour soutenir le développement existant et nouveau.

La Zone de croissance limitée (bleu moyen) couvre principalement les collectivités résidentielles de banlieue où une croissance organique limitée est envisagée pour répondre aux besoins localisés de services, pour fournir une gamme diversifiée de possibilités de logements et pour augmenter l'intégration raciale et socio-économique de sorte à obtenir des Collectivités complètes.

Les Zones rurales et la Réserve agricole* (en bleu foncé) continueront d'être consacrées principalement à l'agriculture, aux espaces ruraux ouverts et à la préservation de l'environnement. Ces zones peuvent absorber une certaine croissance à mesure que l'agriculture se transforme et que les besoins des communautés résidentielles existantes évoluent au fil du temps. La carte de la croissance identifie plusieurs centres d'activité existants et potentiels à diverses échelles – grands, moyens et petits centre ainsi que centres de villages et de quartiers. Les centres identifiés ne comprennent pas la totalité des centres existants ou potentiels, mais ils sont plutôt inclus pour démontrer que les centres d'activité dans lesquels la croissance compacte existante et future doit être concentrée, existent dans les zones urbaines, suburbaines et rurales du comté. Bien que la croissance future doive se concrétiser dans ces centres, la croissance et l'intensité du développement doivent être proportionnelles à l'emplacement et au contexte du centre.

Les grands centres sont considérés comme les zones présentant l'intensité la plus élevée, généralement caractérisées par une densité résidentielle et/ou commerciale importante, existante ou prévue, et sont typiquement proches de transports en commun de haute qualité. Ils comprennent les quartiers d'affaires centraux du comté, les centres d'emploi existants et futurs, les municipalités de Gaithersburg et Rockville, et la plupart des stations du Metrorail qui offrent une opportunité de redéveloppement important.

Les centres moyens sont moins intenses et couvrent une zone géographique plus restreinte que les grands centres. Les centres moyens peuvent inclure des groupes importants en termes de densité résidentielle existante ou prévue, ainsi que des groupes de densité commerciale, dont de grands centres commerciaux et des campus de bureaux. Les centres moyens sont probablement proches des transports en commun.

Les plus petits centres se caractérisent généralement par des quartiers résidentiels de faible à moyenne densité, avec des groupes d'activités commerciales, notamment des centres commerciaux et des commerces de détail de proximité.

Les centres de village et de quartier sont ceux présentant la plus faible intensité et contenant un petit nombre de destinations d'usage de proximité. Ils sont situés dans les zones rurales et les quartiers résidentiels à faible densité.

** Les Zones rurales et la Réserve agricole sont des zones du comté dont la destination d'usage est essentiellement d'ordre rural ou agricole dans les catégories de zone Rurale, Regroupement rural, Regroupement de quartier rural ou Réserve agricole.*

Plus spécifiquement, les politiques et pratiques suivantes doivent être adoptées afin d'optimiser l'efficacité de la destination des terrains et des investissements publics, et de poser les fondations du développement de centres d'activité dynamiques tout en préservant les terrains pour les loisirs, la conservation des ressources et l'agriculture :

Concentrer la croissance dans les centres d'activité et le long des corridors par le développement et le redéveloppement de zones d'édification de terrains intercalaires compactes de manière à optimiser une utilisation efficace des terrains.

- Concentrer l'utilisation future des terrains et la planification des infrastructures publiques dans les centres d'activités et sur les corridors de croissance afin d'orienter le développement de façon à faciliter l'émergence de Collectivités complètes. Évaluer l'utilisation appropriée des terrains, les installations de transport et un modèle de communauté qui encouragera et permettra une utilisation complète des centres d'activité et la création de Collectivités complètes. (Ec, En, Eq)
- Modifier les réglementations relatives à la destination des terrains, à la conception et au zonage, y compris l'Ordonnance relative au zonage et les réglementations en matière de subdivision, de manière à soutenir le développement compact axé sur les corridors. Les densités appropriées varieront, mais elles devraient être suffisantes pour soutenir, au minimum, la prestation efficace de services de transports en commun le long de ces corridors. (Ec, En, Eq)
- Améliorer la durabilité environnementale de la croissance en encourageant l'édification de terrains intercalaires et le redéveloppement pour mettre un frein à l'étalement et permettre la mise à niveau des zones construites à une époque où les réglementations environnementales étaient peu nombreuses, voire inexistantes, jusqu'à obtenir des normes robustes pour la gestion des eaux pluviales et autres normes environnementales de pointe. (En)

Promouvoir et accorder la priorité aux investissements publics dans les infrastructures des centres d'activité et le long des corridors de croissance et les exploiter pour attirer de futurs investissements privés sous une forme compacte.

- Envisager de nouvelles méthodes de financement des infrastructures publiques, telles que la capture de valeur, le financement par de nouvelles taxes et d'autres mécanismes pour faciliter l'investissement et la fourniture d'infrastructures appropriées dans les domaines identifiés comme appropriés à un développement plus intensif. (Ec)
- Mettre en place une infrastructure de transports en commun de haute qualité le long des corridors de croissance grâce au capital-investissement et assurer un service fiable et fréquent via l'investissement opérationnel. (Ec, En, Eq)
- Exploiter les programmes incitatifs fédéraux, étatiques et locaux, les terrains appartenant à l'état ainsi que les opportunités d'investissement foncier pour le développement et le redéveloppement intercalaires dans les centres d'activités et le long des corridors. (Ec, En, Eq)
- Développer un cadre politique pour garantir que les entreprises détenues ou exploitées par des membres de la population noire, des autochtones ou des personnes de couleur, accèdent aux opportunités dans le cadre de nouveaux développements et de redéveloppements. (Ec, Eq)

Les trois symboles (Ec, En, Eq) indiquent un lien étroit entre chaque recommandation de politique et les trois objectifs généraux du plan :
Ec = Compétitivité économique
En = Santé et résilience environnementales
Eq = Équité raciale et justice sociale

Limiter la croissance au-delà des corridors à un développement et un redéveloppement des zones d'édifications compactes dans les Collectivités complètes afin d'éviter l'étalement. Appliquer les principes de l'urbanisme à une échelle appropriée le long d'un transect rural vers urbain, comme décrit dans le chapitre Collectivités complètes.

- Gérer durablement les terrains en dehors des corridors de croissance et des Collectivités complètes afin d'augmenter la biodiversité, d'améliorer la santé des habitats naturels, de préserver les forêts privées, de protéger les bassins hydrographiques et les aquifères, et d'améliorer la qualité de l'eau tout en offrant des opportunités étendues de loisirs de plein air, y compris une activité physique vigoureuse. (En, Eq)
- Soutenir la génération d'énergie propre alternative, l'énergie distribuée, le stockage en batterie et la modernisation du réseau ; faciliter davantage le compostage/la récupération des déchets alimentaires ainsi que les progrès dans d'autres initiatives à économie circulaire. (En, Eq)

Préserver et améliorer la Réserve agricole et la gérer de manière à préserver un modèle rural de développement au profit de l'ensemble du comté.

- Maintenir l'agriculture comme principale destination d'usage des terrains au sein de la Réserve agricole par l'intermédiaire de politiques, de réglementations, de servitudes et d'incitations, y compris celles qui préservent une masse critique de terrains agricoles contiguës. (Ec, En)
- Optimiser les avantages de la Réserve agricole grâce à des politiques conçues pour assurer la viabilité continue de l'agriculture en tant qu'activité économiquement productive et durable, décourager l'étalement, faciliter un large éventail d'activités de loisirs et de tourisme de plein air, préserver les terrains et les ressources naturelles, et promouvoir des pratiques qui font progresser la qualité de l'environnement. (Ec, En)

- Améliorer la sensibilisation et l'accès multimodal à la Réserve agricole pour que le public puisse découvrir et bénéficier directement de cette précieuse ressource pour la nourriture cultivée localement, les loisirs de plein air et le tourisme. (Ec, Eq)



Comment ces politiques permettront-elles la poursuite des principaux objectifs de Thrive Montgomery 2050 ?

Développement compact pour soutenir des lieux dynamiques, diversifiés et durables

La population du comté de Montgomery devrait croître d'environ 200 000 personnes au cours des 30 prochaines années, et ces politiques et pratiques sont essentielles non seulement pour s'adapter à cette croissance, mais également pour atteindre les principaux objectifs de *Thrive Montgomery 2050*, dont notamment la lutte contre le changement climatique et l'adaptation à celui-ci. Près de 85 % des terrains du comté sont déjà développées ou autrement limitées. Si nous ne conservons pas des barrières efficaces à l'étalement, nous nous mettrons probablement dans une impasse dans laquelle l'espace pour l'agriculture, les loisirs et la gestion des ressources sera épuisé, de même que l'espace pour une croissance supplémentaire.

Nous devons encourager le développement et le redéveloppement des zones d'édification de terrains intercalaires compactes pour nous adapter à la croissance prévue de la population de manière à prendre en charge des communautés denses, vivantes et dynamiques. La stratégie de concentration de la croissance sensible au contexte au sein des centres d'activité et le long des corridors orientera la population et l'emploi vers des sites desservis par une infrastructure, des services et des commodités, transports en commun compris, et créera des centres d'activité ciblés. Cette concentration devrait à son tour réduire le coût des infrastructures publiques et générer des rendements plus favorables sur les investissements publics et privés. Le développement et le redéveloppement de zones d'édification de terrains intercalaires compactes s'alignent également sur le désir croissant des résidents, des entreprises et des employeurs à la recherche de communautés accessibles à pied et orientées sur les transports en commun, comme en attestent les zones orientées sur les transports en commun dans la région et le pays.



Figure 35 : Georgia Avenue en direction du sud depuis Evans Parkway Neighborhood Park — Aujourd'hui



Figure 36 : Georgia Avenue en direction du sud depuis Evans Parkway Neighborhood Park — Avenir possible

Santé économique : Une forme compacte comme fondement pour des lieux plus attrayants

Maintenir l’empreinte et la croissance du comté sous la forme d’un développement compact le long des corridors favorisera la création du type d’endroits propre à attirer les employeurs et attirera de la sorte de nouveaux investissements. Des études sur les tendances en matière de développement de bureaux montrent que les principaux employeurs recherchent des zones accessibles à pied et riches en commodités à proximité des transports en commun. Les parcs de bureaux traditionnels à faible densité ne sont plus appréciés. Les idées associées de Forme compacte, de Collectivités complètes et d’Excellence de la conception encourageront le développement de lieux qui attirent aussi bien les entreprises que les résidents.

L’empreinte de développement compact est un outil essentiel pour créer le type de centres qui soutiennent une économie solide. L’absence de vastes étendues vacantes et illimitées de terrains ne signifie pas que le comté de Montgomery ne peut pas développer son économie. Cependant, nous devons envisager différemment les endroits dans lesquels la croissance se produit et les zones de développement compact qui n’ont pas été prises en compte par le passé, telles que les parkings en surface et la co-localisation des installations. Bien que le comté manque de terrains vierges pour accueillir les centres d’emploi de type campus ou les nouveaux quartiers résidentiels, ce plan ne recommande pas d’étendre notre empreinte de développement au-delà de la zone de croissance axée sur les corridors. Il souligne plutôt le fait que l’offre actuelle de terrains pouvant faire l’objet d’un redéveloppement (pour un développement de forme compacte et créative) est suffisante pour attirer et retenir une large gamme d’employeurs, en particulier dans les secteurs basés sur les connaissances avancées qui recherchent des centres dynamiques et une main-d’œuvre hautement formée et diversifiée. Il est important de noter que la forme seule ne créera pas davantage d’emplois. Une densité accrue, des options de transport en commun de qualité ainsi qu’un environnement réglementaire favorable à l’investissement sont autant d’éléments nécessaires. D’autres changements sont nécessaires en termes d’incitations financières, de réforme fiscale et d’investissement dans les infrastructures.



Équité raciale et rééquilibrage de la répartition géographique des opportunités

L'identification des corridors de croissance dans le comté de l'Est, en particulier le long de l'U.S. 29 et du corridor de Georgia Avenue le long de la Red Line du Metrorail, est essentielle pour inverser des décennies de non-croissance et garantir que les avantages de la croissance sont répartis de manière plus équitable entre les frontières géographiques, de classes et de races. Ces zones offrent également l'opportunité d'un meilleur retour sur investissement, financièrement et en termes d'objectifs de *Thrive Montgomery 2050*. L'opposition politique antérieure au développement dans le comté de l'Est, exprimée le plus clairement par la suppression du corridor de l'I-95/U.S. 29 dans le *Perfectionnement de 1993* des zones identifiées comme appropriées à la croissance, a réorienté les investissements publics et privés vers l'ouest. Les investissements publics et privés ultérieurs ont été concentrés le long du corridor de l'I-270, car cette zone semblait offrir les meilleures perspectives de croissance et de réussite. Pendant ce temps, le comté de l'Est est devenu relativement moins attrayant pour les employeurs et les résidents, alimentant un cycle de stagnation.

Ce modèle confirme ce que le promoteur immobilier et universitaire Christopher B. Leinberger a décrit comme le phénomène du « quartier préféré ». Leinberger observe en effet que, dans de nombreuses zones métropolitaines, les décisions relatives à l'allocation géographique des ressources, prises des décennies auparavant, sont renforcées et répétées. Lorsqu'une zone reçoit les ressources et l'attention du gouvernement et du secteur privé, selon Leinberger, les investissements futurs ont tendance à suivre au même endroit, renforçant ainsi son avance et laissant d'autres zones plus loin derrière elle.

L'évolution du corridor de l'I-270 en tant que « quartier préféré » ainsi que les limites qui s'en sont suivies sur le développement dans le comté de l'Est ne représentaient pas la seule, ni même la plus importante cause de la fracture raciale et économique entre la partie est et la partie ouest du comté. Cependant, la logique du quartier préféré était et est encore un facteur important du renforcement des disparités d'accès aux investissements, aux infrastructures et aux services, ainsi que de la concentration de la pauvreté et de la diminution de l'accès aux opportunités. Bien que le potentiel de déplacement doive toujours être envisagé (et la surveillance et la résolution de la délocalisation provoquée par la hausse des valeurs immobilières doivent faire partie de ce plan), dans le même temps, l'investissement public et privé est essentiel pour élargir les opportunités économiques pour les personnes et les communautés qui ont été laissées pour compte sur le plan social ou économique. En concentrant l'investissement et en encourageant le développement le long des corridors dans le comté de l'Est, ce plan aidera à jeter les bases des Collectivités complètes et à créer un avenir plus prospère et équitable dans toutes les parties du comté.

Croissance compacte et performance environnementale : Amélioration de la qualité de l'air et de l'eau grâce à une utilisation plus efficace des terrains

L'un des avantages les plus clairs d'une utilisation efficace des terrains, comprenant la croissance compacte axée sur les corridors ainsi que le renforcement du modèle rural en dehors des corridors, est, au niveau général, de rendre le développement plus durable sur le plan environnemental et, au niveau particulier, de réduire les émissions de gaz à effet de serre. En concentrant le développement sur une empreinte limitée, la croissance centrée sur les corridors peut faciliter les déplacements à pied et à vélo et l'utilisation des transports en commun, et elle peut réduire les émissions dues aux véhicules motorisés. Une forme compacte de développement réduit l'utilisation de la voiture, même chez les personnes qui continuent de reposer sur ce moyen de transport, car les distances parcourues sont susceptibles de diminuer alors qu'un plus large éventail de besoins peut être satisfait dans un rayon plus court, réduisant ainsi les kilomètres parcourus par les véhicules.

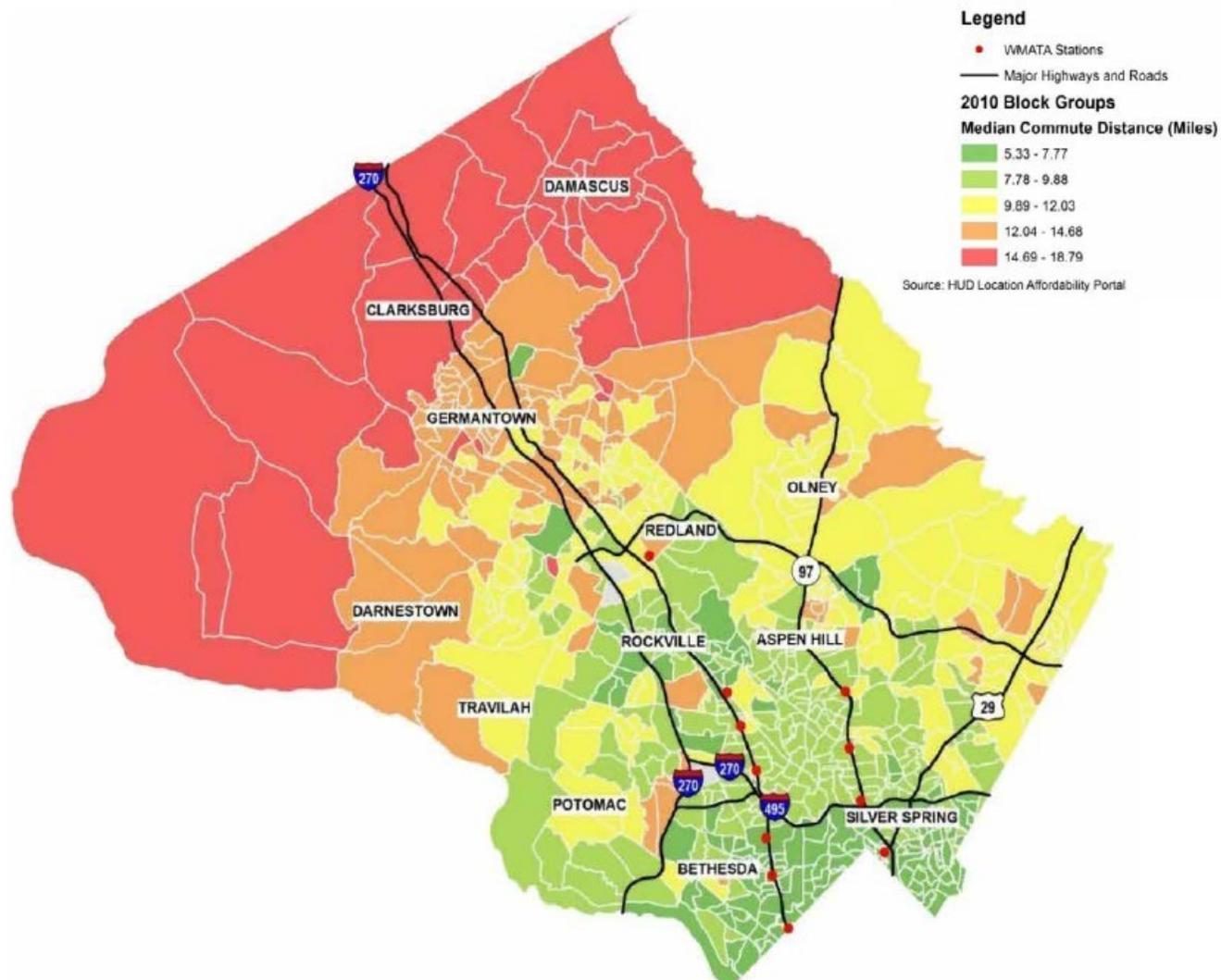


Figure 38 : Distance médiane de trajet domicile-travail, en miles, 2016

La croissance compacte peut également améliorer les performances environnementales des sites et des bâtiments dans la mesure où elle permet le redéveloppement des zones développées avant l'adoption des contrôles modernes des eaux pluviales et souvent caractérisées par des proportions élevées de couverture de surface imperméable. Une forme compacte de développement ou de redéveloppement des zones d'édification de terrains intercalaires peut réduire l'écoulement des eaux pluviales et l'effet d'îlot de chaleur en utilisant des infrastructures végétales, des toits végétaux et d'autres éléments de couverture végétale, ainsi qu'une conception et une orientation des bâtiments visant à réduire les températures urbaines.

Enfin, le développement compact et axé sur les corridors est essentiel à la protection continue de la Réserve agricole et à la préservation des terrains pour une la gestion responsable de l'environnement et les zones de loisirs. À mesure que notre population augmente et que la région continue de se développer, la pression sur les zones rurales et les systèmes naturels augmentera. La préservation de la Réserve agricole renforce la concentration de la croissance et maximise les terrains disponibles pour l'agriculture, les loisirs et la conservation des ressources naturelles.

Bien que l'agriculture reste l'utilisation principale dans la Réserve agricole, la zone réservée au modèle rural offre également des opportunités de loisirs, de tourisme et de conservation des ressources naturelles, autant de destinations d'usage qui doivent être reconnues et soutenues. La Réserve agricole améliore l'attractivité et l'habitabilité du comté, car elle offre des opportunités en termes de nourriture cultivée localement, de loisirs de plein air, d'éducation et de tourisme. La préservation continue de la Réserve agricole, parallèlement au système de parcs du comté, protège également les forêts, les zones humides, les prairies et les ruisseaux du comté, soutient la biodiversité et les habitats naturels, et protège les bassins hydrographiques, les aquifères et la qualité de l'eau.

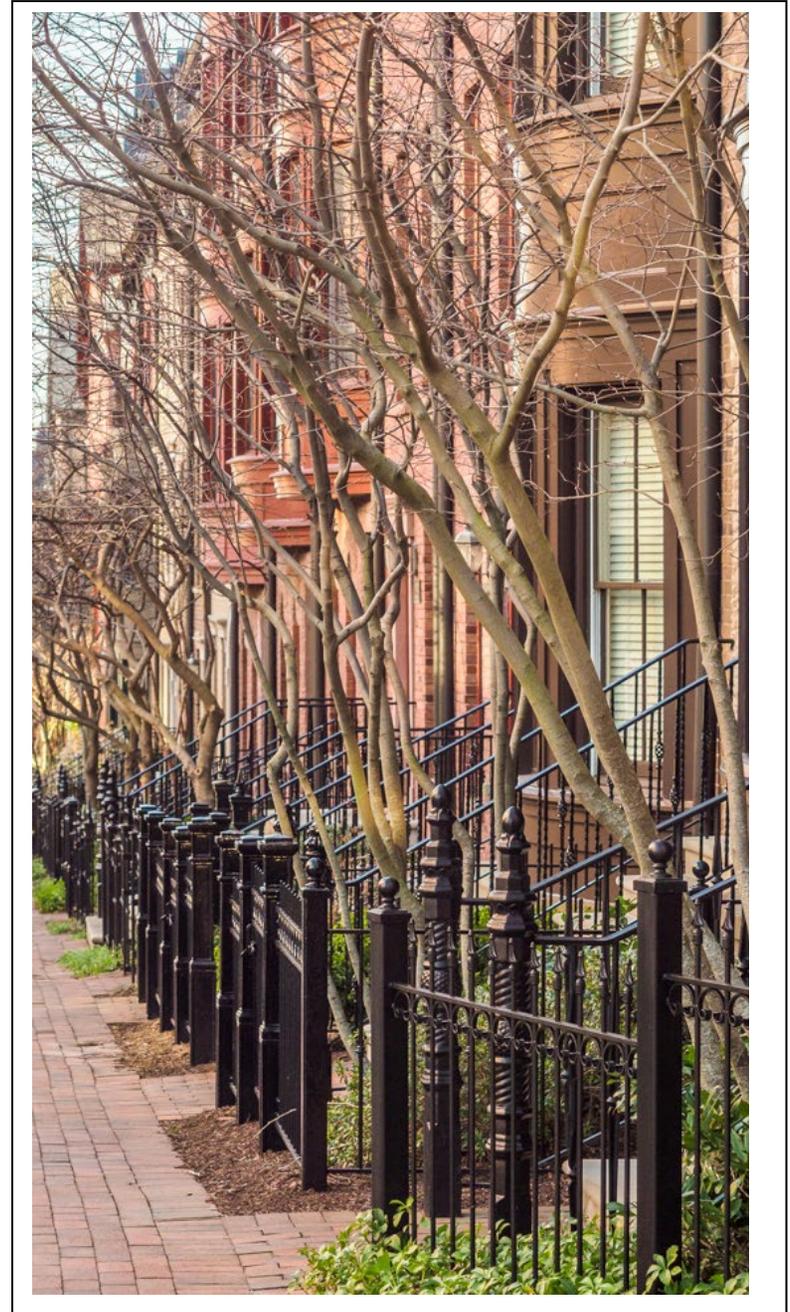


Figure 39 : Pike and Rose, le développement des zones d'édification de terrains intercalaires a réduit de plus de 70 % les flux de ruissellement des eaux pluviales.

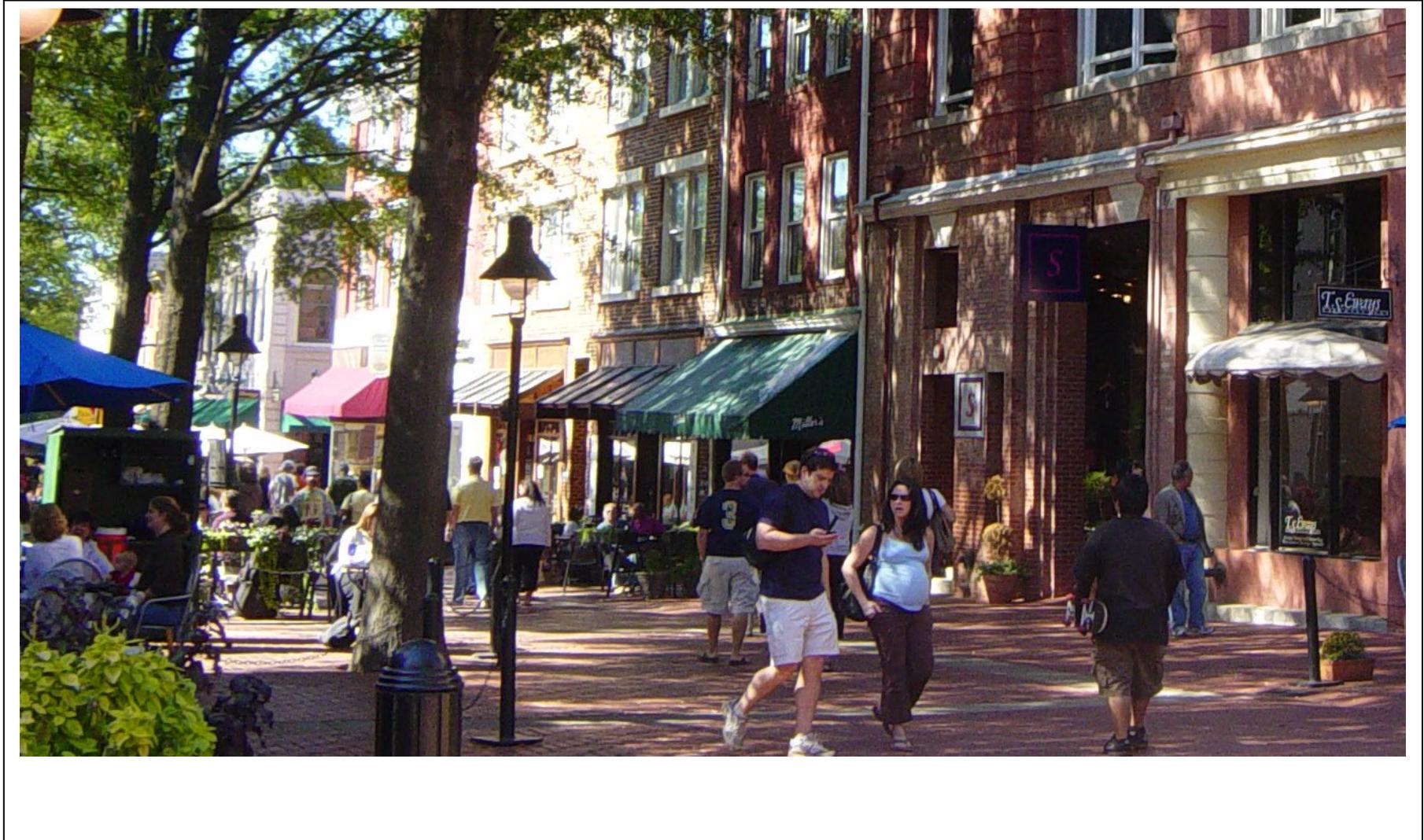
Comment évaluerons-nous les progrès ?

Dans l'évaluation des futurs plans, projets et propositions liés à l'utilisation efficace des terrains et pour la mesure du succès ou de l'échec des approches recommandées dans ce plan, les mesures pertinentes peuvent inclure :

- Quantité de développement et de redéveloppement des zones d'édification de terrains intercalaires dans les centres d'activités et le long des corridors principaux.
- Proportion de nouveaux emplois, populations, et logements dans un rayon d'un mile (ou un demi-mile) [1,6 km ou 800 m] des centres d'activités et des corridors prioritaires.
- Part des déplacements en dehors des véhicules automobiles (marche, vélo, utilisation des transports en commun) et réduction correspondante des MVP.
- Montant des investissements publics et privés dans les infrastructures, les services et les équipements dans les centres d'activités et le long des corridors, globalement et par région du comté.
- Hectares de terrains agricoles, d'habitats naturels, de forêts et de zones environnementalement sensibles protégées.
- Productivité économique de l'agriculture.
- Quantité d'espace pour les loisirs en extérieur et variété d'activités prises en charge.
- Pourcentage d'augmentation des performances environnementales des bâtiments et des sites, globalement et par zone du comté.
- Nombre de visiteurs venant de l'extérieur de la Réserve agricole pour les loisirs, le commerce et le tourisme.
- Maintien et amélioration des mesures de la qualité de l'eau des cours d'eau.
- Réduction de la couverture imperméable et augmentation de la surface de couverture imperméable traitée.
- Augmentation du couvert arboré
- Augmentation de la production d'énergie propre alternative et du compostage/de la récupération des déchets alimentaires.



COLLECTIVITÉS COMPLÈTES : Combinaison de destinations d'usage et de formes



Introduction : Langues de terre et corridors et la séparation des destinations d'usage - Personnes



mesures préventives ne sont pas prises ».

Bien que le *Wedges and Corridors Plan de 1964* ait été extraordinairement progressiste dans la défense d'une forme de développement compacte et axée sur les transports en commun, il a rejeté l'idée de destinations d'usage commerciales et résidentielles mixtes. Le plan de 1964 indiquait que si les espaces désignés pour différentes destinations d'usage devaient fondamentalement fonctionner ensemble pour obtenir un « tout agréable et économiquement réalisable », ces destinations d'usage devaient être physiquement séparées. Il recommandait un zonage euclidien, avec des zones réservées aux logements multifamiliaux, aux maisons de ville et aux logements unifamiliaux, ainsi que des zones commerciales et industrielles isolées, affirmant :

« Les zones commerciales et industrielles devraient exclure les résidences, à la fois parce que des quartiers résidentiels de qualité ne peuvent pas être maintenus dans ces zones, et parce que les entreprises et l'industrie peuvent fonctionner plus efficacement là où l'espace qui leur est attribué n'est pas interrompu par le logement ».

Outre une séparation rigide des destinations d'usage, le plan de 1964 insistait sur le caractère souhaitable des barrières, des zones tampons et des transitions entre les destinations des terrains pour obtenir l'harmonie et la compatibilité :

« Les centres commerciaux en place depuis longtemps s'étendent aux quartiers résidentiels voisins, ce qui provoque davantage de problèmes de transition. Le résultat final est une maladie connue comme le fléau urbain. Cette maladie est contagieuse et se propagera de manière quasi-certaine si des

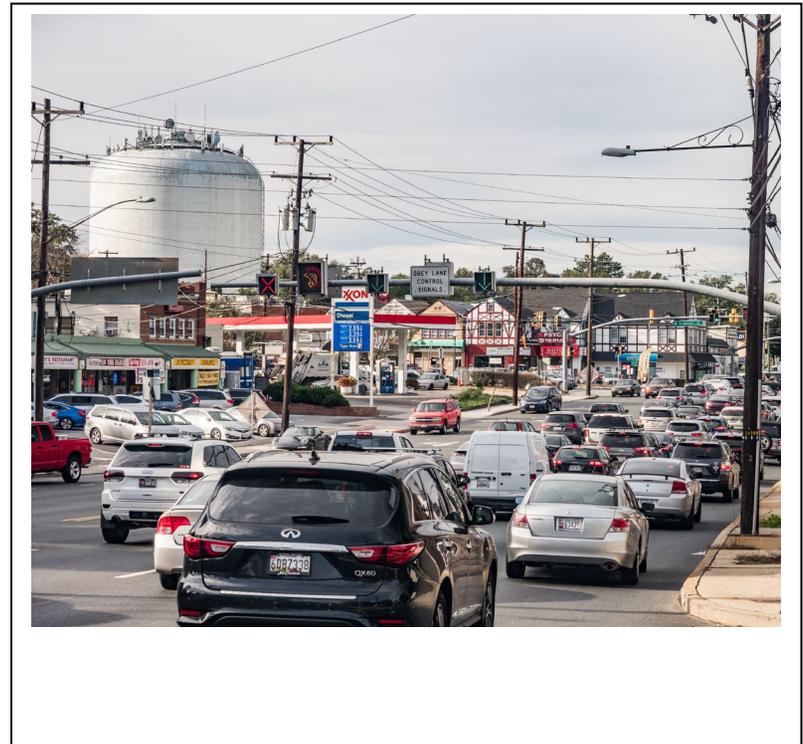
Quel problème essayons-nous de résoudre ? L'utilisation mixte, un bilan nuancé

Bien que l'urbanisme polycentrique incarné par le concept des villes de corridor du plan de 1964 fût fondamentalement solide, son approche à la séparation des destinations d'usage et l'accent mis sur les transitions et les zones tampons n'a, au mieux, pas été parfaitement efficace pour produire des quartiers commerciaux agréables et économiquement dynamiques, et a, au pire, servi à justifier les décisions d'utilisation des terrains qui ont renforcé la ségrégation raciale et socioéconomique. D'autres lacunes sont devenues de plus en plus évidentes, à savoir :

- L'approche de « séparation et de zone tampon » n'a pas réussi à anticiper, et encore moins à répondre à la demande de logement dans les centres d'activité à usage mixte. Dans la plupart des cas, les villes de corridor n'ont pas atteint les densités ni proposé la variété de destinations d'usage, de types de bâtiments et de services nécessaires pour optimiser leur valeur en attirant les résidents et les travailleurs à la recherche d'endroits plus dynamiques et attrayants pour vivre et travailler.
- Si quelques sites du comté de Montgomery ont su attirer des investissements dans les destinations d'usage de bureaux, de commerce de détail et résidentielles, la combinaison d'éléments – dont notamment une forme compacte avec divers types de logements, des destinations d'usage commerciales, des transports en commun et un secteur public accessible à pied – qui soutiennent les types d'interactions humaines communes aux endroits les plus prospères font néanmoins défaut à la plupart d'entre eux. Pendant ce temps, les zones entourant nos centres d'activité les plus éclectiques restent en grande partie caractérisées par une séparation des destinations d'usage des terrains et par une certaine uniformité en termes de tailles et de couverture des parcelles et de formes des bâtiments.

La séparation des destinations d'usage et l'homogénéité associée dans les tailles de parcelles, les normes de développement et les formes de bâtiments, conjuguées à l'engagement en faveur des barrières, des zones tampons et des transitions ont eu pour effet, intentionnellement ou non, de décourager les liens entre les personnes et les lieux et de rendre plus aiguës les divisions raciales, sociales et économiques entre les différents quartiers et parties du comté.

La mise en œuvre de ces approches a également rendu l'accès à l'ensemble des opportunités économiques, éducatives et culturelles (ainsi qu'aux services, équipements et infrastructures) beaucoup trop dépendant de l'accès aux voitures. En séparant les destinations d'usage et en investissant massivement dans les routes, nous avons historiquement fait de la voiture la seule façon pratique pour de nombreux résidents et travailleurs de répondre à leurs besoins quotidiens – notamment pour les déplacements qui devraient être faisables à pied, à vélo, en train ou en bus, y compris pour les personnes handicapées et celles avec de jeunes enfants.



La préservation et la protection des quartiers dédiés exclusivement aux maisons unifamiliales séparées ont laissé les résidents déconnectés des services de vente au détail et autres, elles ont encouragé la construction d'installations publiques autonomes et elles ont perpétué une utilisation inefficace des terrains. Nos politiques d'utilisation des terrains ont évolué au cours des dernières années pour tenir compte de l'évolution du contexte social et démographique ainsi que des changements de préférences et d'approches à la planification. Le comté s'est également transformé, passant d'une communauté-dortoir au District de Columbia à un comté doté de plusieurs centres d'emploi distincts. Ces changements ont coïncidé avec l'émergence de préférences du marché de plus en plus fortes pour les communautés axées sur les transports en commun, proposant un usage mixte et un sentiment d'identité unique.

Nos plans ont réagi à ces tendances, mais la mise en œuvre d'un développement à usage mixte axé sur les transports en commun a été limitée en raison des contraintes économiques et réglementaires. Le modèle sous-jacent de base persiste dans une grande partie du comté malgré l'approbation, par le *Perfectionnement de 1993*, des destinations d'usage mixtes et des modifications ultérieures du code de zonage. Bien sûr, certaines zones de banlieue et rurales pourraient ne pas obtenir la combinaison de destinations d'usage ou prendre en charge les types de services de transports en commun que l'on attendrait dans les zones plus urbaines. *Thrive Montgomery 2050* prévoit d'augmenter la variété des destinations d'usage et d'atteindre un secteur public axé sur les personnes dans les zones et centres de croissance axés sur les corridors évoqués dans le chapitre Croissance compacte, à des échelles appropriées à leur contexte, afin de fournir aux personnes de toutes les parties du comté un accès à une gamme élargie de services et d'équipements à proximité de leur domicile et de leur lieu de travail.



Au-delà du développement axé sur les transports en commun : Collectivités complètes et « Ville quart d'heure »

Reconnaissant les avantages du développement axé sur les transports en commun, qui utilise souvent le zonage à usage mixte comme complément d'un service de transports en commun de haute qualité, *Thrive Montgomery 2050* met à jour et réétalonne toutefois les idées sur le rôle des destinations d'usage mixtes en ajoutant les Collectivités complètes et la « Ville quart d'heure » comme principes d'organisation pour la réflexion sur la planification des quartiers et districts.

Les Collectivités complètes sont des lieux qui comprennent l'éventail de destinations d'usage des terrains, d'infrastructures, de services et d'équipements qui leur permettent de répondre à un large éventail de besoins pour une grande variété de personnes. Elles comprennent des logements adaptés à différents types de ménages, niveaux de revenus et préférences, favorisant ainsi l'intégration raciale et socioéconomique. La combinaison spécifique de destinations d'usage, d'équipements, de parcs, d'installations publiques et de types de bâtiments dans les Collectivités complètes varie en fonction de facteurs tels que la taille et l'emplacement du quartier ou de la communauté ; la proximité des transports en commun, la variation des caractéristiques physiques telles que la topographie et les ressources environnementales ; et d'autres facteurs spécifiques à l'histoire et au contexte de chaque lieu.

Le concept associé de « Ville quart d'heure » est apparu comme un moyen de réinventer les communautés existantes pour optimiser leur attrait et leur efficacité en combinant les logements, les bureaux et les commerces de détail afin que les services, l'infrastructure, les installations et les équipements pour répondre aux besoins quotidiens des personnes qui y vivent ou y travaillent se situent à une distance de marche. Bien qu'une application littérale ou rigide de la « Ville quart d'heure » puisse ne pas s'avérer pratique en dehors des zones et centres de croissance axés sur les corridors, le concept est un moyen utile de générer des recommandations concrètes pour rendre les collectivités plus complètes et les aider à réussir.

Différents ingrédients pour différentes communautés

La combinaison de stratégies qui peuvent aider à créer une collectivité plus complète dans un endroit spécifique dépend fortement du contexte. L'échelle (village par opposition à centre urbain et à centre-ville), l'emplacement (à l'intérieur par opposition à l'extérieur de la zone de croissance, dans l'un des **quatre niveaux de croissance**⁹ de l'État et le type (par ex., parc de bureaux par opposition au quartier d'affaires central, au quartier résidentiel et au centre commercial suburbain) influencent les éléments qui doivent être intégrés ainsi que la manière dont ils doivent être adaptés. Malgré les besoins et les conditions variables des différentes parties du comté, le concept visant à encourager une plus grande diversité d'utilisation et de forme s'avère pertinent dans la quasi-totalité des sites. Par exemple :

- Les parcs de bureaux suburbains existants dans des lieux tels que Rock Spring ou le site COMSAT de Clarksburg disposent de grands bâtiments existants capables de servir de lieux d'accueil pour l'emploi, mais ils ne proposent pas l'intégration des destinations d'usage, des services et des équipements nécessaires pour réussir sur un marché de bureaux de plus en plus concurrentiel. Les stratégies des Collectivités complètes peuvent aider à repositionner ces centres d'emploi par le développement des zones d'édification de terrains intercalaires et de redéveloppement de manière à intégrer une plus grande variété de logements, restaurants, commerces de détail,

⁹ Conformément à la définition de la Loi sur la croissance durable et la préservation agricole (Sustainable Growth and Agricultural Preservation Act) de 2012, projet de loi n° 236 du Sénat.

installations publiques, parcs et espaces publics ainsi qu'un meilleur service de transports en commun, les rendant plus attrayants pour les résidents et les employeurs.

- De même, pour les lieux que le comté espère voir émerger en tant que centres importants pour l'emploi de bureau, tels que White Flint, White Oak ou Germantown, l'intégration d'options de logement supplémentaires peut aider à encourager l'activité au-delà des heures ouvrées normales, favorisant ainsi une sensation d'énergie et d'activité pendant la soirée et le week-end.

Les centres d'activités dans les zones suburbaines et rurales, qui vont des grands centres commerciaux comme Aspen Hill, aux regroupements de commerces et de quartiers desservant des destinations d'usage commerciales, tels que les zones commerciales de Potomac Village ou Four Corners, offrent des services de détail pour les subdivisions environnantes, mais ils manquent souvent d'équipements piétonniers sûrs, de bonnes connexions pour les transports en commun ou de parcs et d'espaces publics de qualité. Dans certains lieux, de nouveaux types de développement commercial, tels que les cabinets médicaux, seront viables même lorsque l'espace de bureaux ou d'autres destinations d'usage liées à l'emploi sont difficiles à attirer. Les recommandations de ce chapitre et ailleurs dans le plan peuvent aider à faciliter l'habitabilité et le caractère accessible à pied de ces centres d'activité en développement.

Le lien entre les Collectivités complètes et la croissance axée sur les corridors

Comme expliqué dans le chapitre Croissance compacte, le développement de nouveaux centres d'activité ou de centres d'activité considérablement étendus doit être concentré le long des corridors de croissance afin d'éviter l'étalement et d'atteindre la masse critique requise pour que chaque centre soit économiquement durable. Un développement organique limité au-delà des corridors et des zones de croissance définies devrait être autorisé pour renforcer la diversité des types de logements dans les quartiers résidentiels existants et rendre ces zones plus complètes, en particulier à proximité des centres d'activité ou de développement existants. Les opportunités de renforcement de la diversité des logements en dehors des zones de croissance définies favoriseront l'évolution des quartiers sur le long terme afin de répondre aux besoins actuels et futurs en matière de logement et d'améliorer l'intégration raciale et socioéconomique.

La mise en œuvre sera organique et progressive, via le développement des zones d'édification de terrains intercalaires et de redéveloppement dans les centres d'activité le long des corridors, ainsi que dans les centres-villes, les centres urbains et les villages ruraux existants. Cette mise en œuvre sera principalement menée par le marché, en utilisant le processus d'évaluation des développements pour canaliser les contributions des promoteurs privés vers les améliorations du paysage urbain, la cession et la construction des parcs et espaces publics, et l'ajout d'infrastructures cyclables et piétonnières. Des stratégies spécifiques seront nécessaires pour identifier et minimiser les impacts négatifs de la gentrification sur les communautés et les entreprises exposées à un risque de déplacement et prévoient les recommandations décrites dans le chapitre sur le logement ainsi que les politiques hors du champ d'application du présent Plan, telles que l'assistance directe aux petites entreprises et aux entreprises détenues par des minorités, les ententes sur les avantages communautaires et les subventions au logement. Des stratégies spécifiques seront également nécessaires pour s'assurer que le développement des zones d'édification et de redéveloppement n'ont pas de conséquences négatives sur l'environnement, telles que l'expansion des îlots de chaleur urbains et l'augmentation des problèmes de ruissellement des eaux pluviales.

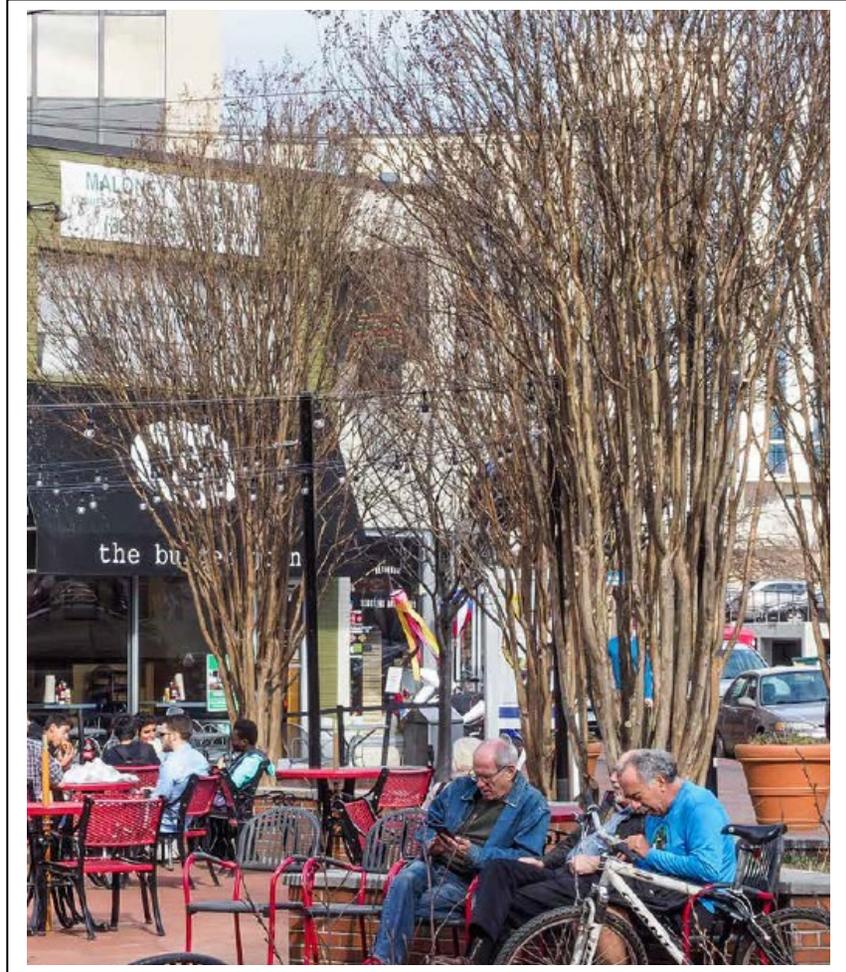


Quelles politiques résoudre le problème ?

Afin de s'assurer que la demande en développements futurs dans le comté de Montgomery est canalisée pour inclure les Collectivités complètes et les « Villes quart d'heure », à la fois en construisant de nouveaux centres d'activité le long des corridors et en rendant ceux existants plus complets, le comté doit chercher à faire appliquer un certain nombre de politiques qui doivent être adaptées à toutes les zones du comté. Les politiques et pratiques spécifiques recommandées pour renforcer les Communautés complètes et les « Villes quart d'heure » comprennent les actions suivantes :

Identifier et intégrer les éléments nécessaires pour compléter les centres de logement, de vente au détail et de développement de bureaux et planifier la concrétisation du concept de « Ville quart d'heure » pour le plus grand nombre de personnes possible.

- Promouvoir les allocations et les normes de zonage pour encourager l'intégration de divers types de bâtiments, destinations d'usage et tailles de parcelles. (Ec, En, Eq)
- Appliquer des approches flexibles pour permettre le développement de zones d'édification de terrains intercalaires et de redéveloppement qui améliorent l'accès aux installations, aux transports actifs, aux parcs et aux espaces ouverts, ainsi qu'à un plus large éventail de types de logements à l'échelle du quartier. (Ec, En, Eq)
- Accorder la priorité à la planification de la destination des terrains au niveau du quartier comme outil d'amélioration de la qualité globale de la vie communautaire et éviter de renforcer les modèles obsolètes en matière de destination des terrains en accordant une attention particulière à la prévention des déplacements. (Eq)
- Soutenir la création de stratégies de stabilisation de quartier pour les communautés de couleur. (Eq)
- Autoriser des densités suffisantes pour assurer la viabilité économique d'un large éventail de destinations d'usage au sein de Collectivités complètes. Encourager des densités suffisantes pour soutenir les commerces de proximité et autres services locaux au niveau du quartier. Fournir des conseils pour s'adapter à une densité supplémentaire de manière sensible au contexte. (Ec, En, Eq)
- Veiller à ce que les Collectivités complètes soient intégrées dans leur environnement, à ce qu'elles bénéficient d'un secteur public accessible à tous et qui encourage la marche, le vélo et la mobilité sur roue, et à ce qu'elles favorisent les interactions sociales à travers la configuration de trottoirs, de chemins, de monuments, de parcs et d'espaces de rassemblement. (Ec, En, Eq)



- Adopter des approches à la planification qui donnent la priorité à la mise à disposition de Collectivités plus complètes en service afin d'améliorer la qualité de la vie de la communauté dans tout le comté. (Eq)
- Développer des stratégies pour s'assurer que le développement des zones d'édification de terrains intercalaires et de redéveloppement n'entraînent pas de conséquences négatives sur l'environnement, telles qu'un ruissellement accru des eaux pluviales, la perte du couvert arboré et l'expansion des îlots de chaleur. (En)

Encourager la co-localisation et la proximité de tous les services essentiels et publics, en particulier le long des corridors de croissance et dans les Collectivités complètes.

- Optimiser l'accessibilité et l'utilité des installations publiques en les plaçant dans des endroits qui promeuvent l'intégration avec d'autres destinations d'usage et infrastructures publiques et privées. (En, Eq)
- Promouvoir les améliorations actives des transports qui accordent la priorité à la marche, au vélo, à la mobilité sur roue et aux transports en commun pour améliorer l'accès public à ces installations co-localisées, y compris l'accès pour les personnes âgées et les personnes handicapées. (En, Eq)
- Développer des normes relatives à la co-localisation des installations publiques de sorte à favoriser la combinaison des destinations d'usage ou des services et des stratégies de développement compact. Encourager des partenariats public-privé et s'assurer qu'ils favorisent l'interaction sociale et l'activité physique. (Ec, En, Eq)

Rénover les centres d'activité et les installations plus anciennes à grande échelle telles que les centres commerciaux, les campus fédéraux abandonnés, les parcs de bureaux et autres développements à utilisation unique pour inclure une combinaison de destinations d'usage et une diversité de types de logements et fournir une masse critique de logements, d'emplois, de services et d'équipements nécessaires pour des Collectivités complètes vivantes et dynamiques.

- S'assurer que les emplois dans les groupes économiques se développent sous une forme d'usage mixte parallèlement au logement, à la vente au détail, aux commodités, aux parcs et espaces publics, et aux transports en commun, et qu'ils sont intégrés dans les communautés environnantes de manière sensible au contexte. (Ec, Env, Eq)
- Favoriser la création de logements co-localisés évoqués plus en détail dans le chapitre Logement pour tous : Plus de tout, y compris pour les secteurs d'activité qui emploient un grand nombre d'employés (permanents ou saisonniers). (Ec, Env, Eq)
- Encourager des coopératives économiques et de logement à plus haute densité (zones de vie/travail telles que les emplois à domicile, les villages d'artistes, les marchés/villages d'agriculteurs, les incubateurs de startups technologiques/sciences de la vie). (Ec, Env, Eq)

The three symbols (Ec, En, Eq) indicate a strong link between each policy recommendation and the three overarching objectives of the Plan:

- Ec = Economic Competitiveness
- En = Environmental Health and Resilience
- Eq = Racial Equity and Social Justice

Comment ces politiques permettront-elles la poursuite des principaux objectifs de Thrive Montgomery 2050 ?

Santé économique : Les Collectivités complètes, aimants pour un large éventail de personnes, d'entreprises et d'emplois

Le comté de Montgomery a atteint un point où les opportunités de développement ont été largement épuisées et où les sites généraux des quartiers d'affaires, des quartiers résidentiels et des terrains agricoles ont été définis ou sont au minimum planifiés. Par exemple, les centres-villes de Silver Spring et Bethesda, les nouveaux centres des sciences de la vie prévus dans le corridor scientifique de Great Seneca et White Oak ; et les centres urbains émergents de Germantown et White Flint ont une capacité de zonage ainsi qu'un espace physique pour des dizaines de millions de mètres carrés de développement.

La tâche de ce plan est donc moins d'identifier de nouveaux sites pour les grandes organisations publiques ou entreprises occupant ces sites, et davantage de rendre plus attrayantes, pour les résidents et salariés, les parties du comté qui ont déjà été développées ou planifiées, ce qui à son tour aidera à attirer les employeurs. Le postulat central est que rendre les centres d'activité, quelle qu'en soit l'échelle, plus complets, est l'un des moyens les plus efficaces d'atteindre cet objectif. Combinées à une empreinte de développement compacte, à des normes claires pour garantir la qualité de la conception, à une infrastructure de transport complémentaire pour soutenir les déplacements à pied, à vélo et sur roue et le vélo, et à des parcs et des offres de loisirs attrayants pour les modes de vie actifs, des Collectivités plus complètes sont essentielles à notre compétitivité.

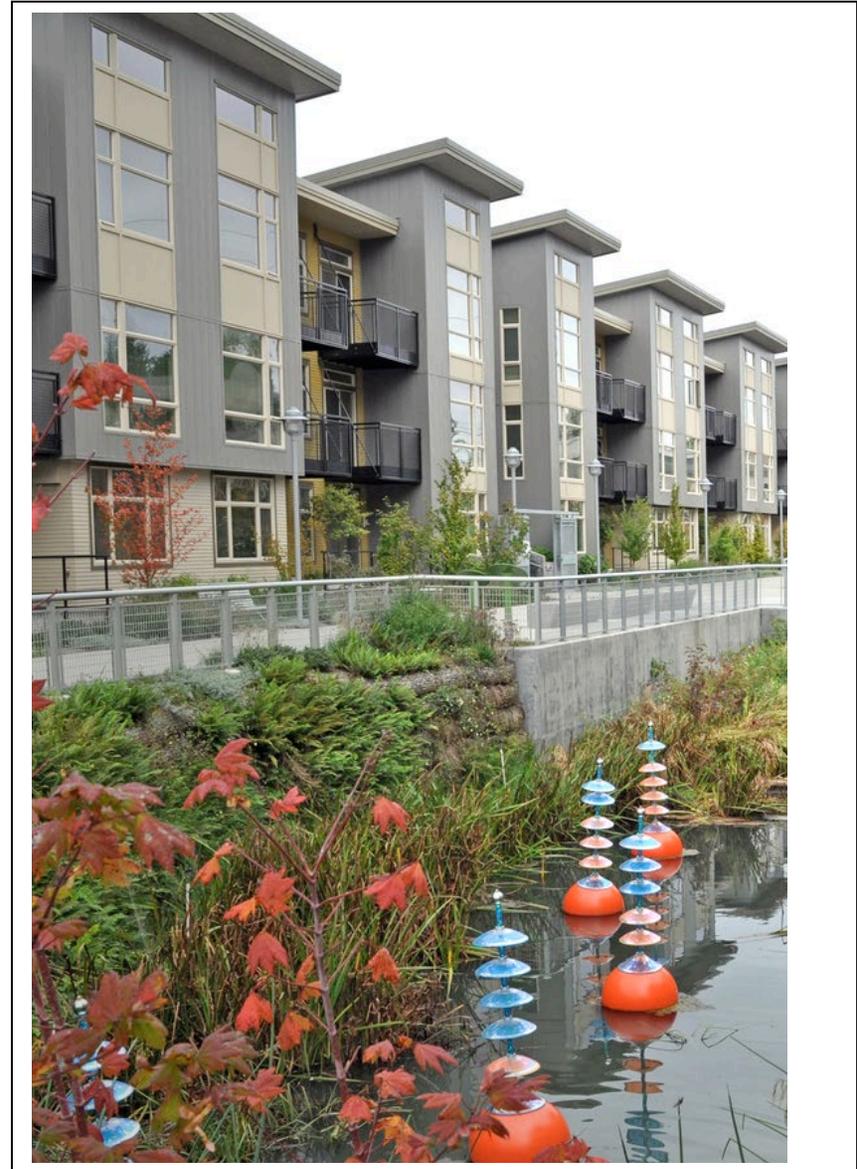
La planification des Collectivités complètes, associée à une véritable intégration des destinations d'usage, à la diversité des types de bâtiments et à la variété des tailles de parcelles, représente à la fois un changement de direction par rapport à la planification des destinations d'usage des terrains axée sur les déplacements en voiture des dernières décennies et l'adoption d'un paradigme de planification beaucoup plus susceptible d'attirer les employeurs, les travailleurs et les résidents en offrant commodité, opportunités de marche et qualité de lieu, autant d'éléments qui ne sont disponibles que les besoins des personnes sont pris en compte avant ceux des voitures.

Comme expliqué précédemment, la création de Collectivités complètes vivantes et dynamiques offrant des logements, une diversité d'emplois, de services, d'équipements, des parcs et des espaces publics, ainsi que des opportunités d'interactions et de rassemblement sociaux attireront les emplois et feront progresser nos performances économiques et notre compétitivité. Seule, cette approche ne suffira pas, et elle n'est pas

destinée à remplacer d'autres éléments d'une stratégie de développement économique complète. À une époque où la demande en nouvelles constructions de bureaux est limitée et où le marché préfère fortement localiser les entreprises dans des zones de haute qualité, offrant des destinations d'usage mixtes, accessibles à pied et orientées sur les transports en commun, elle est actuellement considérée comme l'une des meilleures stratégies à la disposition du gouvernement local pour attirer et maintenir les employeurs sur place.

« Complétude » et équité : Des lieux divers pour soutenir des personnes diverses

En outre, les normes d'utilisation et de développement flexibles qui permettent des tailles variables de parcelles et plusieurs types et emplacements de bâtiments offrent une opportunité d'augmenter la diversité commerciale et résidentielle dans les quartiers. Un large assortiment d'espaces pour les commerces de détail, les bureaux et les lieux de vie/travail et conçus pour répondre aux besoins des entreprises individuelles peut prendre en charge différents types d'aménagements de travail et d'emploi. La diversité des types de logements et d'emplois offre aux locataires, aux primo-accédants ou aux nouveaux propriétaires d'entreprises un moyen d'accéder aux marchés concurrentiels et de participer à ceux-ci. La diversité dans le développement est tout particulièrement importante pour produire des logements qui répondent aux besoins de notre avenir. L'intégration des logements accessoires, des duplex et des bâtiments multifamiliaux au sein d'une même communauté soutient un plus large éventail de ménages et de revenus, réduit la concentration de la pauvreté et augmente l'équité raciale et économique. Une combinaison de types de logements, associée à des stratégies visant à utiliser l'environnement bâti pour encourager les interactions sociales, peut aider à créer des communautés intégrées dans lesquelles les personnes de tout le spectre ethnique, racial, social et économique vivent et travaillent ensemble, et développe également un sentiment d'objectif et de communauté partagés. Ces éléments créent également des opportunités de logement adapté à chaque étape de la vie, permettant aux résidents de rester dans les mêmes quartiers alors qu'ils vieillissent.



Le rôle des Collectivités complètes dans la résilience environnementale : Comblent les lacunes communautaires, une stratégie de durabilité

Enfin, les Collectivités complètes ont le potentiel de créer une durabilité à long terme pour la santé humaine et environnementale. Une combinaison de destinations d'usage et de formes, conjuguée à un environnement construit qui facilite les modes de vie actifs, permet d'effectuer plus de trajets à pied, à vélo, sur roue et en utilisant les transports en commun, réduisant ainsi les kilomètres parcourus en voiture et la dépendance aux voitures tout en améliorant la forme physique et les opportunités d'interaction sociale. La mise en place de Collectivités complètes dans les zones de croissance axées sur les corridors et dans les centres de l'ensemble du comté réduit la distance que les personnes, en particulier celles des zones suburbaines et rurales, doivent parcourir pour satisfaire à leurs besoins quotidiens, réduisant davantage les kilomètres parcourus en voiture et les émissions de gaz à effet de serre. De même, la combinaison des destinations d'usage, de la co-localisation et de la proximité des services publics et des équipements peut améliorer la durabilité en réduisant l'empreinte des bâtiments et la consommation d'énergie. La co-localisation peut également aider à optimiser les destinations d'usage de type communautaire et l'interaction sociale.

Comment évaluerons-nous les progrès ?

Lors de l'évaluation des propositions liées à la création de Collectivités complètes et de la réussite ou de l'échec des approches recommandées dans ce plan, les mesures pertinentes peuvent inclure :

- la densité de population dans les centres d'activité le long des corridors ainsi que dans les centres-villes, les centres urbains et les villages ruraux existants ;
- la diversité des destinations d'usage et des structures ;
- la diversité raciale, ethnique et des revenus ;
- la concentration médiane en âge/phases de la vie ;
- le pourcentage de croissance de l'emploi global et par région du comté ;
- les taux de possession de voitures ;
- le recours aux transports publics pour les déplacements d'un comté à un autre ;
- l'utilisation des transports publics le week-end ;
- le nombre d'installations/d'équipements co-localisés
- les ratios d'investissement public consacrés à la marche, au vélo, à la mobilité sur roue, aux transports publics et à la voiture ;
- les frais médians par ménage liés à la voiture dans le comté ;
- les frais médians de logement par ménage dans le comté ;
- l'émergence d'une population clé et de centres à usage mixte ;
- l'augmentation de l'activité commerciale dans les quartiers autrement résidentiels.





CONCEPTION, ARTS ET CULTURE : Investissement et développement de la communauté



Introduction : Pourquoi la conception est-elle importante



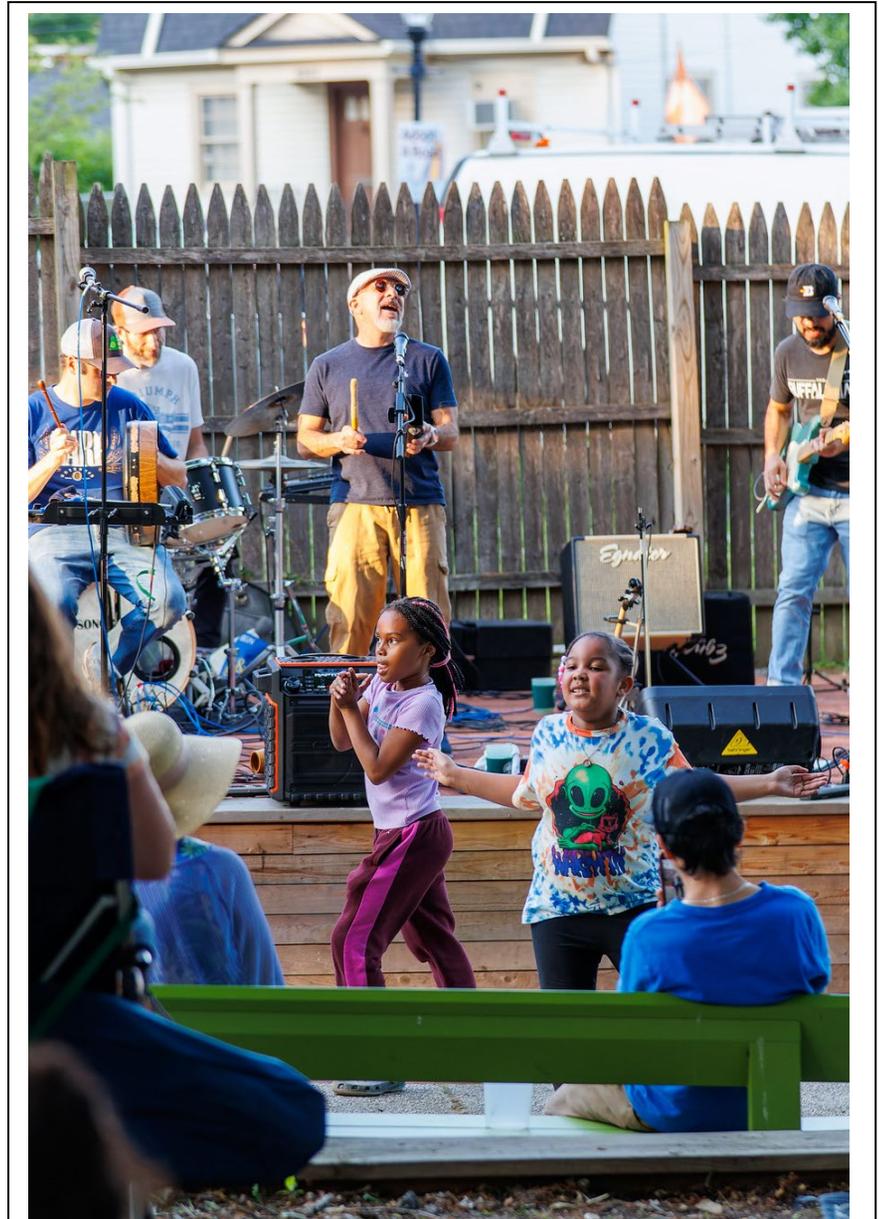
La conception de l'environnement bâti peut avoir une incidence majeure sur notre qualité de vie. Le modèle de développement dans une ville, un comté et une région, la configuration des quartiers et districts ainsi que l'architecture des bâtiments individuels façonnent collectivement notre perception des lieux ainsi que la façon dont nous choisissons de nous déplacer, de pratiquer nos activités récréatives et de créer des liens sociaux. Les arts et les pratiques culturelles touchent chaque aspect de la vie et figurent parmi les indicateurs les plus visibles des valeurs sociales et de la diversité d'un lieu. Les institutions artistiques et culturelles publiques mettent en lumière de nouveaux points de vue, préservent l'histoire et les traditions locales, approfondissent notre compréhension des autres et développent notre imagination.

La conception sert des objectifs aussi bien fonctionnels qu'esthétiques. Les considérations fonctionnelles déterminent les emplacements des structures ainsi que la manière dont elles sont reliées aux trottoirs, aux rues et aux espaces qui les entourent afin de faciliter les mouvements, les interactions sociales et l'activité physique. Les aspects

esthétiques de la conception, ainsi que l'intégration des arts et des éléments culturels, influencent l'apparence et l'atmosphère des rues, des bâtiments et des espaces pour créer de la beauté et un sentiment d'espace et d'inclusion.

Alors que nous nous efforçons d'améliorer la qualité de vie de tous nos résidents dans le comté de Montgomery et de renforcer l'attrait de notre communauté en tant que lieu de vie et de travail, les aspects fonctionnels et esthétiques de la conception s'avèrent plus importants que jamais. Ainsi, l'ajout de trottoirs et d'infrastructures cyclables peut aider à créer des alternatives plus sûres à la voiture ; cependant, une attention particulière à la relation entre les bâtiments et les rues, à l'emplacement des arbres dans la rue et à la qualité de l'aménagement paysager, ainsi qu'à la culture d'un sentiment d'appartenance sont essentielles pour améliorer l'attrait des déplacements à pied et à vélo et des transports en commun, et ce sont ces mêmes éléments qui rendent un quartier résidentiel ou un quartier d'affaires à la fois accueillant et inclusif.

Le comté de Montgomery est devenu l'une des juridictions les plus diverses du pays et notre secteur des arts et de la culture est impressionnant par sa portée et sa profondeur. Les institutions artistiques et culturelles publiques contribuent de manière significative à l'économie du comté en attirant les talents et en stimulant l'innovation par l'échange des idées. Globalement, le secteur est le sixième plus grand employeur du comté. Les arts et les pratiques culturelles touchent chaque aspect de la vie et figurent parmi les indicateurs les plus visibles des valeurs sociales et de la diversité d'un lieu. Le secteur des arts et de la culture contribue à favoriser la croissance d'écosystèmes créatifs, sociaux et économiques, et ses professionnels ont développé des outils permettant de partager des histoires inédites, d'encourager l'empathie, de responsabiliser les voix civiques, de favoriser le dialogue et d'établir des liens entre des personnes dont les milieux et les points de vue diffèrent. Ce chapitre se concentre sur les principes de conception urbaine applicables aux blocs et aux sites de développement individuels, sur l'architecture des bâtiments publics et privés, sur l'agencement paysager des places et espaces publics, et sur les éléments de conception des rues. Il souligne également l'importance de la bonne santé d'un écosystème d'arts et de culture capable de mettre en exergue de nouveaux points de vue, de préserver l'histoire et les traditions locales, d'approfondir notre compréhension des autres et de développer notre imagination.



Quel problème essayons-nous de résoudre ?

Le *Wedges and Corridors Plan* de 1964 envisageait une variété d'environnements de vie et encourageait une « conception urbaine créative » pour éviter l'étalement d'une banlieue stérile. Malheureusement, les approches de conception destinées à servir toute une gamme d'objectifs fonctionnels et d'aspirations esthétiques ont été reléguées au second plan face à la commodité de la voiture et au postulat selon lequel différentes destinations d'usage des terrains, différents types de bâtiments et même différentes tailles de parcelles doivent être séparés. Au fil du temps, ces priorités ont généré des approches de conception centrées sur la voiture qui ont compromis la qualité du lieu au prix d'une valeur économique et sociale durable. Le passage au développement à usage mixte au cours des deux dernières décennies a créé des lieux plus dynamiques et plus accessibles à pied autour des principaux centres de transports en commun, mais l'héritage du développement axé sur la voiture est évident même dans nos quartiers et districts les plus accessibles à pied.

Outils réglementaires pour les terrains vierges dans un comté post-terrains vierges

Lorsque la subdivision des terrains agricoles constituait la principale stratégie pour s'adapter à la croissance, la réglementation de la destination des terrains était axée sur le processus de droit, qui attribue les droits de développement et la responsabilité de la fourniture d'une infrastructure de base telle que les routes et les canalisations d'égout. La forme et l'orientation des bâtiments les uns par rapport aux autres et par rapport au secteur public constituaient une considération subsidiaire.

Les règles centrées sur les droits sont bien adaptées à des sous-divisions standardisées, mais mal adaptées pour permettre la conception de projets distincts qui prennent en compte la géographie, l'histoire et la culture locales et répondent aux besoins de sites de développement de plus en plus restreints. Dans la mesure du possible, nous devons définir la priorité des caractéristiques de la conception de quartiers et de sites qui influencent fortement les perceptions de qualité et de potentiel d'un lieu. Les bâtiments dispersés et les immenses parcs de stationnement donnent lieu à des sites sous-construits, mal adaptés au repositionnement, à l'édification de terrains intercalaires et au redéveloppement, et ils réduisent l'utilité des investissements dans les parcs, les transports en commun et les autres équipements et infrastructures publics.

En outre, une orientation future sur les règles basées sur la forme favorisera un processus et un résultat plus équitables. Le processus est plus équitable, car toutes les parties prenantes, le propriétaire du bien, la communauté, les évaluateurs, comprennent les paramètres régissant

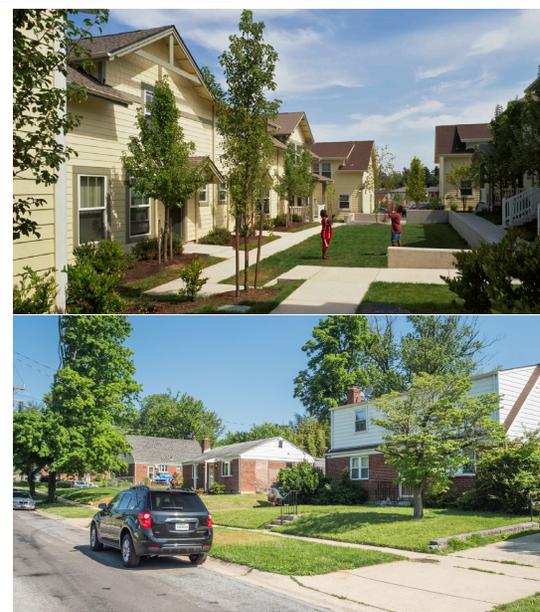


Figure 40 : Des contrôles de zonage flexibles permettent aux projets de répondre à la géographie locale et aux conditions du site (en haut) par rapport aux sous-divisions conventionnelles selon des règles centrées sur les droits (en bas)

l'évaluation d'une application de développement et peuvent répondre aux préoccupations de la communauté concernant la croissance. Le résultat est plus équitable car il peut faciliter la mise en œuvre de divers types de logements et de commerces de détail de proximité, ce qui conduira à des quartiers à revenus plus mixtes avec des services essentiels à distance de marche.

Conception pour la voiture aux dépens des personnes – et adaptabilité



La conception axée sur la voiture a conduit à la mise à disposition d'un vaste parc de stationnement en surface clairement visible, avec des bâtiments placés au milieu de grandes parcelles d'asphalte et à des porches et portes d'entrée masquées par des allées et des garages. Les bâtiments ont été déconnectés des espaces publics et mis en retrait des rues. Les rues ont été élargies, repoussant plus loin les bâtiments et évitant une sensation d'enfermement, ce qui décourageait la marche en la rendant moins pratique et confortable. L'espace pour les trottoirs, les bancs et la végétation a été sacrifié pour donner plus d'espace au stationnement et aux routes, réduisant ainsi la taille et l'utilité des espaces publics. D'autres éléments de la conception urbaine, tels que l'éclairage et la signalisation, ont été agrandis pour les rendre plus visibles aux automobilistes passant devant eux, rendant les paysages urbains moins attrayants pour les piétons et dégradant la qualité du secteur public.



Les bâtiments commerciaux, conçus pour s'adapter à des destinations d'usage uniques, bien que moins chers lorsqu'ils sont considérés isolément, sont inadaptables et coûteux à réutiliser. Les centres commerciaux, les parcs de bureaux ainsi que les autres grands bâtiments à utilisation unique sont souvent difficiles à réaffecter et le coût élevé de l'adaptation de leurs aménagements pour répondre aux nouveaux besoins spatiaux dus aux changements technologiques, aux changements démographiques et aux préférences du marché, réduit leur vie utile et les rend moins durables. Les conséquences de l'adaptabilité limitée de notre flotte de bâtiments sont évidentes et illustrées par des taux élevés persistants de vacance des bureaux, accompagnés par une pénurie aiguë de logements. À l'avenir, une conception flexible devrait permettre une réutilisation adaptative avec des hauteurs sous plafond et des dalles de plancher susceptibles de s'adapter à un large éventail de destinations d'usage comme à l'évolution des besoins.

Ces problèmes sont tout aussi évidents dans la conception des bâtiments publics que dans le développement privé. Les normes types de taille de parcelles pour les bâtiments publics tels que les écoles sont trop grandes pour s'adapter à la plupart des sites disponibles, limitant ainsi l'emplacement de nouvelles installations. La pénurie de sites « adéquats » ainsi qu'une population croissante d'étudiants conduit à une approche « démolir pour reconstruire » avec un nombre croissant

d'étudiants se retrouvant dans des bâtiments de plus en plus grands. Les zones frontières attirent les élèves de plus loin, ce qui entraîne l'attribution de davantage d'espace au stationnement, moins d'espace pour la marche et les vélos, des trajets en bus et en voiture plus longs pour les parents ainsi que des trajets quotidiens plus longs pour le personnel.

Recalibrer les investissements dans les arts et la culture en gardant l'équité à l'esprit

La création d'espaces et de pièces d'art public sont essentiels pour construire des communautés formidables et inclusives. Cependant, bien que le comté réalise des investissements importants dans les arts et la culture, ces investissements ne sont pas toujours répartis équitablement. Les organisations émergentes qui soutiennent les communautés mal desservies manquent souvent du financement et de la base de soutien dont bénéficient certaines de leurs homologues plus établies. Les artistes et les organisations artistiques citent le manque d'espaces de vie, de travail et de vente bon marché comme un défi majeur. Le domaine de l'art public s'est élargi pour adopter un plus large éventail d'approches, y compris les pratiques civiques et de création d'espaces, mais les programmes artistiques du comté sont en retard en termes de capacité d'application de telles approches. Réaliser des investissements à l'échelle du comté dans l'art public et la création d'espaces permettra d'éduquer, de connecter et de renforcer des communautés prospères à l'avenir.



Quelles politiques résoudre le problème ?

Une meilleure conception et une confiance accrue dans les outils basés sur la forme pour donner une orientation claire et créer des lieux exceptionnels

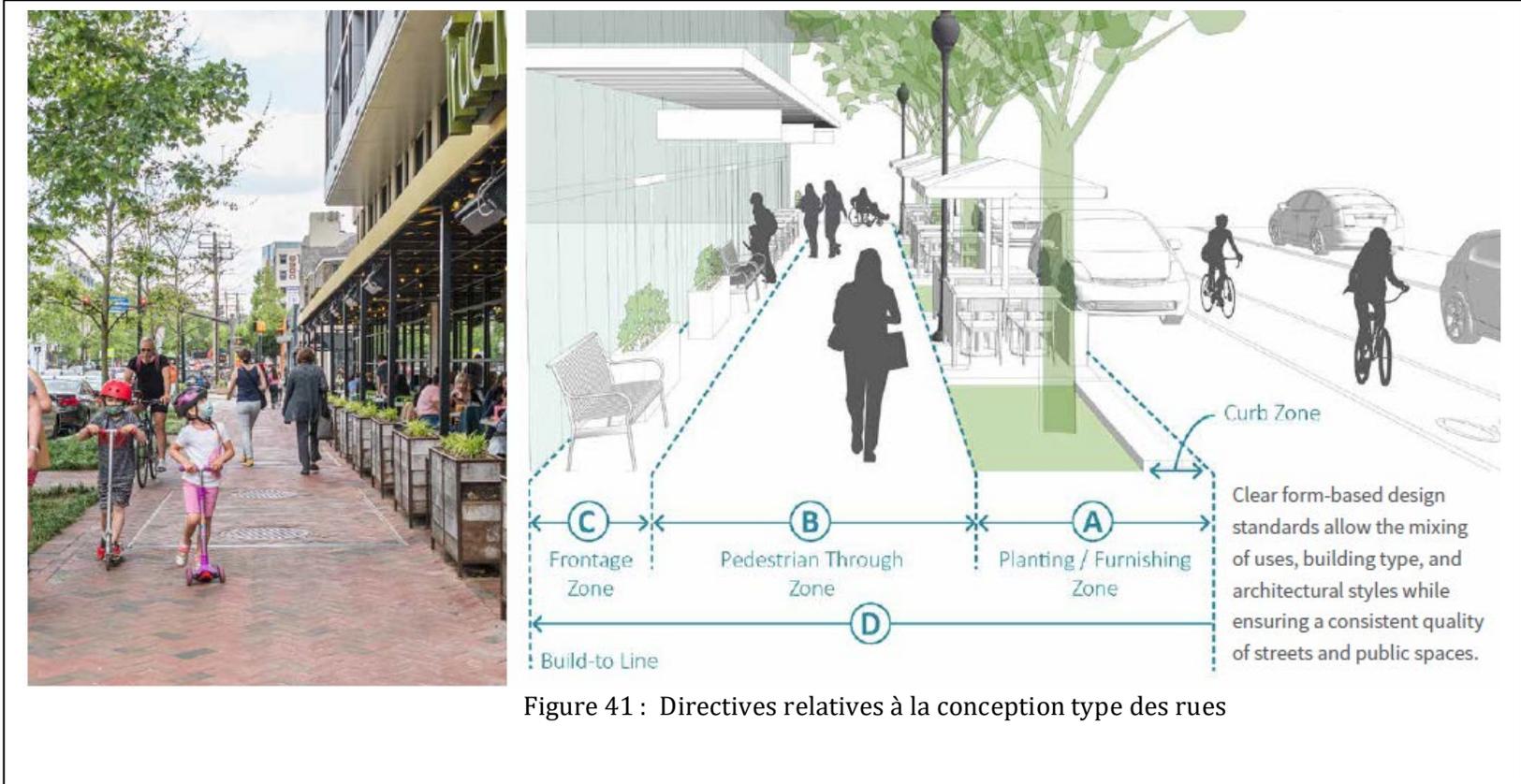
Afin d'optimiser les apports de la conception, parallèlement aux arts et à la culture, à la création de communautés fortes avec une valeur durable, le comté doit chercher à appliquer les politiques et pratiques suivantes :

Utiliser des outils basés sur la conception pour créer des lieux attrayants qui présentent une valeur durable encourageant les interactions sociales et renforçant un sentiment d'espace et d'inclusion.

- Envisager les évolutions apportées aux codes, aux directives de conception et aux outils réglementaires, ainsi qu'une utilisation plus large du zonage basé sur la forme qui se concentre sur les formes physiques des bâtiments, des rues et des espaces pour garantir que le développement dans tout le comté satisfait aux critères suivants :
 - S'assurer que toutes les conceptions architecturales et paysagères définissent physiquement les rues et les espaces publics comme des lieux d'utilisation partagée qui impliquent le piéton et sont configurées pour encourager les interactions sociales. (Eq)
 - Encourager l'investissement dans la conception et l'architecture urbaines afin de promouvoir la sécurité des communautés et la fierté civique. (Eq)
 - Assurer un lien transparent entre les projets architecturaux individuels et leur environnement, quel que soit le style, en décourageant le recours aux murs et zones tampons qui peuvent séparer et déconnecter les communautés. Les bâtiments civiques et les lieux de rassemblement publics doivent être considérés comme des sites importants dont la conception renforce l'identité communautaire et une culture d'inclusion et de démocratie. (Eq)
 - Concevoir des bâtiments, des rues et des parkings pour donner la priorité aux piétons et encourager les déplacements à pied et à vélo dans des blocs plus petits et des rues plus étroites et sur des pistes cyclables et des trottoirs protégés. Ralentir la vitesse des véhicules et minimiser le stationnement en surface tout en accueillant les voitures. (Eq, En)
 - S'adapter aux nouveaux développements avec une approche contextuelle de l'architecture et de la conception paysagère qui reconnaît les structures avoisinantes, le climat local et la topographie. (En)

- Intégrer physiquement les sites de développement gouvernementaux et privés dans leurs quartiers environnants de manière à ce qu'ils accueillent le public et soutiennent le développement économique tout en facilitant le mouvement et en favorisant l'interaction entre les personnes et le transfert d'idées et l'innovation. (Ec, En)
- Examiner le recours aux normes pour la Prévention de la criminalité à travers l'aménagement de l'environnement (Crime Prevention Through Environmental Design, CPTED) ou à d'autres normes dans le développement des directives relatives à l'aménagement pour encourager des espaces publics sûrs/accueillants. (Ec, Eq)
- Préserver, renouveler et réutiliser les bâtiments, districts et paysages existants et historiques pour affirmer la continuité et l'évolution des communautés tout en célébrant la culture et l'identité locales. (Eq)
- Soutenir le développement du logement en remplaçant les concepts tels que la « compatibilité » par des normes claires relatives à la forme, la disposition du site, les retraits, l'architecture et l'emplacement des parkings.
 - Étudier les options permettant une plus grande variété de types de logements tels que les minimaisons, les cottages, les regroupements autour d'une cour, les logements en duplex et en multiplex, les petits immeubles d'appartements, les logements partagés, les habitations coopératives et les unités d'habitation accessoires (ADU). (En, Eq)
 - Déterminer quels changements peuvent être nécessaires pour les réglementations concernant l'utilisation, la conception et le zonage des terrains, y compris l'ordonnance de zonage et les réglementations sur les subdivisions, afin d'éliminer les obstacles réglementaires et de faciliter le développement d'une gamme de types de logements. (En, Eq)
- Envisager de mettre à jour le code de zonage pour inclure des éléments de base fondés sur les formes pour toutes les zones. Adopter des directives de conception sensibles au contexte pour tous les efforts de développement de plans d'urbanisme.





Promouvoir les stratégies de conception et les rénovations pour améliorer la durabilité et la résilience aux perturbations et au changement des bâtiments nouveaux et existants.

- Encourager les fonctionnalités de durabilité de pointe telles que les bâtiments à zéro émission nette et à bilan carbone positif, le design biophilique et la génération d'énergie sur site pour les nouveaux bâtiments publics et les grands développements privés sur les sites de tout le comté. (En)
- Promouvoir des stratégies de design rentables pour l'édification de terrains intercalaires et la réaffectation adaptative afin de rénover les sites commerciaux à utilisation unique tels que les boutiques de vente au détail alignées, les centres commerciaux et les parcs de bureaux dans des développements à usage mixte. (Ec, En)
- Encourager la réutilisation des bâtiments historiques et des structures existantes pour s'adapter à l'évolution des communautés, préserver la diversité des bâtiments, préserver l'espace bon marché naturellement présent et conserver l'énergie incarnée des structures. (En, Eq)
- Mettre en place, pour les installations publiques, des normes alignées sur les stratégies de développement des zones d'édification de terrains intercalaires et de redéveloppement et reconnaître l'approvisionnement limité en terrains du comté et les objectifs ambitieux de l'action climatique. (En)
- Mettre en œuvre des politiques pour s'assurer que les nouveaux bâtiments et structures de stationnement s'adaptent à l'évolution des technologies et aux préférences du marché et sont capables d'atténuer les effets du changement climatique sur le long terme. (En)



Figure 42 : Redéveloppement potentiel du parc de bureaux suburbain type

Soutenir les institutions et programmes artistiques et culturels pour éduquer, connecter et renforcer les communautés qui célèbrent notre diversité et renforcent le sentiment d'appartenance au lieu.

- Promouvoir un environnement artistique et culturel inclusif en mettant en place une vision actualisée qui fixe des objectifs, des critères et des priorités pour soutenir le secteur artistique et culturel du comté. (Ec, Eq)
- Promouvoir l'art public, les espaces culturels et les centres culturels le long des corridors et au sein des Collectivités complètes, en exploitant l'abondante diversité culturelle et socio-économique du comté. (Ec, Eq)
- Promouvoir la célébration des « Centres de diversité » comme lieux de renforcement de l'inclusion. (Eq)
- Éliminer les obstacles réglementaires aux espaces de vie/travail, aux studios à domicile, aux galeries et aux autres petites entreprises créatives et artistiques afin d'améliorer l'accès des artistes et des groupes artistiques à des espaces de vie, de travail et de présentation abordables tout en mettant l'accent sur l'équité économique, géographique et culturelle. (Eq)
- Permettre à tous les résidents de découvrir l'art public au quotidien en l'intégrant dans la conception des bâtiments, des rues, des infrastructures et des espaces publics. (Eq)
- Utiliser de nouvelles installations publiques pour démontrer les principes de l'architecture comme art civique et représentation culturelle élargie. (Eq)
- Encourager les propriétaires immobiliers, les organisations à but non lucratif ainsi que les agences gouvernementales à optimiser l'utilisation des parcs et espaces publics pour la programmation artistique et culturelle, l'activation et la création d'espaces.
- Collaborer avec les agences pour renforcer le recueil de données sur les investissements et s'assurer que les politiques liées aux arts et à la culture s'alignent sur les objectifs de *Thrive Montgomery 2050* en termes de compétitivité économique, d'équité sociale et de résilience environnementale. (Ec, En, Eq)

Conserver l'image actuelle de la fresque murale de WHQ



Comment ces politiques permettront-elles la poursuite des principaux objectifs de Thrive Montgomery 2050 ?

Une conception d'excellence crée de superbes endroits qui attirent les particuliers et les entreprises

Des lieux bien conçus attirent toutes sortes de résidents et d'entreprises. Les travailleurs occupant des postes créatifs ou exigeants en connaissances sont particulièrement axés sur la qualité des lieux, ce qui comprend une attitude ouverte et tolérante envers différentes personnes et cultures et différents modes de vie, ainsi qu'une attention portée à l'environnement bâti et naturel et à d'excellents services publics.

Grâce à leurs contributions à l'environnement bâti, la conception et l'art public contribuent à créer des communautés prospères sur le plan économique. Les outils basés sur la conception aident à créer des bâtiments, des rues et des espaces publics attrayants, susceptibles de conserver une plus grande valeur économique sur le long terme. L'organisation réfléchie de ces éléments peut créer des lieux qui deviennent des destinations pour le commerce et les activités sociales et ajouter de la valeur à leur environnement, encourageant ainsi les propriétaires voisins à réinvestir dans leurs propres propriétés pour se mettre au diapason et bénéficier de la proximité. Les lieux conçus en pensant aux piétons permettront une activité physique plus saine ainsi qu'une interaction humaine, facilitant l'échange d'idées, attirant des entreprises innovantes et des professionnels de la création. Des rues confortables, bordées d'arbres répondront à la demande du marché en espaces accessibles à pied.

Parallèlement à sa contribution à l'environnement bâti, l'ensemble du secteur des arts et de la culture génère une énergie et une créativité qui stimulent la croissance économique. Des espaces de vie, administratifs, de travail et de présentation abordables pour les artistes peuvent aider à mettre en valeur notre diversité et à attirer et conserver les destinations d'usage culturelles et les entreprises liées aux arts. Les investissements stratégiques dans ces types d'espaces peuvent augmenter la contribution économique des arts et de la culture sur le long terme tout en renforçant le rôle du secteur dans la construction de centres de rassemblement social et d'événements culturels qui peuvent à leur tour attirer d'autres entreprises et investissements.

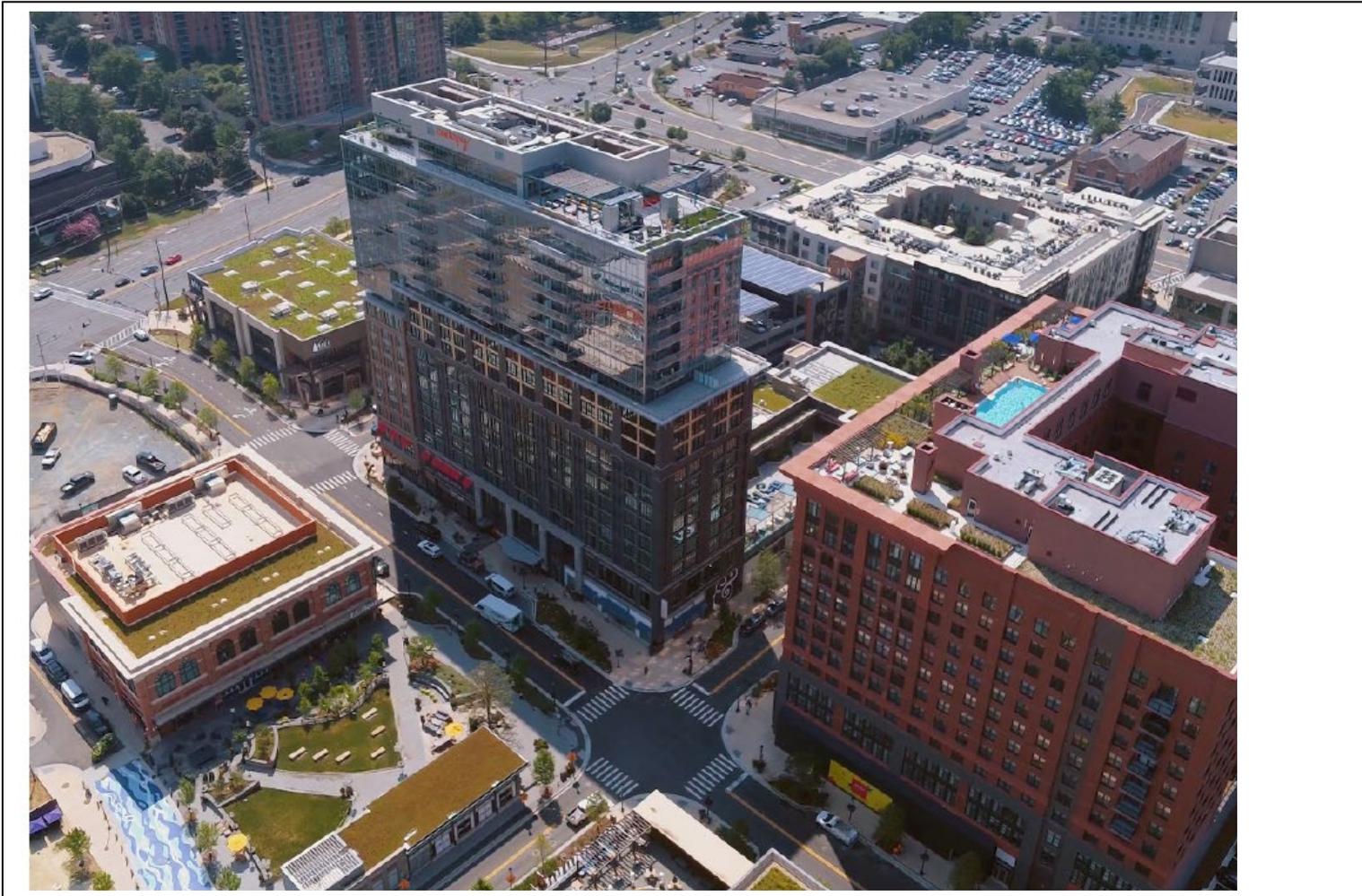
Une meilleure conception renforce la communauté et met en avant les avantages de la diversité culturelle

Le désir d'interaction humaine s'étend à toutes les tranches d'âge, toutes les races et origines ethniques, et est essentiel au bonheur des personnes ainsi qu'au bien-être collectif d'une communauté. Les espaces publics qui encouragent différents types de personnes à interagir sont essentiels pour créer un sentiment de communauté avec des intérêts et des valeurs partagés. Les espaces et programmes artistiques et culturels peuvent nous aider à mieux nous comprendre et à nous apprécier mutuellement, en renforçant le soutien à la diversité et à l'inclusion et en instaurant la confiance.

Des codes de conception bien pensés, développés avec l'aide de la communauté et basés sur la forme physique peuvent servir de guides plus prévisibles pour le changement, répondre aux préoccupations de la communauté concernant l'adaptation à la croissance et illustrer des concepts difficiles à définir tels que « personnage » et « compatibilité ». L'abandon de normes vagues et subjectives contribuera à rendre les décisions réglementaires plus équitables par l'application de critères plus objectifs dans l'évaluation des propositions de développement

et de leur relation avec leur environnement. Des normes claires régissant une forme acceptable peuvent, en fonction des conditions du marché, encourager l'introduction de différents types de logements et de commerces de détail de proximité, facilitant la création de quartiers à revenus mixtes où les services essentiels sont à distance de marche de la plupart des résidences.

En concentrant nos investissements dans les arts publics, les espaces culturels et les centres culturels le long des corridors et dans les Collectivités complètes, nous pouvons rendre ces lieux accueillants et attrayants pour les personnes de différents horizons. Le soutien aux arts et à la culture peut éduquer et offrir des outils créatifs pour partager des histoires inédites, favoriser l'empathie, donner la parole à divers points de vue et favoriser le dialogue et la participation civiques.



Thrive Montgomery 2050 – Approuvé et adopté

La conception joue un rôle essentiel dans la performance environnementale

Les stratégies de conception durable pour les nouvelles constructions et les rénovations amélioreront les performances environnementales des bâtiments et des quartiers. La promotion des caractéristiques de durabilité dans les nouveaux bâtiments publics et privés limitera et pourrait réduire l'impact écologique de la croissance. Les stratégies de génération d'énergie sur site, les nouvelles plantations d'arbres sur les parcs de stationnement redéveloppés et le long des rues, ainsi qu'une gestion de pointe des eaux pluviales contribueront à augmenter la résilience du réseau électrique et à atténuer les effets négatifs des inondations et de la chaleur excessive, ce qui se traduira par un développement plus adaptable face à l'évolution climatique.

Encourager la réutilisation adaptative des bâtiments existants ainsi qu'une modernisation rentable des sites à utilisation unique en projets à usage mixte contribuera à réduire la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre. Les normes de site compact et la co-localisation des installations publiques parallèlement aux fonctionnalités de durabilité à l'avant-garde de la pratique contribueront à atteindre des objectifs ambitieux en matière d'action climatique et à utiliser plus efficacement les terrains publics.

L'accent mis sur la forme et l'adaptabilité plutôt que sur l'utilisation et la densité dans les systèmes réglementaires offrira la flexibilité nécessaire pour répondre à l'évolution des conditions du marché et des tendances démographiques et nous aidera à bénéficier des technologies disruptives et à faire face au changement environnemental. Concevoir des bâtiments et des parkings en gardant à l'esprit l'adaptabilité prolongera la durée de vie utile des structures et réduira les pratiques de développement de démolition et de remplacement, tout en préservant l'énergie incarnée dans les structures existantes.



Thrive Montgomery 2050 – Approuvé et adopté

Comment évaluerons-nous les progrès ?

Lors de l'évaluation des propositions liées à la conception, aux arts et à la culture et de la mesure du degré de réussite ou d'échec des approches recommandées dans ce plan, les mesures pertinentes peuvent inclure :



- les types et les quantités d'espaces ouverts appartenant au public et au privé ;
- la circulation piétonne dans les centres-villes et les centres d'activités suburbains ;
- la visite et le temps passé dans les lieux de rassemblement urbains, suburbains et ruraux ;
- le nombre et la répartition spatiale des installations d'art publiques, temporaires et permanentes ;
- le nombre et la répartition spatiale des événements communautaires financés par le public et le privé tels que des festivals, des foires de rue, des tournois sportifs, etc. ;
- le nombre, le type d'utilisation, la superficie et l'activité économique générés par les entreprises classées dans les catégories culturelles par le Système de classification de l'industrie nord-américaine (NAICS) ou son successeur ;
- le loyer moyen, la superficie totale et la distribution spatiale de l'espace art/créatif/atelier collaboratif disponible ;
- la conservation et la croissance des entreprises liées aux arts et à la culture ;
- le nombre et la répartition spatiale du patrimoine culturel et des désignations historiques ;
- le nombre de structures réutilisées, modernisées et repositionnées de manière adaptative et de structures conçues dans un souci de flexibilité pour les destinations d'usage futures et/ou en ayant l'adaptabilité à l'esprit ;
- le nombre de bâtiments écologiquement certifiés (par ex. Leadership dans la conception énergétique et environnementale [Leadership in Energy and Environmental Design, LEED]) dans le comté ;
- la quantité de couvert arboré dans le comté.

RÉSEAUX DE TRANSPORT ET DE COMMUNICATION : Relier les personnes, les lieux et les idées



Introduction : L'interdépendance des transports et de la destination des terrains



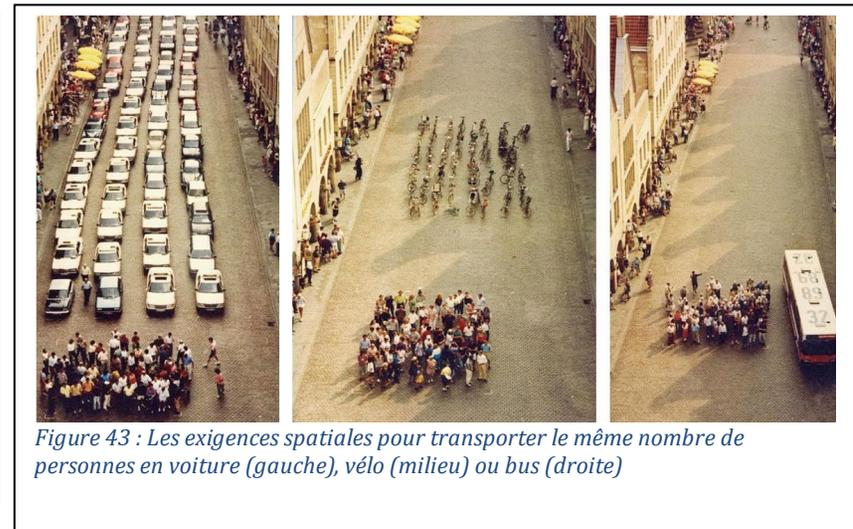
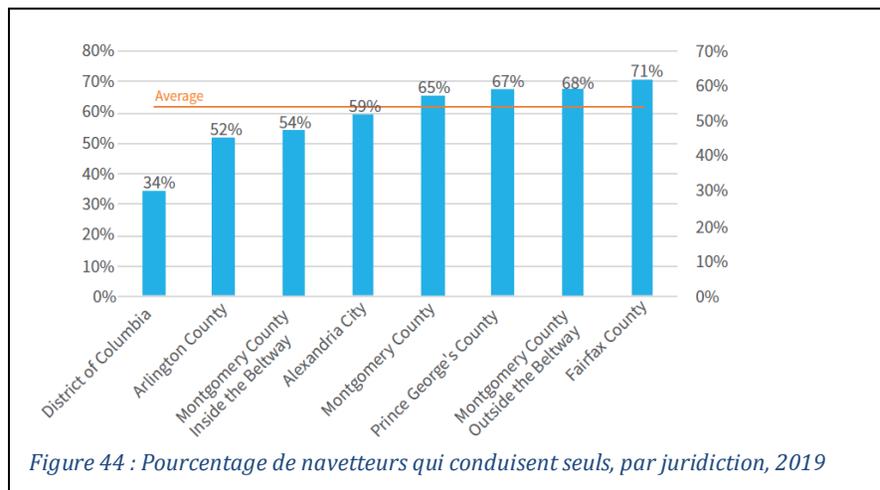
Aucun plan d'utilisation des terrains ne peut réussir sans un plan de transport complémentaire. En effet, même les politiques d'utilisation des terrains les plus avant-gardistes échoueront à défaut d'être soutenues par des infrastructures et des services de transport qui renforcent, ou au moins évitent de saper, leurs objectifs. Comme l'a reconnu le *Wedges and Corridors Plan de 1964* il y a plus d'un demi-siècle :

« Un système de transport efficace doit inclure des transports en commun rapides, conçus pour répondre à une grande partie des besoins critiques des heures de pointe. Sans transports en commun rapide, les autoroutes et les parcs de stationnement occuperont toutes les zones du centre-ville ; les avantages des emplacements centraux diminueront ; la ville deviendra alors fragmentée et inutilisable. Les frustrations mentales liées aux embouteillages sur l'autoroute ne seront pas sans conséquences, sans parler des coûts supplémentaires des deuxièmes voitures et de l'essor du prix de l'assurance. À Los Angeles, où le système de transport dominé par la voiture règne sans partage, se pose toujours le problème des trajets quotidiens, même si environ les deux tiers de la section du centre-ville sont consacrés aux rues et aux installations de stationnement et de chargement. Laisser le district régional s'orienter vers une telle « solution » n'est promis à aucun avenir.

En dépit de cet avertissement visionnaire, nous restons fortement dépendants des voitures, plus des deux tiers des travailleurs du comté pratiquant en effet l'autosolisme pour leurs trajets allers-retours au travail. Les communautés du comté de Montgomery en dehors de la Beltway ont de faibles pourcentages de navetteurs qui marchent, pédalent, roulent ou prennent les transports en commun, et notre système de transport représente actuellement un contributeur majeur aux émissions de gaz à effet de serre.

L'accent mis par *Thrive Montgomery 2050* sur la croissance compacte et l'édification de terrains intercalaires, conjugué à la disponibilité limitée des terrains pour étendre les droits de passage, font qu'il est essentiel qu'au cours des 30 années du plan, nous nous efforcions de faire de la marche, de la mobilité sur roue, du vélo et des transports en commun les moyens les plus pratiques, les plus sûrs et les plus attrayants de se rendre d'un endroit à un autre. Les voitures, même celles équipées de la technologie de conduite autonome, nécessitent beaucoup plus d'espace par passager que les bus et les trains, et la marche, la mobilité sur roue et le vélo constituent les formes de déplacement les plus efficaces sur le plan spatial. Au cours des dernières décennies, les préférences du marché ont évolué pour favoriser les lieux offrant un accès aux transports en commun, aux vélos et aux piétons plutôt qu'aux lieux orientés sur les déplacements en voiture. De plus, l'importance d'une dépendance réduite envers la voiture pour atteindre nos objectifs d'émissions de gaz à effet de serre est évidente. Nous devons cependant garder à l'esprit l'importance des routes pour la livraison des biens et services, y compris pour la police, les pompiers et les services d'urgence, ainsi que le fait que, tant que d'autres formes de transports en commun ne sont pas complètement développées, des routes adaptées qui sont en même temps sûres pour la marche, la mobilité sur roue et le vélo sont nécessaires. En outre, les routes du comté de Montgomery servent de voies d'évacuation pendant les catastrophes naturelles et les événements de sécurité nationale, y compris les plans de **Continuité du gouvernement**.

Les caractéristiques particulières du réseau routier actuellement prévu - nouvelles autoroutes, routes larges et rampes d'accès à grande vitesse - dans certains lieux s'inscrivent fondamentalement en contradiction avec les efforts de conception des quartiers et des districts visant à encourager l'interaction humaine et à favoriser un sentiment d'appartenance. Il est donc impératif d'adopter les avantages économiques, environnementaux et sociaux à long terme des quartiers et districts accessibles à pied ou à vélo et axés sur les transports en commun et d'éviter de compromettre nos objectifs d'utilisation des terrains par une conception de routes et d'infrastructures de transport dominées par la voiture.



Quel problème essayons-nous de résoudre ?

Des générations successives d'investissements dans « l'automobilité » ont créé un cycle vicieux

Notre dépendance envers la voiture est en partie ancrée dans des générations d'efforts visant à faciliter le mouvement d'autant de voitures que possible, aussi vite que possible, tout en canalisant la circulation vers une poignée d'artères routières orientées nord-sud qui relie des subdivisions par ailleurs déconnectées aux centres d'emploi et de commerce détail. Les élargissements successifs de ces routes ont ajouté un nombre croissant de voies pour les véhicules au détriment de l'espace pour les piétons, les vélos, les voies dédiées aux véhicules de transport en commun, les arbres urbains et tout autre élément susceptible de ralentir les voitures. De cette manière, les alternatives à la voiture s'avèrent moins pratiques et attrayantes, ce qui entraîne un recours accru à la voiture et génère à son tour une demande pour des routes plus larges.

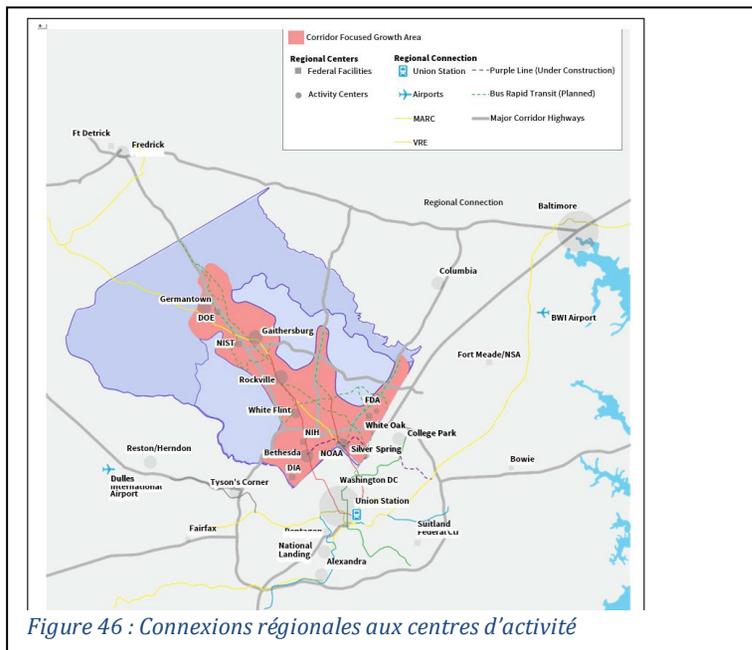
Le renforcement de ce cercle vicieux réside dans le fait que l'optimisation des principales artères pour les voitures a rendu ces corridors peu attrayants et dangereux, décourageant les investissements privés et le développement compact et axé sur les transports en commun même lorsque des infrastructures de transport de haute qualité sont déjà en place (comme en témoignent plusieurs grandes propriétés sous-utilisées le long des corridors près des stations du Metrorail).

Une dépendance excessive envers les voitures menace la sécurité, érode la qualité de vie et réduit la résilience.

La conséquence la plus évidente et la plus grave de cette dynamique est que la fréquence de tués ou de blessés graves parmi les piétons, les cyclistes et les conducteurs s'avère préoccupante. Un peu plus subtil est l'effet que la conception axée sur la voiture a sur la vitalité et l'attrait des quartiers résidentiels comme commerciaux. Des rues sûres et attrayantes encouragent les gens à sortir et à marcher, à pédaler ou à rouler, que ce soit simplement pour faire de l'exercice, faire une course, aller au travail ou à l'école, ou pour atteindre une destination intermédiaire telle qu'un arrêt de bus ou une gare ferroviaire. Ce type d'activité favorise la santé physique et mentale et facilite les interactions sociales informelles et la formation d'un sentiment d'appartenance et de communauté. Certaines routes peuvent être des obstacles qui dégradent la qualité de vie de tous ceux qui vivent et travaillent à proximité, même s'ils ne sont jamais impliqués dans une collision routière.

Bien que l'investissement du comté de Montgomery dans les transports en commun ait contribué à une légère baisse des kilomètres parcourus par véhicule (MVP) par habitant en raison de la croissance démographique, les MVP totaux ont continué d'augmenter, ce qui a un impact considérable sur les efforts du comté pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre. En 2018, 42 pour cent des émissions de gaz à effet de serre (GES) du comté ont été générées par le secteur des transports (transport routier, aviation, rail et véhicules tout-terrain). Les véhicules à moteur représentaient 36 % des émissions en 2018. Les voitures particulières représentaient environ 75 % de tous les déplacements effectués dans le comté, suivies des bus à 10 %, des trains à 5 %, de la marche à 2 %, des services de taxi/VTC (comme Uber et Lyft) à 1 %, et du vélo à moins de 1 %. Jusqu'à ce qu'une majorité de la flotte actuelle passe aux sources d'alimentation électriques et à d'autres sources d'énergie zéro émission, le modèle actuel continuera d'augmenter nos émissions de gaz à effet de serre liées au transport et les autres formes de pollution.

Le modèle de 1964 avec des corridors d'artères en étoile rayonnant à partir de Washington limitait l'infrastructure soutenant les alternatives à la voiture, et l'absence de connexions au réseau de rue rend également notre réseau de transport moins adaptable et moins résilient. Le modèle radial des corridors routiers représentait un moyen logique de relier les enclaves suburbaines aux emplois dans et autour du District de Columbia, mais d'autres centres d'activité importants sont apparus depuis lors. Notre prospérité dépend de l'accès à Frederick, Prince George's, Howard et Baltimore, ainsi qu'à Arlington, Fairfax et Loudoun. L'absence de connexions avec des transports en commun efficaces à destination des écoles, des entreprises, des laboratoires et d'autres centres importants d'activités économiques, intellectuelles et sociales dans ces juridictions nous empêche de tirer pleinement parti de notre présence dans l'une des régions les plus dynamiques du pays, voire du monde. Parallèlement aux services existants du Metrorail et du MARC vers le District de Columbia, les plans directeurs appellent à la création de nouvelles liaisons de transports en commun vers le comté de Prince George (la Purple Line et le service de bus rapide de University Boulevard) et le District de Columbia (le service de bus rapide de New Hampshire Avenue). Cependant, il s'avère de plus en plus nécessaire de fournir des liaisons de transports en commun vers les comtés de Howard et Frederick, ainsi que vers la Virginie du Nord.



Même pour les déplacements dans le comté de Montgomery, notre réseau routier existant présente de graves lacunes. Nos quartiers d'affaires centraux et nos principaux corridors suburbains manquent généralement du réseau de rues qui créent les éléments constitutifs d'une communauté prospère, avec des intersections fréquentes et des voies pour véhicules plus étroites afin de faciliter des vitesses plus lentes et des passages plus sûrs pour rendre la marche, la mobilité sur roue et le vélo plus pratiques et attrayants, et pour offrir des points d'accès et des options d'itinéraire pour les voitures. De plus en plus de résidents et de travailleurs préfèrent les transports en commun et d'autres alternatives à la voiture seule, et bon nombre d'entre eux n'ont pas accès à une voiture, mais la plupart des emplois dans le comté ne sont pas situés à proximité de transports en commun de haute qualité, et beaucoup de nos quartiers n'ont même pas de trottoirs. Combiné à l'absence de connexions est-ouest efficaces, en particulier pour les usagers des transports en commun, ce modèle limite l'accès aux emplois et aux opportunités – notamment pour les résidents à faibles revenus qui sont plus susceptibles de dépendre des transports en commun – et rend notre système de transport moins adaptable et résilient.



Figure 45 : Connectivité plus élevée dans un réseau traditionnel de rues (centre-ville de Bethesda, à gauche), comparativement à un modèle traditionnel de rues en cul-de-sac (Olney, à droite)

L'incapacité à proposer des alternatives robustes à la voiture et à fournir un espace supplémentaire pour les routes, associé à de faibles taux de construction de logements, laisse davantage d'utilisateurs coincés dans la circulation et repousse les emplois ainsi que les personnes vers d'autres juridictions. Pour le comté, la conséquence se manifeste par une perte d'emplois et de revenus fiscaux parallèlement à une augmentation simultanée des embouteillages, car un nombre croissant de personnes traversent le comté sur leur trajet pour accéder à des emplois et des maisons

dans d'autres lieux. Dans le même temps, l'importance des connexions virtuelles, y compris le déploiement de réseaux sans fil haut débit et de câbles à fibre optique, continue de se développer.

Quelles politiques résoudre le problème ?

Les centres à usage mixte réussis nécessitent un système de transport capable de prendre en charge les modes de déplacement appropriés aux trajets que les usagers doivent effectuer pour répondre à leurs besoins. Par exemple, une ligne ferroviaire de transport en commun peut servir à relier des emplois à des logements dans différentes parties du comté ou de la région, tandis que des trottoirs et des pistes cyclables relient des bureaux à des magasins, des restaurants, des stations de transport en commun ou des immeubles d'appartements dans un centre urbain ou entre un centre-ville et les quartiers résidentiels qui l'entourent. La justification de la priorité accordée par ce plan au soutien des alternatives aux déplacements en voiture n'est pas d'éliminer la voiture, mais de rendre sûrs et attrayants les courts trajets autour de la ville à vélo ou en bus. Un déplacement rapide jusqu'à l'épicerie doit pouvoir être géré à pied, tandis qu'une visite dans une autre ville pourrait nécessiter un déplacement en voiture, en train ou même en avion. Les lieux de vie et de travail les plus attrayants sont ceux qui offrent un ensemble varié de choix rendant toutes sortes de déplacement faciles et agréables tout en soutenant les meilleures pratiques en matière d'utilisation des terrains au lieu de s'appuyer sur un seul mode de déplacement au détriment de toutes les autres considérations.

Les progrès récents et continus dans les technologies et les modes de déplacement peuvent avoir un impact considérable sur la nature de la demande en termes de déplacement. Il s'agit notamment, sans toutefois s'y limiter, de l'introduction ou de l'expansion des véhicules électriques et autres véhicules à zéro émission, des véhicules connectés et automatisés, des drones de livraison, du VTC, des vélos en libre-service, les vélos et trottinettes sans station, et le télétravail.

Enfin, un investissement solide dans l'infrastructure numérique du comté est nécessaire pour connecter les résidents aux opportunités d'emploi en ligne, encourager le télétravail continu pour réduire les déplacements, diluer la circulation aux heures de pointe, améliorer la productivité des travailleurs ainsi que la qualité de vie, augmentant ainsi l'attractivité et la compétitivité globales du comté.

Le comté fondera ses efforts d'amélioration de la connectivité sur les politiques et pratiques suivantes :

Développer un réseau sûr, confortable et attrayant pour la marche, le vélo et la mobilité sur roue.

- Étendre le réseau de rues dans les centres-villes, les centres urbains, les corridors de transit et les centres d'activités suburbains pour créer des pâtés de maisons. (Ec, En7)
- Convertir les voies de circulation existantes et le stationnement dans la rue pour créer de l'espace pour les allées piétonnes, les pistes cyclables et les zones tampons de rues grâce à l'aménagement paysager et les arbres de rue, d'une manière cohérente avec les autres politiques du comté. (En)

The three symbols (Ec, En, Eq) indicate a strong link between each policy recommendation and the three overarching objectives of the Plan:

Ec = Economic Competitiveness

En = Environmental Health and Resilience

Eq = Racial Equity and Social Justice

- Donner la priorité à la mise à disposition de trottoirs, de pistes cyclables, de passages à niveau, d'infrastructures et de services de micromobilité sûrs, confortables et attrayants, ainsi qu'à d'autres améliorations pour favoriser la marche, le vélo, la micromobilité et l'utilisation des transports en commun dans les budgets d'investissement, les approbations de développement et les recommandations obligatoires. (En)
- Transformer le réseau routier en intégrant les principes de construction de Rues complètes, dans le but d'éliminer tous les décès et blessures graves liés aux transports et de soutenir l'émergence de communautés plus vivables. (Eq)

Construire un système de transport pour des déplacements fréquents, rapides, pratiques, fiables, sûrs et accessibles.

- Construire un réseau d'infrastructures et de services de train, de transport rapide en bus et de bus locaux, y compris un service de transport répondant à la demande, faisant ainsi des transports en commun le moyen le plus rapide, le plus pratique et le plus fiable de se rendre dans les centres d'activité et d'opportunités économiques, sociales et éducatives, à l'intérieur comme à l'extérieur du comté de Montgomery. (Ec, En, Eq)
- Convertir les voies de circulation à usage général existantes en voies de transit dédiées, conformément aux autres politiques du comté. (Ec, En, Eq)
- Améliorer les temps de déplacement et les coûts de déplacement des services de transport en commun pour atteindre une plus grande parité avec les déplacements en voiture. (Eq)
- Relier les personnes et les parties du comté historiquement défavorisées aux emplois, aux équipements et aux services en donnant la priorité aux investissements dans le renforcement de l'accès à des services de transports en commun fréquents et fiables du matin jusqu'en fin de soirée. (En, Eq)
- Assurer un accès sûr et confortable aux stations de transports en commun à pied, sur roue et à vélo. (En, Eq)
- Dans les zones rurales avec une densité suffisante et le long des grand axes et des principales autoroutes, envisager Park & Rides, le microtransit, la micromobilité et les voies cyclables pour relier de grandes zones géographiques au réseau de transports en commun. (En, Eq)
- Prévoir les besoins en transports en commun et les installations associées, y compris, entre autres, des dépôts, des aires de repos importantes, des infrastructures pour des bus à zéro émission et les exigences relatives en termes de chargement/alimentation, des installations Park & Ride et similaires, et des routes. (En, Eq)
- Soutenir les efforts visant à améliorer l'accès, les services et l'utilisation d'Amtrak et de MARC, y compris les trains et infrastructures supplémentaires, le service en heures creuses et le service bidirectionnel. (Ec, En, Eq)

Adapter les politiques pour tenir compte des coûts économiques et environnementaux de l'autosolisme, tout en reconnaissant que les résidents et les industries dépendants de la voiture perdureront. (Eq, Env)

- Utiliser des mécanismes de tarification, tels que la tarification des embouteillages ou la perception et l'attribution de péages, de manière équitable, pour favoriser le recours à la marche, à la mobilité sur roue, au vélo, à la micromobilité et aux transports en commun. (Eq, En)

- Gérer le stationnement de manière efficace et équitable en facturant les tarifs du marché et en réduisant l'offre des parkings publics et privés, le cas échéant. (Ec, En)
- Encourager l'augmentation de la part des véhicules à zéro émission en exigeant des infrastructures de transport, de charge et d'alimentation appropriées, ainsi que la modernisation des flottes publiques. (En)
- Envisager des dérogations aux politiques telles que la tarification des embouteillages et la réduction du stationnement pour les personnes à faible revenu. (Eq)
- Étendre et intensifier les efforts de gestion de la demande de transport au-delà des Districts de gestion des transports (Transportation Management Districts, TMD) existants. (Ec, En).
- Arrêter de proposer de nouvelles routes de plus de 4 voies dans les plans directeurs. (Env)
- Accorder une moindre priorité à la construction de nouvelles routes de plus de 4 voies, d'échangeurs nivelés ou d'élargissements majeurs de routes. (En)

Développer et étendre des réseaux de communication avancés

- Faciliter la construction d'infrastructures de fibre optique et sans fil à haut débit et d'autres technologies de l'information et de la communication pour compléter les liaisons de transport par une amélioration des connexions virtuelles. (Ec, Eq)
- Concentrer les investissements sur l'infrastructure et les services de communication afin de connecter les personnes et les parties du comté qui ne bénéficient pas d'un accès pratique aux emplois et aux opportunités éducatives. (Eq)
- Soutenir le télétravail en accélérant le déploiement des technologies de l'information et des communications et en rendant le télétravail plus facile en promouvant les Collectivités complètes. (Ec, En)
- Soutenir les stratégies et partenariats pour corriger la « fracture numérique » et apporter des ressources de réseau aux communautés vulnérables. (Eq)



Ces propositions de politiques de transport et de communication doivent être évaluées afin de garantir des répercussions équitables des politiques affectant certains types d'utilisateurs de la voiture (comme la tarification des embouteillages sur les minorités possédant un nombre élevé de voitures).

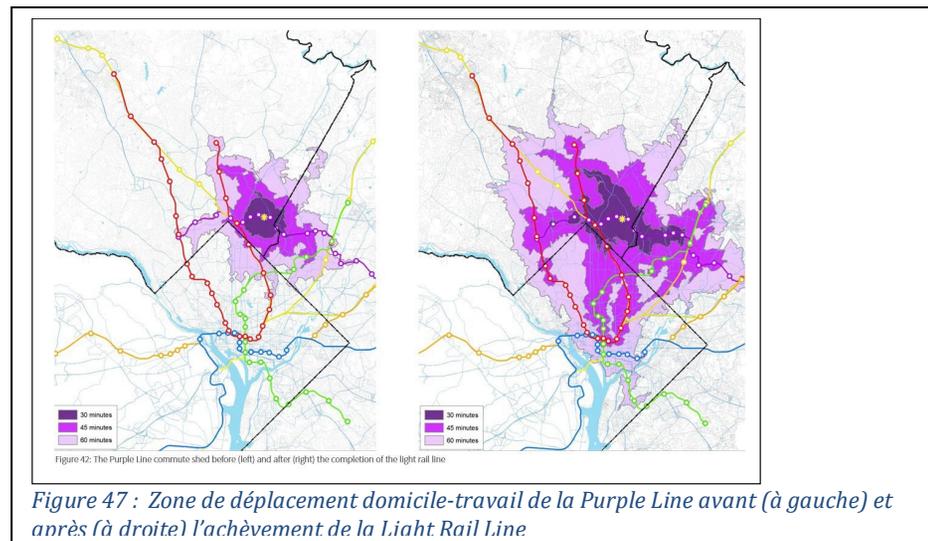
Comment ces politiques permettront-elles la poursuite des principaux objectifs de Thrive Montgomery 2050 ?

Les quartiers résidentiels et commerciaux accessibles à pied, à vélo et en transports en commun soutiennent la vitalité économique

À elles seules, ces politiques ne suffisent pas à assurer le succès économique du comté, mais elles constituent des éléments constitutifs essentiels d'une performance économique plus forte. De meilleures connexions des transports en commun avec les bassins d'emploi, par exemple, font du comté un choix plus attrayant pour les employeurs en facilitant l'accès au travail pour leurs employés actuels et futurs. Le nombre total d'emplois dans un rayon de trajet de 30 minutes est une mesure courante de la pertinence d'une zone pour l'investissement. Avec des temps de trajet et des flux de circulation automobile en transit qui devraient continuer à croître, les investissements dans les transports en commun peuvent considérablement étendre notre « zone de déplacement domicile-travail » et aider à éviter des trajets de plus en plus longs vers et depuis le travail.

Une priorité plus élevée accordée aux investissements dans les infrastructures de transports en commun, piétonnières, et cyclables est également essentielle pour créer des collectivités complètes dotées des équipements, d'une identité forte et d'un niveau d'activité recherchés par un nombre croissant de personnes de tous les horizons et âges. Cela peut créer des incitations et des opportunités pour mettre en place un large éventail de destinations d'usage, de services et d'activités à proximité des emplacements de station, et proches les uns des autres.

La technologie de l'information et des communications ainsi que les réseaux de télécommunications constituent un autre élément essentiel de la compétitivité économique. Le comté de Montgomery devrait continuer à accorder la priorité aux progrès des nouvelles technologies et à faire du déploiement de réseaux sans fil et de câbles à fibre optique haut débit, ou d'autres nouveaux systèmes de communication, un aspect important de la planification de l'infrastructure.

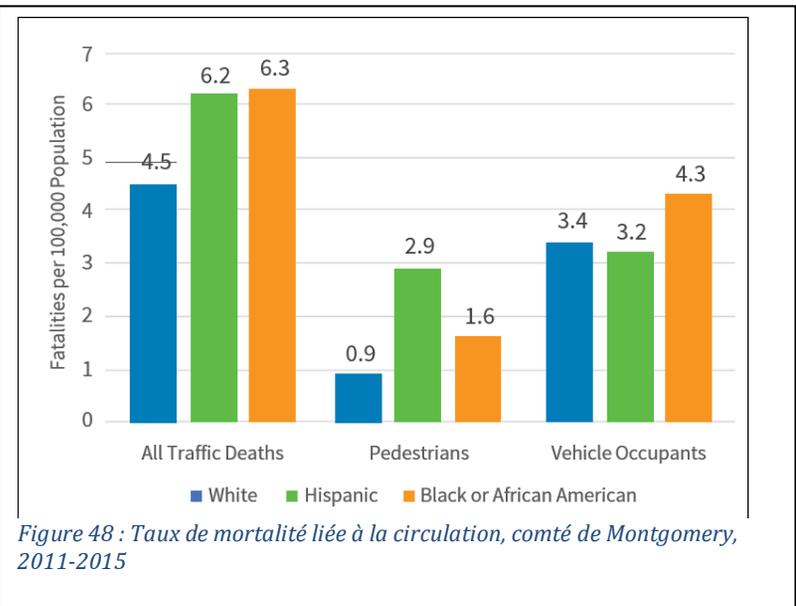


Le développement d'alternatives à la voiture aide à créer des communautés plus équitables

Une approche axée sur les transports en commun qui facilite le recours à la marche, à la mobilité sur roue et au vélo promet également de servir nos résidents de manière plus équitable. Un meilleur accès aux emplois via les transports en commun, la marche, la mobilité sur roue et le vélo permettra d'atténuer l'absence d'équité pour les personnes de couleur et les travailleurs à faible salaire qui sont plus susceptibles de vivre dans des zones sans infrastructures adéquates pour répondre à leurs besoins en mobilité sans voiture. Les habitants de ces communautés sont moins susceptibles de posséder une voiture et n'ont pas accès à un service de transports en commun de haute qualité qui fonctionne fréquemment, de manière fiable et moyennant un coût accessible tout au long de la journée et jusqu'au soir. Un service de transports en commun étendu joue également le rôle d'un outil de logement abordable et accessible en reliant les zones où le logement est relativement peu coûteux aux emplois, aux écoles et aux équipements sans soumettre les résidents à des frais de transport élevés ou à des trajets démesurément longs.

Les priorités de ce plan en termes de transport aideront à atteindre l'objectif du comté visant à éliminer tous les décès et blessures graves liés à la circulation d'ici à 2030, ce qui est particulièrement important pour rendre le transport plus équitable car les personnes de couleur sont plus susceptibles d'être blessées ou tuées dans des accidents. Les rues qui ne se contentent pas seulement de garantir la sécurité des personnes pour faire de la marche, de la mobilité sur roue et du vélo les modes de déplacement préférés, peuvent améliorer l'interaction humaine et renforcer le capital social. En effet, les centres ruraux, suburbains et urbains adaptés aux piétons peuvent créer un sentiment d'appartenance plus fort où les conditions d'un haut niveau de participation civique et de sentiment communautaire sont beaucoup plus faciles à créer et à entretenir.

Dans le cadre de l'accent mis sur l'équité pour toutes les communautés du comté, il est également important de donner la priorité à la fourniture d'un accès Internet haut débit dans toutes les parties du comté. Les futures infrastructures et technologies de communication devraient ainsi être déployées équitablement dans tout le comté, en particulier chez les résidents à faibles revenus.



Les stratégies d'utilisation des terrains et de transport qui encouragent la marche, le vélo et les transports en commun améliorent les performances environnementales.

L'évolution des corridors initialement prévus pour la commodité des conducteurs dans des rues multimodales où le transport et la destination des terrains sont harmonisés pour soutenir le développement d'une combinaison compacte de destinations d'usage et de types de bâtiments réduira l'utilisation de la voiture et rendra notre système de transport plus durable et plus résilient. En particulier, assurer les connexions manquantes entre les rues et briser les grands blocs pour tisser un réseau de rues plus fin le long de nos corridors suburbains sera une tâche difficile. Un réseau de rues plus connectées représente peut-être l'étape la plus importante pour rendre nos rues plus sûres, plus attrayantes pour la marche, le vélo et la mobilité sur roue, et pour reconnecter les communautés séparées par les autoroutes. Un système de réseau interconnecté augmentera le choix des modes, offrira de nombreux itinéraires de déplacement et sera mieux équipé pour gérer les conditions météorologiques extrêmes et autres perturbations. Pour cette raison, l'ajout de connexions entre les rues locales doit être une priorité absolue dans les budgets d'investissement et l'évaluation du développement.

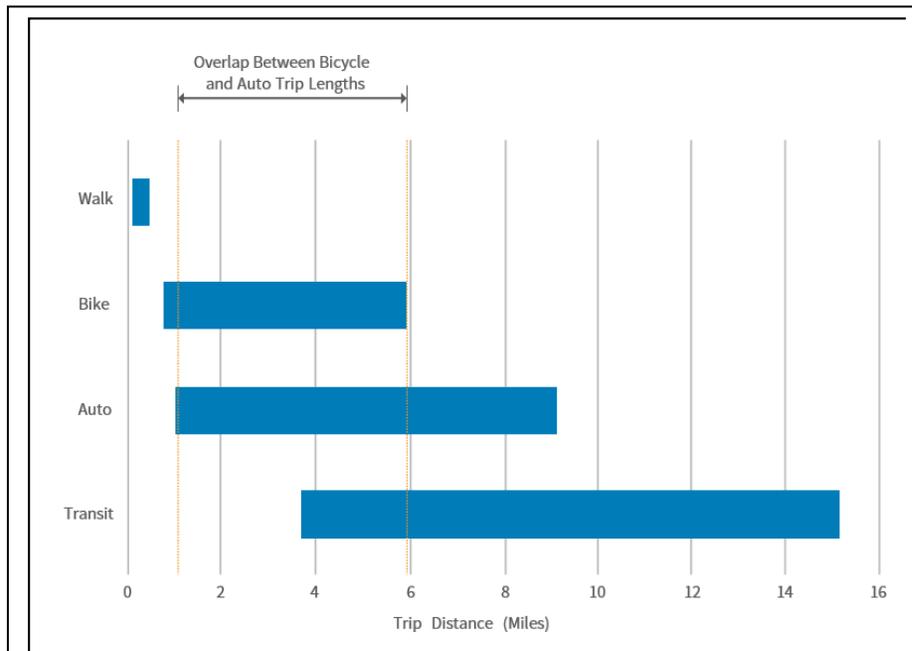
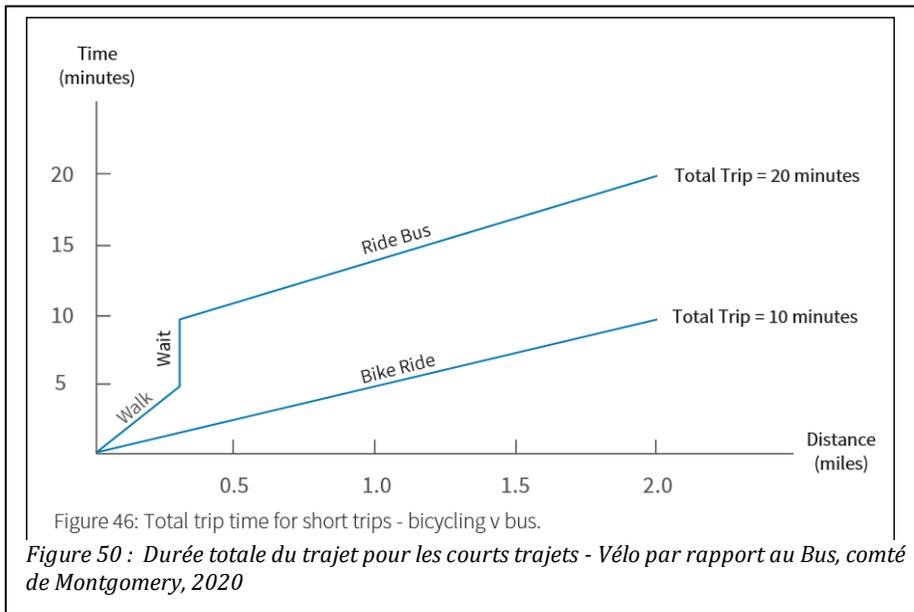


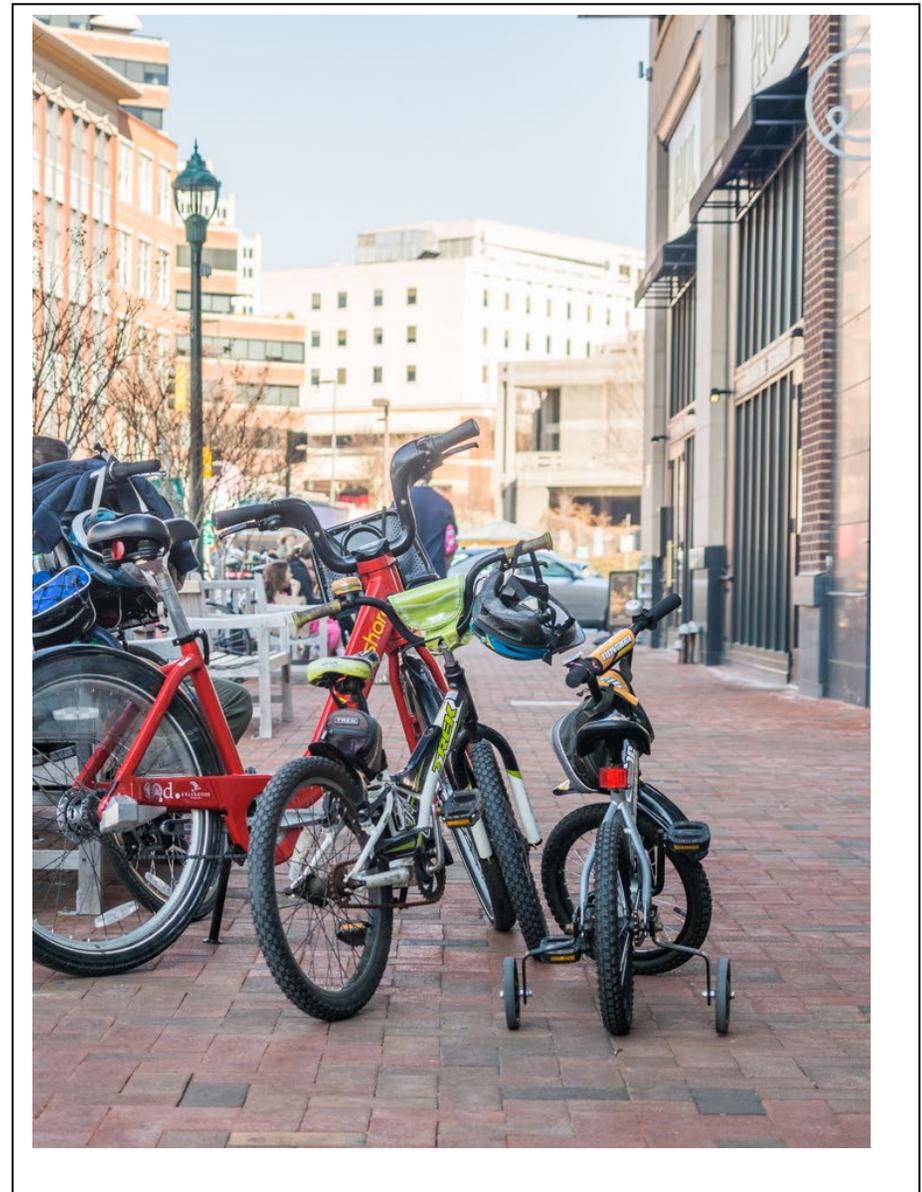
Figure 49 : Dans le comté de Montgomery, la plupart des trajets en voiture peuvent être effectués en un court trajet à vélo
La moitié de tous les trajets en voiture en 2018 étaient compris entre 1,0 (1,6 km) et 9,1 miles (14,6 km), tandis que la moitié de tous les trajets à vélo étaient compris entre 0,8 (1,2 km) et 5,9 miles (9,5 km).

Investir dans les infrastructures piétonnes, cyclistes et de transports en commun fera du transport actif une alternative viable à de nombreux trajets en voiture et devrait également être une priorité absolue dans les budgets d'investissement. Pour beaucoup, le vélo possède un fort potentiel en tant que substitut aux trajets en voiture inférieurs à 5 km, qui représentent environ la moitié de tous les trajets effectués dans la région. Une étude montre que les cyclistes sont beaucoup plus susceptibles de dire qu'ils apprécient leur trajet domicile-travail que les personnes qui utilisent d'autres modes pour se rendre au travail. L'intégration de l'infrastructure piétonne et cycliste dans les parcs et les espaces ouverts étendra le réseau de transport et exposera chaque jour davantage de résidents à la nature, améliorant ainsi la santé mentale et physique. En outre, le financement d'un service de transport fréquent et fiable doit être une priorité dans les budgets d'exploitation annuels.

Comme indiqué dans le chapitre d'introduction de ce plan, le comté de Montgomery a réalisé des progrès dans la réduction de ses émissions de gaz à effet de serre, mais beaucoup plus reste à faire pour atteindre son objectif de les éliminer totalement d'ici à 2035. Parallèlement à la transition des carburants à base de carbone aux sources d'énergie renouvelables, la réduction des déplacements en voiture est critique.



La réduction de l'offre de stationnement, et de la quantité de terre affectée aux places de stationnement, augmentera sur le long terme la quantité d'espace disponible pour une activité économiquement productive, réduira le coût du développement et soulagera la pression sur les terrains non développés, ce qui améliorera les performances économiques et environnementales du comté. Les stratégies de stationnement partagées conjuguées à l'élimination des exigences minimales de stationnement pour les nouveaux développements favorisent le développement à usage mixte, améliorent la conception adaptée aux piétons et encouragent l'interaction sociale, tandis que le redéveloppement des parkings en destinations d'usage plus élevées et meilleures améliore la durabilité environnementale en créant des opportunités d'ajouter un couvert arboré, d'incorporer des infrastructures pour la gestion des eaux pluviales et de créer des zones plus paysagères qui offrent un habitat aux pollinisateurs, aux oiseaux et aux animaux locaux.



Comment évaluerons-nous les progrès ?

Lors de l'évaluation des propositions liées au transport et aux communications et de la mesure du degré de réussite ou d'échec des approches recommandées dans ce plan, les mesures pertinentes peuvent inclure :

- Les miles parcourus par véhicule (MVP)
- La part des modes de transport hors automobile (Non-Auto Driver Mode Share, NADMS)
- Le temps moyen de trajet, par mode
- La différence entre le temps moyen de trajet en voiture et le temps de transports en commun
- L'accessibilité aux déplacements des piétons et cyclistes
- L'accessibilité aux emplois et équipements par tous les modes, et notamment par les transports en commun
- Le nombre de blessures graves et de décès liés à la circulation
- Les émissions de gaz à effet de serre du système de transport
- Le nombre de miles de voies de circulation automobile par habitant
- Le télétravail
- Le stationnement des véhicules motorisés par unité de développement
- L'accès aux réseaux sans fil haut débit

Il est à noter que bon nombre de ces paramètres d'évaluation contiennent une composante d'équité et doivent être évalués à travers le prisme de l'équité.





Thrive Montgomery 2050 – Approuvé et adopté

LOGEMENT POUR TOUS : Plus de tout

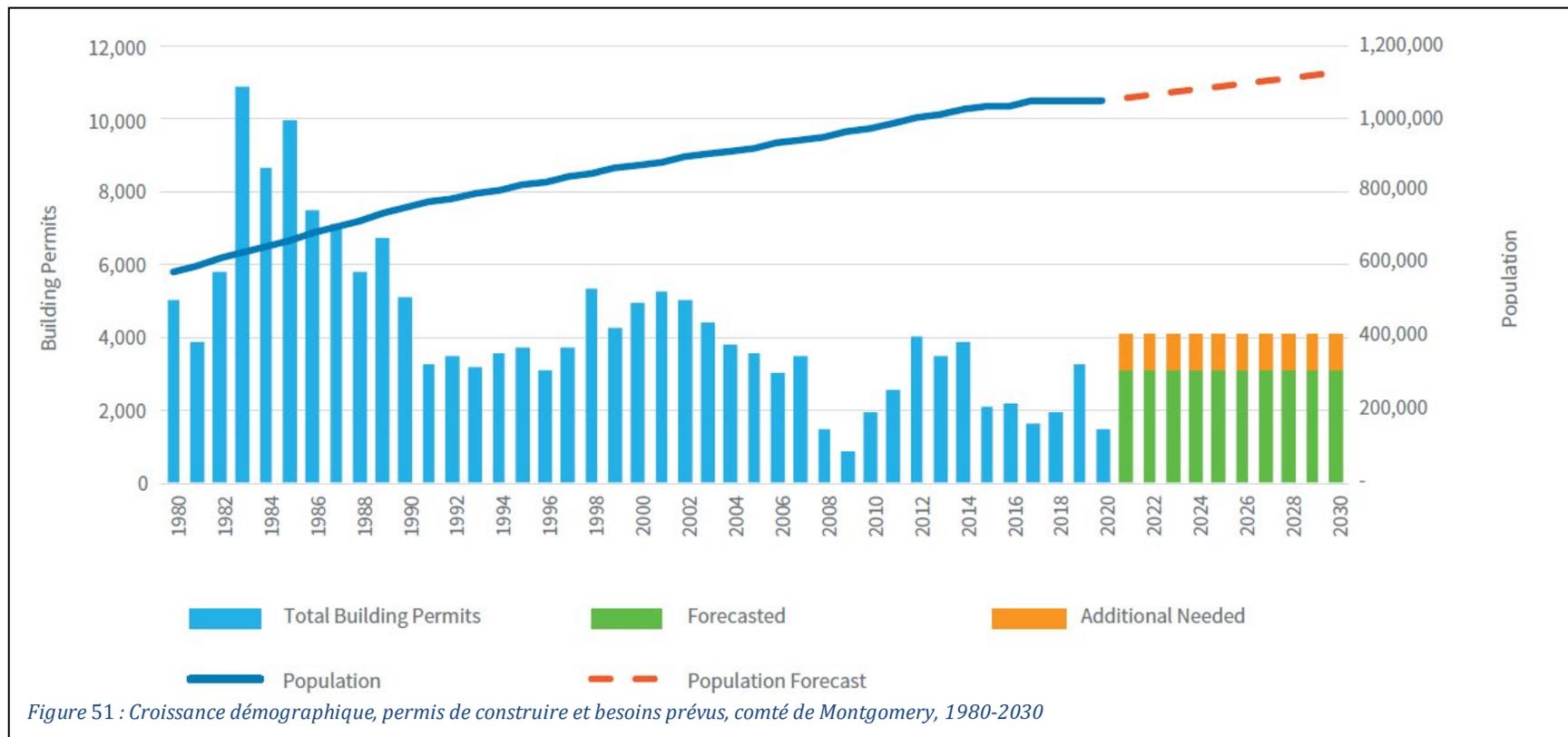




Thrive Montgomery 2050 – Approuvé et adopté

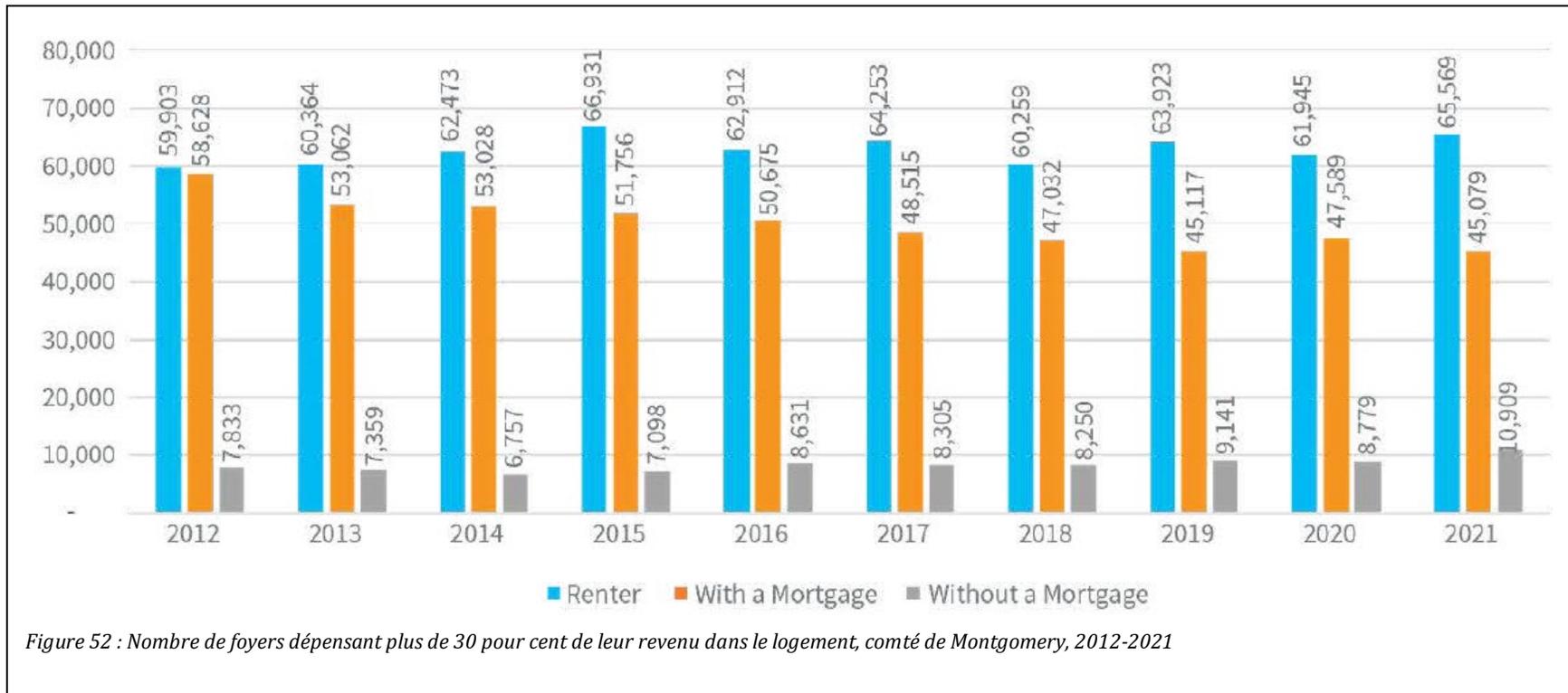
Introduction : Le logement est en retard par rapport à la croissance de la population et des emplois

La région de Washington, D.C. a connu une croissance lente mais régulière au cours des dernières décennies, même si de nombreuses parties du pays ont eu du mal à attirer les résidents et les opportunités économiques. Malheureusement, la région (y compris le comté de Montgomery et la majeure partie des juridictions voisines) n'a pas généré suffisamment de nouveaux logements, en particulier des logements correspondant aux revenus et aux besoins de la main-d'œuvre, pour se mettre au niveau de ce rythme relativement modéré de croissance de la population et de l'emploi. Ainsi, de 1980 à 2018, le nombre moyen d'habitations construites chaque année dans le comté de Montgomery a régulièrement diminué, à la fois en termes absolus et par rapport au reste de la région. Les permis de construire ont pris beaucoup de retard par rapport à la moyenne de 4 200 permis par an que le Metropolitan Washington Council of Governments (MWCOC) a estimé nécessaires pour remédier à une production et un approvisionnement insuffisants en logements.



Quel problème essayons-nous de résoudre ?

Le comté de Montgomery ne dispose pas de logements suffisants. L'offre actuelle ne répond pas aux besoins des ménages actuels ou futurs. Un décalage significatif existe entre l'offre et la demande, dans le cadre duquel la demande est supérieure à l'offre, augmentant le prix du logement à la fois pour les locataires et pour ceux qui veulent être propriétaires de leur maison. Bien que le revenu médian des ménages du comté demeure relativement élevé, une croissance disproportionnée du nombre de ménages aux extrémités haute et basse du spectre des revenus a créé un effet de forte polarisation, avec un nombre croissant de locataires à faibles revenus grevés par les coûts du logement. Les stratégies de développement économique qui améliorent les revenus et les options d'emploi peuvent aider à lutter contre ce problème, mais l'application d'une attention et de ressources plus importantes aux logements abordables est également nécessaire. Le nombre de ménages dépensant au moins 30 % de leurs revenus pour leur logement a continué à augmenter. Les augmentations des prix du logement ont dépassé la croissance des revenus, ce qui a conduit certaines personnes à quitter le comté à la recherche d'endroits plus abordables pour vivre.



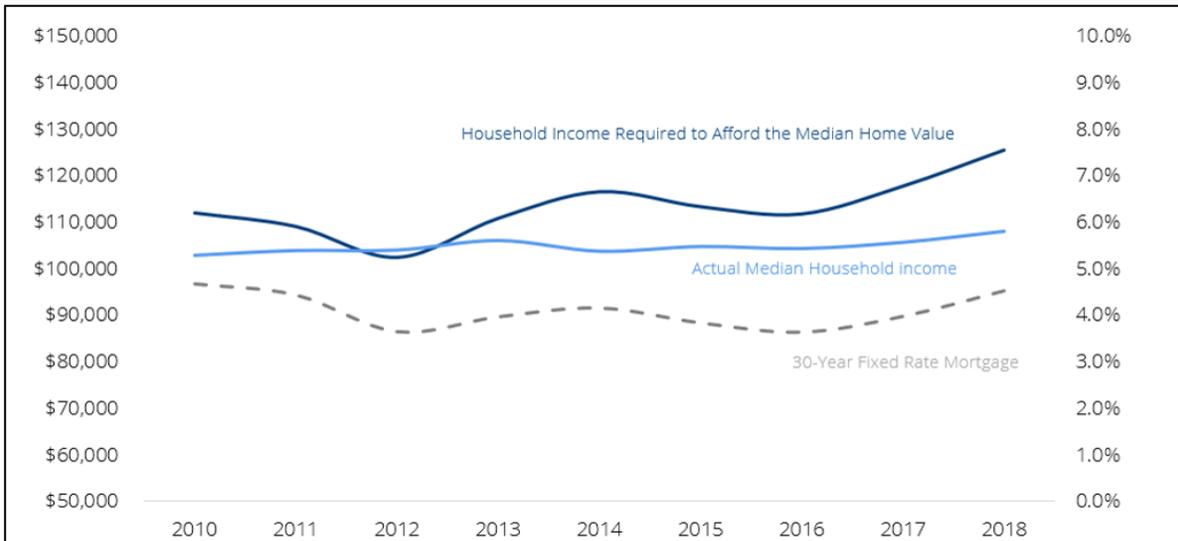


Figure 53 : Les augmentations des prix du logement ont surpassé la croissance des revenus dans le comté de Montgomery, 2010-2018

Les taux de propriété sont en baisse, en particulier chez les adultes de moins de 35 ans. Les obstacles auxquels sont confrontés les jeunes travailleurs pour trouver un logement qu'ils peuvent payer rendent plus difficile pour les employeurs d'attirer et de retenir les employés dont ils ont besoin, ce qui nuit à notre compétitivité économique.

Les défis du logement du comté ne se limitent pas à la lenteur du rythme des nouvelles constructions. Les changements sociaux et économiques ont ouvert un fossé croissant entre les modes de vie du début du 21ème siècle et la flotte de logements des générations précédentes. Le foyer familial typique des années 1950, composé d'un couple marié avec des enfants vivant à la maison, représente une part en constante diminution de

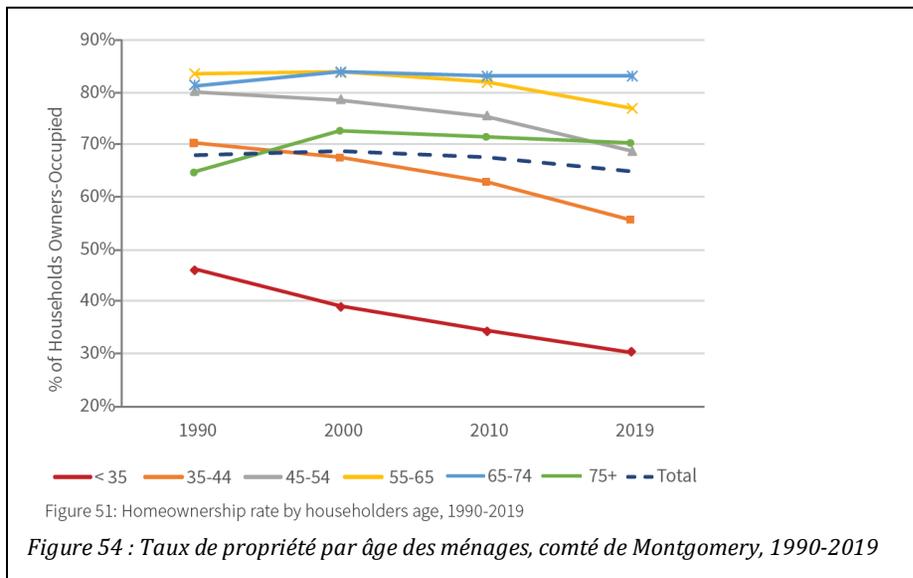
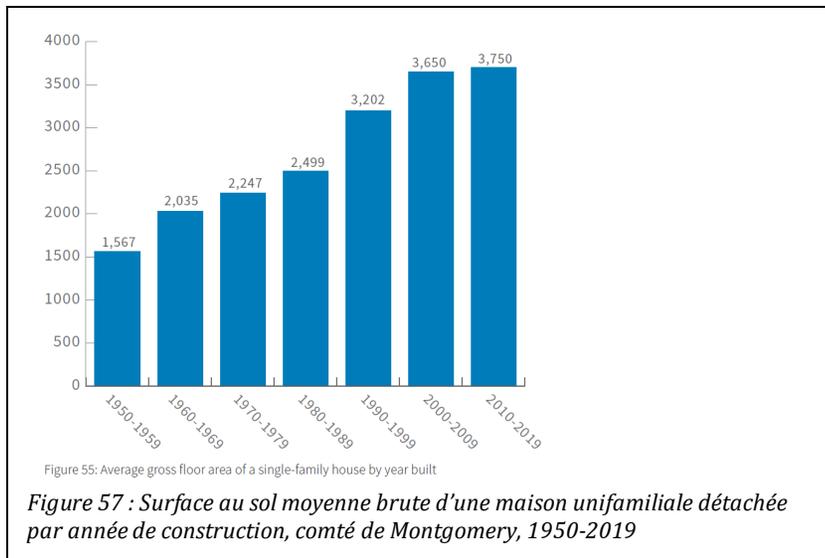
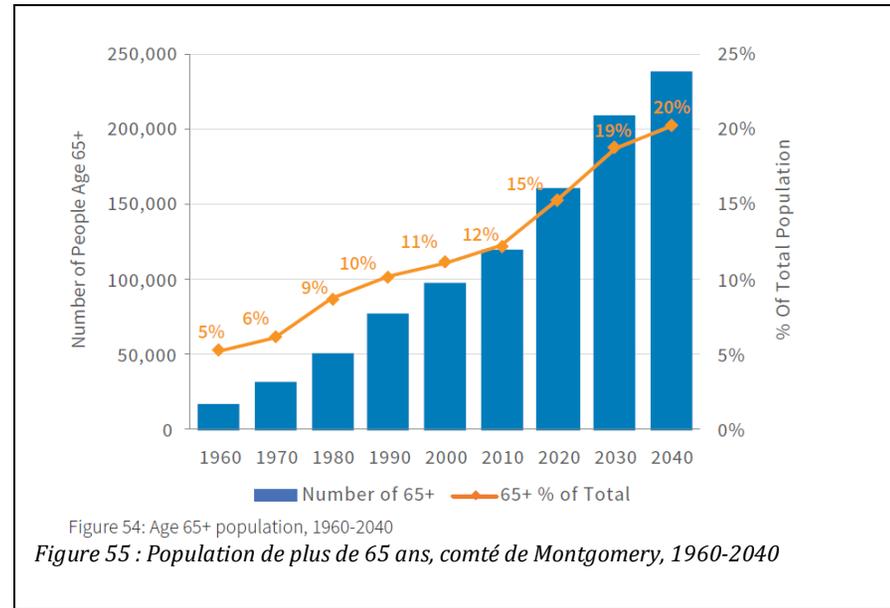
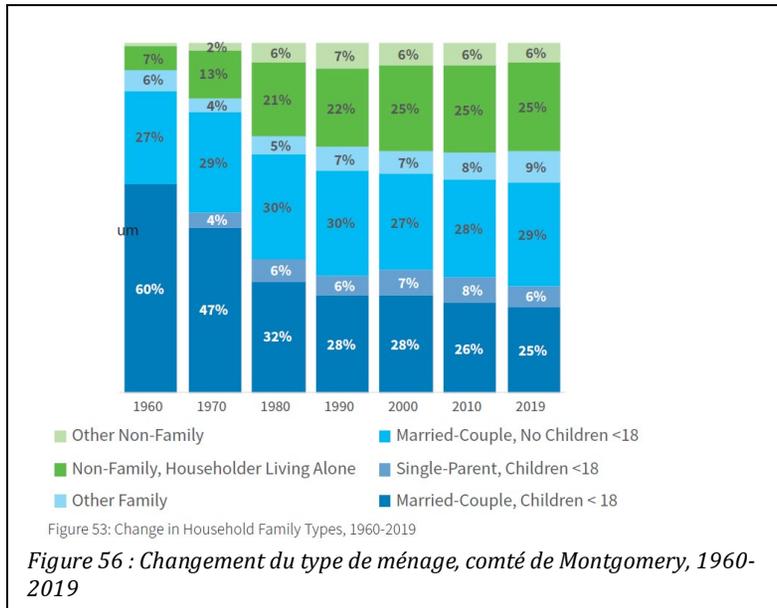


Figure 51: Homeownership rate by householders age, 1990-2019

Figure 54 : Taux de propriété par âge des ménages, comté de Montgomery, 1990-2019

l'ensemble des ménages. Le pourcentage de ménages composés d'une personne vivant seule est passé de sept pour cent en 1960 à 25 pour cent en 2019, en partie en raison d'une tendance à différer le mariage et la grossesse, et en partie parce qu'un plus grand nombre de personnes âgées sont divorcées ou veuves. Bien que les configurations des ménages soient restées relativement stables depuis 1990, le pourcentage de ménages constitués d'un couple marié avec des enfants est passé de 28 % à 23 % et le pourcentage de ménages constitués d'une personne vivant seule est passé de 22 % à 25 %. Ces tendances, conjuguées à une population croissante de résidents du comté âgés de plus de 65 ans, suggèrent que la taille moyenne des ménages diminue et qu'elle continuera probablement à chuter.



LE POURCENTAGE DE MENAGES COMPOSES D'UNE PERSONNE VIVANT SEULE EST PASSE DE SEPT POUR CENT EN 1960 A 25 POUR CENT EN 2019. MALGRE LA REDUCTION DE LA TAILLE DES MENAGES, LES NOUVELLES MAISONS UNIFAMILIALES S'AGRANDISSENT.

Malgré la réduction de la taille des ménages, les nouvelles maisons unifamiliales s'agrandissent, les logements unifamiliaux représentant les deux tiers de la flotte de logements du comté. Les options pour un premier achat de maison sont limitées, tout comme les choix d'une taille plus petite. Selon certaines estimations, jusqu'à 1 ménage propriétaire sur 3 est en situation « d'excédent de logement », c'est-à-dire qu'il possède au moins deux chambres de plus que le nombre de résidents. Avec plus d'un tiers de la superficie du comté attribuée aux logements unifamiliaux, soit plus de 10 fois la superficie attribuée au développement à usage mixte, notre capacité à proposer une plus grande variété d'unités de logement dans des endroits attrayants est limitée. Cela limite la capacité des résidents de longue date qui souhaitent déménager dans un autre type de maison au sein de leurs quartiers et limite la disponibilité des maisons pour premier achat.



		Number of People in Household				
		1	2	3	4	5-6
Number of Bedrooms	0-1	5,800	800	400	100	200
	2	11,300	9,800	3,000	1,000	1,700
	3	16,500	28,000	16,400	12,200	10,100
	4	9,200	31,000	17,400	16,900	11,700
	5+	3,400	12,800	7,100	11,400	9,900

Figure 56: Number of owner households by housing unit and household size, 2018

Figure 59 : Nombre de chambres par nombre de personnes dans les unités de logement occupées par un propriétaire, comté de Montgomery, 2018

80 000 ménages propriétaires ou 32 % des ménages propriétaires ou suroccupés, contre seulement 3 % des ménages en location d'après la même mesure.

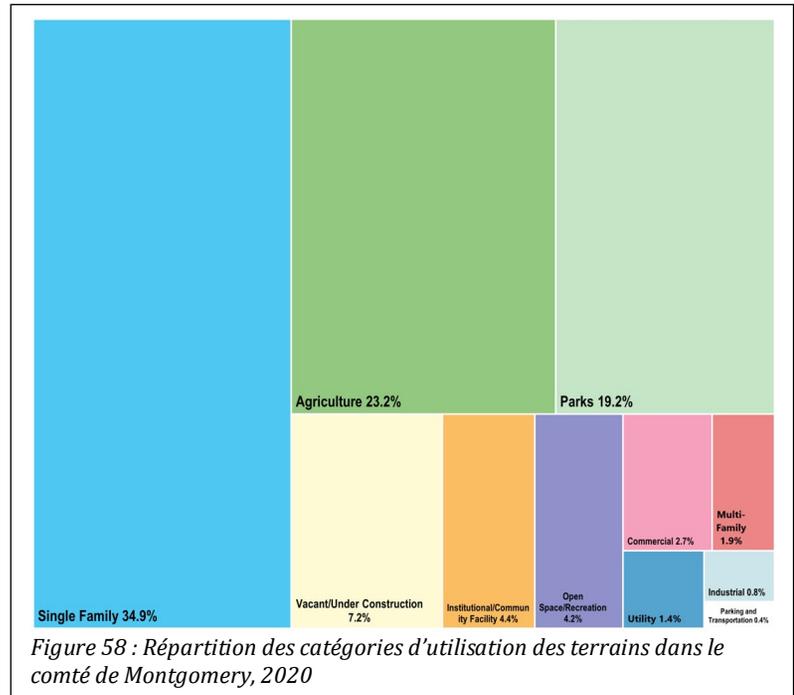


Figure 58 : Répartition des catégories d'utilisation des terrains dans le comté de Montgomery, 2020

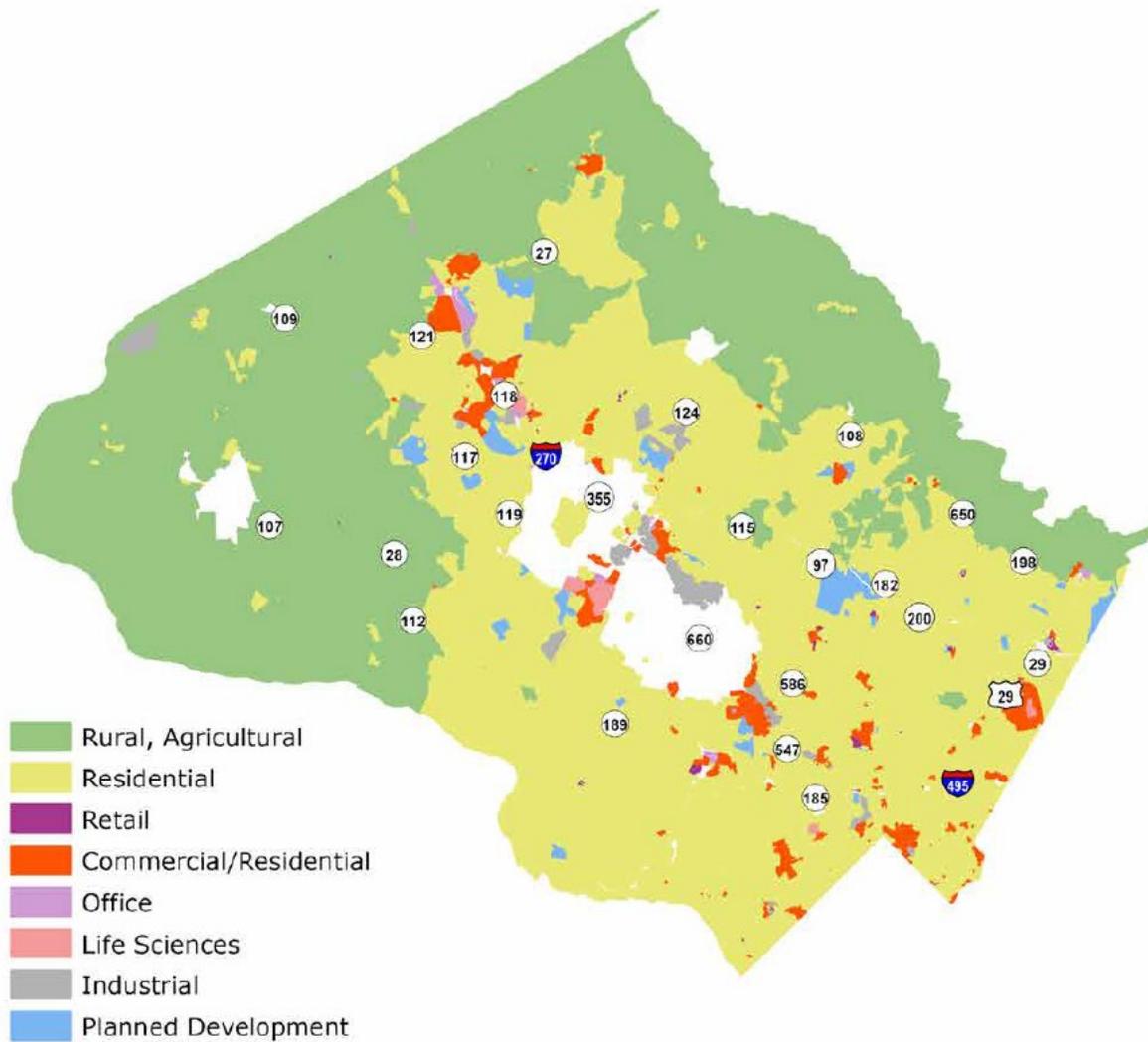
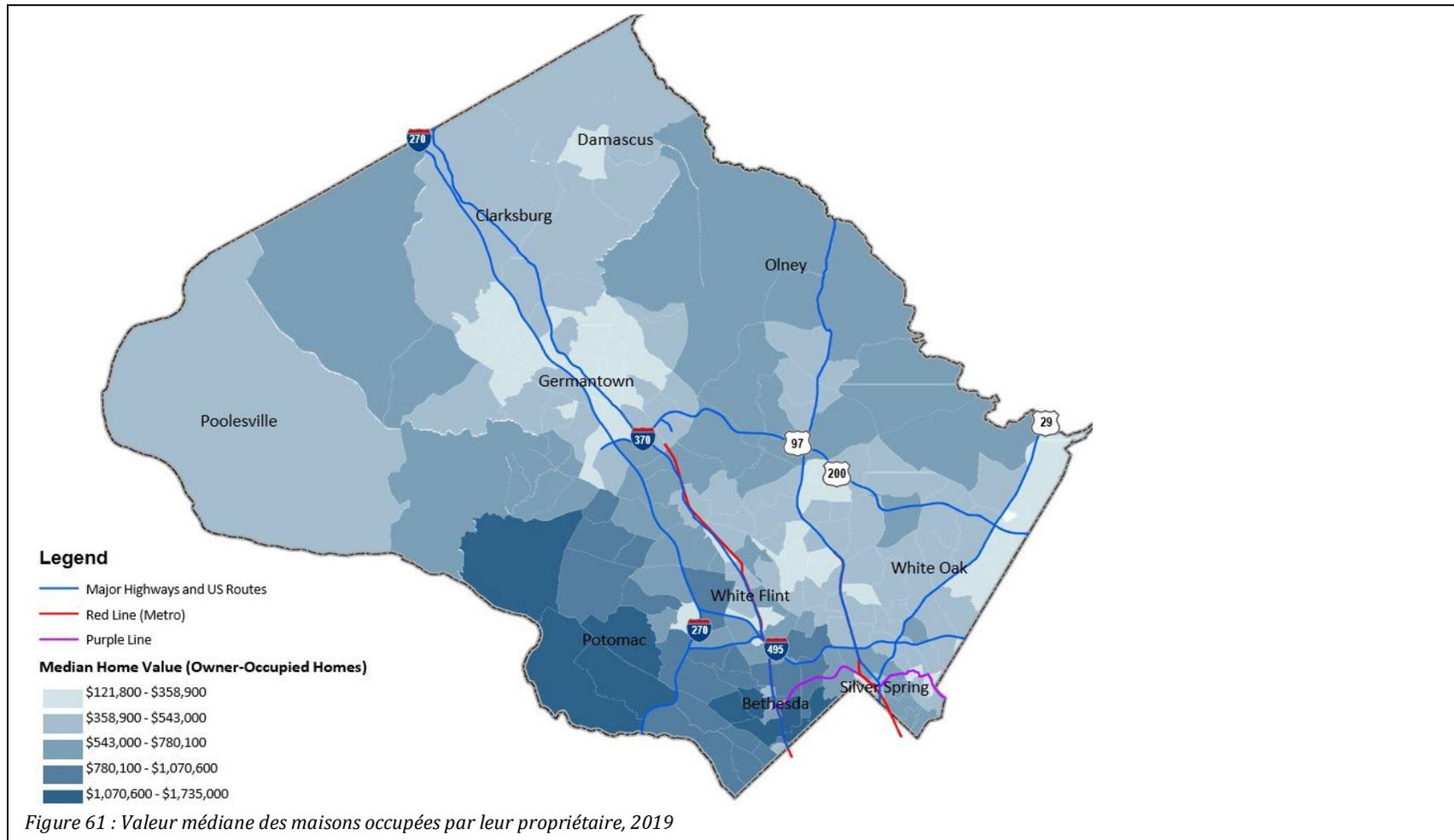
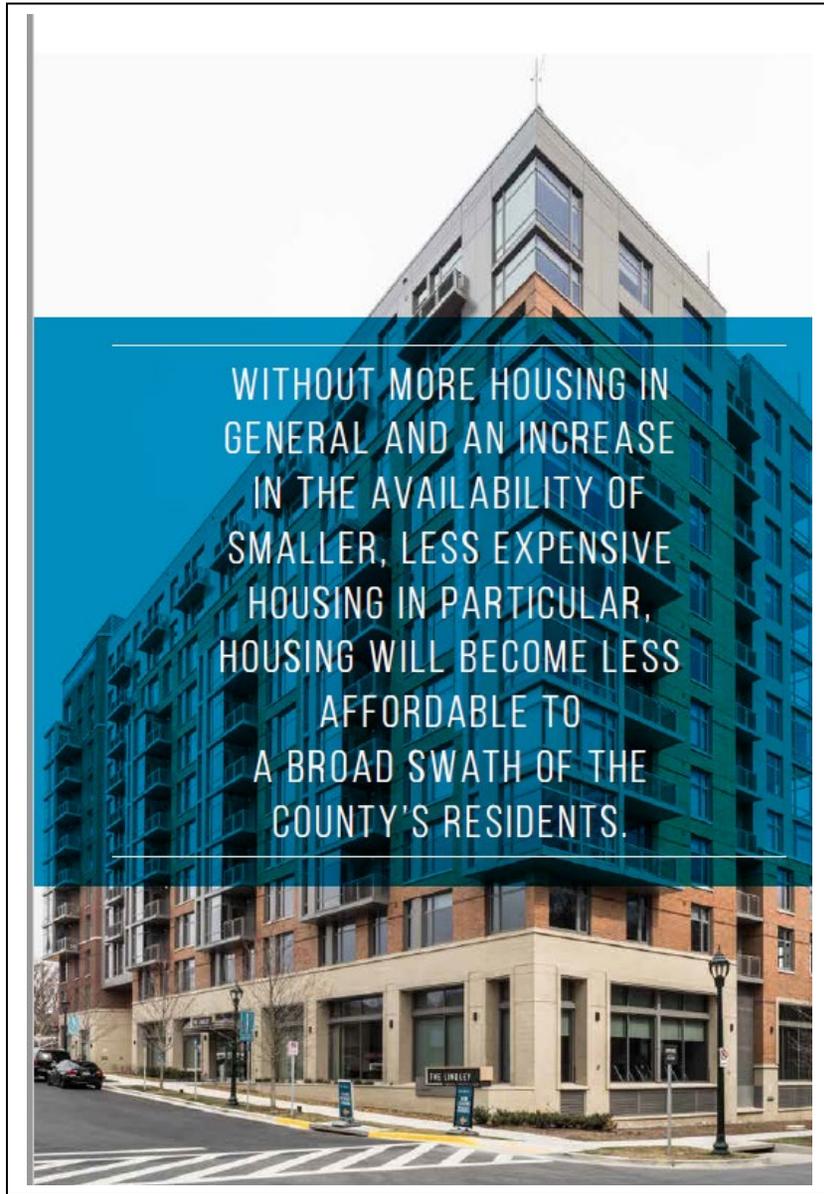


Figure 60 : Utilisations des terrains par les principaux types de développement dans le comté de Montgomery, 2020

Le coût élevé et la variété limitée des logements disponibles exacerbent les inégalités et la ségrégation par race et classe économique. Les prix des logements varient considérablement entre les différentes parties du comté. En suivant de près les caractéristiques raciales et économiques des quartiers, les résidents blancs vivant dans des quartiers plus chers bénéficiant d'un meilleur accès aux emplois, aux écoles et aux options de transport que les résidents de quartiers moins chers, qui accueillent un nombre disproportionné d'afro-américains, de latinos et d'autres résidents de couleur du comté. Ces iniquités renforcent l'héritage de racisme et de ségrégation de fait et de droit, et continuent d'influencer la répartition géographique des opportunités et des ressources, donnant trop souvent lieu à des conséquences inévitables en termes de niveau scolaire, d'opportunités économiques et de santé publique.

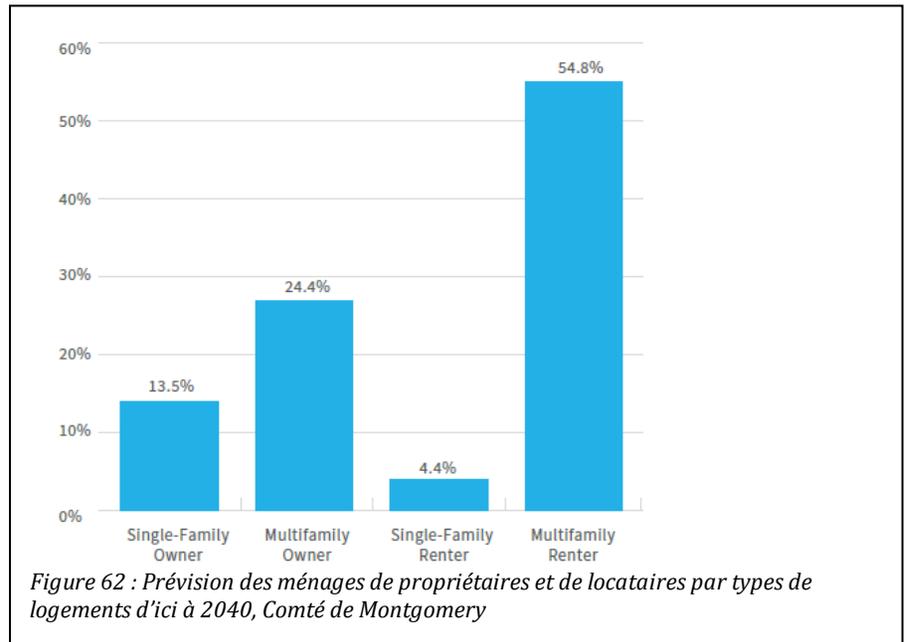




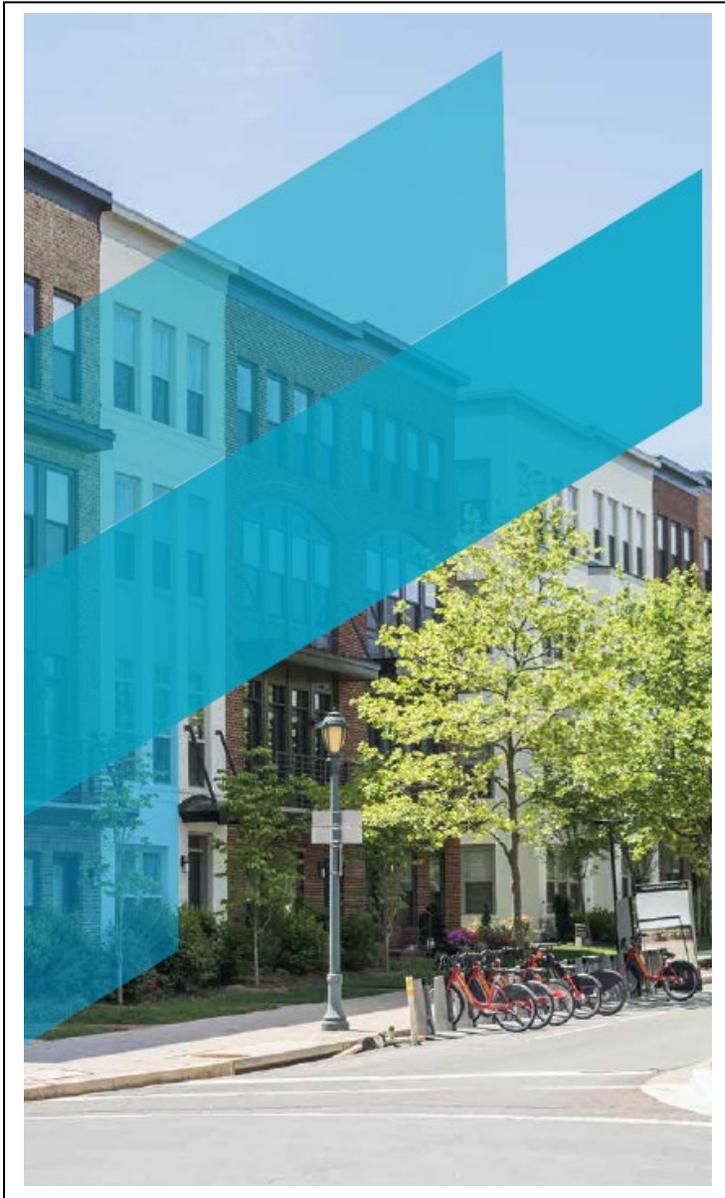
Sans un nombre accru de logements en général, et une augmentation de la disponibilité de logements plus petits et moins chers en particulier, les logements deviendront moins abordables pour une large partie des résidents du comté. Certains quitteront le comté, et effectueront de long trajets entre leur domicile et leur travail et quitteront la région à la recherche d'un lieu de vie plus abordable. D'autres auront du mal à payer leur loyer ou leur hypothèque, ce qui réduira leur niveau de vie.

Entre 2020 et 2040, le comté de Montgomery devrait ajouter 63 031 nouveaux ménages, qu'il s'agisse de ménages professionnellement actifs ou non, avec de nouveaux résidents qui sont des personnes âgées ou handicapées.

Sur la période de 2020 à 2040, les hypothèses prévisionnelles suggèrent que le comté de Montgomery devra créer les types d'unités de logement suivants pour s'adapter au nombre de ménages prévu.



Quelles politiques résoudre le problème ?



Le comté de Montgomery a besoin de logements à un large éventail de prix. La crise actuelle de l'accessibilité au logement affecte les ménages à tous les niveaux de revenus, et pas uniquement ceux à faibles revenus. L'expression « logement abordable », généralement utilisée pour désigner les logements subventionnés, ne couvre pas les besoins en logement des ménages à revenu moyen qui constituent le segment le plus important de la population du comté, touché par l'augmentation des coûts du logement et par l'offre limitée. Si le comté de Montgomery veut modifier la tendance actuelle de l'accessibilité financière au logement, tous les logements au prix du marché non subventionnés nécessitent une attention particulière. Le comté de Montgomery doit considérer l'accès à un logement sûr, abordable et accessible comme un droit humain fondamental. Chaque résident du comté doit avoir un lieu qu'il considère comme son foyer et aucun résident ne doit être sans abri.

D'ici à 2045, les personnes de couleur devraient représenter 73 % de la population du comté, dont un pourcentage significatif gagnant moins de 50 000 USD par an. Sans stratégies économiques réduisant le pourcentage projeté de ménages à faible revenu, près de la moitié de tous les nouveaux logements devront être des unités locatives dans des immeubles multifamiliaux (y compris les appartements et maisons de ville, les logements duplex, triplex et quadriplex) et plus d'un quart devront être des unités à vendre dans des immeubles multifamiliaux (y compris les copropriétés et autres types de bâtiments attachés et semi-détachés) afin de faire correspondre le nombre et les types de logements aux besoins de nos résidents. L'expansion et la diversification de notre flotte de logements constituent une étape essentielle pour réduire les inégalités raciales et socio-économiques.

Afin de répondre au besoin du comté visant à augmenter la quantité et la variété des logements, celui-ci doit chercher à appliquer les politiques et mesures suivantes :

The three symbols (Ec, En, Eq) indicate a strong link between each policy recommendation and the three overarching objectives of the Plan:

Ec = Economic Competitiveness

En = Environmental Health and Resilience

Eq = Racial Equity and Social Justice

Encourager la production d'un plus grand nombre de logements permettant de mieux faire correspondre l'offre à la demande.

- Étendre les opportunités d'augmenter la densité résidentielle, en particulier le long des principaux corridors et dans les lieux où des logements supplémentaires peuvent favoriser le développement des Collectivités complètes. (Ec, En, Eq)
- Augmenter le nombre d'unités de logement abordables pour les revenus limités, en particulier pour les ménages à faibles revenus en accordant une attention particulière aux zones à revenus élevés afin de s'assurer que les personnes qui travaillent dans les secteurs de la vente au détail, des services et autres secteurs d'emploi à faible salaire ont la possibilité de ne pas faire la navette entre leur domicile et leur travail. (Eq)
- Dans le cadre de l'engagement envers l'approche Housing First (le Logement d'abord), élaborer des stratégies pour construire des logements à coût très abordable et fournir des logements permanents avec soutien aux populations sans abri et à celles qui pourraient quitter les programmes pour les jeunes en raison de leur âge. (Eq)
- Soutenir les amendements au code de la construction qui réduisent les coûts en utilisant des méthodes de construction et des matériaux innovants, y compris le logement modulaire préfabriqué et le bois massif de construction. (Ec, En)
- Continuer à donner la priorité à la destination des terrains publiques pour la co-localisation de logements et d'autres destinations d'usage, en particulier lorsque les agences gouvernementales conçoivent de nouvelles installations ou cèdent des biens immobiliers. La prise en compte des opportunités accrues de logement pour les ménages à faibles et très faibles revenus doit être incluse dans l'analyse de la meilleure manière d'exploiter les ressources du comté. (En, Eq)
- Augmenter la flexibilité réglementaire pour encourager le développement des zones d'édification de terrains intercalaires résidentielles, le redéveloppement et le repositionnement des parcs de bureaux, des centres commerciaux et d'autres propriétés sous-utilisées. (Ec, En, Eq)
- Offrir des incitations financières et autres pour stimuler la production de logements abordables et au prix de marché, en particulier à proximité des transports en commun et dans les Collectivités complètes. (Ec, En, Eq)

Prévoir un large éventail de types et de tailles de logements pour répondre à la diversité des besoins.

- Faciliter le développement d'un large éventail de types de logements dans chaque partie du comté, mais en particulier dans les zones proches des opportunités de transports en commun, d'emploi et d'éducation. (Ec, En, Eq)
- Soutenir les options de logement créatives, y compris les logements personnels et/ou les micro-logements ; les types de logements « Intermédiaires manquants » tels que les minimaisons, les cottages, les duplex, les immeubles d'habitation de faible densité, et les petits immeubles d'appartements ; les logements partagés, les logements coopératifs, les logements collaboratifs (co-housing) et les unités d'habitation accessoires (ADU), afin de répondre aux besoins en logement et de diversifier les options de logement dans l'ensemble du comté. (Ec, En, Eq)
- Analyser les caractéristiques d'autres modèles de logement tels que le logement social qui, en plus de fournir un prix abordable à long terme pour les ménages à revenus faibles et modérés, met l'accent sur la qualité architecturale, la performance environnementale et la stabilité sociale. (Env, Eq)

- Encourager la mise à disposition d'unités à plusieurs chambres adaptées aux ménages avec enfants dans un logement multifamilial. (En, Eq)
- Intégrer les personnes handicapées, les personnes en transition depuis un statut de sans-abri et les personnes âgées dans un logement au prix abordable, avec des équipements et des services adaptés et conçus pour s'adapter à leur foyer. (Eq)



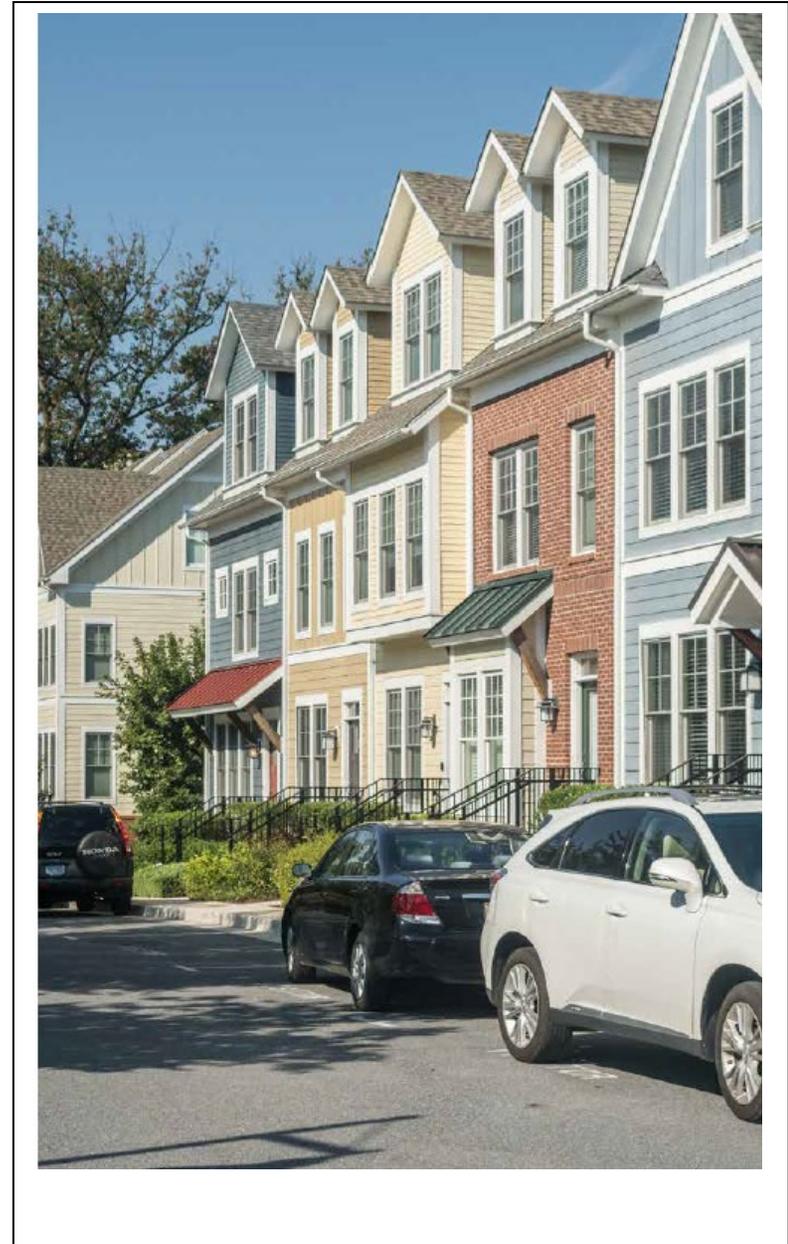
Figure 63 : University Boulevard entre New Hampshire Avenue et Anne Street, Aujourd'hui (Haut) et Avenir possible (Bas)

Une nouvelle croissance le long des principaux corridors de transit peut offrir tout une variété d'options de logement et proposer plusieurs choix de déplacement pour relier les destinations locales et régionales.

Promouvoir la diversité raciale et économique et l'équité en matière de logements dans chaque quartier

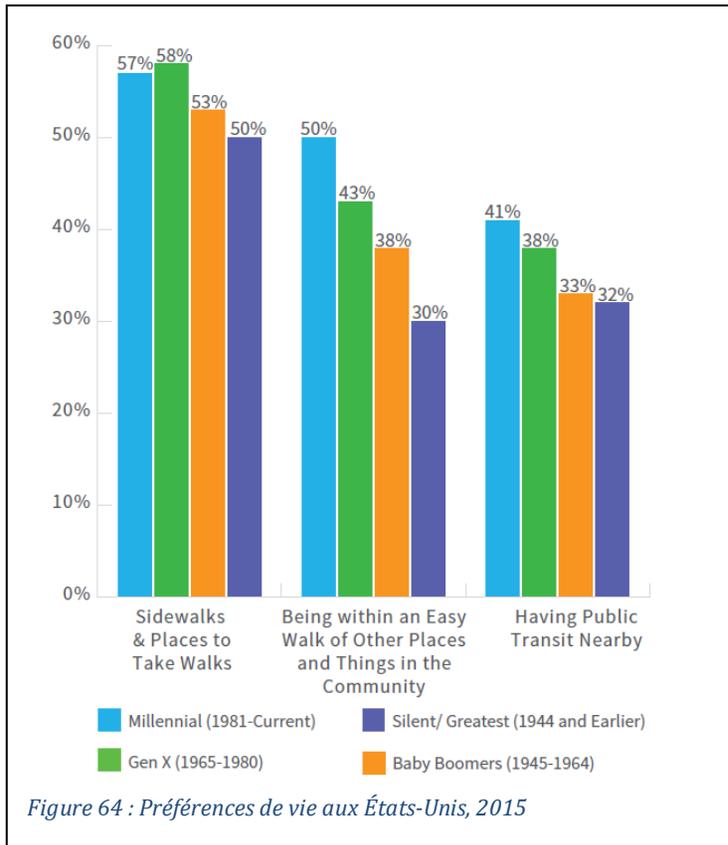
- Adapter l'applicabilité du programme d'Unités d'habitation à prix modéré (Moderately Priced Dwelling Unit, MPDU) ainsi que d'autres programmes de logement abordable afin de proposer des unités régulées en prix adaptées à des niveaux de revenus allant de très abordable à des revenus correspondant à la main-d'œuvre. (Ec, Eq)
- Évaluer les incitations et les programmes de logement tels que le programme d'Unités d'habitation à prix modéré (MPDU) pour aligner les programmes de logement, les incitations et les outils du comté sur les besoins futurs en logement. (Ec, Eq)
- Développer des stratégies ciblées pour minimiser la gentrification et le déplacement tout en favorisant l'intégration et le choix des logements, et en évitant une concentration de la pauvreté. (Eq)
- Affiner les outils réglementaires et les incitations financières et autres afin de minimiser les déplacements et d'éviter une perte nette du nombre de logements abordables au taux de marché et à revenu restreint sans pour autant créer de mesures dissuasives pour la construction d'unités supplémentaires. (Eq)

- Identifier et allouer des revenus supplémentaires au Fonds d'initiative pour le logement (Housing Initiative Fund, HIF) et à d'autres programmes du comté afin de répondre aux besoins des ménages à faibles revenus. (Eq)
- Étendre les programmes existants conçus pour améliorer l'accès à la propriété, en particulier chez les résidents à faibles revenus, les personnes de couleur et les jeunes adultes; créer de nouveaux programmes et entités tels que les fiducies foncières communautaires pour maintenir des opportunités de propriété abordables sur le long terme. (Eq)
- Soutenir et renforcer les réglementations du code du logement et les protections des locataires pour garantir un logement sain et équitable. (Eq)
- Examiner les options pour étendre l'accès au logement par la suppression des barrières au logement équitable et l'application des lois sur le logement équitable afin de protéger les résidents contre la discrimination. (Eq)
- Évaluer les méthodes pour maintenir l'accessibilité financière dans les logements locatifs de tout le comté. (Ec, Eq)
- Améliorer le recueil de données sur les changements de quartier afin de surveiller et répondre aux déplacements involontaires, au désinvestissement et aux phénomènes associés. (Eq)



Comment ces politiques serviront-elles les objectifs de Thrive Montgomery 2050 ?

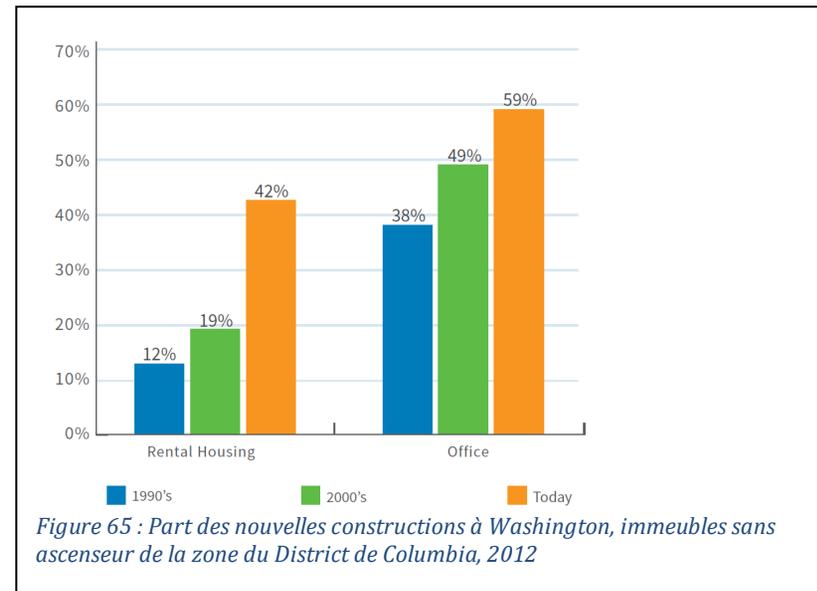
Une offre favorable en logements adaptés aux besoins des ménages de tailles, revenus, besoins et préférences différents est essentielle pour atteindre les objectifs clés de *Thrive Montgomery 2050* :



Washington¹⁰, ce qui montre à la fois l'attrait et la pénurie relative de ces types de lieux. En concentrant davantage de logements de différentes tailles et de différents types à proximité des corridors de transit de haute

Le logement soutient la main-d'œuvre nécessaire au développement de notre économie

Tout d'abord, l'augmentation de l'offre de logements à proximité des transports en commun, des emplois et des équipements permettra d'améliorer la qualité de vie de tous les habitants du comté tout en aidant à attirer et à retenir la main-d'œuvre largement qualifiée dont les employeurs ont besoin, rendant ainsi le comté plus compétitif sur le plan économique. La demande accrue de quartiers accessibles à pied permettant une combinaison de destinations d'usage, en particulier à proximité des transports en commun, est bien documentée. Les prix des logements dans les « Walkable Urban Places (WalkUPs) » (lieux urbains accessibles à pied) sont 71 % plus élevés au mètre carré que dans les autres lieux de la région de



¹⁰ "The Walk Up Wake Up Call: DC. The Nation's Capital as a National Model for Walkable Urban Places », Leinberger, Christopher. The George Washington University School of Business, 2012

qualité, nous pouvons proposer des logements qui aideront à garder dans le comté les travailleurs les plus productifs, à réduire les prix dans les lieux les plus attrayants et à améliorer l'accessibilité aux emplois, aux transports et aux services.

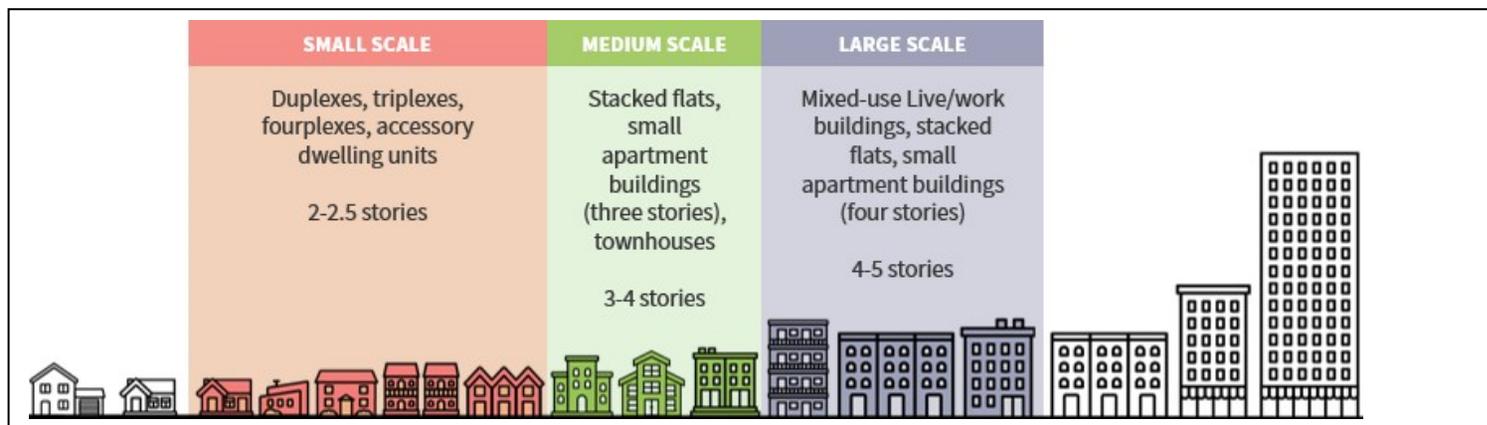
Une gamme de types de logements tarifés pour un éventail de revenus est essentielle à l'intégration et à l'équité

Deuxièmement, la construction d'une plus grande variété de tailles et de types de logement et un accent sur le caractère abordable et l'accessibilité aideront à diversifier le mix de revenus dans les quartiers du comté, améliorant l'accès aux services, aux équipements et aux infrastructures pour les résidents à revenus faibles et modérés, qui, de manière disproportionnée, sont des personnes de couleur.

L'ajout d'autres types de logements « intermédiaires manquants » – allant des densités faibles à moyennes telles que les unités d'habitation accessoires (ADU), les duplex, les triplex, les duplex jumelés, les unités de vie/travail, et les logements groupés tels que les maisons de ville, les logements autour d'une cour et les immeubles d'appartements plus petits dans un nombre accru de quartiers est destiné à offrir plus de choix, à améliorer l'interaction intergénérationnelle, à promouvoir le vieillissement sur place et à créer un capital social.

Les logements intermédiaires manquants ne seront pas nécessairement « abordables » au même sens que les unités à prix ou à revenu restreint qui bénéficient de subventions publiques ou qui sont couvertes par le programme Moderately Priced Dwelling Unit du comté, mais ils peuvent combler des lacunes cruciales sur le marché du logement. Pour les primo-accédants qui ont du mal à économiser suffisamment pour fournir un acompte sur une grande maison unifamiliale, un duplex ou une petite maison peut offrir un point d'entrée accessible à la propriété d'une maison. Pour les « nids vides » (dont les enfants ont quitté la maison) qui souhaitent réduire leur taille, mais qui ne trouvent pas de maison plus petite et moins chère dans le quartier où ils ont élevé leur famille, un petit immeuble d'appartements ou un bungalow de cour pourrait offrir une alternative bienvenue au départ de la région.

Bien évidemment, par sa nature, le logement intermédiaire manquant présente une forte probabilité d'être plus abordable que les maisons unifamiliales détachées dans le même quartier, car ces types de logement nécessitent moins de terrain, utilisent une construction de charpente en bois relativement peu coûteuse et sont conçus pour les personnes à la recherche d'espaces de vie plus petits et plus efficaces. Nous avons besoin d'alternatives moins coûteuses aux logements unifamiliaux détachés, car une plus grande variété d'options accessibles sur tout l'éventail des revenus, des tailles de famille et des modes de vie améliorera l'efficacité du marché du logement pour tous nos résidents à chaque étape de leur vie.



La préservation d'unités abordables existantes, naturellement présentes et réglementées, minimisera la gentrification et le déplacement, car ces communautés bénéficient de futurs investissements dans les infrastructures de transports en commun, les écoles et les équipements. La construction de nouveaux logements abordables pour les familles dans des quartiers riches en équipements existants élargira l'accès à une éducation de qualité pour un plus grand nombre d'élèves, ce qui favorisera l'intégration des écoles et aidera à combler l'écart de réussite pour les personnes de couleur. À terme, ces efforts devraient minimiser la ségrégation de facto en fonction des revenus entre les districts scolaires et encourager une plus grande mobilité sociale. Le logement à revenus mixtes dans les communautés à la traîne en termes d'investissement aidera à atténuer la concentration de la pauvreté et à améliorer l'accès aux équipements et aux opportunités de loisirs pour les résidents actuels.

Une plus grande variété de types de logements est cruciale pour réduire l'impact environnemental de la croissance

Troisièmement, un éventail plus large de types de logements, en particulier l'inclusion de bâtiments multifamiliaux d'échelle variable selon leur emplacement, renforcera les avantages des Collectivités complètes, car le zonage résidentiel flexible devrait permettre à plus de personnes de vivre plus près de leur travail, d'augmenter le caractère piétonnier des quartiers et de limiter l'empreinte du développement sur l'environnement. En autorisant des résidences plus petites et davantage de types de bâtiments multifamiliaux, en encourageant le développement des zones d'édification de terrains intercalaires et la réaffectation, et en créant des logements à proximité des transports en commun et des emplois, ces recommandations réduiront collectivement les émissions de gaz à effet de serre et amélioreront d'autres mesures de la santé environnementale. Les nouvelles constructions peuvent également contribuer à atténuer les impacts environnementaux par une utilisation accrue de la gestion des eaux pluviales, l'utilisation de matériaux et de technologies de construction propres, un éclairage et des appareils plus économes en énergie, et des appareils de plomberie qui préservent l'eau.

Historiquement, de nombreuses personnes qui occupent des postes critiques dans le comté de Montgomery, comme les enseignants, les policiers et les intervenants des premiers secours, et la main-d'œuvre de service, vivent dans des régions plus éloignées du comté voire à l'extérieur du comté de Montgomery, parcourant de longues distances pour atteindre leur lieu de travail. La création d'un plus large éventail d'options de logement via l'édification de zones intercalaires, le redéveloppement et la réutilisation adaptative des bâtiments existants devrait permettre à ces travailleurs de vivre plus près de leur emploi, ce qui réduirait également les kilomètres parcourus en véhicule tout en utilisant des terrains précieuses de manière plus durable.

Les logements abordables naturellement présents du comté de Montgomery peuvent également jouer un rôle dans l'atténuation de leur impact environnemental à mesure que le logement vieillit. La réhabilitation de ces installations offre l'occasion d'introduire des pratiques respectueuses de l'environnement. La réhabilitation offre des avantages environnementaux par l'ajout de fonctionnalités plus respectueuses de l'environnement et plus modernes, comme les appareils plus récents et les systèmes CVC.



Comment évaluerons-nous les progrès ?

Lors de l'évaluation des propositions liées à l'offre de logements et de la réussite ou de l'échec des approches proposées dans ce plan, les mesures pertinentes peuvent inclure :

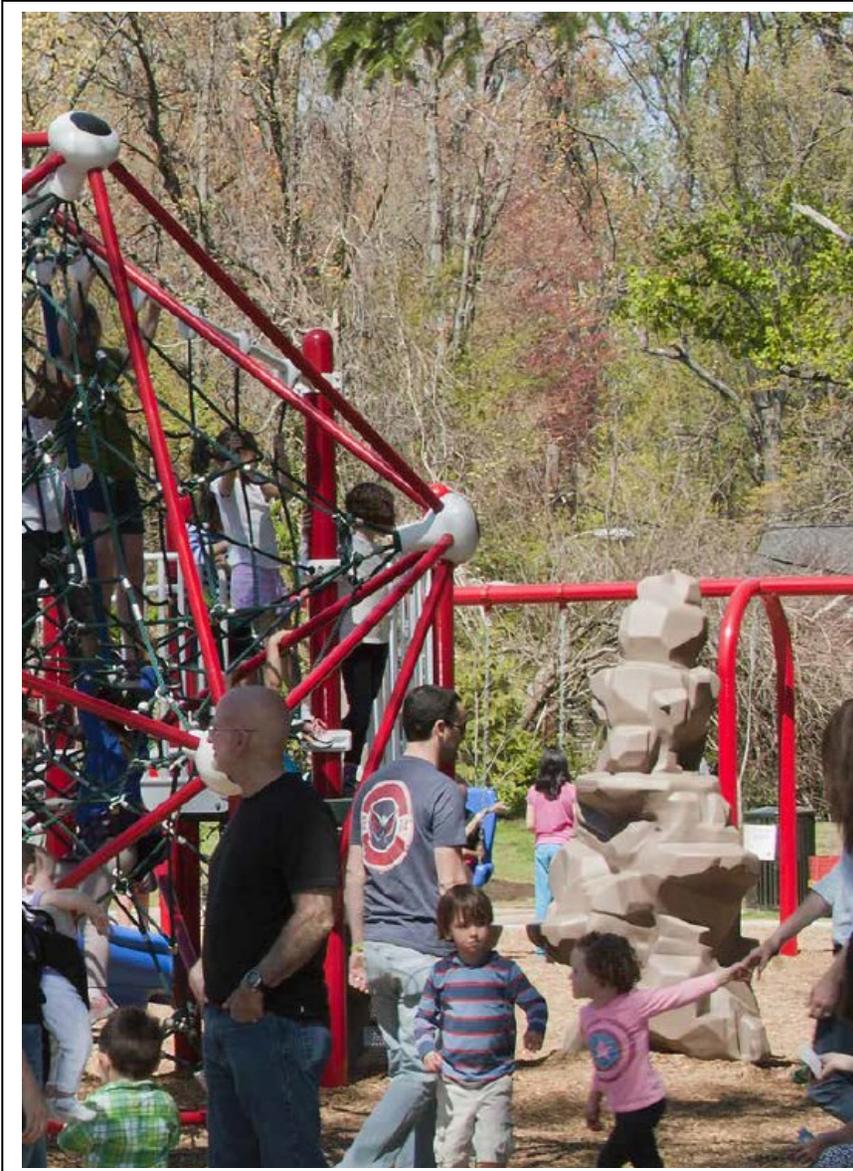
- Le taux de propriété par race, revenu, âge et région
- Le nombre et la proportion de ménages grevés par les coûts, ventilés par race, revenu et âge
- Les coûts combinés du logement et du transport ventilés par race
- Les paiements de loyers et d'hypothèques en proportion des revenus du ménage ventilés par race, revenu et âge
- Le nombre et le pourcentage de ménages à faibles revenus dans un secteur de recensement (concentration de la pauvreté)
- Le nombre et le pourcentage de ménages à faibles revenus perdus dans un secteur de recensement sur une période de temps donnée (déplacement)
- La diversité raciale et des revenus dans diverses communautés du comté
- La proportion d'unités de logement à proximité des routes de transit et des centres d'emplois
- Nombre de permis de construire délivrés pour des unités résidentielles, globalement et par zone du comté
- Nombre d'unités abordables par type, globalement et par zone du comté
- Préservation des logements abordables naturellement présents, globalement et par région du comté
- Nombre de résidents sans abri
- Proportion d'unités de logements intermédiaires manquants et d'unités dans des bâtiments multifamiliaux
- Fourchette de prix des logements par type de logement
- Émissions de gaz à effet de serre et consommation d'énergie des bâtiments résidentiels et du transport par habitant



PARCS ET LOISIRS : Pour une communauté qui s'urbanise et se diversifie - Active et sociale



Introduction : Évolution et expansion des rôles des parcs et loisirs



Le comté de Montgomery est depuis longtemps un leader dans l'adoption de politiques d'avant-garde pour la préservation des terrains pour les parcs, les loisirs, l'agriculture et la conservation des ressources. La M-NCPPC a remporté six fois la médaille d'or de la National Recreation and Parks Association pour le meilleur système de grands parcs du pays. Cependant, comme d'autres aspects de la planification, le succès de notre approche des parcs, des loisirs et des espaces ouverts doit continuer à évoluer afin de répondre à l'évolution des besoins.

L'histoire des parcs de Montgomery suit de près l'évolution des banlieues américaines, ainsi que des attitudes, des modes de vie et des valeurs de leurs résidents :

- Dans les années 1920 et 1930, les promoteurs des premières subdivisions de Downcounty ont placé les plaines inondables des vallées traversées par des cours d'eau sous l'égide de la M-NCPPC. Les parcs qui en sont nés ont contribué à la commercialisation de ces subdivisions et ont fourni un endroit pour l'infrastructure d'eau et d'égouts, ainsi que des allées pour les promenades en voiture. C'était une période au cours de laquelle des engagements restrictifs étaient utilisés dans certains quartiers résidentiels pour exclure les minorités raciales et religieuses, et la ségrégation était souvent la norme dans les installations de loisirs publiques telles que les piscines.
- Au début de la période suivant la Deuxième Guerre mondiale, le rôle du comté de Montgomery en tant que communauté dortoir pour une capitale en pleine croissance augmentait la demande en loisirs organisés dans les bâtiments d'activités du parc, en terrains pour jeux de ballon et en courts de tennis. Au cours de ces premières décennies de l'histoire de Montgomery Parks, le modèle de développement était caractérisé par des subdivisions de maisons unifamiliales dotées d'arrière-cours, regroupées par résidents affichant des revenus et une structure sociale similaires

Conserver l'image actuelle



et conçues dans l'hypothèse que les résidents pourraient prendre, prendraient et devraient prendre leur voiture pour accéder aux équipements majeurs.

- Dans les années 1960 et 1970, l'influence du mouvement environnemental, en partie déclenché par Rachel Carson de Silver Spring, a conduit le système de parcs à consacrer davantage d'attention à la gestion responsable des ressources. Les années 1980 et 1990 ont vu l'introduction d'une « croissance intelligente » et d'une appréciation accrue des avantages d'une forme compacte de développement, l'acquisition de parcs et la Réserve agricole travaillant ensemble dans le cadre d'une approche globale de la politique de conservation des terrains comme outil pour protéger l'environnement et décourager l'étalement.

- Au milieu des années 1990, Montgomery Parks avait commencé à reconnaître l'importance de préserver et de rendre compréhensibles

des sites importants dans l'histoire afro-américaine locale. Par exemple, il a mis en place la Underground Railroad Trail (voie de chemin de fer souterraine) et les programmes associés pour aider à raconter l'histoire de l'esclavage et de l'émancipation alors que ces événements se déroulaient dans le comté de Montgomery. Montgomery Parks n'a cependant pas beaucoup réfléchi aux disparités dans la répartition des opportunités de loisirs ou de l'accès à la nature.

- Au tournant du 21^e siècle, le désir de revitaliser les quartiers d'affaires centraux a conduit Montgomery Parks à planifier et construire davantage de parcs urbains, initialement en tant que « zones tampons » pour protéger les quartiers unifamiliaux adjacents contre des types de développement plus intensifs, ou tout simplement différents, tels que les immeubles d'appartements, les maisons de ville ou les destinations d'usage commercial.
- Ces dernières années, Montgomery Parks a développé des outils analytiques tels que la « cartographie de l'équité » pour garantir l'équité raciale, socio-économique et géographique dans les parcs et les décisions budgétaires et de programmation des loisirs. Des projets tels que le Josiah Henson Museum et le Woodlawn Manor Cultural Park aident à informer les résidents sur l'histoire et l'héritage de l'esclavage. Ils aident également le personnel bénéficiant d'une expertise approfondie en matière de préservation historique, d'archéologie et de programmes culturels à documenter les histoires des populations afro-américaines et leur rôle dans l'histoire du comté.

1930s-1940s



Stream Valley Parks
Water Protection

1950s-1960s



Regional Parks
And Athletic Fields

1970s



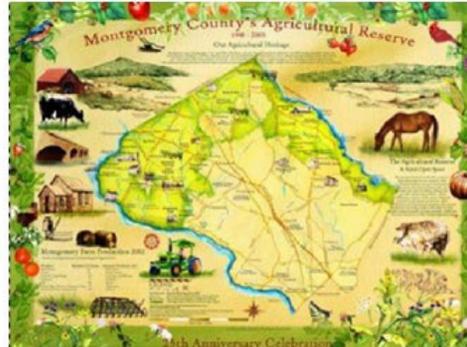
Neighborhood Parks

1960s-1970s



Environmental Awareness

1980s-1990s



Smart Growth
Open Space Preservation

2000s-2010s



Urban Park Shortage

Figure 68 : Ligne chronologique des parcs du comté de Montgomery, 1930-2010

Quel problème essayons-nous de résoudre ?

Comblent les lacunes dans la planification des parcs et des loisirs pour répondre aux besoins et servir les valeurs d'une communauté en évolution

Montgomery Parks s'est forgé une réputation bien méritée en matière de gestion environnementale responsable, et a fait des progrès en offrant un plus large éventail d'opportunités de loisirs, telles que le cricket, pour répondre aux besoins d'une population plus diversifiée sur le plan culturel. Toutefois, une marge d'amélioration existe :

- Nos zones les plus denses sont loin de la plupart des parcs, qui sont difficiles d'accès sans voiture.
- Les parcs axés sur la conservation peuvent inclure des sentiers soigneusement conçus et d'autres zones de loisirs à faible impact ; cependant, nombre de ces parcs ne disposent pas d'un accès approprié pour les randonneurs et les cyclistes, ce qui limite leur disponibilité pour le grand public.
- Les parcs conçus comme des zones tampons jouent souvent davantage un rôle de séparateurs que de lieux de rassemblement pour les personnes.
- Les normes relatives aux installations des parcs et les stratégies d'acquisition conçues pendant une période d'expansion des terrains vierges sont incompatibles avec le développement des zones d'édification de terrains intercalaires et la réutilisation adaptative des sites.

Parallèlement, le rôle de la conservation et de la gestion responsable des terrains pour atteindre les objectifs de durabilité environnementale du comté est plus important que jamais. Le redéveloppement urbain et le développement de zones d'édification de terrains intercalaires diminueront l'impact environnemental de la croissance future en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et contribueront à inverser les dommages causés par les développements antérieurs en intégrant des fonctionnalités modernes de pointe en matière de gestion des eaux pluviales. Néanmoins, les performances environnementales des infrastructures vertes sur les terrains publics doivent continuer de progresser pour améliorer la qualité de l'eau, limiter les dommages matériels et l'érosion due aux inondations, et renforcer le couvert arboré et forestier.

Outre le maintien de son rôle de leader dans la gestion environnementale, Montgomery Parks doit continuer à assumer de nouveaux rôles :

- Améliorer le service aux résidents des centres-villes, des centres urbains et d'autres zones fortement développées
- Se concentrer sur l'engagement social et le renforcement communautaire en tant que rôle central des parcs et des loisirs
- Encourager une activité physique vigoureuse pour les personnes de tous âges, capacités et cultures



Au cours des décennies à venir, notre défi consiste à acquérir, développer et programmer des parcs, des loisirs et des espaces publics de propriétaires privés qui offrent toute une gamme d'opportunités de loisirs actifs et de renforcement communautaire dans les parties les plus intensément développées du comté tout en continuant à appliquer des pratiques saines de gestion environnementale responsable aux terrains publics.

Quelles politiques résoudre le problème ?



The three symbols (Ec, En, Eq) indicate a strong link between each policy recommendation and the three overarching objectives of the Plan:

Ec = Economic Competitiveness

En = Environmental Health and Resilience

Eq = Racial Equity and Social Justice

Afin d'optimiser les contributions des parcs et loisirs à la création de communautés fortes avec une valeur durable, le comté cherchera à appliquer les politiques et pratiques suivantes :

Se concentrer sur la création de parcs urbains de haute qualité.

- Donner la priorité à l'acquisition de terrains pour les parcs dans les centres urbains et autres endroits développés de manière intensive le long des corridors de croissance et dans les Collectivités complètes en faisant appel à l'engagement pour un Espace urbain hérité (CIP ou Legacy Urban Space), au *Plan directeur fonctionnel pour des espaces publics dynamisés* (*plan EPS ou Energized Public Spaces Functional Master Plan*) et au *Plan des parcs, loisirs et espaces ouverts* (*Plan PROS ou Parks, Recreation and Open Space Plan*) comme points de départ. (Ec, En, Eq)
- Proposer des programmes dans les parcs urbains afin d'encourager les visites, d'augmenter le temps passé dans les parcs et de faire de ces espaces des centres d'activité. (Eq)
- Mettre en œuvre le plan EPS pour s'assurer que les parties densément peuplées du comté bénéficient d'un accès à pied à une gamme complète d'expériences de parc. (Ec, Eq)
- Intégrer au système de parc/loisirs les espaces publics appartenant au secteur privé (privately owned public spaces, POPS) afin de compléter les espaces de rassemblement et les installations sportives gérés et détenus par le secteur public en utilisant toute une gamme d'approches aux espaces publics en termes de propriété et de gestion. (Eq)
- Coordonner la destination des terrains et la planification des parcs pour veiller à ce que les Collectivités complètes ont accès à différents types de parcs, y compris des installations sportives, grâce à une combinaison de ressources publiques et privées.

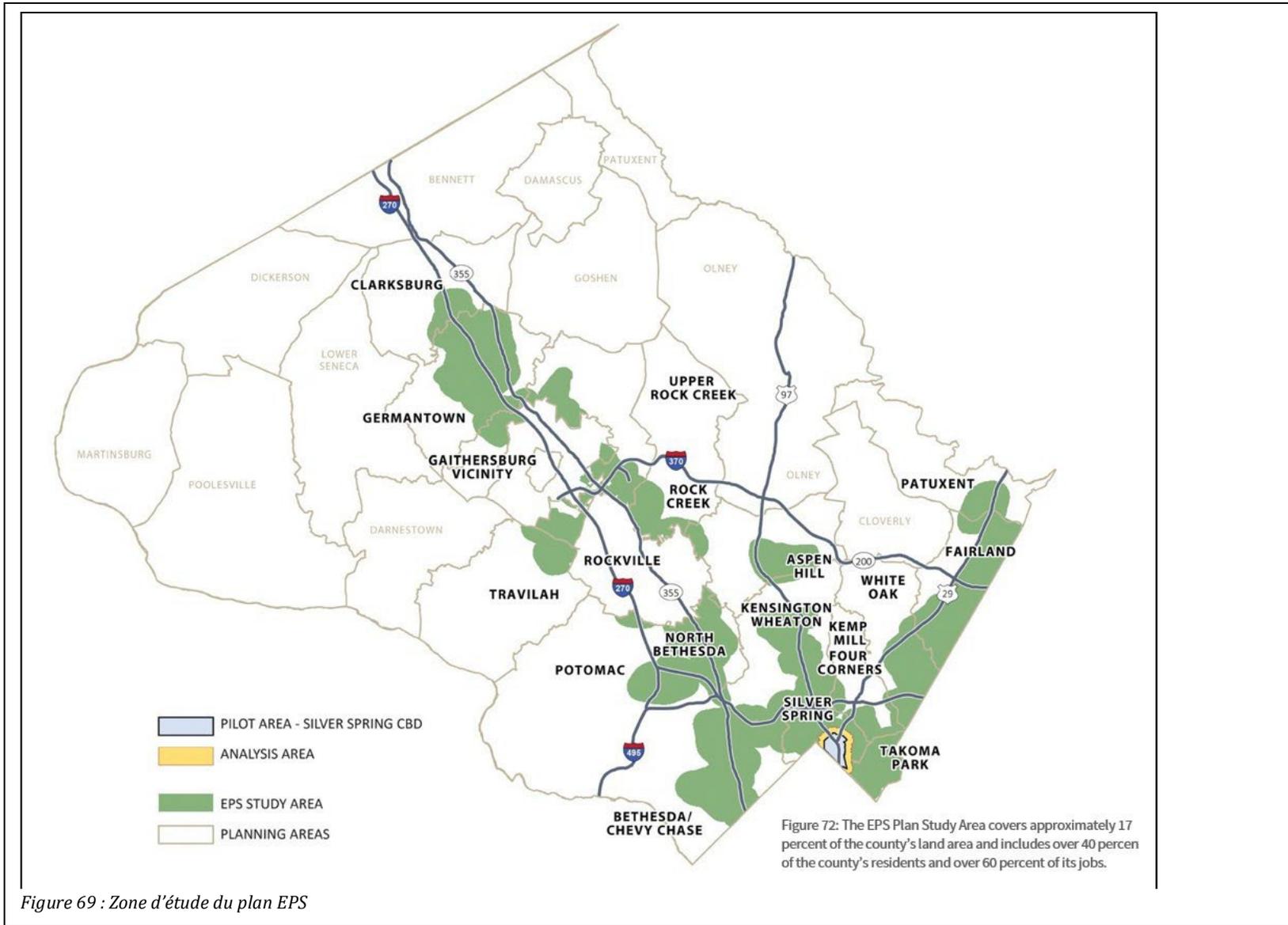
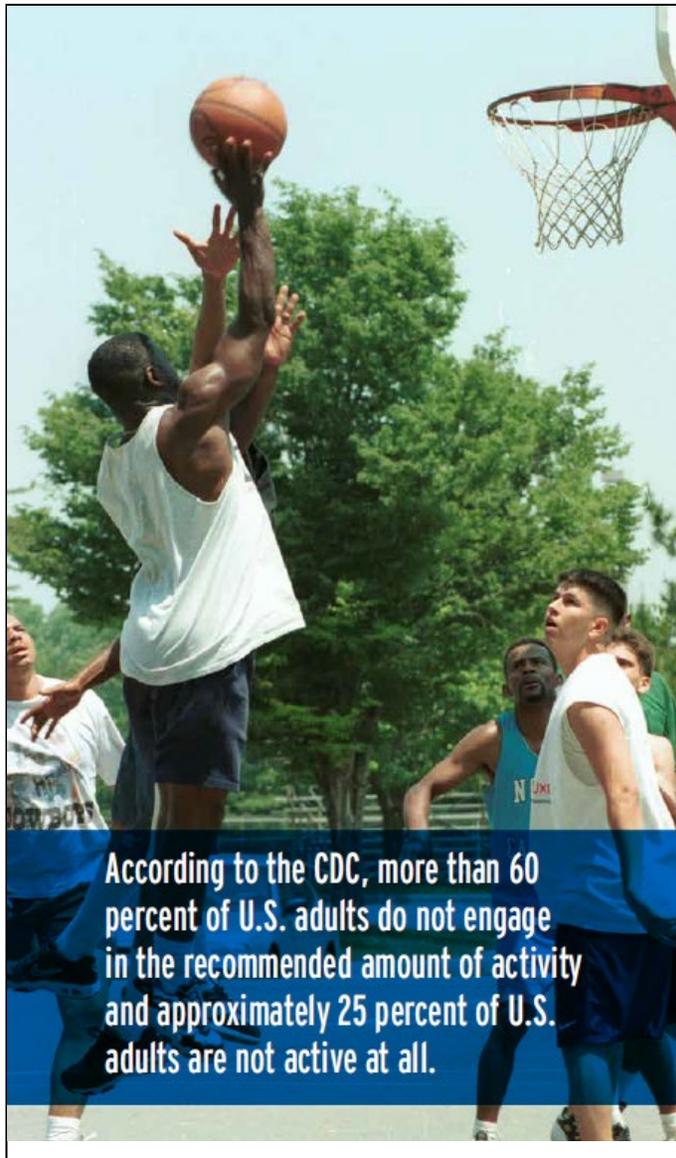


Figure 69 : Zone d'étude du plan EPS

Utiliser les installations/programmes de parcs et de loisirs pour promouvoir des modes de vie actifs.



- Inclure les loisirs actifs comme composant intégral de la planification et la conception de parcs.
- Encourager les loisirs actifs comme élément clé des POPS dans toutes les parties du comté.
- Proposer des installations et des programmes de parcs et de loisirs conçus pour encourager les résidents de tous âges, de tous milieux culturels et de toutes capacités à pratiquer une activité physique vigoureuse. (Eq)
- Soutenir la rénovation et l'entretien continus des terrains de sport de haute qualité.
- Intégrer les sentiers et chemins des parcs dans la planification des transports et les utiliser au mieux pour relier les résidents aux emplois, aux centres d'activité et aux autres parcs et chemins. (Ec, Eq)
- S'assurer que les résidents des zones urbaines, suburbaines et rurales ont tous accès à une grande variété de parcs et de programmes. (Eq)

S'assurer que les parcs et les opportunités de loisirs sont répartis équitablement le long des lignes raciales, socioéconomiques et géographiques.

- Modifier la zone d'étude du plan EPS pour intégrer une analyse plus fine de l'équité dans sa méthodologie. (Eq)
- Étendre et améliorer l'utilisation des mesures de l'équité raciale et socio-économique dans le développement des budgets d'investissement pour les parcs et les installations de loisirs. (Eq)
- Recueillir des données sur les obstacles à la participation aux programmes de parcs et de loisirs et les surmonter. (Eq)
- Améliorer l'accessibilité aux parcs et installations de loisirs via la marche, le vélo et les transports en commun. (Eq)
- S'assurer que les zones urbaines, suburbaines et rurales ont toutes accès à de grands parcs. (Ec, Eq)

Faire du lien social un objectif central pour les parcs et les loisirs.

- Concevoir des parcs, des loisirs et des infrastructures et services connexes autour du renforcement communautaire, en créant des opportunités d'interaction et en faisant des parcs et des installations de loisirs un élément central des Collectivités complètes. (Eq)
- Connecter les quartiers et les gens aux parcs grâce à un réseau de sentiers de classe mondiale. (Ec, Eq)
- Inclure la nourriture et les boissons dans la planification et la programmation des parcs et des installations de loisirs, le cas échéant. (Ec)
- Fournir des équipements de parc qui plaisent aux visiteurs dont les intérêts et les capacités physiques sont différents. (Eq)

Mettre à jour les normes des installations du parc ainsi que les stratégies d'acquisition pour s'aligner sur le développement des zones d'édification des terrains intercalaires et les stratégies de réutilisation adaptatives.

Assurer la coordination avec les agences du comté pour répondre aux besoins multiples, y compris les loisirs, l'éducation, le renforcement communautaire et la gestion responsable des ressources par la co-localisation, la réutilisation adaptative, la co-programmation et d'autres terrains et installations combinées ou partagées.

Maintenir des normes élevées de gestion responsable de l'environnement dans la gestion et l'exploitation des parcs.

- Réaffirmer l'engagement de Montgomery Parks en faveur de la conservation des ressources, de la gestion responsable et des pratiques de durabilité telles que les projets innovants de restauration des cours d'eau et de l'habitat. (En)
- Acquérir des terrains supplémentaires de manière sélective, le cas échéant, pour protéger les ressources naturelles sensibles, améliorer la qualité de l'eau, augmenter le couvert arboré, améliorer les couloirs de la faune sauvage, réduire les espèces invasives et atteindre d'autres objectifs environnementaux. (En)
- Créer un plan de résilience pour améliorer la capacité des installations de parc et de loisirs et des ressources naturelles à résister aux effets du changement climatique. (En)
- Accorder la priorité à une répartition équitable des infrastructures vertes. (Eq)

Intégrer les parcs/loisirs/espaces publics dans les stratégies de développement économique et la planification de la destination des terrains pour attirer les employeurs et les travailleurs, créer des liens sociaux, encourager des modes de vie sains et créer des lieux dynamiques, en particulier dans le cadre des Collectivités complètes.



Comment ces politiques serviront-elles les objectifs de Thrive Montgomery 2050 ?

Ces politiques renforceront le rôle des parcs et des loisirs dans la compétitivité économique, l'équité raciale et la durabilité environnementale et elles favoriseront une communauté active et saine pour tous.

Les parcs créent des lieux dynamiques et économiquement compétitifs

Les lieux de classe mondiale nécessitent des parcs, des loisirs et des équipements culturels de classe mondiale. Regardez Central Park à New York, le Golden Gate Park à San Francisco, le Millennium Park à Chicago ou Hyde Park à Londres, et vous verrez toute l'importance des grands parcs urbains. Les parcs sont essentiels pour créer des lieux dynamiques et économiquement compétitifs. En effet, les parcs et les équipements qui fournissent sont régulièrement cités comme l'un des facteurs les plus importants influençant les décisions des entreprises concernant l'endroit où se relocaliser ou se développer.

Plusieurs études universitaires ont montré que les parcs augmentent de 5 % à 20 % les valeurs des propriétés adjacentes, ce qui incite les propriétaires immobiliers à contribuer à la création de parcs publics ou à construire des POPS dans le cadre de leurs projets de développement. Les données montrent également que les investissements dans les parcs et les programmes et équipements associés financés par les contribuables génèrent de solides rendements économiques pour le public.

Les parcs améliorent l'équité, l'interaction sociale et la santé publique

La qualité et l'accessibilité des parcs sont des composantes essentielles de l'équité dans la prestation des services publics. Les parcs font tellement partie intégrante de l'attractivité et de la santé d'une communauté que garantir l'équité dans les décisions déterminant la destination des acquisitions de terrains à usage de parcs, l'emplacement de ces derniers sur le territoire du comté et la manière dont les terrains sont utilisées, est essentiel pour atteindre nos objectifs de justice raciale et socioéconomique. Au cours des dernières années, Montgomery Parks a fait des progrès majeurs dans l'intégration de mesures quantitatives de l'équité dans ses recommandations de budget d'investissement. Cette approche devrait en outre être élargie pour inclure des analyses des programmes et installations gérés par d'autres agences, tels que les écoles publiques du comté de Montgomery, le Département des loisirs et le Département des bibliothèques.

Des parcs correctement conçus et bien situés sont l'un des moyens les plus simples d'établir un sentiment clair d'appartenance. Ils invitent les personnes de tous âges, cultures, revenus et intérêts à se rassembler et à interagir d'une manière qui ne peut être obtenue dans aucun autre endroit ou contexte. Ils favorisent non seulement le lien social mais, associés à des niveaux sains d'engagement civique et de cohésion sociale, ils peuvent agir comme des centres communautaires et des points focaux pour l'intervention et le sauvetage en cas de catastrophes naturelles et autres urgences.

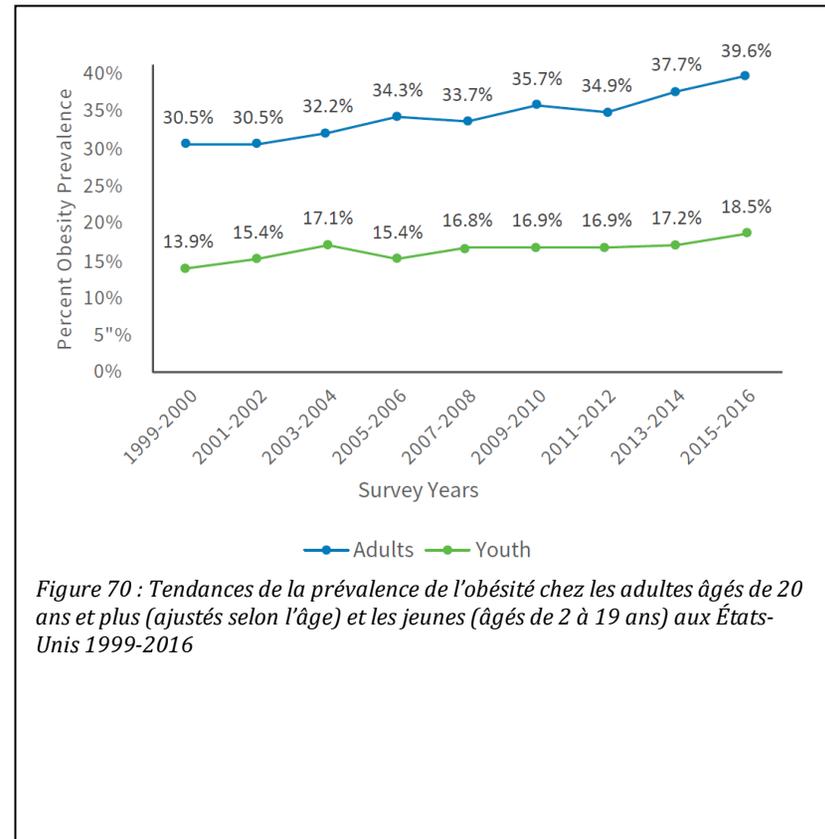


Les parcs et les loisirs sont également essentiels pour améliorer les résultats de santé de tous nos résidents. Selon le CDC, plus de 60 % des adultes américains ne pratiquent pas la quantité d'activité recommandée et environ 25 % des adultes américains ne sont pas du tout actifs. Étant donné que 90 % des expériences en plein air ont lieu près de chez soi, les parcs, et en particulier dans les zones urbaines, jouent un rôle important dans les loisirs de plein air. Les sentiers, par exemple, sont un excellent moyen de motiver les gens à explorer les espaces publics et de nouvelles parties du comté, d'exposer les résidents à différents quartiers et d'encourager l'exercice et des modes de vie sains. De même, les jardins communautaires aident à réduire l'impact des déserts alimentaires dans les zones à faibles revenus, encouragent l'activité physique et l'interaction sociale, et donnent aux résidents qui ne possèdent pas de jardin un accès à des aliments nutritifs qui contribuent à un mode de vie sain. L'accès à des opportunités d'activité physique vigoureuse est particulièrement important pour améliorer les résultats de santé et la qualité de vie des personnes de couleur, qui souffrent de taux plus élevés de diabète, d'hypertension artérielle et d'obésité.

Les parcs joueront un rôle plus important et plus complexe dans la gestion environnementale

Bien évidemment, les parcs jouent également un rôle majeur dans la durabilité environnementale. Le changement climatique a entraîné une augmentation de la fréquence, de l'intensité et/ou de la durée des incendies, des inondations et des pluies intenses, de la sécheresse, des vents violents et des températures extrêmes. Cette déstabilisation rapide des modèles climatiques compromet la stabilité écologique de la quasi-totalité des communautés mondiales. Les parcs et les zones naturelles aident à faire face aux effets du changement climatique et à améliorer la résilience environnementale. Les projets de restauration des cours d'eau et de gestion des eaux pluviales sur les parcs protègent contre les inondations et améliorent la qualité de l'eau. Les parcs fournissent des couloirs aux animaux sauvages qui peuvent compenser les changements dans les modèles d'habitat. Le couvert arboré urbain atténue la pollution thermique, aide à limiter l'effet d'îlot de chaleur lié au développement intensif, filtre les polluants et piège le carbone. La restauration de l'habitat offre à la faune sauvage un terrain naturel, réduit les conflits entre les êtres humains/la faune sauvage et améliore les performances globales de l'écosystème.

Ces avantages pour l'environnement naturel sont particulièrement importants dans les régions du comté qui n'ont pas bénéficié de niveaux élevés d'investissement public et privé. Le développement durable est et continuera d'être intégré dans tous les aspects du travail de Montgomery Parks, et il doit être mis en œuvre de manière à compléter et à soutenir les investissements dans des installations et des programmes conçus pour élargir l'accès aux loisirs actifs et au lien social plutôt que de s'inscrire en concurrence ou en opposition avec ces investissements.



Comment évaluerons-nous les progrès ?

Lors de l'évaluation des propositions liées aux parcs et aux loisirs et de la mesure du degré de réussite ou d'échec des approches recommandées dans ce plan, les mesures pertinentes peuvent inclure :

- le nombre de parcs urbains ;
- les distances en miles de cours d'eau restaurés et le ruissellement des eaux pluviales traité ;
- l'obésité infantile ;
- la qualité de l'eau des cours d'eau ;
- le couvert arboré urbain ;
- les miles supplémentaires de sentiers construits ;
- parrainages/participations par origine ethnique, langue parlée et âge ;
- les récompenses et autres reconnaissances de l'excellence des parcs et des sentiers urbains ;
- le parrainage lors des rassemblements communautaires ;
- La proportion de la population à 15 minutes à pied de trois expériences dans le cadre d'un parc ;
- la proportion de parcs et d'installations de loisirs desservant les zones d'intérêt en termes d'équité ;
- l'accès aux parcs et installations de loisirs, y compris aux terrains de sport, que ce soit à pied, à vélo et avec les transports en commun ;
- nombre de terrains d'athlétisme de haute qualité, en notant ceux avec des éclairages, sur les propriétés de MCPS, du comté et de la M-NCPPC ;
- nombre d'espaces de jeu sur les propriétés de MCPS, du comté et de la M-NCPPC.



Figure 73: Evans Parkway stream before and after restoration

Figure 71 : Evans Parkway Stream avant et après la restauration

CONCLUSION :





Notre communauté a connu des changements sociaux, économiques et environnementaux majeurs au cours de la vie du plan Wedges and Corridors, et des changements encore plus spectaculaires se profilent à l'horizon.

Thrive Montgomery 2050 définit un cadre pour répondre au changement économique, démographique, social et environnemental en enracinant pour cela sa méthode sur des leçons durables concernant ce qui a assuré la réussite de certains lieux par le passé, tout en restant adaptable aux circonstances imprévues. C'est pourquoi le plan met l'accent sur les principes de base d'une forme compacte, de la diversité des types et des modèles de bâtiments et des infrastructures de transport complémentaires, plutôt que sur la tentative de prédire le rythme et l'orientation de l'innovation technologique ou les conséquences d'événements catastrophiques, naturels ou d'origine humaine, dont les effets à long terme sont impossibles à prévoir avec certitude.

Ce plan vise à nous assurer que nous sommes prêts à faire face à plusieurs futurs. Ce document est un guide, et non une liste exhaustive de prescriptions. Il n'aborde pas tous les sujets importants pour notre avenir, mais il propose une orientation solide pour les décisions relatives à la destination des terrains, au transport et aux questions associées sur lesquelles le

gouvernement local a la capacité d'influer.



Thrive Montgomery 2050 – Approuvé et adopté

Le comté de Montgomery a beaucoup d'atouts, mais il a encore une marge d'amélioration

Parallèlement aux avantages dont le comté de Montgomery a bénéficié grâce à notre emplacement dans la région de la capitale nationale, le comté a bénéficié d'une tradition de planification réfléchie qui a favorisé notre développement et notre croissance tout en préservant les terrains et autres ressources d'une manière qui a soutenu une qualité de vie élevée. Le plan Wedges and Corridors s'est avéré exceptionnellement progressiste pour son temps, et il nous a aidés à construire des parcs et des systèmes scolaires de haute qualité, a préservé les ressources naturelles et les terrains agricoles, et a jeté les bases d'une croissance intelligente axée sur les transports en commun. *Thrive Montgomery 2050* a tenté de fournir une évaluation sans complaisance du Wedges and Corridors Plan et de proposer des politiques et pratiques qui s'appuieront sur ses idées, mais qui en corrigeront également les lacunes et leur impact négatif dans certaines parties du comté.

La présence du gouvernement fédéral nous a donné une base d'emplois de qualité et une concentration d'investissement public dans les sciences de la vie et les technologies de l'information qui offrent des opportunités enviables. Mais la stabilité et la fiabilité de la base d'emplois liée au gouvernement ne devraient pas nous rendre arrogants. Les politiques et investissements doivent capitaliser sur ces opportunités et s'assurer que le comté de Montgomery est un concurrent solide doté d'une économie diversifiée qui apporte à nos résidents des emplois bien rémunérés. Compte tenu de la rareté des terrains, moins de place est laissée à l'erreur et une certaine discipline est nécessaire dans la façon dont les terrains sont utilisées ; l'excellence de la conception peut être encouragée pour réagir aux forces du marché et inciter les entreprises comme les résidents à considérer le comté de Montgomery comme leur foyer.

Nous devons également faire face à la réalité selon laquelle la prospérité du comté de Montgomery n'a pas bénéficié équitablement à tous nos résidents. L'urgence des demandes de justice raciale ainsi que la nécessité de reconstruire des liens de confiance et communautaires sont claires. Face à l'évolution rapide des données démographiques de notre communauté sur les facteurs de l'âge, de la race et de l'origine ethnique, du revenu et de la richesse, de la culture et de la langue, la nécessité de lutter contre l'inégalité est devenue beaucoup plus urgente (voir les Annexes B-1 à B-11).

En ce qui concerne la durabilité environnementale, bien que l'histoire du comté de Montgomery en matière de soutien à la protection de la qualité de l'eau, à la conservation des forêts et à la préservation des terrains soit utile, à terme, elle ne suffira pas à nous protéger des effets du changement climatique. Des stratégies plus créatives pour renforcer la résilience et améliorer la durabilité des environnements bâtis et naturels sont essentielles.

Bien qu'il ne soit pas facile de faire face à ces changements économiques, sociaux et environnementaux, le comté de Montgomery est bien placé pour prendre les décisions et effectuer les investissements nécessaires à la réussite. Notre communauté se situe dans le 99^{ème} percentile de tous les comtés du pays en termes de revenus des ménages et de niveau scolaire, avec une production économique annuelle de près de 100 milliards USD et une population incroyablement diversifiée. Nous pouvons nous appuyer sur des ressources humaines et physiques considérables ; nos ressources feraient l'envie de presque toutes les juridictions locales, quel que soit le lieu où elles se trouvent. Avec *Thrive Montgomery 2050* comme guide, nous pouvons planifier avec soin et agir de manière décisive pour apporter les changements nécessaires et aider le comté de Montgomery à prospérer à l'avenir.

Comment Thrive Montgomery 2050 sera-t-il mis en œuvre

Thrive Montgomery 2050, en tant que plan général du comté, est un guide et non une feuille de route. Il présente une vision globale de l'avenir du comté. Ses politiques et pratiques ne s'appliquent pas automatiquement. À l'inverse, le rôle du plan général en matière d'utilisation des terrains est de guider la prise de décision et les actions futures afin que ses politiques deviennent une réalité sur le terrain. Nous savons que certaines de ces actions sont nécessaires maintenant, tandis que d'autres deviendront plus claires à mesure que les conditions, les opportunités, les défis et les technologies évoluent. La vision du plan pour une croissance compacte, pour des Collectivités complètes et pour un modèle intégré des arts et de la culture sert de cadre dans lequel les outils tactiques tels que les plans directeurs, les réglementations, les codes et le développement futur seront les éléments constitutifs d'un comté de Montgomery plus équitable, plus durable, plus compact et plus accessible à pied, où tous les résidents pourront s'épanouir.

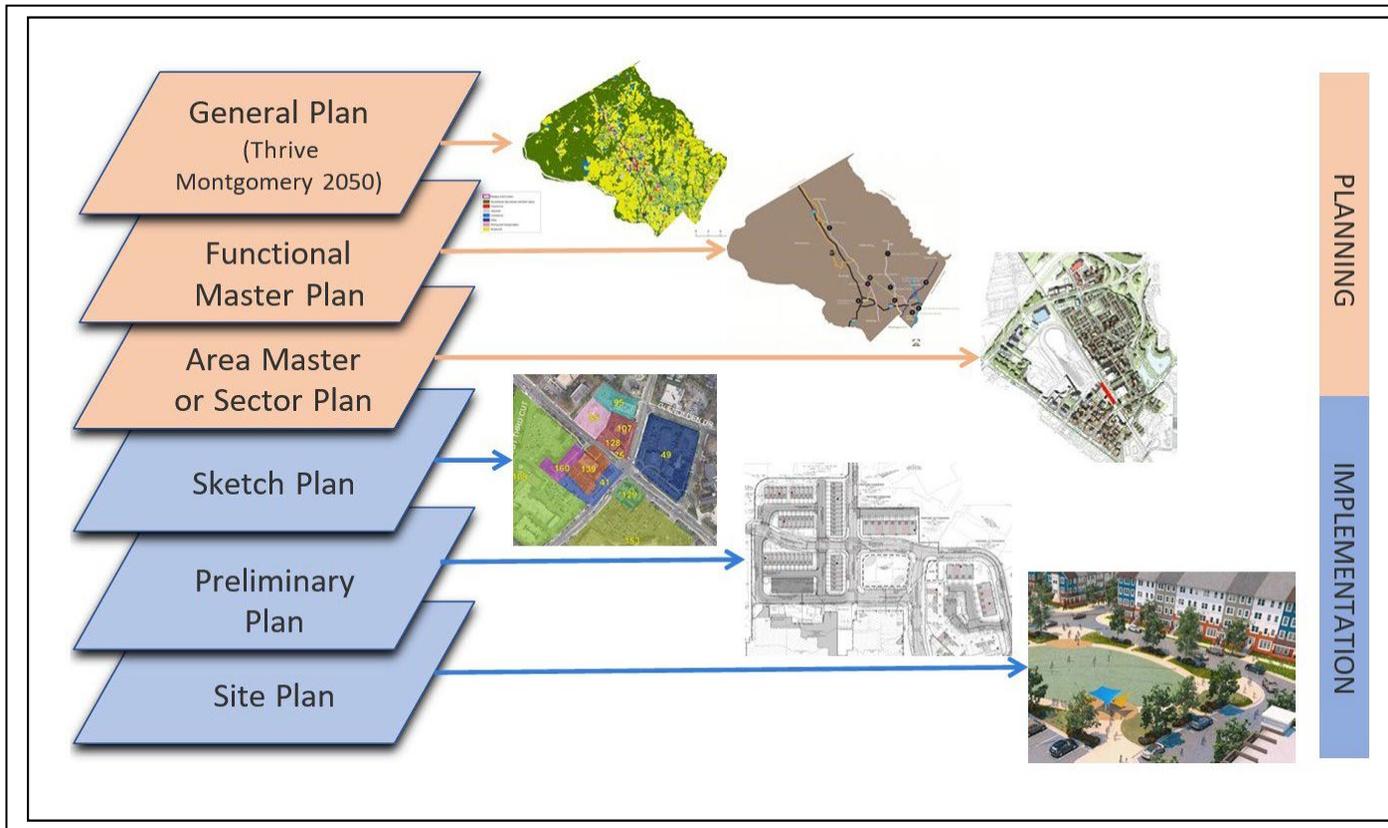
Coopération entre les secteurs public et privé pendant la mise en œuvre

La mise en œuvre de *Thrive Montgomery 2050* s'étendra sur plusieurs décennies et nécessitera des changements dans les plans directeurs, les codes de zonage et de construction, les réglementations des subdivisions, l'ordonnance sur installations publiques adéquates et de nombreux autres processus et règles du comté. Ils ne sont pas pris en compte dans l'adoption du présent plan général.

Montgomery Planning et Montgomery Parks dirigeront une grande partie du travail, mais la mise en œuvre complète des recommandations de *Thrive Montgomery 2050* nécessitera la collaboration ou l'approbation d'autres organismes gouvernementaux ainsi que la contribution du public. Ainsi, la mise à jour du code de zonage exigera une coordination avec le Département des services des permis du comté, tandis que les modifications apportées aux normes de conception des rues nécessiteront une coordination avec le Département des transports et l'administration des autoroutes de l'État. Des agences telles que le Arts and Humanities Council (Conseil des arts et des sciences humaines) peuvent s'engager dans la création d'un nouveau plan culturel, et le Département des loisirs, en travaillant avec Montgomery Parks, contribuera à élargir les opportunités d'activité physique. Il sera demandé au Conseil du comté d'examiner et d'approuver bon nombre de ces efforts dans ses décisions concernant tant l'utilisation des terrains que le budget.

Le rôle des secteurs public et privé

Le développement stimulé par le marché jouera un rôle essentiel dans la mise en œuvre de *Thrive Montgomery 2050*. Le comté de Montgomery s'engage dans un effort ambitieux, dans une période de concurrence et de perturbations intenses dans le secteur privé, et de réduction de la capacité fiscale des entités gouvernementales à tous les niveaux. Pour mettre en œuvre avec succès ces idées audacieuses, le comté devra aligner les investissements publics et privés pour en optimiser les avantages à long terme. La croissance future devra se concentrer sur une empreinte compacte grâce à des projets immobiliers dirigés par le secteur privé. Le développement des zones d'édification de terrains intercalaires et le redéveloppement le long des principaux corridors créeront un réseau de rues plus fin et ajouteront des espaces de rassemblement qui compléteront les parcs publics. Les propriétaires immobiliers moderniseront les bâtiments obsolètes pour de nouvelles destinations d'usage et amélioreront les performances environnementales en rénovant les parkings de surface et en intégrant la gestion des eaux pluviales. L'investissement privé dans divers types de logements et commerces de proximité comblera les lacunes en termes d'équipements et conduira à davantage de Collectivités complètes.



Bien évidemment, la croissance nécessite des améliorations et des ajouts aux infrastructures et services publics. L'infrastructure publique est fournie principalement par l'intermédiaire du Programme d'amélioration des capitaux (Capital Improvements Program, PIC) du comté, mais le secteur privé apporte des contributions importantes conformément à l'Ordonnance sur les installations publiques adéquates du comté et à la loi fiscale sur l'impact, qui exigent que les promoteurs immobiliers construisent, consacrent ou fournissent de l'argent pour les parcs, les routes, les écoles et les logements abordables. Ces règles sont le mécanisme par lequel un nouveau développement génère, dès sa création, des revenus pour le secteur public afin de financer les améliorations des infrastructures. De nouvelles sources de financement et une utilisation plus efficace des ressources du comté, telles que les terrains publics et le droit de passage, peuvent également s'avérer nécessaires. La combinaison de ces investissements publics et privés constitue la stratégie à long terme la plus fiable pour créer des environnements bâtis susceptibles d'attirer dans le comté de nouveaux résidents, de nouvelles entreprises et une main-d'œuvre qualifiée. Le résultat attendu est un comté économiquement compétitif et durable bénéficiant d'une base fiscale solide et d'opportunités largement partagées.

Respect des exigences de planification de l'État du Maryland

La loi du Maryland exige que les juridictions et les agences locales respectent des normes et exigences spécifiques pour l'exercice de l'autorité de planification déléguée par l'État. *Thrive Montgomery 2050* se conforme aux lois de plusieurs États qui régissent les exigences des plans complets/généraux par les juridictions locales. Pour plus de détails, veuillez consulter l'Annexe A : Respect des exigences légales de l'État.

Outils de mise en œuvre du plan général

Thrive Montgomery 2050 met en place un cadre politique de haut niveau pour guider l'utilisation future des terrains. Alors que les entités non gouvernementales joueront un rôle dans sa mise en œuvre, le secteur public, Montgomery Planning, Montgomery Parks, le gouvernement du comté de Montgomery et d'autres agences gouvernementales, joueront tous un rôle essentiel dans la mise en œuvre du plan. La section suivante décrit les outils que le secteur public peut utiliser pour mettre en œuvre les politiques du plan au cours des prochaines décennies.



systèmes et/ou politiques du comté.

Plans directeurs

Les plans directeurs (ou plans directeurs de zone ou de secteur) sont des documents de planification à long terme pour un lieu ou une zone géographique spécifique du comté. Tous les plans directeurs sont des modifications du plan général. Ils fournissent des recommandations détaillées concernant la destination des terrains et le zonage de zones spécifiques du comté. Ils traitent également des transports, de l'environnement naturel, de la conception urbaine, des ressources historiques, du logement abordable, du développement économique, des installations publiques et des techniques de mise en œuvre. De nombreuses politiques et pratiques de *Thrive Montgomery 2050* ne peuvent pas être mises en œuvre avec une approche unique. Ainsi, les plans directeurs régionaux aideront à les affiner et à les mettre en œuvre à une échelle adaptée à des quartiers spécifiques.

Plans fonctionnels

Les plans fonctionnels sont des plans directeurs appliqués à un système, tel que la circulation routière ou l'infrastructure verte, ou à une politique, telle que la préservation agricole ou le logement. Un plan directeur fonctionnel modifie le plan général et peut inclure des recommandations sur la destination des terrains et le zonage. Le plan directeur des autoroutes et des voies de transit, le plan directeur fonctionnel des espaces publics dynamisés et le plan directeur de conservation historique sont des plans fonctionnels qui n'incluent pas de recommandations concernant la destination des terrains ou le zonage, à l'inverse du *Plan directeur fonctionnel de la préservation de l'agriculture et des espaces ouverts ruraux*. Les nouveaux plans directeurs fonctionnels révisés peuvent aider à affiner et à mettre en œuvre les recommandations de *Thrive Montgomery 2050* qui affectent les

Chapitre 59 du Code du comté de Montgomery – Ordonnance de zonage

La division d'une localité en zones est effectuée dans le but de réglementer la destination des terrains privées. Toutes les terrains du comté de Montgomery sont zonées. Au sein de chaque zone, l'ordonnance de zonage autorise certaines destinations d'usage de plein droit et d'autres sous condition, avec l'approbation de l'Auditeur. L'ordonnance exclut ou limite également certaines destinations d'usage de chaque zone. Pour chaque zone, le texte de l'ordonnance précise les destinations d'usage autorisées, la densité du développement, le nombre de bâtiments, l'espace ouvert requis, l'espace de stationnement nécessaire hors rue et d'autres conditions préalables requises pour l'obtention de l'autorisation de développement. Le Conseil de comté, agissant en tant que Conseil de district (qui jouit de l'autorité de surveillance juridique sur la destination des terrains), prend la décision finale concernant les changements apportés à l'ordonnance et les changements apportés à la zone d'une propriété.

L'Ordonnance de zonage du comté de Montgomery est conservée sous la forme du Chapitre 59 du Code du comté de Montgomery. Les mises à jour de l'ordonnance sont proposées comme amendements du texte de zonage et doivent être adoptées par le Conseil du comté. La mise en œuvre des politiques de *Thrive Montgomery 2050* nécessitera probablement des modifications du code de zonage.

Autres réglementations

Outre le Chapitre 59, les autres chapitres du Code du comté de Montgomery comprennent des réglementations régissant l'utilisation et le développement des terrains au sein du comté. Le Chapitre 50 du Code du comté contient les réglementations de subdivision, qui régissent la division juridique et le transfert ultérieur des terrains pour assurer la coordination des nouveaux développements avec d'autres développements existants et prévus. Le Chapitre 50 comprend également l'Adequate Public Facilities Ordinance (Ordonnance sur les installations publiques adéquates) qui garantit que les transports et les installations scolaires publiques sont planifiés et en place pour servir le nouveau développement.

Capital Improvements Program (Programme d'amélioration de capitaux, CIP)

La mise en œuvre de *Thrive Montgomery 2050* nécessitera d'importants investissements publics dans les infrastructures sur de nombreuses années. Le Capital Improvements Program (CIP) est le mécanisme par lequel le comté planifie et finance les principaux projets d'infrastructure, dont notamment les écoles, les rues et les parcs, qu'ils soient nouveaux ou rénovés. Les années paires, le comté adopte un nouveau CIP sur six ans. Le plan général, les plans directeurs, les plans fonctionnels ainsi que la politique de croissance et d'infrastructure sont des outils de planification essentiels de l'information relativement aux projets auxquels le CIP donne la priorité. Ces plans fournissent un lien entre les besoins pour des projets spécifiques et les besoins de développement à l'échelle du comté ou du quartier.

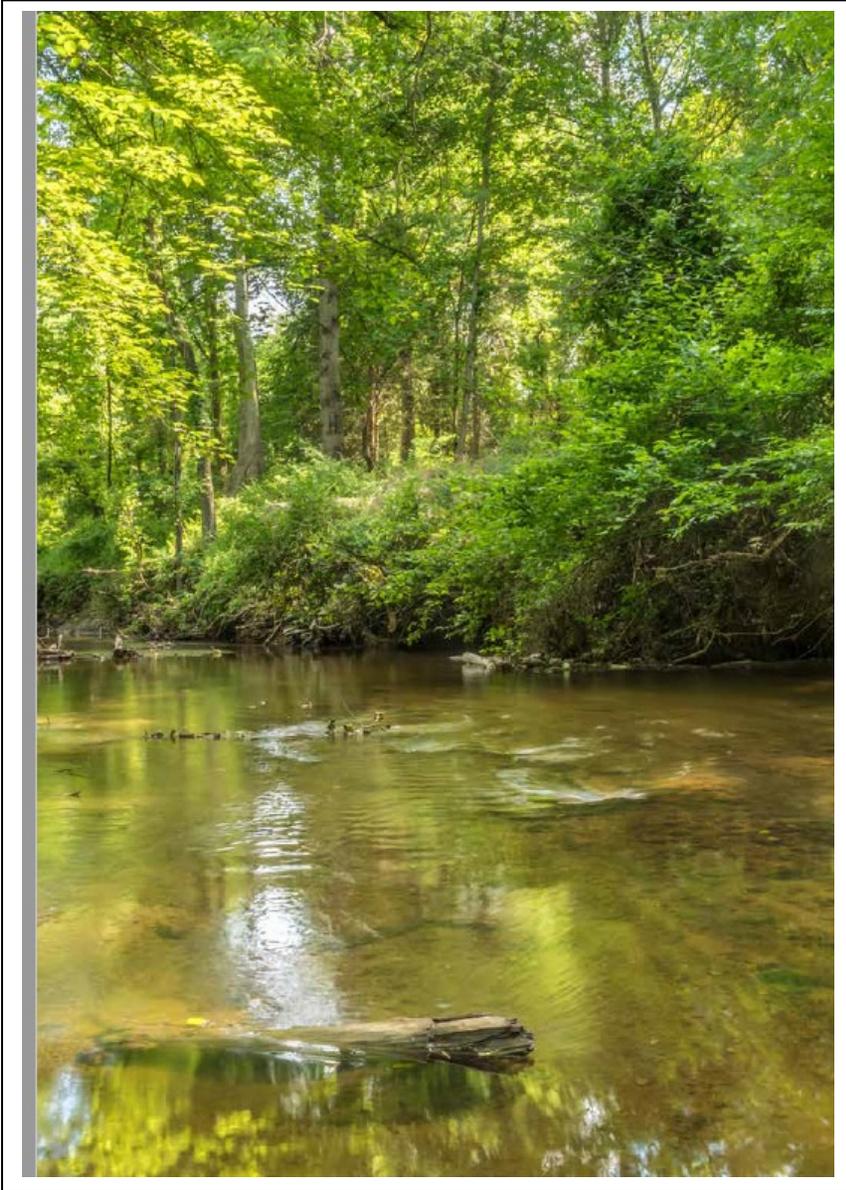
Plans des installations

Thrive Montgomery 2050 comprend des directives qui s'appliquent spécifiquement à la conception, au placement et au financement des installations publiques. La planification future des installations publiques, dont les installations gouvernementales du comté, les installations de parc, les écoles publiques et le Montgomery College, doit tenir compte de ces directives et de cette orientation afin de garantir leur compatibilité avec les objectifs de *Thrive Montgomery 2050* et d'aider à leur mise en œuvre.

Autres sources de financement

Compte tenu des contraintes sur les fonds que le comté peut emprunter, *Thrive Montgomery 2050* recommande d'envisager de nouvelles sources susceptibles de financer la fourniture d'un plus grand nombre d'équipements communautaires. Le plan recommande, par exemple, d'explorer la création d'outils de financement alternatifs pour soutenir l'acquisition et le développement de parcs dans les zones urbaines.

Autres ressources



D'autres plans du comté accompagnés de conseils tactiques tels que le Climate Action Plan (Plan d'action climatique, PAC) et l'Economic Development Strategic Plan (Plan stratégique de développement économique) sont des ressources essentielles, au-delà des plans directeurs, pour mettre en œuvre la vision de *Thrive Montgomery 2050*.

Relation entre *Thrive Montgomery 2050* et le Climate Action Plan (Plan d'action climatique)

Thrive Montgomery 2050 a été rédigé en coordination avec le Climate Action Plan (Plan d'action climatique, CAP) du comté. *Thrive Montgomery 2050* détermine généralement l'endroit et la manière dont les terrains seront conservés ou développés pour le logement, les immeubles de bureaux, les parcs, l'agriculture, les loisirs, les transports et d'autres types d'infrastructures publiques et privées - des décisions qui ont une influence majeure sur les émissions de gaz à effet de serre, le piégeage du carbone et l'adaptation au changement climatique. Le CAP, en revanche, se concentre sur des actions spécifiques à court terme pour éliminer les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2035 et atténuer ou s'adapter aux effets de la hausse de la chaleur et des inondations, des vents violents et de la sécheresse. Les recommandations relatives au changement climatique de *Thrive Montgomery 2050* seront mises en œuvre en concertation avec le CAP.

Modifications apportées aux autres plans, politiques et règles

Comme déjà indiqué, *Thrive Montgomery 2050* est un document de politique générale et ne change pas, en soi, la destination des terrains, le zonage ou le transport. Il est essentiel pour la mise en œuvre de *Thrive Montgomery 2050* que diverses actions soient engagées à l'avenir dans le comté de Montgomery. Ces actions guideront les priorités des futurs programmes de travail de Montgomery Planning, Montgomery Parks et d'autres agences gouvernementales au cours des prochaines années. Le document « Action, Liste des ressources », un document complémentaire de *Thrive Montgomery 2050* qui comprend une liste des actions et des ressources du plan, doit être réexaminé après l'adoption du plan.

Mesurer les progrès - Indicateurs

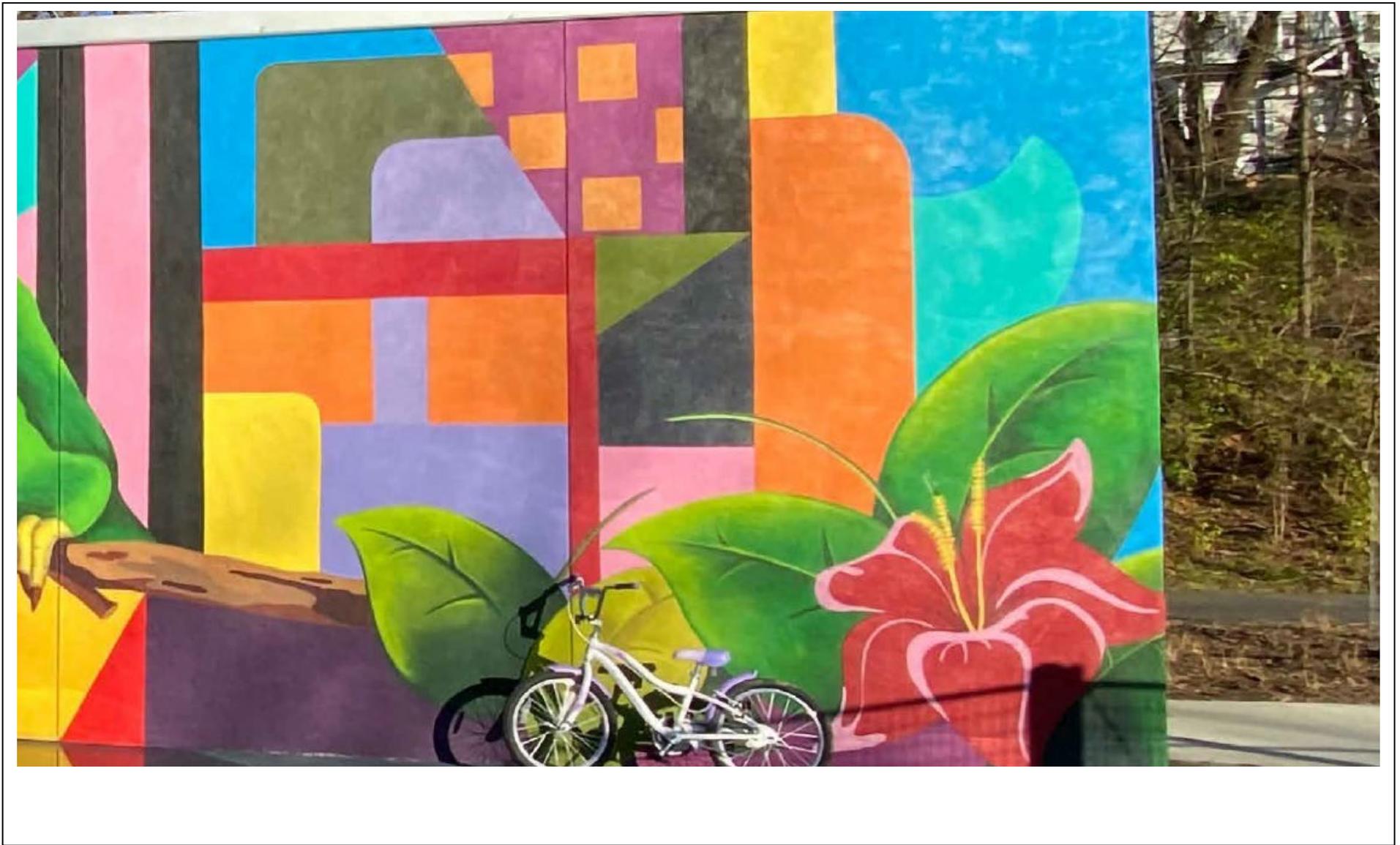
Le comté sera sans aucun doute confronté à des difficultés non anticipées par ce plan. Les indicateurs présentés ci-dessous sont destinés, parallèlement aux paramètres d'évaluation plus détaillés évoqués dans les précédents chapitres, à guider la manière dont ces types de difficultés et les réponses potentielles doivent être évalués et à permettre des évaluations périodiques des progrès afin d'éclairer les priorités et de fixer des objectifs à plus court terme. Ces indicateurs abordent les trois objectifs généraux du plan et sont plus larges que les mesures plus spécifiques mentionnées dans chaque chapitre. La liste suivante ne doit pas être considérée comme exhaustive et peut être modifiée ou étendue afin de répondre aux besoins futurs :

- Performance économique et compétitivité
 - Croissance des salaires et de l'emploi
 - Formation de nouvelles entreprises
 - Production économique par habitant
- Activité physique et mesures de la santé publique
 - Exercices et activités physiques quotidiens et hebdomadaires
 - Participation à des activités sportives et de fitness organisées et informelles
 - Résultats indésirables pour la santé associés à l'inactivité physique
- Équité raciale et inclusion sociale
 - Diversité raciale et économique des quartiers et écoles
 - Évaluations du capital social, de l'engagement civique et de la confiance communautaire
 - Parcours de vie équitables en termes de race, de revenu, d'âge, de sexe, etc.
- Durabilité environnementale et résilience
 - Émissions de gaz à effet de serre
 - Miles parcourus par véhicule
 - Qualité de l'eau et de l'air

Les indicateurs, parallèlement aux mesures présentées dans les chapitres précédents, seront encore affinés au fil du temps. Le document supplémentaire « Actions, Liste des ressources », comprend une liste des actions et ressources du plan qui doivent être réexaminées après l'adoption du plan, en évaluant la liste proposée des actions et les délais associés. Il doit également inclure une section sur les indicateurs et les paramètres d'évaluation, en utilisant les mesures des progrès incluses à la fin de chaque chapitre pour développer des paramètres d'évaluation spécifiques. La section sur les indicateurs et les paramètres d'évaluation doit inclure des informations détaillées sur la manière dont le paramètre d'évaluation ou l'indicateur est mesuré, l'agence responsable du recueil des données associées, la fréquence à laquelle le paramètre d'évaluation ou l'indicateur sera examiné et déclaré publiquement, et les indicateurs et paramètres d'évaluation de la fréquence seront évalués pour surveiller leur pertinence et leur utilisation. Une évaluation globale des progrès du plan doit être effectuée régulièrement.

ANNEXES





Thrive Montgomery 2050 – Approuvé et adopté

ANNEXE A : Respect des exigences légales de l'État.

La loi du Maryland exige que les juridictions et les agences locales respectent des normes et exigences spécifiques pour l'exercice de l'autorité de planification déléguée par l'État. Au sein du comté de Montgomery, ces exigences sont généralement satisfaites par l'intermédiaire de nouveaux plans directeurs, qui amendent le plan général. Dans certains cas, les exigences de planification de l'État sont satisfaites par l'adoption des réglementations ou directives du comté, lesquelles sont résumées ci-dessous et intégrées par renvoi.

12 Visions de la State Planning Act (loi sur la planification de l'État)

La loi Maryland's 2009 Planning Visions (Visions de planification du Maryland 2009) a créé 12 « visions » pour guider une politique de croissance et de développement saine. Les visions traitent de la qualité de vie et de la durabilité ; de la participation du public ; des domaines de croissance ; de la conception communautaire ; de l'infrastructure ; du transport ; du logement ; du développement économique ; de la protection de l'environnement ; de la conservation et de la gestion responsable des ressources, et de la mise en œuvre.

Les objectifs et politiques de *Thrive Montgomery 2050* s'alignent sur ces visions et les soutiennent :

1. Qualité de vie et durabilité

Thrive Montgomery 2050 recommande des politiques et pratiques conçues pour améliorer la qualité de vie des résidents du comté en rendant plus équitable la répartition des services et équipement publics, en améliorant l'accessibilité des logements et en élargissant l'accès aux opportunités économiques, éducatives, sociales, de loisirs et d'espaces ouverts. Le plan met également l'accent sur la durabilité et la protection des ressources naturelles associées à la résilience environnementale et à l'adaptation au changement climatique.

2. Participation publique

Le plan a été développé avec un engagement ample et profond auprès des organisations, des entreprises, des groupes culturels, des institutions religieuses et des autres parties prenantes des quartiers. Le rôle de la destination des terrains, du transport et de la planification des parcs dans le renforcement des capacités civiques et du capital social fait partie de ses thèmes centraux.

3. Domaines de croissance

Thrive Montgomery 2050 propose que la quasi-totalité des nouveaux développements résidentiels et non résidentiels soit située dans les centres de population et d'affaires existants et prévus à proximité des transports en commun existants et prévus, tels que les gares de Metrorail et les couloirs des services de transport rapide en bus (SRB). Tous ces lieux se situent dans les zones de financement prioritaires du comté.

<https://planning.maryland.gov/Pages/OurProducts/pfamap.aspx> (page 141)

4. Conception communautaire

Le plan met l'accent sur l'importance de l'excellence en matière de conception pour créer des Collectivités complètes attrayantes et agréables, pour favoriser l'engagement social, pour renforcer le sentiment d'appartenance communautaire et pour créer une valeur sociale et économique.

5. Infrastructure

Le plan concentre la croissance future dans des lieux accessibles aux transports en commun où l'infrastructure pour soutenir la croissance actuelle et prévue est déjà disponible ou peut être fournie de manière efficace, durable et équitable. Il recommande le maintien du soutien à l'agriculture et la protection des ressources environnementales telles que les forêts et les cours d'eau.

6. Transport

Un système de transport sûr, efficace et multimodal avec les transports en commun comme mode de déplacement prédominant est essentiel pour créer des communautés économiquement résilientes, équitables et durables. Le plan met en avant les déplacements à pied, à vélo, et sur roue ainsi que d'autres modes de déplacement non motorisés, en insistant sur le déplacement des personnes plutôt que des véhicules. Les recommandations du plan pour réduire les déplacements en voiture sont essentielles pour atteindre l'objectif du comté d'éliminer les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2035.

7. Logement

Le plan met l'accent sur la nécessité de produire davantage de logements de tous types et de toutes tailles, en particulier à proximité des transports en commun, afin que la majeure partie des types de revenus puissent faire face à la crise de l'accessibilité financière au logement. Il recommande toute une gamme d'outils et de mécanismes tels que le rezonage pour une plus grande variété de types de bâtiments résidentiels et l'adoption de techniques de financement et de construction innovantes pour augmenter les choix de logements pour une population à la fois diversifiée et vieillissante.

8. Développement économique

Le plan s'appuie sur l'idée qu'une forme compacte de développement associée à une combinaison de destinations d'usage et de formes, et à des parcs et espaces publics de haute qualité soutenus par une infrastructure conçue pour rendre plus attrayants et pratiques les déplacements à pied, sur roue ou à vélo et l'utilisation des transports représente le meilleur moyen de donner plus d'attrait aux communautés pour les employeurs qui ont besoin de travailleurs hautement formés et qui souhaitent bénéficier des ressources publiques et privées liées aux soins de santé et à la technologie dans le comté et dans la région de Washington.

9. Protection de l'environnement

Le plan souligne que le rôle de l'« urbanisme intelligent » – intégrant une forme compacte de développement, la préservation des terrains pour l'agriculture et la conservation et les ressources naturelles, un système de parcs solide et une dépendance réduite envers la voiture – est le moyen le plus efficace de favoriser la durabilité de la croissance démographique et de l'activité économique. Le plan comprend des recommandations ambitieuses conçues pour réduire les miles parcourus en véhicule, pour encourager des bâtiments plus économes en énergie et diverses autres mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, pour protéger la qualité de l'eau et pour améliorer le couvert arboré et d'autres ressources liées à l'environnement.

10. Conservation des ressources

Les recommandations du plan relatives aux Collectivités complètes, au développement compact, à un recours plus systématique à la marche, la mobilité sur roue et aux transports en commun accompagné d'une réduction des déplacements en véhicule, à la gestion responsable des parcs et à la conservation des terrains, et à d'autres stratégies de gestion environnementale telles que la restauration des cours d'eau, aideront à protéger et à préserver les cours d'eau, les forêts, les terrains agricoles et autres ressources naturelles du comté.

11. Gestion responsable

Thrive Montgomery 2050 fournit des orientations politiques à mettre en œuvre par de nombreuses entités publiques et privées. Une mise en œuvre réussie nécessitera un soutien durable de la part des agences gouvernementales comme des entreprises, des organisations communautaires et des résidents.

12. Mise en œuvre

Thrive Montgomery 2050 souligne l'importance des indicateurs pour assurer le suivi des progrès et évaluer la manière dont les nouvelles idées et propositions aideront à atteindre les objectifs du plan. Il évoque également les rôles des agences publiques, du secteur privé et de la communauté dans la mise en œuvre des idées du plan. Il fournit des conseils de haut niveau sur les sources de financement qui seront utilisées pour soutenir les investissements en capital ainsi que sur la nécessité d'identifier de nouvelles sources et stratégies de financement. Il décrit également les outils politiques et réglementaires disponibles pour la mise en œuvre.

Respect des articles 1-406 (a) et (b) de l'article sur la destination des terrains

Les sections 406 (a) et (b) de l'Article sur la destination des terrains du Maryland exigent que certains éléments soient inclus dans le plan général, sans pour autant exiger un format spécifique. Ainsi, les gouvernements locaux ont traité ces éléments obligatoires de manière à s'adapter aux besoins de leur communauté et aux ressources disponibles pour répondre aux questions explorées pendant le processus de planification.

Élément des réglementations de développement

Le plan n'inclut pas de nouvelles « réglementations de développement » car il se fonde sur la politique, avec des objectifs, des politiques et les pratiques proposées. Une fois que ces éléments sont soutenus par l'adoption du plan, les modifications apportées aux réglementations de développement peuvent coïncider avec les nouveaux plans directeurs ou plans fonctionnels d'une zone. Ces changements réglementaires font partie du processus législatif, de sorte que le public pourra participer. Ce concept est reconnu dans de nombreuses parties du plan et plusieurs politiques et pratiques suggèrent des changements et des améliorations futurs du code, des directives et autres outils réglementaires.

Élément Logement

Thrive Montgomery 2050 comprend un élément de logement dans le chapitre intitulé Logement pour tous : Plus de tout Le passage du HB-1045 en 2019 exige que tous les plans complets adoptés après le 1^{er} juin 2020 aient un élément logement. Dans le cadre de cet élément, plusieurs des politiques et pratiques de *Thrive Montgomery 2050* répondent à la nécessité d'un logement pour les faibles revenus et la main-d'œuvre. L'Évaluation des besoins en logement du comté de Montgomery (juillet 2020) fournit une analyse des conditions démographiques, économiques et du marché du logement actuelles dans le comté, ainsi qu'une prévision détaillée des ménages et de la demande en logements pour le comté jusqu'en 2045. L'Évaluation des besoins en logement a été utilisée pour développer plusieurs politiques et pratiques proposées en lien avec le logement dans *Thrive Montgomery 2050* et est adoptée par référence dans le plan.

Élément Transport

Réseaux de transport et de communication : Le chapitre Connecter les personnes, les lieux et les idées traite de l'élément de transport tel que requis dans l'Article sur la destination des terrains.

Projet de loi 236 du Sénat - Sustainable Growth and Agricultural Preservation Act (Loi sur la croissance durable et la préservation agricole) de 2012 (SB-236)

Le projet de loi 236 du Sénat (SB 236) exige que les juridictions locales cartographient et adoptent des désignations spécifiques des niveaux de croissance afin de limiter la prolifération des systèmes d'élimination des eaux usées sur site et de protéger et préserver les terrains agricoles et autres espaces ouverts.

La loi stipule la création de quatre niveaux de catégories d'utilisation des terrains afin d'identifier où les subdivisions résidentielles majeures et mineures peuvent être situées dans une juridiction et quel type de système d'égouts les desservira. Elle comprend une classification à quatre niveaux pour tous les domaines d'une juridiction :

- Niveau I - Zones actuellement desservies par les systèmes d'égouts.
- Niveau II - Zones de croissance devant prochainement être desservies par les systèmes d'égouts.
- Niveau III - Zones de croissance non prévues pour être desservies par les systèmes d'égouts. Il s'agit de zones où la croissance sur les systèmes septiques peut avoir lieu.
- Niveau IV - Zones prévues pour la préservation et la conservation.

Le comté de Montgomery a mis en œuvre le SB 236 en adoptant une carte des niveaux par l'intermédiaire d'un amendement aux réglementations de subdivision du comté (codifiées au Chapitre 50, §50.4.3 du Code du comté). La carte officielle présentant les zones de Niveau de croissance du comté est située sur le site Web de Montgomery Plannings et est intégrée par renvoi dans *Thrive Montgomery 2050*.

L'Agricultural Stewardship Act (Loi sur la gestion responsable de l'agriculture) de 2006 – Projet de loi n° 2 de la Chambre des représentants

Le projet de loi interne 2 (HB 2) exige que les comtés certifiés par la Maryland Agricultural Land Preservation Foundation reçoivent un financement pour la préservation des terrains agricoles afin de mettre en place des zones de préservation prioritaires dans leurs plans complets et de les gérer selon certains critères. Dans le comté de Montgomery, les exigences du HB 2 sont satisfaites par l'intermédiaire du plan *directeur fonctionnel pour la préservation de l'agriculture et de l'espace rural ouvert*.



Economic Growth, Resource Protection, and Planning Act 1992 (Loi de 1992 sur la croissance économique, la protection des ressources et la planification), telle qu'amendée

Élément Zones sensibles

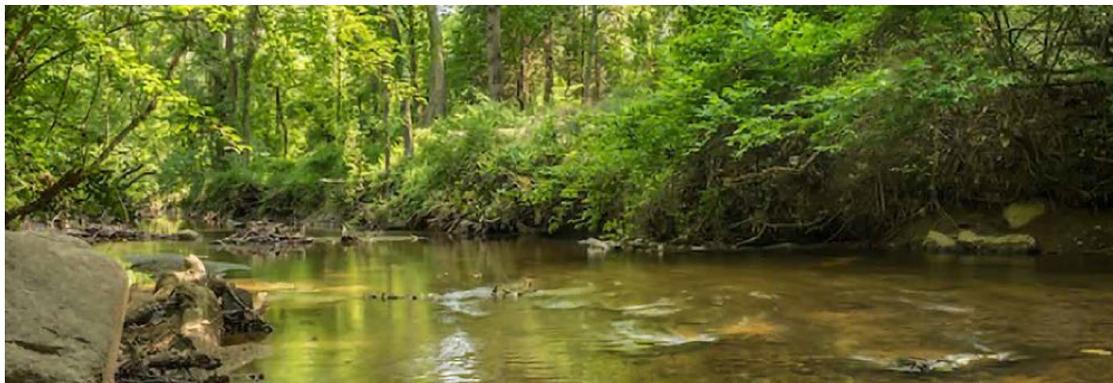
La loi de 1992 sur la croissance économique, la protection des ressources et la planification, telle qu'amendée, exigeait des juridictions locales qu'elles adoptent un élément « zones sensibles » conçu pour protéger les zones sensibles contre les effets néfastes du développement. Les zones sensibles comprennent les cours d'eau et leurs zones tampons, les plaines inondables de 100 ans, les habitats des espèces menacées et en voie d'extinction, les pentes raides, les zones humides et d'autres zones nécessitant une protection spéciale.

Dans le comté de Montgomery, l'élément relatif aux zones sensibles a été satisfait par l'adoption, par le Conseil de planification, des Directives pour la gestion environnementale du développement dans le comté de Montgomery (juillet 2021). Les directives comprennent des buts, objectifs, principes, politiques et normes conçus pour protéger les zones sensibles contre les effets indésirables du développement ; elles fournissent des critères et des méthodes détaillés pour l'examen réglementaire du développement dans les zones sensibles et sont intégrées par renvoi dans le plan.

Projet de loi 1141 Planification de la destination des terrains – Planification du gouvernement local, 2006, (HB 1141)

Élément Ressources en eau

Les juridictions locales doivent également inclure un élément de planification des ressources en eau dans leurs plans complets. Cet élément garantit que l'eau potable et autres ressources en eau seront suffisantes et adaptées, que les eaux de réception et les zones terrestres seront disponibles pour répondre aux besoins en matière de gestion des eaux pluviales et de traitement et d'élimination des eaux usées du développement existant et futur. Le comté de Montgomery a satisfait à cette exigence par l'intermédiaire de son *Plan fonctionnel des ressources en eau*, qui a été approuvé par le Conseil du comté en juillet 2010 et a été adopté par la Commission plénière en septembre 2010. Le plan examine la destination des terrains, la croissance et la gestion des eaux pluviales dans le contexte d'un approvisionnement suffisant en eau potable, la capacité de traitement des eaux usées, les exigences réglementaires en matière de qualité de l'eau, et les engagements interjuridictionnels, et est intégré par renvoi dans *Thrive Montgomery 2050*.



Élément Ressources minières

Le HB 1141 exige également que les juridictions locales incluent un élément de ressources minières dans leurs plans complets si les informations géologiques actuelles sont disponibles.

Il ne reste actuellement que deux opérations d'extraction minière dans le comté : la carrière Aggregate Industries Travilah près de Rockville et la carrière Tri-State Stone sur Seven Locks Road près de River Road. La carrière de Travilah est une zone industrielle lourde (IH) qui couvre plus de 320 acres (129,49 hectares). Elle est située à plus de 400 pieds (121,92 mètres) de profondeur à certains endroits. Elle produit une grande partie de l'agrégat utilisé dans la construction pour la Région de la capitale nationale. La carrière The Tri-State Stone est une opération de 21,5 acres (8,7 hectares) qui fournit des produits en pierre naturelle (micaschiste, quartzite) pour la construction résidentielle. Les deux carrières ont encore des réserves importantes et devraient être opérationnelles pendant encore quelques années.

Lorsque les carrières seront épuisées ou autrement fermées, les sites seront récupérés pour d'autres destinations d'usage. Dans le cas de la carrière de Travilah, des études ont longtemps été menées par la Interstate Commission on the Potomac River Basin, la Washington Suburban Sanitary Commission, le Metropolitan Washington Council of Governments, DC Water et le Washington Aqueduct pour utiliser le puits ouvert comme réservoir d'alimentation en eau de secours.

Le plan *directeur de la sous-région du Potomac* recommande que dans l'hypothèse où un redéveloppement de la zone de la carrière (non nécessaire pour le réservoir), était proposé avant un autre amendement au plan directeur, un groupe consultatif soit formé pour offrir l'opportunité d'un examen public.

La carrière Tri-State Stone est située dans un développement résidentiel, est classée en zone R-200, et constitue une utilisation non conforme légale car la carrière et l'activité d'approvisionnement en matériaux de construction ont été établies avant la mise en place de la zone. À l'instar des mines voisines similaires qui ont finalement été fermées et redéveloppées en tant que zones résidentielles, la carrière Tri-State sera également évaluée en vue de sa récupération et de son redéveloppement à la fermeture.

Compte tenu de la diminution des gisements de minéraux commercialement viables dans tout le comté, de l'utilisation privilégiée des terrains de la Réserve agricole pour l'agriculture et de l'importance des deux grands aquifères à source unique du comté, aucune nouvelle opération d'extraction des ressources minières n'est actuellement prévue. Toutes les opérations minières existantes ou nouvelles continueront d'être guidées par les plans directeurs et autres lois applicables.

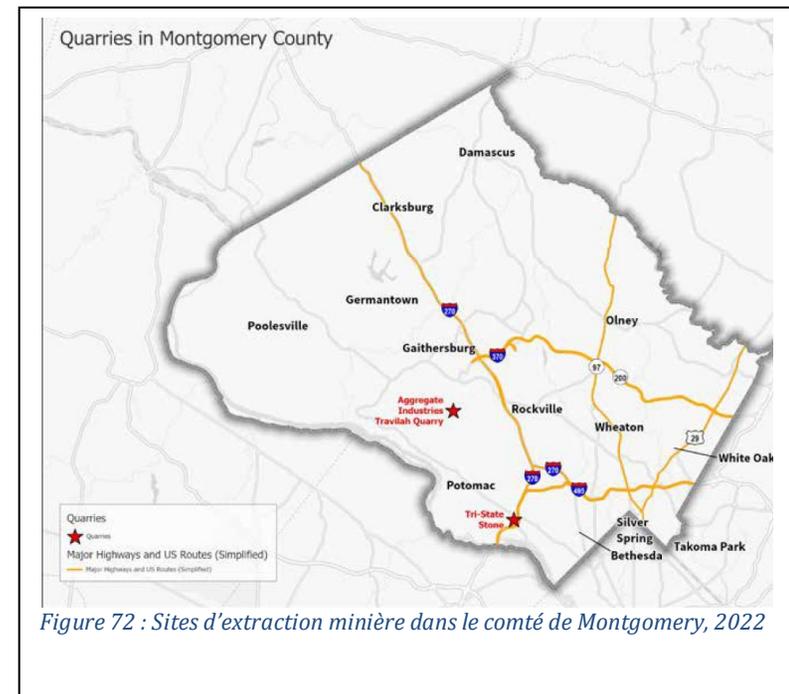
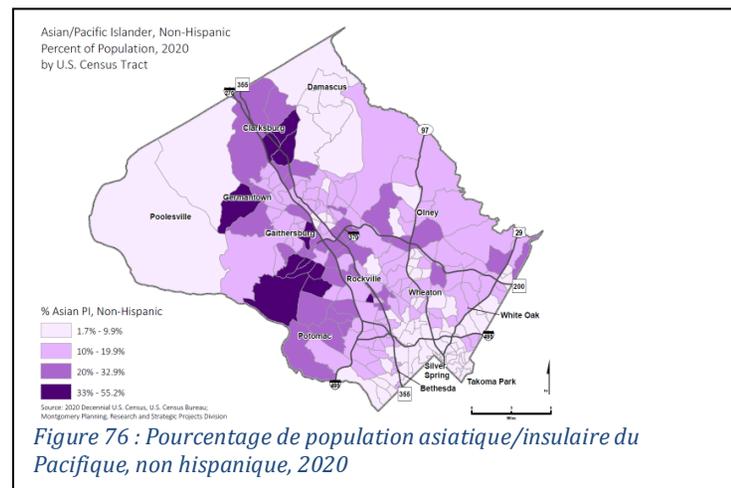
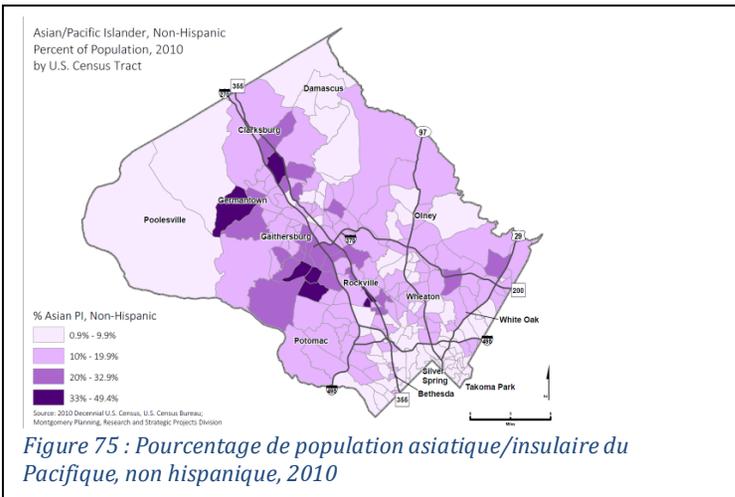
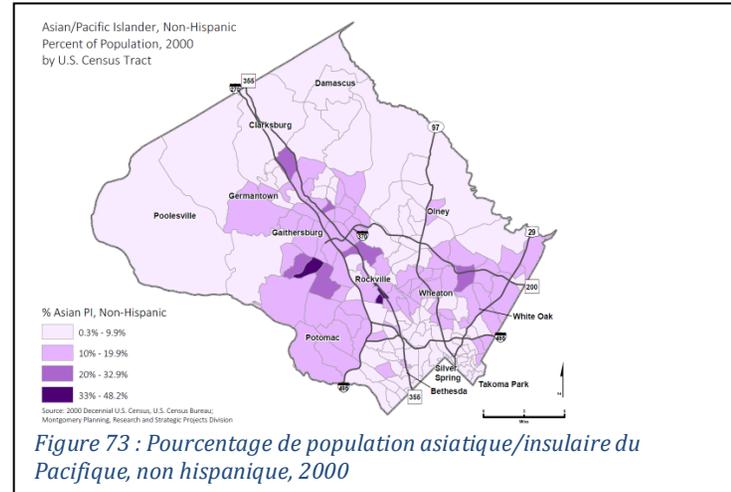
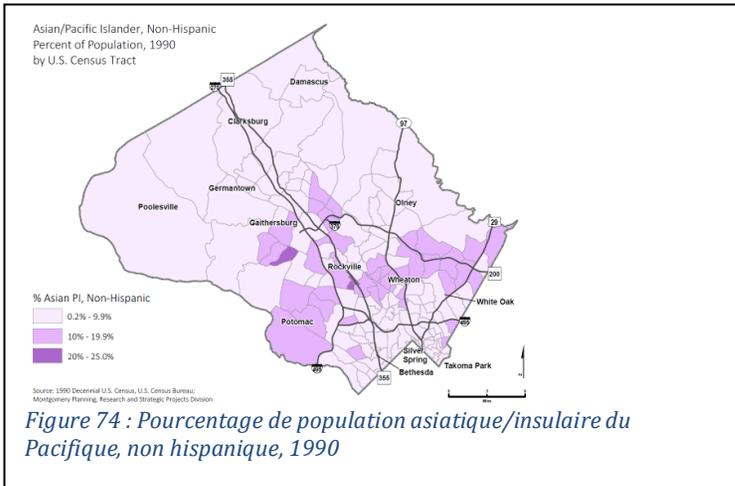


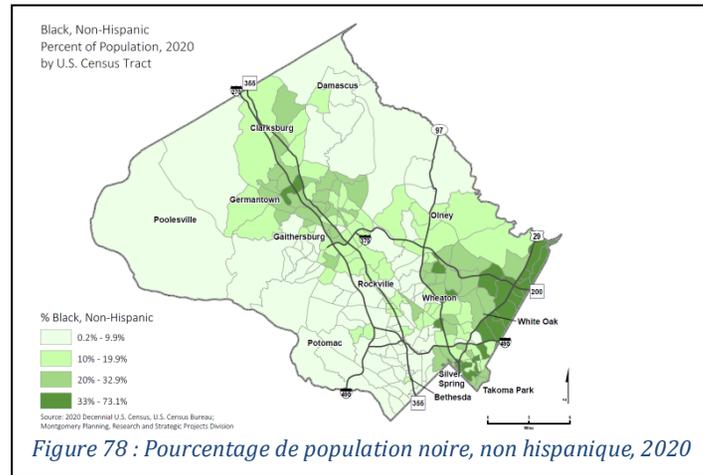
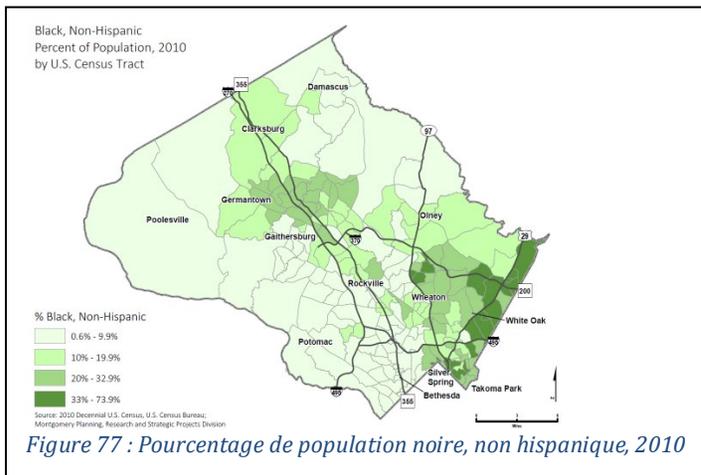
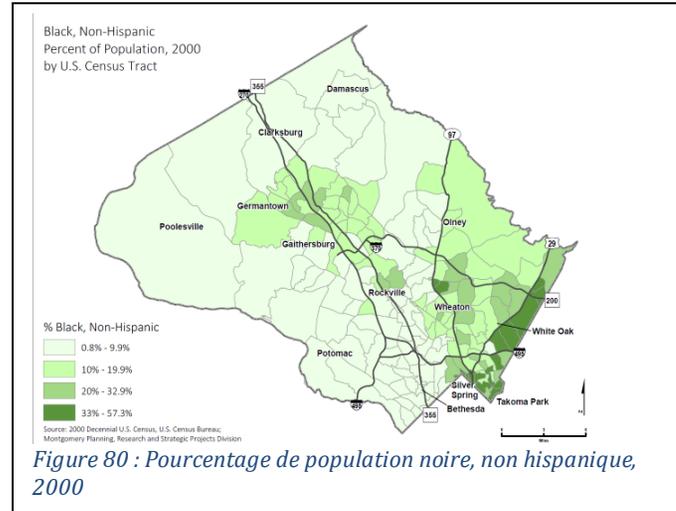
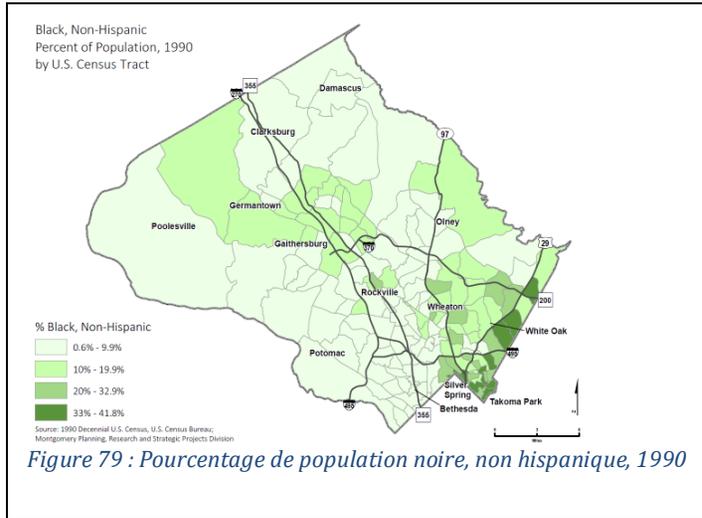
Figure 72 : Sites d'extraction minière dans le comté de Montgomery, 2022

ANNEXE B

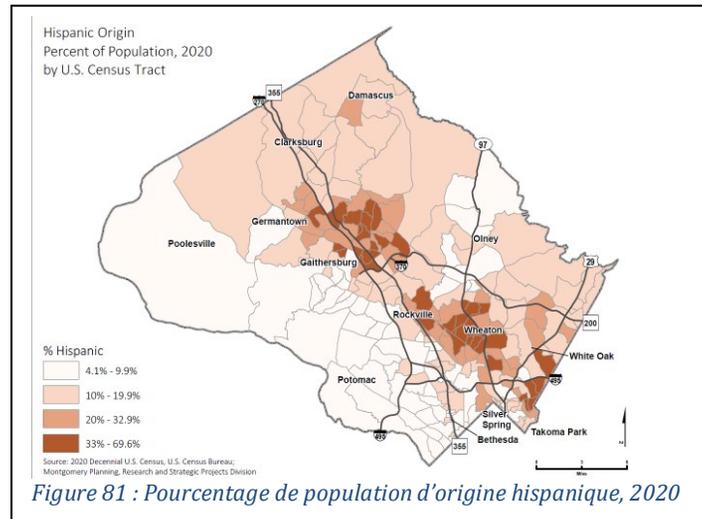
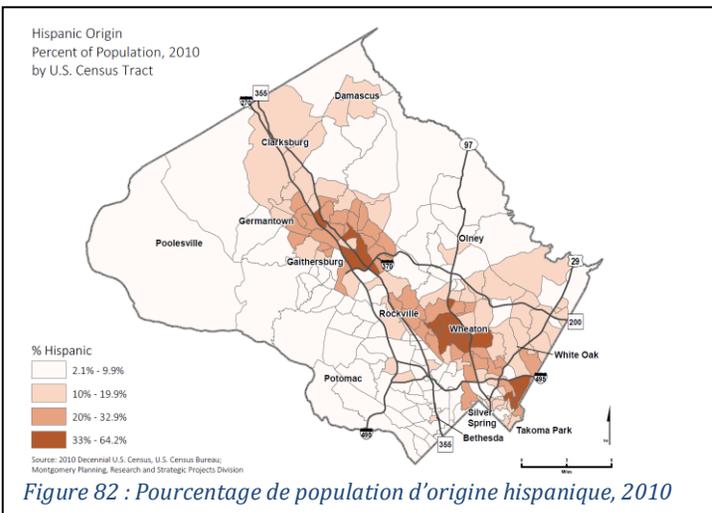
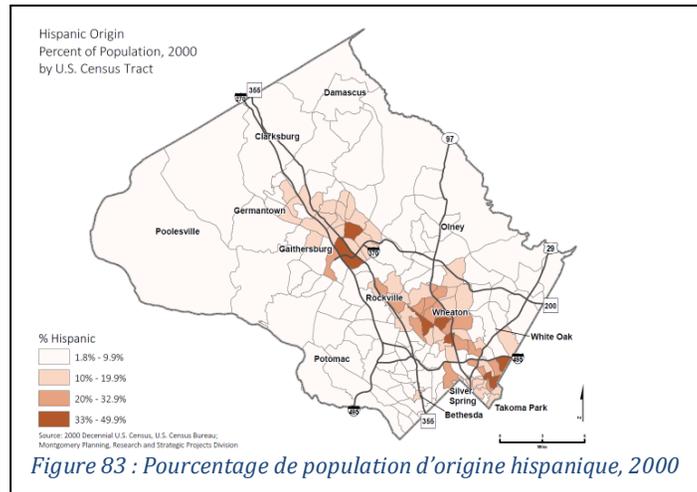
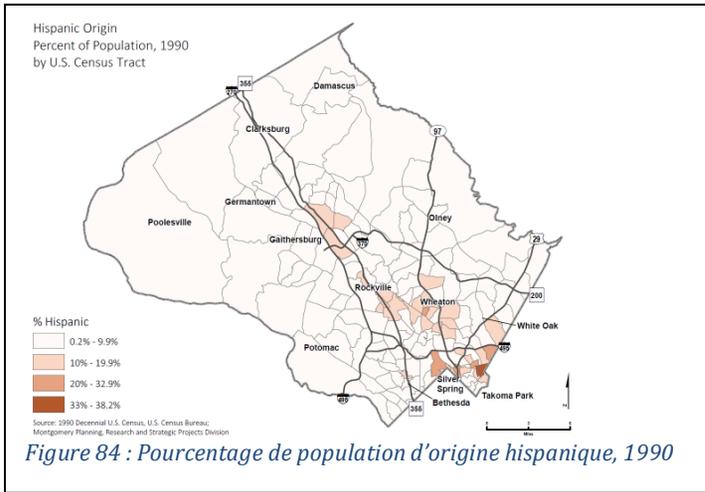
Annexe B-1: Pourcentage de population asiatique/insulaire du Pacifique, non hispanique, 1990-2020



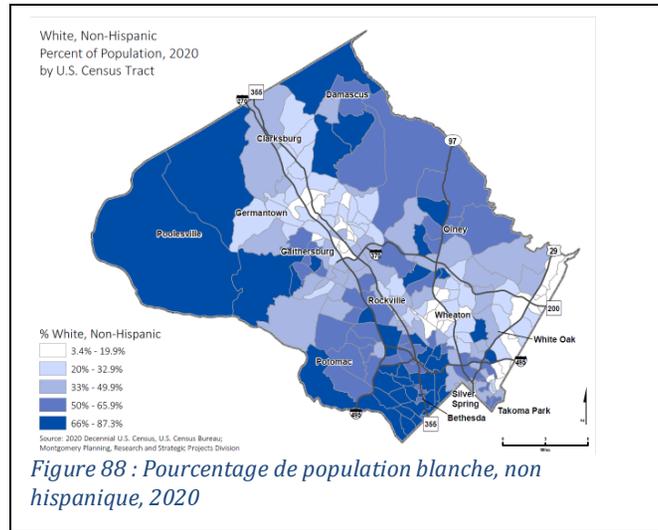
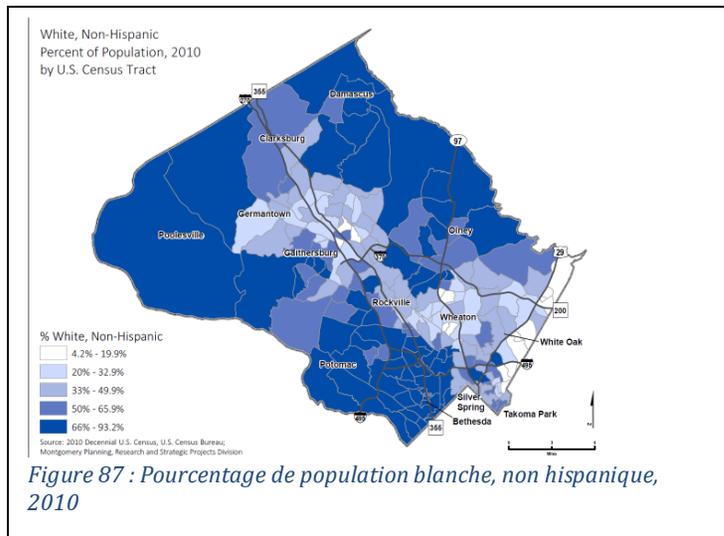
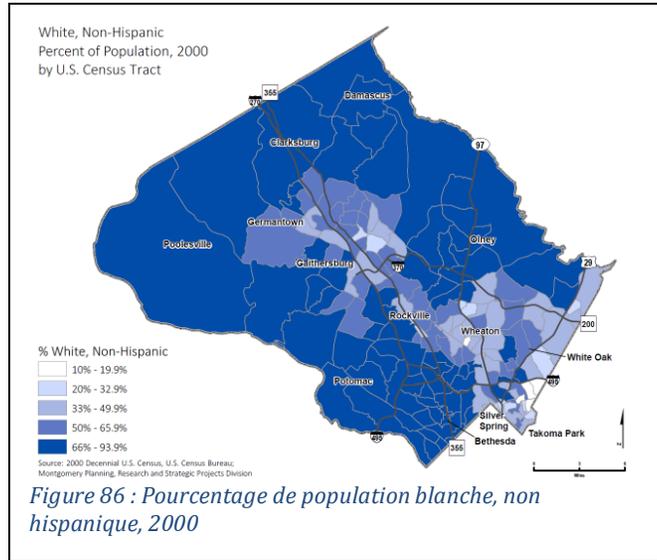
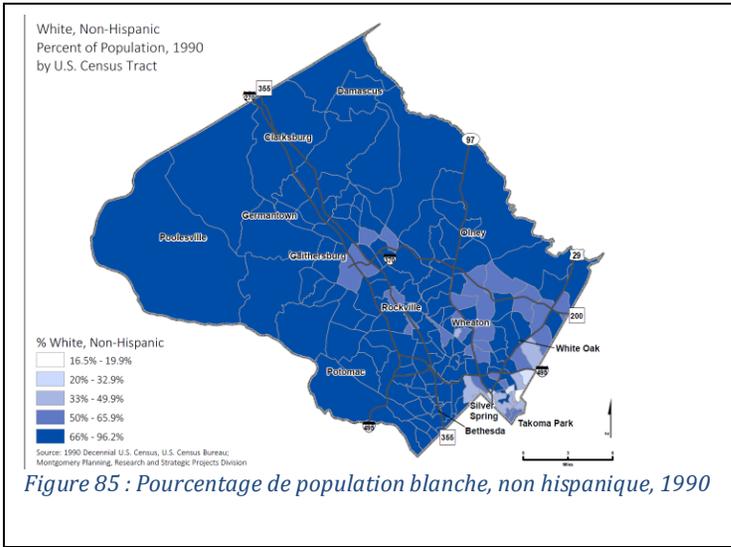
Annexe B-2 : Pourcentage de population noire, non hispanique, 1990-2020



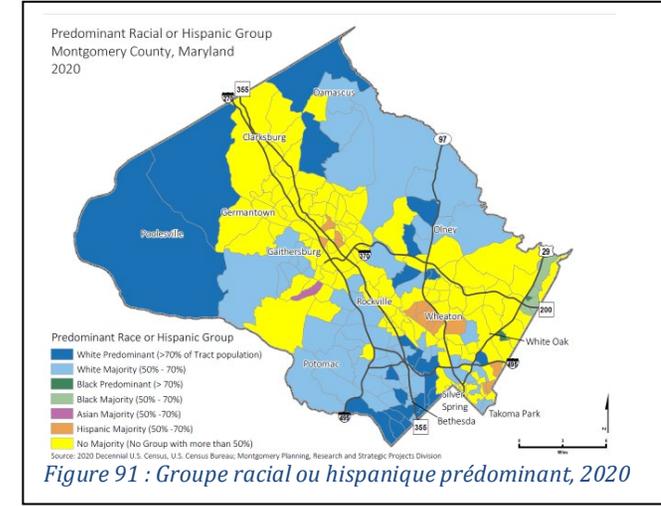
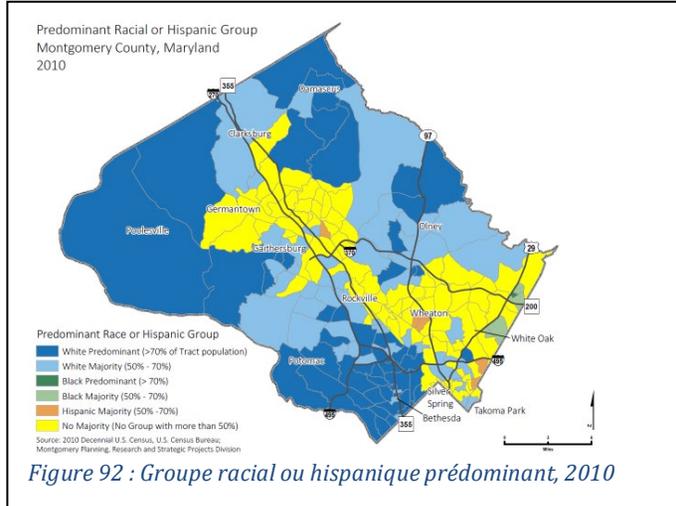
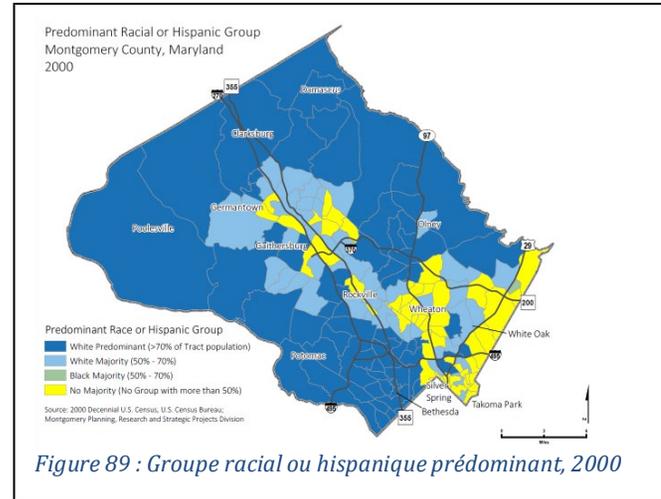
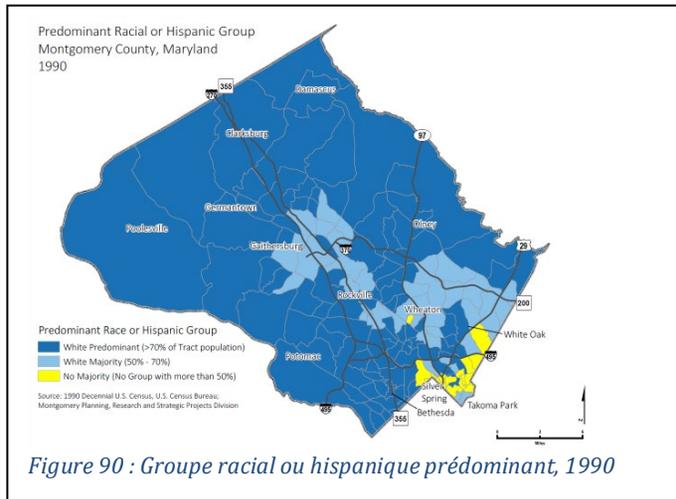
Annexe B-3 : Pourcentage de population d'origine hispanique, 1990-2020



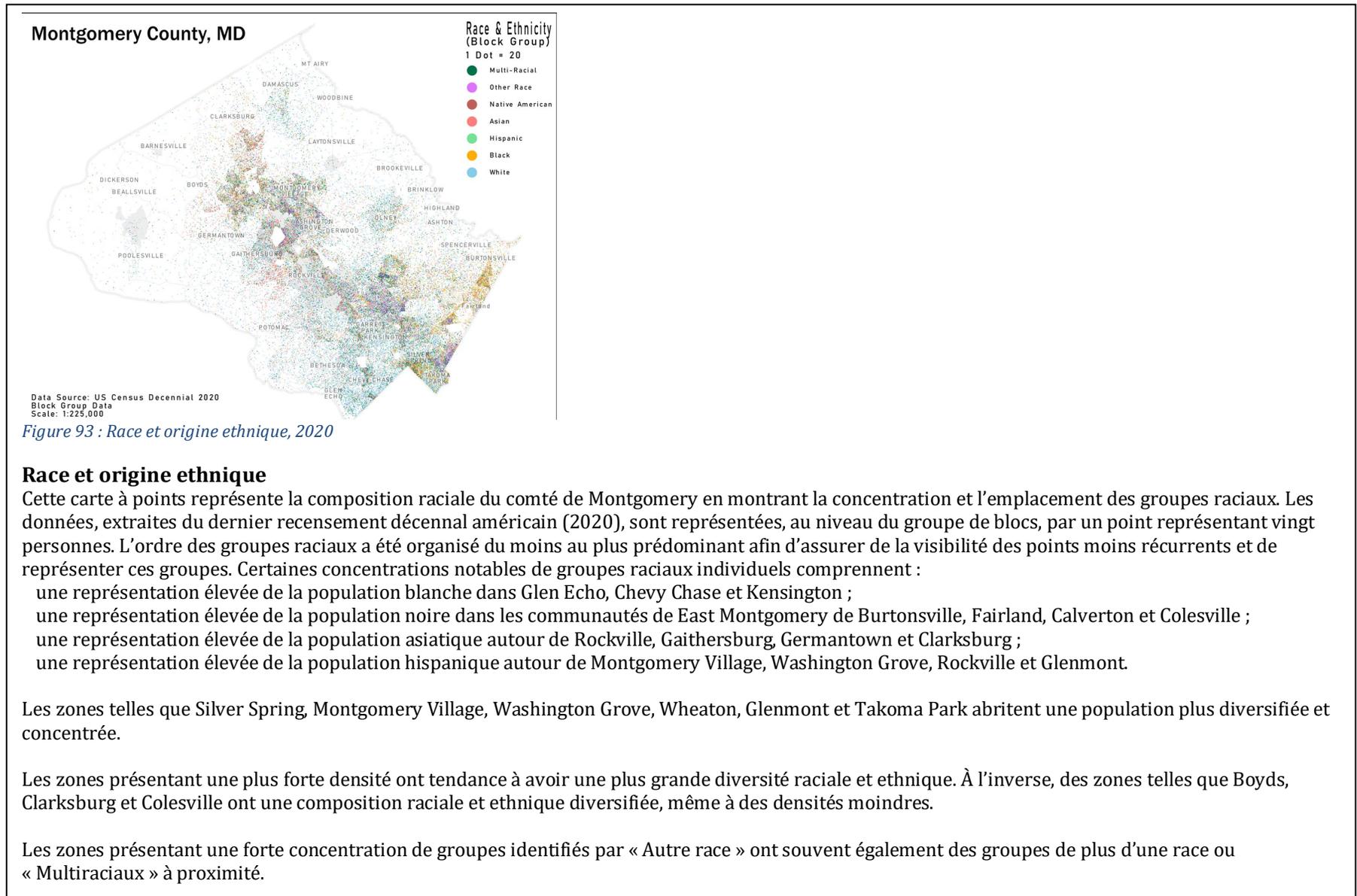
Annexe B-4 : Pourcentage de population blanche, non hispanique, 1990-2020



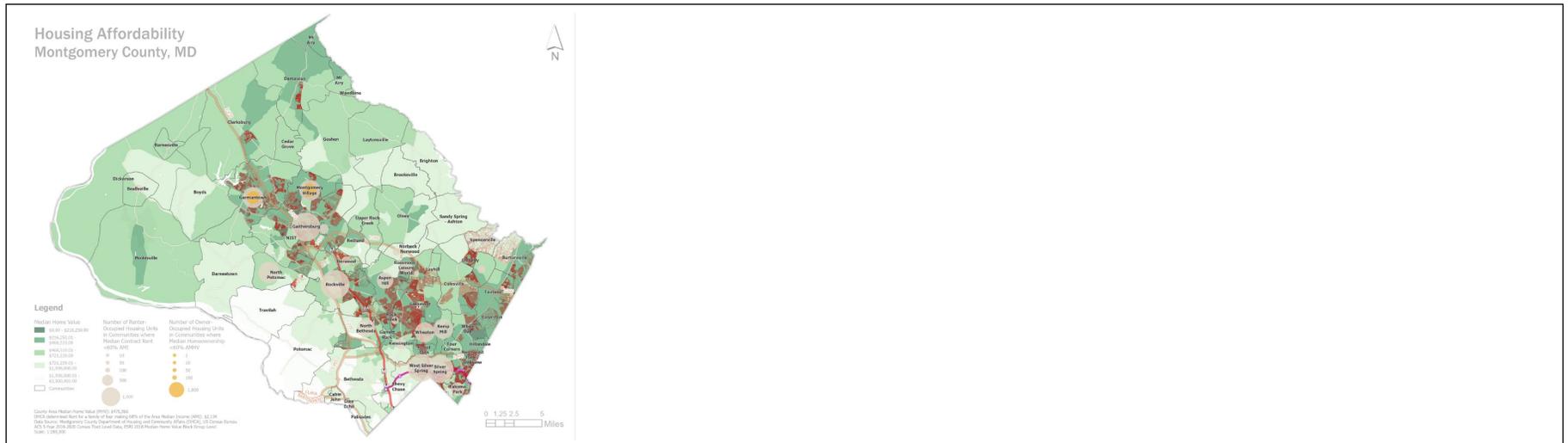
Annexe B-5 : Groupe racial ou hispanique prédominant, 1990-2020



Annexe B-6 : Race et origine ethnique, 2020



Annexe B-7 : Logement abordable, 2020



Annexe B-8 : Poids du coût du logement, 2020.



Figure 95 : Poids du coût du logement — Valeurs médianes des logements et revenus médians des ménages, 2020

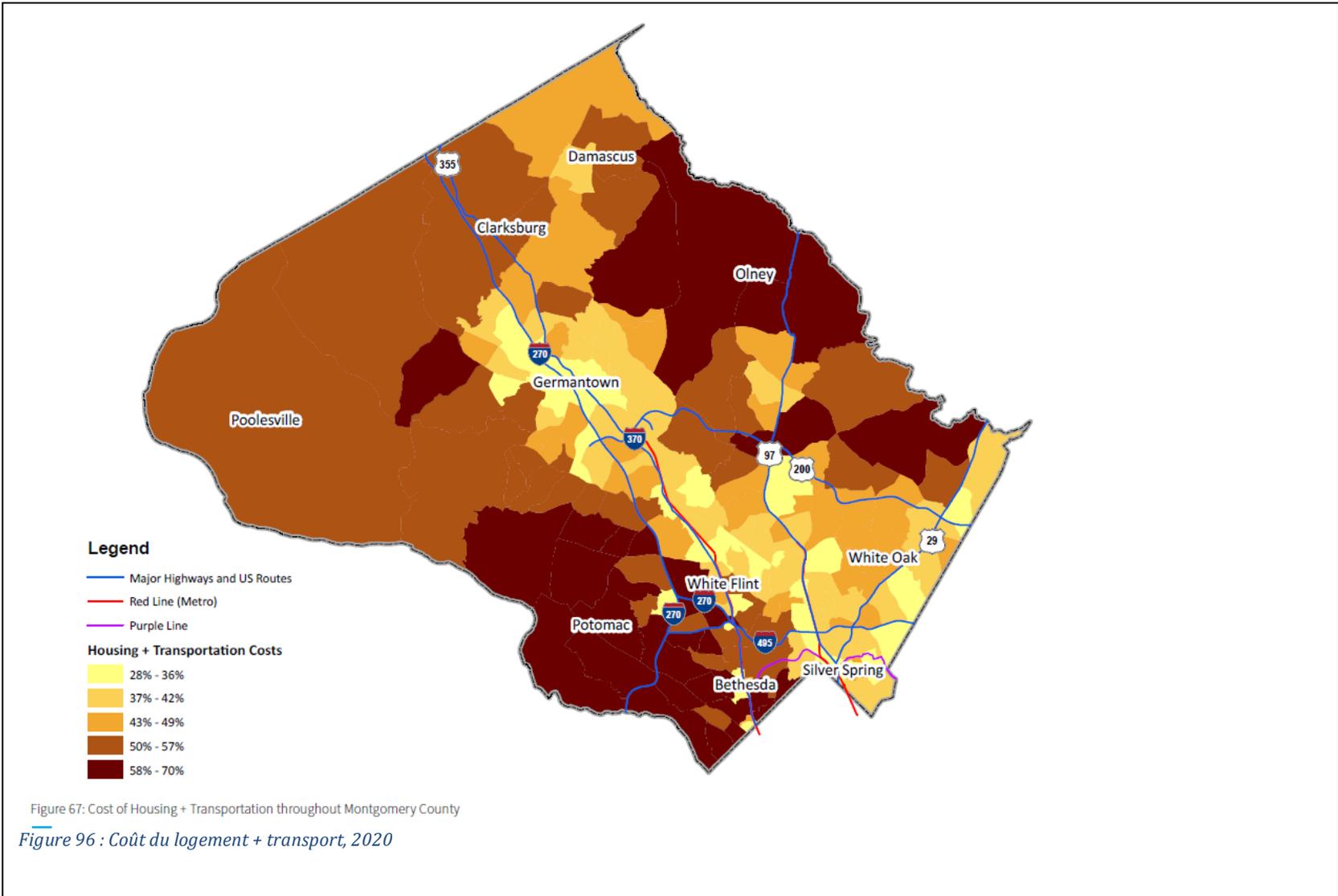
Cette carte montre les conditions de logement en termes de zones avec des fourchettes de la valeur de logement médiane (VMH) allant de « élevée à faible » par rapport à un revenu médian des ménages (MHI) élevé à faible. La carte montre également les ménages en location et propriétaires qui subissent un poids du coût du logement de 50 % ou plus, défini par le Department of Housing and Community Affairs (Département du logement et des affaires communautaires, DHCA) comme une charge extrêmement élevée. Cela signifie que 50 % ou plus des revenus d'un ménage sont consacrés aux frais liés au logement.

Les secteurs de recensement qui approchent de la couleur or massif représentent une MHV élevée et un MHI faible, l'indicateur d'un logement inabordable. Les secteurs de Gaithersburg, Silver Spring et Leisure World montrent des signes de ces conditions inabordables du logement.

Les secteurs de recensement affichant une couleur gris clair représentent une faible MHV et un faible MHI, un indicateur de faibles revenus mais également de logements à faible coût. Malgré cela, les ménages qui subissent un poids extrême du coût de logement peuvent également être présents dans ces secteurs. Les secteurs de Montgomery Village, Glenmont et White Oak présentent de telles conditions de logement, tous affichant un taux d'incident de paiement élevé chez les ménages en location confrontés à un poids extrême du coût du logement.

Les zones plus urbaines telles que Montgomery Village, Gaithersburg, Silver Spring et Germantown présentent des concentrations élevées de ménages en location confrontés à un poids extrême du coût de logement.

Davantage de zones rurales comme Damas, Olney et Cloverly ont des cas plus élevés de ménages propriétaires confrontés à un poids extrême en termes de coûts de logement.



Annexe B-9 : Qualité de l'environnement, 2022



Figure 97 : Qualité de l'environnement, 2022

Qualité de l'environnement

Cette carte représente les différentes couches qui constituent les conditions de qualité de l'environnement dans le comté de Montgomery. Les couches comprennent les conditions du bassin hydrographique relevées de 2011 à 2015, les mesures de la qualité de l'air contenant des particules en suspension PM 2,5 et PM 10, les destinations des terrains industrielles et les sites admissibles à bénéficier du programme de restauration des terrains (land restoration program, LRP).

La majorité des zones cibles principales et secondaires sont situées dans des bassins hydrographiques présentant des conditions mauvaises à correctes.

Les zones cibles dans les bassins hydrographiques qui connaissent de mauvaises conditions, telles que Derwood et Rockville, sont adjacentes à des zones industrielles, de recherche et développement et d'utilisation des terrains pour les entrepôts. Cette catégorie d'utilisation des terrains est associée au traitement des matières premières et des substances dangereuses, au mouvement de véhicules lourds et à des surfaces hautement imperméables, à des fonctions qui contribuent généralement à la production de polluants, au ruissellement et à la mauvaise qualité des bassins hydrographiques.

Les zones cibles sont également regroupées autour des sites du Land Restoration Program (LRP), des zones de friches identifiées par l'État du Maryland pour la restauration.

Les valeurs PM2,5 et PM10, telles que relevées par les moniteurs de qualité de l'air stationnés dans tout le comté, montrent constamment de faibles concentrations de particules, quelle que soit la typologie urbaine et rurale.

Annexe B-10 : Évolution des quartiers et risque de déplacement

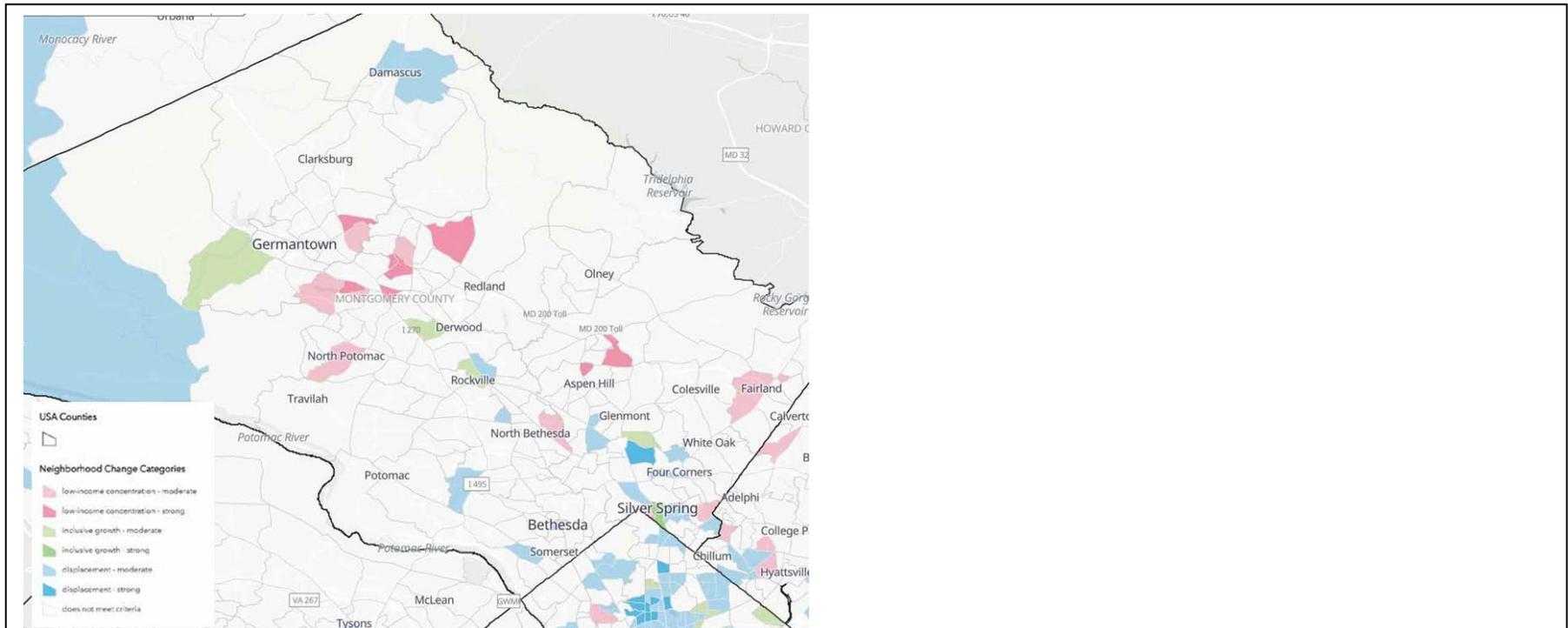
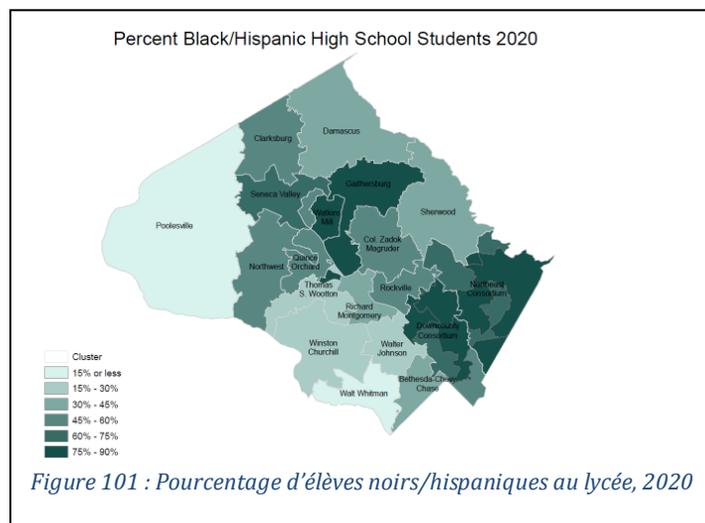
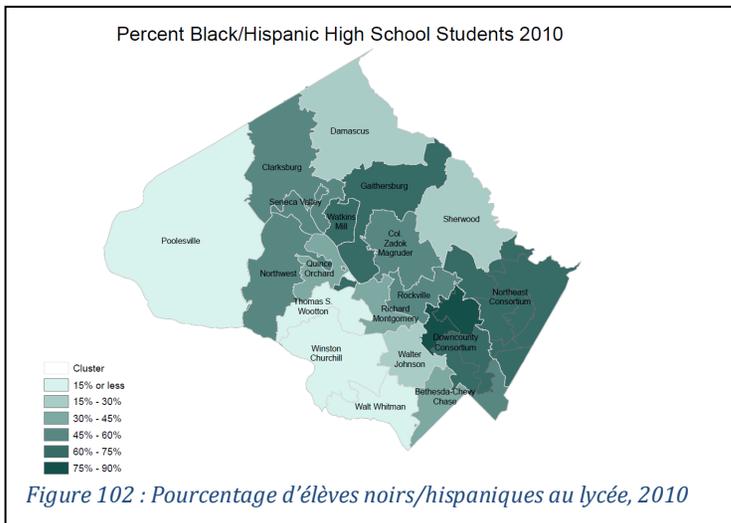
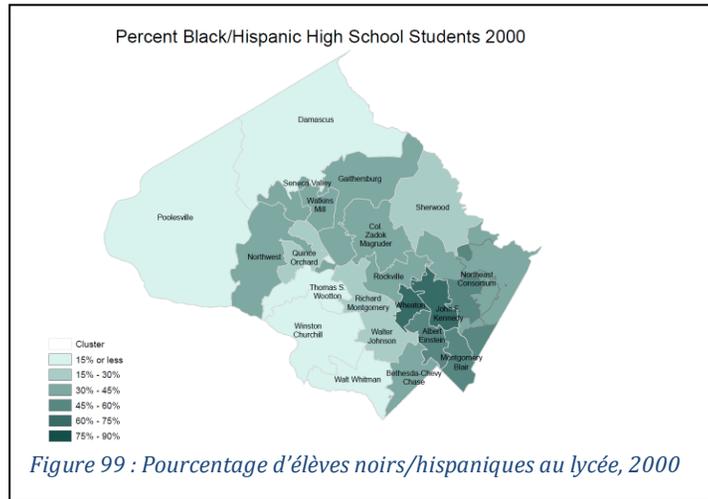
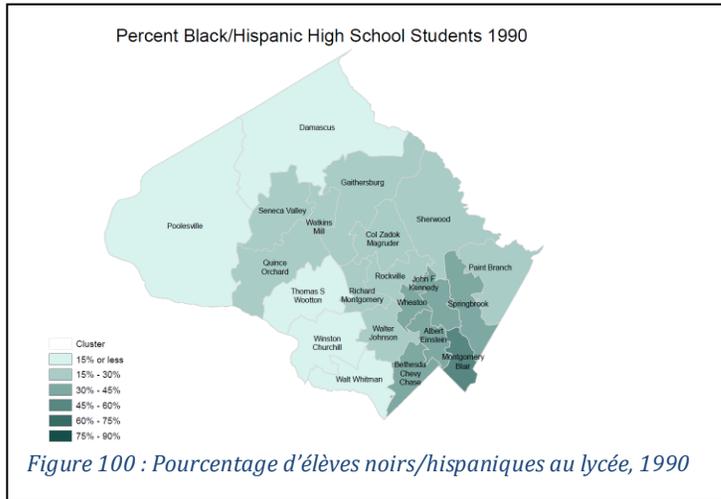


Figure 98 : Évolution des quartiers et risque de déplacement, 2019

Évolution des quartiers et risque de déplacement

Montgomery Planning s'engage dans des travaux importants afin de comprendre le risque de déplacement dans le comté. Ces types d'analyses doivent être utilisés pour comprendre comment protéger les quartiers et favoriser une croissance inclusive. À tous les niveaux, les résidents à faibles revenus et la population des PANDC sont extrêmement inquiets à propos du risque de déplacement dû aux nouveaux développements immobiliers. Un travail supplémentaire doit être fait pour comprendre comment préserver les logements abordables naturellement présents et pour créer de nouveaux logements abordables afin de s'assurer que le comté de Montgomery ne perd pas sa riche diversité, tant raciale qu'économique, pour en faire une collectivité complète. Si les conditions de logement continuent sur la même tendance, il est tout à fait possible que le comté de Montgomery cesse d'être une communauté dortoir, pour devenir une communauté ayant besoin de navetteurs extérieurs à la région pour assurer la dotation en personnel de ses activités. Cette dynamique serait en conflit avec les objectifs d'équité et de durabilité de *Thrive Montgomery 2050*.

Annexe B-11 : Pourcentage d'élèves noirs/hispaniques au lycée 1990-2020



ANNEXE C :

Annexe C-1 : Glossaire

Unité d’habitation accessoire (ADU) : Une unité résidentielle située sur la même parcelle qu’un logement unifamilial existant et utilisée comme une structure d’habitation complète et indépendante avec des aménagements pour la cuisine, les repas, les sanitaires et le sommeil. Elle peut se trouver dans la structure principale de la maison, être ajoutée à la structure principale ou représenter une structure séparée sur la même parcelle.

Transport actif : Les moyens de transport non motorisés, tels que la marche, le vélo et la mobilité sur roue avec un fauteuil roulant, un scooter ou autre moyen de transport.

Logement abordable : Un logement construit soit conformément à une réglementation gouvernementale, soit aux termes d’une convention contraignante exigeant que l’unité soit abordable pour les ménages avec des revenus inférieurs ou égaux à certains niveaux spécifiés, soit encore disponible à des prix du marché offrant le même résultat. Les exigences de revenu du programme d’unités d’habitation à prix modéré (MPDU) fixent généralement le prix des unités à des niveaux abordables pour les ménages qui gagnent 65 % du revenu médian de la zone (AMI) pour les appartements sur jardin et 70 % de l’AMI pour les appartements en hauteur.

Réserve agricole : Une zone désignée du comté de Montgomery planifiée et zonée principalement pour des destinations d’usage agricoles et couvrant la majorité des exploitations agricoles restantes du comté et certaines autres destinations d’usage non agricoles.

Logement accessible : Un logement à la fois abordable pour les ménages de différents niveaux de revenus et adapté aux besoins de ces ménages. Le concept de logement accessible implique l’idée qu’un éventail d’options de logement (type, taille, durée de vie, coût) existe sur le marché local.

Revenu médian de la zone (Area median income, AMI) : Le point médian de la répartition des revenus d’une région : la moitié des ménages d’une région gagne plus que la médiane et la moitié gagne moins que la médiane. Pour la politique du logement, les seuils de revenu fixés par rapport au revenu médian de la zone, tels que 50 % du revenu médian de la zone, identifient les ménages éligibles à vivre dans des unités de logement pour revenus limités et au caractère financièrement abordable des unités de logement pour les ménages à faible revenu.

Design biophilique : La pratique consistant à concevoir un environnement bâti en mettant l’accent sur le lien entre les personnes et la nature.

Environnement bâti : Tout bâtiment, structure ou autre intervention humaine qui modifie le paysage naturel dans le but de servir ou gérer l’activité ou le besoin humain. Il comprend les villes, les bâtiments, les espaces urbains, les infrastructures, les routes, les parcs et toutes les caractéristiques auxiliaires qui desservent ces structures.

Service Rapide par Bus (SRB) : Un système de transport sur voie fixe dans le cadre duquel les bus se déplacent sur des voies dédiées, physiquement ou par la signalisation et le marquage, distinct des voies à usage général utilisées par les automobiles. Généralement, les systèmes SRB comprennent également des systèmes de perception des droits de transport avant embarquement et des systèmes d'information avancés sur les conditions de circulation.

Capital Improvement Program (Programme d'amélioration de capitaux, CIP) : Un relevé complet sur six ans des objectifs accompagnés des estimations de coûts et des calendriers de construction proposés pour les projets et programmes d'investissement pour toutes les agences pour lesquelles le comté fixe les taux d'imposition ou approuve les budgets ou les programmes. Cela inclut, à titre d'exemple, la construction d'écoles publiques, l'entretien des rues et l'amélioration des parcs.

Central Business Districts (quartiers d'affaires centraux, CBD) : Centres-villes ou grands centres commerciaux. Le comté de Montgomery dispose de quatre zones officiellement désignées dans le Code du comté comme Quartiers d'affaires centraux : Bethesda ; Friendship Heights ; Silver Spring ; et Wheaton.

Capacité citoyenne : La capacité des personnes, dans une démocratie, à devenir des citoyens actifs et à travailler ensemble pour résoudre des problèmes collectifs et communautaires afin d'encourager cette participation parmi leurs membres.

Climate Action Plan (Plan d'action climatique, CAP) : En juillet 2019, le comté de Montgomery a lancé un processus de planification visant à développer des actions et des stratégies prioritaires et à atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre du comté. Le comté a publié une version préliminaire du plan d'action climatique en 2020.

Changement climatique : Un changement dans les modèles climatiques mondiaux ou régionaux, en particulier le changement apparent depuis la fin du 20^{ème} siècle, imputable en grande partie à l'élévation des niveaux de dioxyde de carbone atmosphérique produit par l'utilisation de combustibles fossiles.

Logement collaboratif : Logement semi-communal composé d'un regroupement de résidences privées et d'un espace communautaire partagé (comme pour les installations de cuisine ou de blanchisserie).

Co-localisation : Localisation de plusieurs installations publiques en un seul endroit. Par exemple, localiser une bibliothèque et un parc sur la même propriété ou à côté l'un de l'autre.

Centres commerciaux : Un large groupe de zones d'activité commerciale élevée avec une concentration d'emplois, de commerces de détail, de logements, de transports en commun et d'autres destinations d'usage auxiliaires et services de support. Cela comprend les Quartiers d'affaires centraux, les centres-villes et les centres urbains.

Forme compacte de développement : Pratique consistant à consolider le développement de l'environnement bâti de manière à rapprocher les bâtiments et les infrastructures et à réduire les distances de marche, de vélo ou de voiture et à utiliser efficacement les terrains. Selon **Growing Cooler** ¹¹, « le terme « développement compact » n'implique pas une densité élevée ni même uniformément élevée, mais plutôt des densités moyennes « mixtes » plus élevées. Le développement compact comprend également une combinaison de destinations d'usage des terrains, le développement de centres de population et d'emplois solides, l'interconnexion des rues et la conception de structures et d'espaces à l'échelle humaine ».

Fiducie foncière communautaire : Un mécanisme de propriété utilisé pour assurer l'accessibilité financière à long terme au logement. La fiducie acquiert des terrains et en conserve la propriété de manière permanente. La fiducie conclut un bail renouvelable à long terme avec des propriétaires potentiels à la place d'une vente traditionnelle. Lorsque le bien est vendu, le propriétaire ne gagne qu'une partie de la plus-value de la propriété. Le reste est conservé par la fiducie, préservant l'accessibilité financière des futures familles à revenus faibles à modérés.

Concentration de la pauvreté : Quartiers dans lesquels une proportion élevée de résidents vit en dessous du seuil de pauvreté fédéral.

Utilisation conditionnelle : Une utilisation conditionnelle, précédemment appelée « exception spéciale », est une utilisation qui n'est pas autorisée de plein droit dans la zone où elle est située, mais qui peut être autorisée sous réserve d'un processus d'examen administré par un Auditeur.

Tarification des embouteillages : La tarification des embouteillages (également appelée tarification de réduction des embouteillages) est un mécanisme permettant de réduire la congestion de la circulation en facturant des frais aux véhicules entrant dans une certaine zone, généralement un centre commercial, pendant les heures de pointe. Parallèlement à la réduction de la circulation, en déplaçant une partie de la circulation aux heures creuses, cela contribue également à améliorer la qualité de l'air et favorise les autres modes de déplacement tels que la marche et le vélo.

Connectivité : Le nombre de manières et la variété d'options pour atteindre plusieurs destinations. Il existe de nombreuses manières différentes de définir la connectivité aux fins de la destination des terrains. Par exemple, les subdivisions comprenant des impasses peuvent avoir une mauvaise connectivité avec les destinations des terrains environnantes. Un modèle de rues en réseau offre souvent davantage d'options pour relier des destinations à l'intérieur ou à l'extérieur d'un quartier ou d'un centre commercial. La connectivité implique également des moyens non physiques (téléphone, Internet, réseaux sociaux, etc.) pour se connecter avec d'autres personnes.

Logement coopératif : Une alternative à la méthode traditionnelle de propriété. Dans le logement coopératif, les résidents détiennent une partie d'une entreprise qui possède et gère le bâtiment.

¹¹ Growing Cooler, The Evidence on Urban Development and Climate Change, 2008, (page 146), Par Reid Ewing, Keith Bartholomew, Steve Winkelman, Jerry Walters, et Don Chen <https://www.smartgrowthamerica.org/app/legacy/documents/growingcoolerCH1.pdf>

Corridor : Une zone ininterrompue de terrain, développé ou non, parallèle à une voie de transport (comme une rue, une autoroute ou une voie ferrée), ou le terrain situé dans un rayon d'un quart de mile (400 mètres) des deux côtés des infrastructures désignées de transport à haut volume, telles que des voies artérielles. Si l'infrastructure de transport désignée est une autoroute à accès limité, le corridor s'étend jusqu'à un quart de mile (400 mètres) des échangeurs.

Ménage grevé par les coûts : Un ménage qui dépense 30 % ou plus de ses revenus pour les coûts de logement.

Densité : Mesure du degré de développement d'une propriété. La densité est souvent exprimée en nombre d'unités résidentielles par acre (hectare) de terrain (ou toute autre unité de mesure), ou la quantité totale de superficie résidentielle ou commerciale d'une propriété. Lorsqu'il est exprimé en tant que rapport de surface résidentielle ou commerciale par rapport à la surface de la parcelle, on l'appelle Rapport légal de densité (floor area ratio, FAR).

Directives de conception : Un ensemble de directives visant à influencer la conception des bâtiments, des paysages et autres parties de l'environnement bâti pour atteindre le niveau de qualité souhaité pour l'environnement physique. Elles comprennent généralement des déclarations d'intention et des objectifs étayés par des illustrations graphiques.

Personnes/populations/groupes défavorisés : Les lieux les plus touchés par les charges économiques, sanitaires et environnementales, dont notamment les faibles revenus, la pauvreté, le chômage élevé, le manque d'accès aux emplois et à une éducation de qualité, et le risque accru de problèmes de santé.

Centres-villes : Les centres-villes sont les zones les plus denses du comté de Montgomery, et comprennent les Quartiers d'affaires centraux et les centres urbains. Ils sont conçus pour avoir un développement dense, orienté sur les transports en commun, et un réseau de rues accessible à pied (existant ou prévu). Ces zones sont conçues pour partager plusieurs des caractéristiques suivantes : identifiées comme les quartiers d'affaires centraux et/ou les principaux centres d'emploi, des niveaux élevés d'activité piétonne et cycliste existants ou prévus, des niveaux élevés de service de transport en commun, un réseau urbain avec des niveaux élevés de connectivité, une façade de bâtiments continue le long des rues, avec bordures de trottoir réduites, et principalement des parkings structurés ou souterrains.

Duplex : Une structure résidentielle qui ressemble généralement à une seule unité de logement, mais qui contient deux unités de logement. Elle peut être aménagée en deux unités l'une à côté de l'autre partageant un mur commun, ou une unité au-dessus de l'autre.

Centres d'emploi : Zones à forte concentration d'emplois.

Équité : Inclusion juste et équitable dans une société dans laquelle chacun peut participer et prospérer. L'objectif de l'équité est de créer des conditions qui permettent à tous d'atteindre leur plein potentiel. L'équité et l'égalité sont souvent confondues, mais l'égalité ne permet l'équité que si tout le monde part du même endroit et a besoin de la même aide. L'égalité peut être définie comme le traitement identique de chaque personne, quels que soient ses besoins et ses exigences.

Zones d'intervention en matière d'équité (Equity Focus Areas, EFA) : Les Zones d'intervention en matière d'équité sont des parties du comté de Montgomery qui peuvent connaître les partialités les plus élevées en matière d'accès aux équipements communautaires et à d'autres ressources pour permettre une bonne qualité de vie.

Plan directeur fonctionnel : Un plan directeur traitant d'un système à l'échelle du comté, tel que la circulation ou l'infrastructure verte, ou d'une politique, telle que la préservation agricole ou le logement. Un plan directeur fonctionnel modifie le plan général, mais ne fait pas de recommandations sur la destination des terrains ou le zonage.

Infrastructure verte : Le réseau interconnecté de zones naturelles (forêts, plaines inondables de 100 ans, zones humides, prairies et ruisseaux et leurs zones tampons) et de parcs de conservation qui comprennent des écosystèmes naturels et fournissent des services environnementaux.

Développement de terrains vierges : Développement sur des terrains non développés ou précédemment utilisés pour l'agriculture ou laissés à leur évolution naturelle.

Émissions de gaz à effet de serre (GES) : Gaz qui piègent la chaleur dans l'atmosphère, tels que le dioxyde de carbone, le méthane, le protoxyde d'azote et les gaz fluorés.

Politique de croissance et d'infrastructure : Ensemble de règles et de directives régissant les obligations des développeurs privés de contribuer au coût et à la construction d'installations publiques telles que les routes et les écoles, nécessaires pour s'adapter à une nouvelle croissance.

Transports en commun de haute qualité : Comprend un service de train et de transport rapide en bus, fiable, fréquent, rapide et confortable. En règle générale, le service de transport en commun doit être si fréquent que les passagers n'ont pas besoin de consulter un horaire.

Housing First (Logement d'abord) : Housing First est une approche d'assistance aux sans-abri qui donne la priorité à la mise à disposition d'un logement permanent aux personnes sans-abri, mettant ainsi fin à leur situation de sans-abri et servant de plateforme à partir de laquelle elles peuvent poursuivre leurs objectifs personnels et améliorer leur qualité de vie. Cette approche est guidée par la conviction que les gens ont besoin de produits de première nécessité comme de la nourriture et d'un lieu de vie avant de pouvoir s'occuper de quelque chose de moins critique, comme obtenir un emploi, définir un budget approprié ou s'occuper de problèmes liés à l'abus de substances.

Housing Initiative Fund (Fonds d'initiative pour le logement, HIF) : Administré par le Department of Housing and Community Affairs du comté de Montgomery, le financement est utilisé pour proposer des prêts pour soutenir la production de nouveaux logements abordables, l'acquisition et la préservation des logements abordables existants, et des subventions pour mettre des logements abordables à disposition de locataires à revenus très faibles, faibles et modérés. Le financement est également utilisé pour soutenir les programmes de d'accès à la propriété. Le fonds reçoit des revenus provenant de diverses sources, dont notamment les impôts, les produits d'obligations et les remboursements de prêts.

Surfaces imperméables : Toute surface qui empêche ou gêne de manière significative l'infiltration de l'eau dans le sol sous-jacent, y compris toute structure, bâtiment, patio, route, trottoir, allée, surface de stationnement, gravier compacté, chaussée, asphalte, béton, pierre, brique, carrelage, piscine ou gazon artificiel.

Infrastructure : Les installations construites, généralement financées publiquement, sont nécessaires pour répondre aux besoins du développement et des opérations d'une communauté. Les infrastructures comprennent les routes, l'approvisionnement en eau et les égouts, les écoles, les établissements de soins de santé, les bibliothèques, les parcs, les loisirs et les autres services.

Utilisation des terrains : L'utilisation de toute partie de terrain via des bâtiments ou des terrains ouverts pour des activités telles que le logement, la vente au détail, le commerce, la fabrication, les routes, le stationnement, les parcs et les loisirs, et les destinations d'usage institutionnelles telles que les écoles, les soins de santé et toutes les autres activités humaines.

Plan d'utilisation des terrains : L'élément d'utilisation des terrains d'un plan général, directeur, sectoriel ou fonctionnel approuvé et adopté.

Renvoi obligatoire : Loi de l'État du Maryland et processus d'examen qui exige que tous les comtés, agences étatiques et fédérales et services publics soumettent à l'examen consultatif et à l'approbation de la M-NCPPC tout changement/amélioration de la destination des terrains et projet d'infrastructure dans les comtés de Montgomery et de Prince George.

Plans directeurs : Les plans directeurs (ou plans directeurs de zone, ou plans sectoriels) sont des documents de planification à long terme qui fournissent des recommandations détaillées et spécifiques d'utilisation des terrains et de zonage pour un lieu ou une zone géographique spécifique du comté. Ils traitent également des transports, de l'environnement naturel, de la conception urbaine, des ressources historiques, des installations publiques et des techniques de mise en œuvre. Tous les plans directeurs sont des modifications du plan général.

Bois massif d'ingénierie : Matériau de construction de bâtiment en bois spécialisé utilisant des produits techniques en bois créés par la stratification et la compression de plusieurs couches afin de créer des panneaux de bois solides, utilisés comme éléments structurels pour encadrer les murs, les sols et les toits d'un bâtiment.

Logement intermédiaire manquant : L'expression Logement intermédiaire manquant englobe une variété de types de logements comprenant les densités faibles à moyennes telles que les duplex, les triplex, les duplex jumelés, les unités de vie/travail, et les logements regroupés tels que les maisons de ville, les logements autour d'une cour et les immeubles d'appartements plus petits.

Logement à revenus mixtes : Unités de logement abordables pour un large éventail de niveaux de revenus.

Développement à usage mixte : Un développement qui contient généralement des usages résidentiels et commerciaux dans le même bâtiment ou dans une petite zone. Par exemple, un bâtiment résidentiel avec commerce de détail au rez-de-chaussée représente un développement à usage mixte type.

Unité d'habitation à prix modéré (MPDU) : Le programme de zonage inclusif du comté de Montgomery qui exige qu'un minimum de 12,5 à 15 % de nouvelles unités d'un développement soient abordables pour les ménages en location, gagnant jusqu'à 65 % du revenu médian de la zone pour les appartements de jardin et jusqu'à 70 % pour les appartements en hauteur et les unités abordables destinées à la vente pour les ménages gagnant 70 % ou moins du revenu médian de la zone.

Ordonnance de zonage du comté de Montgomery : Chapitre 59 du Code du comté de Montgomery contenant les contrôles de zonage pour réguler l'utilisation et le développement de toutes les propriétés privées dans le comté. Il définit généralement les destinations d'usage autorisées, la surface maximale au sol du bâtiment ou le nombre maximal d'unités autorisées sur chaque propriété, ainsi que les hauteurs maximales de bâtiment, les retraits minimaux, l'espace ouvert et autres exigences pour façonner tous les bâtiments et les améliorations associées.

Logement multifamilial : Bâtiment contenant au moins trois habitations sur une seule parcelle.

Logement abordable naturellement présent : Unités résidentielles au taux de marché, abordables pour les ménages à revenus faibles et intercalaires sans subventions publiques. Il s'agit généralement d'un logement locatif, mais il peut également inclure des propriétés à la vente.

Espace public : Espace ouvert ou espace de bâtiment disponible pour utilisation et jouissance par le public.

Secteur public : Tout espace ouvert ou environnement construit ouvert au public pour y accéder et en profiter. Généralement, le secteur public comprend les routes, les trottoirs, les paysages urbains et les espaces publics. Une définition étendue du secteur public comprend tout ce qui est visible depuis un espace public. Par exemple, la construction de façades de bâtiments privés qui bordent les rues ou entourent une place publique fait partie de l'expérience de la promenade dans la rue ou sur la place. Une signalisation en néon sur un bâtiment privé fait partie de la perception de l'espace global.

Partenariat public-privé : Un accord de coopération entre au moins une entité du secteur public et une entité du secteur privé pour mener à bien un projet ou une initiative.

Purple Line : Une ligne de transport en commun rapide de 16 miles (25,7 km) s'étendant de Bethesda (comté de Montgomery) à New Carrollton (comté de Prince George). La Purple Line est reliée directement aux Red Line, Green Line et Orange Line du Metrorail.

Race : Une construction sociale qui divise artificiellement les personnes en groupes distincts en fonction de caractéristiques telles que l'apparence physique (y compris la couleur), l'héritage ancestral, l'affiliation culturelle, l'histoire culturelle, la classification ethnique et les besoins sociaux, économiques et politiques d'une société à une période donnée. Cette définition est citée directement dans le projet de loi 27-19 du comté de Montgomery (lignes 49-53).

Transport sur rail ou ferroviaire : Dans le comté de Montgomery, le transport sur rail comprend Metrorail, la Purple Line et le service ferroviaire MARC (Maryland Area Regional Commuter).

Redlining : Le redlining, dans le contexte de la destination des terrains, fait référence à des pratiques immobilières discriminatoires conçues pour empêcher les afro-américains ou d'autres groupes d'obtenir des prêts hypothécaires dans certains quartiers. En 1935, le Federal Home Loan Bank Board (FHLBB) a demandé à la Home Owners' Loan Corporation (HOLC) d'examiner 239 villes et de créer des « cartes de sécurité résidentielle » pour indiquer le niveau de sécurité des investissements immobiliers dans chaque ville étudiée. Sur les cartes, les zones les plus récentes, celles considérées comme attractives à des fins de prêt, étaient soulignées en vert et appelées « Type A ». Il s'agissait généralement de banlieues aisées à la périphérie des villes. Les quartiers de « Type B », soulignés en bleu, étaient considérés comme « Toujours attractifs », tandis que les quartiers plus anciens de « Type C » étaient déclarés « En déclin » et marqués en jaune. Les quartiers de « Type D » étaient marqués en rouge et considérés comme les plus risqués en termes de soutien hypothécaire. Ces quartiers avaient tendance à être les quartiers plus anciens dans les centres villes ; souvent, il s'agissait également de quartiers afro-américains.

Droit de passage : Le droit légal, établi par l'usage ou l'octroi, de passer par une voie spécifique à travers des terrains ou propriétés appartenant à autrui. Dans ce document, ce terme décrit généralement le terrain disponible pour les routes, les trottoirs, les lignes de services publics et les infrastructures de transports en commun.

Logement partagé : Unité de logement dans laquelle deux personnes ou plus vivent et partagent le loyer ou l'hypothèque, les services publics et autres coûts liés au logement.

Maison ou habitation unifamiliale : Une maison ou habitation unifamiliale est une résidence principale sur un terrain enregistré. Une maison unifamiliale isolée est une structure autonome qui ne partage aucun mur avec une autre unité d'habitation. Un duplex possède deux unités côte à côte avec un mur de partition partagé. Les duplex sont considérés comme des unités unifamiliales jumelées. Les maisons de ville sont considérées comme des maisons unifamiliales isolées.

Capital social : La combinaison de relations de confiance, interpersonnelles, d'un sentiment d'appartenance, de normes et de valeurs partagées, du respect et de l'appréciation de la diversité, d'un sentiment d'obligation et de réciprocité mutuelles, et d'autres facteurs qui contribuent à la volonté et à la capacité des membres d'une communauté à coopérer et à communiquer efficacement les uns avec les autres pour atteindre des objectifs partagés.

Justice sociale : Accès équitable à la richesse, aux opportunités et aux privilèges. Elle englobe l'idée qu'aucune personne et groupe ne devrait avoir une part démesurément plus élevée de pouvoir politique et économique que toutes les autres personnes et groupes, ce qui conduit à une société juste.

Étalement : Un modèle de développement suburbain à faible densité qui dépend fortement de la voiture comme principale forme de déplacement et qui est considéré comme la source des embouteillages actuels, de la dégradation de l'environnement et d'autres problèmes associés à la croissance des banlieues depuis au moins la Deuxième Guerre mondiale.

Gestion des eaux pluviales : Le recueil, le transport, le stockage, le traitement et l'élimination des ruissellements d'eaux pluviales afin de prévenir l'érosion accélérée des canaux, l'augmentation des dommages causés par les inondations et la dégradation de la qualité de l'eau.

Paysage urbain : Les améliorations dans une rue et à proximité qui influencent notre perception des rues. Cela comprend la largeur de la chaussée, les arbres urbains et l'aménagement paysager, les trottoirs, l'éclairage public et autres éléments de mobilier urbain.

Durabilité : La pratique consistant à répondre aux besoins économiques, sociaux et environnementaux du présent sans compromettre la capacité à répondre à ceux du futur.

Centres urbains : Les centres urbains sont similaires aux centres-villes, mais présentent généralement un développement moins intense et couvrent une zone géographique plus restreinte. Ils sont généralement caractérisés par un développement résidentiel d'intensité élevée à modérée, comprenant notamment des immeubles multifamiliaux et des maisons de ville, et des commerces de détail (existants ou prévus). Les centres urbains partagent les caractéristiques suivantes : un nœud de petits commerces de proximité ou de commerces de détail de type régional avec des logements et autres destinations d'usage, des niveaux moyens à élevés d'activité piétonne et cycliste, des niveaux moyens de service de transports en commun existants ou prévus, un réseau de rue relié aux rues environnantes, des façades de bâtiment continues le long des rues, avec quelques bordures de trottoir, une combinaison de parkings structurés et souterrains ainsi que des parkings de surface.

Transfert des droits de développement (Transfer of Development Rights, TDR) : Un mécanisme de zonage qui, dans le comté de Montgomery, accorde aux propriétaires de la Réserve agricole un droit de développement pour chaque tranche de 5 acres (2 hectares) de terre. Ces droits de développement peuvent être vendus (transférés) à des propriétaires fonciers ou développeurs qui peuvent les utiliser pour se développer à une densité plus élevée dans des zones désignées ailleurs dans le comté.

Transports en commun : Dans *Thrive Montgomery 2050*, le transport en commun ou le transport public désigne un système de transport public pour le transport des passagers par train, bus et navettes.

Développement axé sur le transport en commun (Transit-Oriented Development, TOD) : Un développement à usage mixte à distance de marche (jusqu'à un demi-mile [800 mètres]) d'un arrêt de transport en commun. Les TOD sont généralement caractérisés par une densité de développement suffisante pour prendre en charge les services de transports en commun fréquents et par une combinaison de destinations d'usage résidentielles, commerciales, de bureaux et publiques dans un environnement accessible à pied, ce qui permet aux résidents et aux employés de se déplacer plus facilement en transports en commun, à vélo ou à pied.

Réseaux de transport : Ensemble d'installations de transport comprenant les autoroutes et les routes, les lignes ferroviaires, les infrastructures de transports en commun, les sentiers et pistes cyclables qui forment collectivement le système de transport d'une juridiction ou d'une région.

Couvert arboré : Couche de feuilles, de branches et de tiges d'arbres qui recouvrent le sol lorsqu'ils sont vus d'en haut et qui peut être mesurée en pourcentage d'une zone terrestre ombragée par les arbres.

Triplex : Une structure résidentielle qui contient trois unités.

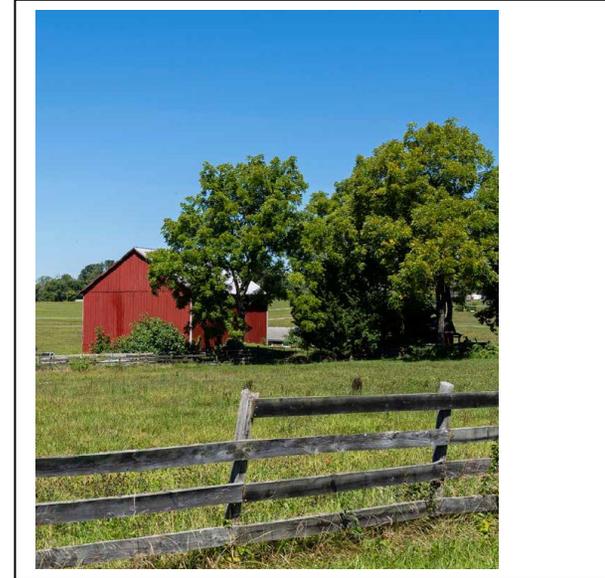
Urbanisme : Les meilleures caractéristiques des villes et centres d'habitations humaines, y compris une forme de bâtiment compacte, des distances plus courtes entre les destinations, une combinaison de destinations d'usage telles qu'un mélange de lieux de vie et de travail dans divers types de bâtiments à proximité les uns des autres, et des rues qui sont sûres pour la marche, le vélo et d'autres formes de déplacement sans être dominées par des véhicules.

Conception urbaine : Processus consistant à donner une forme, à façonner et à caractériser la disposition des bâtiments sur des sites spécifiques, dans des quartiers entiers ou dans toute une communauté. La conception urbaine combine l'architecture, l'aménagement paysager et les concepts d'urbanisme pour rendre une zone urbaine accessible, attrayante et fonctionnelle.

Miles parcourus par véhicule (MVP) : Le nombre de déplacements pour tous les véhicules d'une région géographique sur une période donnée.

Lieux urbains accessibles à pied (WalkUPs) : Les WalkUPs sont des lieux à haute densité et accessibles à pied proposant plusieurs modes de transport ainsi que l'intégration de nombreux produits immobiliers différents en un seul endroit. Une [étude réalisée en 2019](#)¹² par le Center for Real Estate and Urban Analysis, utilisant la méthodologie de Brookings comme guide, définit les WalkUPs comme des lieux urbains disposant de plus de 1,4 million de pieds carrés (0,13 millions de m²) de bureaux et/ou plus de 340 000 pieds carrés (31 500 m²) de commerces de détail dans des environnements piétonniers accessibles à pied obtenant un Walk Score® de 70 ou plus.

Wedges and Corridors Le cadre de planification sous-jacent au Plan général de 1964 pour les comtés de Montgomery et de Prince George. Le concept a été créé en 1960 pour toute la région de Washington, DC. Les corridors étaient les principales autoroutes inter-états qui rayonnaient depuis Washington, DC, qui était considérée comme le principal centre d'emploi de la région. Chaque corridor était destiné à avoir un alignement de villes (villes de corridor) conçues pour accueillir la plupart des futures résidences. Les wedges (zones triangulaires) étaient les langues de terre en forme de triangles entre les corridors.



Zone : Une classification des terrains conformément à l'Ordonnance de zonage du comté de Montgomery destinée à réglementer les destinations des terrains et les bâtiments autorisés dans chaque zone. Certaines destinations d'usage sont autorisées par le droit, et d'autres comme destinations d'usage conditionnelles. Toute utilisation non expressément autorisée est interdite. Une zone régule également la hauteur des bâtiments, l'espace ouvert de retrait, et d'autres exigences.

Zonage : La pratique consistant à classer différentes surfaces et propriétés d'une juridiction en zones dans le but de réglementer l'utilisation et le développement des terrains privés. Chaque zone spécifie les destinations d'usage autorisées dans ses limites, la taille maximale et l'ensemble des bâtiments, les exigences minimales requises pour les cours avant, latérales et arrières, le stationnement hors rue minimal et d'autres conditions préalables à l'obtention de l'autorisation de construire sur une propriété.

Ordonnance de zonage : Voir Ordonnance de zonage du comté de Montgomery.

¹²"The Walk Up Wake Up Call: Dallas-Fort Worth", Tracy Hadden Loh, PhD; Christopher B. Leinberger. Center for Real Estate Analysis, The George Washington University, janvier 2019.

Annexe C-2 : Sources

Chapitre Introduction

Figure 1 : Estimations et prévisions de population, 1940-2045

Source : Bureau du recensement des États-Unis ; Prévision coopérative de MWCOG, Cycle 9.1; Recherche et projets stratégiques de Montgomery Planning

Figure 2 : Terres disponibles pour s'adapter à la croissance

Source : Montgomery Planning

Figure 3 : Variation du revenu médian réel des ménages, 2009-2019

Source : Bureau du recensement des États-Unis, Estimations sur 1 an de l'enquête auprès de la communauté américaine, 2009-2019.

Figure 4 : Population par race et origine ethnique, 1960-2020

Source : Bureau du recensement des États-Unis, recensement décennal, 1960-2020,

Figure 5 : Pourcentage de la population née à l'étranger par juridiction, 1990-2019

Source : Bureau du recensement des États-Unis, recensement décennal, 1990-2010 ; Estimations sur 1 an de l'enquête auprès de la communauté américaine, 2019.

Figure 6 : Race ou groupe ethnique prédominant, 2020

Source : Bureau du recensement des États-Unis, Recensement décennal, 2020 ; Montgomery Planning, Division recherche et projets stratégiques

Figure 7 : Revenu médian des ménages par race et par origine ethnique, comté de Montgomery, 2019

Source : Bureau du recensement des États-Unis, Estimations sur 1 an de l'enquête auprès de la communauté américaine, 2019.

Figure 8 : Disparités raciales par race/origine ethnique par rapport à la population blanche, comté de Montgomery, 2019

Source : Bureau de la Surveillance législative du comté de Montgomery, « Profil d'équité raciale du comté de Montgomery », juillet 2019

Figure 9 : Concentration des élèves à faible revenu par rapport aux performances aux cours avancés, comté de Montgomery, 2016-2017

Source : Écoles publiques du comté de Montgomery, Participation et performance à l'examen AP (cours avancé) et IB (baccalauréat international) 2016, janvier 2017

Figure 10 : Réserve agricole du comté de Montgomery

Source : Montgomery Planning

Figure 11 : Augmentation des événements de précipitations les plus intenses, variation en pourcentage 1958-2016

Source : Rapport spécial sur la science du climat de l'USOCCRP, 2017

Figure 12 : Événements de précipitation les plus intenses et enregistrement quotidien de la température à Washington DC, 1870-2010

Source : Ian Livington, "The 2010s were D.C.'s hottest decade as warm became the new norm," The Washington Post, 3 janvier 2020.

Figure 13 : Engagement du comté de Montgomery à réduire les émissions de GES à 80 % d'ici à 2027 et à zéro d'ici à 2035

Source : Metropolitan Washington Council of Governments, Inventaire des GES du comté de Montgomery

Figure 14 : Sources des émissions de CO2 dans le comté de Montgomery, 2005-2020

Source : Résumés de l'inventaire des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle de la communauté par MWCOCG <https://www.mwcog.org/documents/2022/12/27/community-wide-greenhouse-gas-emissions-inventory-summaries-featured-publications-greenhouse-gas/>

Chapitre Compétitivité économique

Figure 15 : Taux de croissance de l'emploi dans le comté de Montgomery comparativement aux comtés de taille similaire, 2004-2019

Source : Bureau des statistiques du travail, Recensement trimestriel de l'emploi et des salaires, 2004-2019

Figure 16 : Taux de propriété par race, comté de Montgomery, 2019

Source : Bureau du recensement des États-Unis, Estimations sur 1 an de l'enquête auprès de la communauté américaine, 2019.

Figure 17 : Valeur médiane des dettes et actifs des ménages par race/origine ethnique aux États-Unis, 2019

Source : Bureau du recensement des États-Unis, Enquête sur les revenus et la participation au programme, Enquête de l'Année 2020, Données à usage public

Figure 18 : Pourcentage de population par tranche d'âge, comté de Montgomery, 1990-2045

Source : Recensement des États-Unis, Recensement décennal, 1990 ; Estimation sur 1 an de l'enquête auprès de la communauté américaine, 2019 ; Projections de population par âge du Maryland Department of Planning (Département de la planification du Maryland), 2020

Figure 19 : Migration nette vers le comté de Montgomery des personnes de 25-44 ans pour la période 2010-2019

Source : StratoDem Analytics, analyse de Reach Advisors des données de l'enquête auprès de la communauté américaine du Bureau de recensement des États-Unis

Figure 20 : Entreprises d’hôtellerie dont le siège social est situé dans la région métropolitaine de Washington, 2020
Source : StratoDem Analytics ; Montgomery County Economic Development Corporation (MCEDC)

Figure 21 : L’I-270 dans le comté de Montgomery est l’épicentre des entreprises des sciences de la vie dans la région de Washington, 2020
Source : StratoDem Analytics ; MCEDC

Chapitre Équité raciale et justice sociale

Figure 22 : Évolution des quartiers dans la région de Washington D.C., 2000-2019
Source : Bureau du recensement des États-Unis, recensement décennal, 2000 ; Estimations sur 5 ans de l’enquête auprès de la communauté américaine, 2015-2019.

Figure 23 : Niveau scolaire — Pourcentage de la population de 25 ans et plus ayant obtenu au moins une licence, 2020
Source : Bureau de recensement américain, Estimations sur 5 ans de l’étude sur les communautés américaines, 2016-2020 ; Analyse par Nspiregreen et Public Engagement Associates

Figure 24 : Revenu médian des ménages, 2020
Source : Bureau de recensement américain, Estimations sur 5 ans de l’étude sur les communautés américaines, 2016-2020 ; Analyse par Nspiregreen et Public Engagement Associates

Figure 25 : Bâtiment de la Scotland School en 1942.
Source : Histoire de Montgomery, photographe inconnu

Figure 26 : Localisation approximative des engagements en cours de la Federal Housing Administration dans le comté de Montgomery
Source : 1936, Analyse du marché du logement de Washington, D.C., Federal Housing Administration ; recrée par Montgomery Planning, juillet 2020

Figure 27 : Illustration des villes de corridors du Wedges and Corridors Plan de 1964
Source : Montgomery Planning

Figure 28 : Pourcentage de ménages grevés par le poids du coût du logement, 2012-2021
Source : Bureau du recensement des États-Unis, Estimations sur 1 an de l’enquête auprès de la communauté américaine, 2012-2021.

Chapitre Santé et résilience environnementales

Figure 29 : Zones d’intervention en matière d’équité, 2019
Source : Montgomery Planning

Figure 30 : Comparaison des quartiers : impact environnemental des différents modèles de développement, 2013

Source : Peter Calthorpe, "Urbanism in the Age of Climate Change", 2013

Figure 31 : MVP quotidiens des ménages par zone de politique, 2010

Source : Montgomery Planning, Travel 4 Transportation Demand Model

CROISSANCE COMPACTE : Chapitre Développement axé sur les corridors

Figure 32 : Wedges and Corridors Plan de 1964 - Modèles urbains et ruraux

Source : Montgomery Planning

Figure 33 : Composantes géographiques des Wedges et Corridors du Perfectionnement des buts et objectifs du plan général de 1993 du comté de Montgomery.

Source : Montgomery Planning

Figure 34 : Carte de la croissance proposée - Croissance axée sur les corridors

Source : Montgomery Planning

Figure 35 : Georgia Avenue en direction du sud depuis Evans Parkway Neighborhood Park — Aujourd'hui

Source : Montgomery Planning

Figure 36 : Georgia Avenue en direction du sud depuis Evans Parkway Neighborhood Park — Avenir possible

Source : Montgomery Planning

Figure 37 : Connecticut Avenue et Manor Road, aujourd'hui et avenir possible avec le SRB

Source : Montgomery Planning

Figure 38 : Distance médiane de trajet domicile-travail, en miles, 2016

Source : Portail sur l'accessibilité financière des sites HUD ; Bureau du recensement des États-Unis, estimation sur 5 ans de l'enquête auprès de la communauté américaine, 2012-2016

Figure 39 : Pike and Rose, le développement des zones d'édification a réduit de plus de 70 % les flux de ruissellement des eaux pluviales

Source : Montgomery Planning

Collectivités complètes : Chapitre Combinaison de destinations d'usage et de formes

Conception, arts et culture : Chapitre Investissement et développement de la communauté

Figure 40 : Des contrôles de zonage flexibles permettent aux projets de répondre à la géographie locale et aux conditions du site (en haut) par rapport aux sous-divisions conventionnelles selon des règles centrées sur les droits (en bas)
Source : Montgomery Planning

Figure 41 : Directives de conception type des rues
Source : Montgomery Planning

Figure 42 : Redéveloppement potentiel du parc de bureaux suburbain type
Source : Montgomery Planning

Réseaux de transport et de communication : Chapitre Relier les personnes, les lieux et les idées

Figure 43 : Pourcentage de navetteurs qui conduisent seuls, par juridiction, 2019
Source : Bureau du recensement des États-Unis, Estimations sur 5 ans de l'enquête auprès de la communauté américaine, 2019.

Figure 44 : Les exigences spatiales pour transporter le même nombre de personnes en voiture (gauche), vélo (milieu) ou bus (droite)
Source : Bureau de presse, ville de Münster, Allemagne

Figure 45 : Connexions régionales aux centres d'activité
Source : Montgomery Planning

Figure 46 : Connectivité plus élevée dans un réseau traditionnel de rues (centre-ville de Bethesda, à gauche), comparativement à un modèle traditionnel de rues en cul-de-sac (Olney, à droite)
Source : Montgomery Planning

Figure 47 : Zone de déplacement domicile-travail de la Purple Line avant (à gauche) et après (à droite) l'achèvement de la Light Rail Line
Source : Coalition Purple Line Corridor

Figure 48 : Taux de mortalité liée à la circulation, comté de Montgomery, 2011-2015
Source : Centres pour le contrôle et la prévention des maladies, Centre national pour les statistiques de santé. Cause sous-jacente de décès 2011-2015 sur la base de données en ligne WONDER du CDC, publiée en décembre 2016.

Figure 49 : Dans le comté de Montgomery, la plupart des trajets en voiture peuvent être effectués en un court trajet à vélo
Source : Source : Metropolitan Washington Council of Governments, Enquête régionale sur les déplacements des ménages, 2017-2018

Figure 50 : Durée totale du trajet pour les courts trajets - Vélo par rapport au Bus, comté de Montgomery, 2020
Source : Montgomery Planning

Chapitre Logement pour tous : Plus de tout

Figure 51 : Croissance démographique, permis de construire et besoins prévus, comté de Montgomery, 1980-2030
Source : Bureau du recensement des États-Unis, Enquête sur les permis de construire, Recensement décennal, 1980-2019 ; Prévision coopérative du MWCOG Cycle 9.1

Figure 52 : Nombre de foyers dépensant plus de 30 pour cent de leur revenu dans le logement, comté de Montgomery, 2010-2021
Source : Bureau du recensement des États-Unis, Estimations sur 1 an de l'enquête auprès de la communauté américaine, 2010-2021.

Figure 53 : Les augmentations des prix du logement ont surpassé la croissance des revenus dans le comté de Montgomery, 2010-2018
Source : Zillow, Données économiques de la Réserve fédérale

Figure 54 : Taux de propriété par âge des ménages, comté de Montgomery, 1990-2019
Source : Bureau du recensement des États-Unis, recensement décennal, 1990-2010 ; Estimations sur 1 an de l'enquête auprès de la communauté américaine, 2019.

Figure 55 : Changement du type de ménage, comté de Montgomery, 1960-2019
Source : Bureau du recensement des États-Unis, recensement décennal, 1960-2010 ; Estimations sur 1 an de l'enquête auprès de la communauté américaine, 2019.

Figure 56 : Population de plus de 65 ans, comté de Montgomery, 1960-2040
Source : Source : Bureau du recensement des États-Unis, Recensement décennal, 1960-2010 ; Département de la planification du Maryland, Projections de population par âge, 2020

Figure 57 : Surface au sol moyenne brute d'une maison unifamiliale détachée par année de construction, comté de Montgomery, 1950-2019
Source : Département d'évaluation et de fiscalité de l'État du Maryland (State Department of Assessment and Taxation, SDAT)

Figure 58 : Nombre de chambres par nombre de personnes dans les unités de logement occupées par un propriétaire, comté de Montgomery, 2018
Source : HR&A Advisors, Inc. et LSA Planning, Inc., évaluation des besoins en logements du comté de Montgomery, juillet 2020

Figure 59 : Répartition des catégories d'utilisation des terrains dans le comté de Montgomery, 2020

Source : Montgomery Planning

Figure 60 : Utilisations des terrains par les principaux types de développement dans le comté de Montgomery, 2020

Source : Montgomery Planning

Figure 61 : Valeur médiane des maisons occupées par leur propriétaire, 2019

Source : Département d'état d'évaluation et de fiscalité (State Department of Assessment and Taxation, SDAT)

Figure 62 : Prévission des ménages de propriétaires et de locataires par types de logements d'ici à 2040

Source : HR&A Advisors, Inc. et LSA Planning, LLC, évaluation des besoins en logements du comté de Montgomery, juillet 2020

Figure 63 : University Boulevard entre New Hampshire Avenue et Anne Street, Aujourd'hui (Haut) et Avenir possible (Bas)

Source : Montgomery Planning

Figure 64 : Préférences de vie aux États-Unis, 2015

Source : National Association of Realtors, Portland State University, « Enquête sur les préférences en termes de communauté et de transport, zones métropolitaines américaines ». 2015

Figure 65 : Part des nouvelles constructions à Washington, immeubles sans ascenseur de la zone du District de Columbia, 2012

Source : Leinberger, Christopher. "[DC: The WalkUp Wake-Up Call: The Nation's Capital as a National Model for Walkable Urban Places](#)" The George Washington University School of Business, 2012

Figure 66 : Le logement intermédiaire manquant englobe tout un éventail de types de bâtiments et de densités

Source : Montgomery Planning

Figure 67 : Colesville Road/Columbia Pike (Route 29) En direction de l'est depuis son intersection avec New Hampshire Avenue – Aujourd'hui (haut) et Avenir possible (Bas)

Source : Planification de Montgomery

Parcs et loisirs : Chapitre Pour une communauté qui s'urbanise et se diversifie - Active et sociale

Figure 68 : Ligne chronologique des parcs du comté de Montgomery, 1930-2010

Source : Montgomery Parks

Figure 69 : Zone d'étude du plan EPS
Source : Montgomery Parks

Figure 70 : Tendances de la prévalence de l'obésité chez les adultes âgés de 20 ans et plus (ajustés selon l'âge) et les jeunes (âgés de 2 à 19 ans) aux États-Unis 1999-2016
Source : NCHS, Enquête nationale d'examen de la santé et de la nutrition, 1999-2016

Figure 71 : Evans Parkway Stream avant et après la restauration
Source : Montgomery Parks

Chapitre Conclusion

Annexe A : Respect des exigences légales de l'État

Figure 72 : Sites d'extraction minière dans le comté de Montgomery, 2022
Source : Montgomery Planning

Annexe B-1 : Pourcentage de population asiatique/insulaire du Pacifique, non hispanique, 1990-2020

Figure 73 : Pourcentage de population asiatique/insulaire du Pacifique, non hispanique, 1990
Source : Bureau du recensement des États-Unis, recensement décennal

Figure 74 : Pourcentage de population asiatique/insulaire du Pacifique, non hispanique, 2000
Source : Bureau du recensement des États-Unis, recensement décennal

Figure 75 : Pourcentage de population asiatique/insulaire du Pacifique, non hispanique, 2010
Source : Bureau du recensement des États-Unis, recensement décennal

Figure 76 : Pourcentage de population asiatique/insulaire du Pacifique, non hispanique, 2020
Source : Bureau du recensement des États-Unis, recensement décennal

Annexe B-2 : Pourcentage de population noire, non hispanique, 1990-2020

Figure 77 : Pourcentage de population noire, non hispanique, 1990
Source : Bureau du recensement des États-Unis, recensement décennal

Figure 78 : Pourcentage de population noire, non hispanique, 2000
Source : Bureau du recensement des États-Unis, recensement décennal

Figure 79 : Pourcentage de population noire, non hispanique, 2010
Source : Bureau du recensement des États-Unis, recensement décennal

Figure 80 : Pourcentage de population noire, non hispanique, 2020
Source : Bureau du recensement des États-Unis, recensement décennal

Annexe B-3 : Pourcentage de population d'origine hispanique, 1990-2020

Figure 81 : Pourcentage de population d'origine hispanique, 1990
Source : Bureau du recensement des États-Unis, recensement décennal

Figure 82 : Pourcentage de population d'origine hispanique, 2000
Source : Bureau du recensement des États-Unis, recensement décennal

Figure 83 : Pourcentage de population d'origine hispanique, 2010
Source : Bureau du recensement des États-Unis, recensement décennal

Figure 84 : Pourcentage de population d'origine hispanique, 2020
Source : Bureau du recensement des États-Unis, recensement décennal

Annexe B-4 : Pourcentage de population blanche, non hispanique, 1990-2020

Figure 85 : Pourcentage de population blanche, non hispanique, 1990
Source : Bureau du recensement des États-Unis, recensement décennal

Figure 86 : Pourcentage de population blanche, non hispanique, 2000
Source : Bureau du recensement des États-Unis, recensement décennal

Figure 87 : Pourcentage de population blanche, non hispanique, 2010
Source : Bureau du recensement des États-Unis, recensement décennal

Figure 88 : Pourcentage de population blanche, non hispanique, 2020
Source : Bureau du recensement des États-Unis, recensement décennal

Annexe B-5 : Groupe racial ou hispanique prédominant, 1990-2020

Figure 89 : Groupe racial ou hispanique prédominant, 1990

Source : Bureau du recensement des États-Unis, recensement décennal

Figure 90 : Groupe racial ou hispanique prédominant, 2000

Source : Bureau du recensement des États-Unis, recensement décennal

Figure 91 : Groupe racial ou hispanique prédominant, 2010

Source : Bureau du recensement des États-Unis, recensement décennal

Figure 92 : Groupe racial ou hispanique prédominant, 2020

Source : Bureau du recensement des États-Unis, recensement décennal

Annexe B-6 : Race et origine ethnique, 2020

Figure 93 : Race et origine ethnique, comté de Montgomery, Maryland, 2020

Source : Bureau du recensement des États-Unis, recensement décennal

Annexe B-7 : Logement abordable, 2020

Figure 94 : Logement abordable, 2020

Source : Bureau de recensement américain, Estimations sur 5 ans de l'enquête auprès de la communauté américaine, 2016-2020 ; valeur médiane du logement dans un groupe de blocs définis par ESRI ; Analyse par Nspiregreen et Public Engagement Associates

Annexe B-8 : Poids du coût du logement. 2020

Figure 95 : Poids du coût du logement — Valeurs médianes des logements et revenus médians des ménages, 2020

Source : Bureau de recensement américain, Estimations sur 5 ans de l'enquête auprès de la communauté américaine, 2016-2020 ; Analyse par Nspiregreen et Public Engagement Associates

Figure 96 : Coût du logement + transport, 2020

Source : Montgomery Planning

Annexe B-9 : Qualité de l'environnement, 2022

Figure 97 : Qualité de l'environnement, 2022

Source : GIS Open Data 2022 du comté de Montgomery ; Programme de restauration des terrains (LRP) – Département de l'environnement du (Maryland Department of the Environment) 2022 ; Qualité de l'air – ESRI Open AQ août 2022, par Nspiregreen

Annexe B-10 : Évolution des quartiers et risque de déplacement

Figure 98 : Évolution des quartiers et risque de déplacement

Source : Bureau du recensement des États-Unis, Recensement décennal, 2000, Estimation sur 5 ans de l'enquête auprès de la communauté américaine, 2019 ; Montgomery Planning Recherche et projets stratégiques

Annexe B-11 : Pourcentage d'élèves noirs/hispaniques au lycée 1990-2020

Figure 99 : Pourcentage d'élèves noirs/hispaniques au lycée, 1990

Source : Analyse de Montgomery Planning des données des écoles publiques du comté de Montgomery

Figure 100 : Pourcentage d'élèves noirs/hispaniques au lycée, 2000

Source : Analyse de Montgomery Planning des données des écoles publiques du comté de Montgomery

Figure 101 : Pourcentage d'élèves noirs/hispaniques au lycée, 2010

Source : Analyse de Montgomery Planning des données des écoles publiques du comté de Montgomery

Figure 102 : Pourcentage d'élèves noirs/hispaniques au lycée, 2020

Source : Analyse de Montgomery Planning des données des écoles publiques du comté de Montgomery

Résolution d'approbation du Conseil

Voir [la résolution du Conseil n° 19-14-13 corrigée--10-25-22.pdf](#)

Clerk's Note: An incorrect reference to Prince's Georges County was removed from paragraph 2.

Resolution No.:	<u>19-1413</u>
Introduced:	<u>October 25, 2022</u>
Adopted:	<u>October 25, 2022</u>

**COUNTY COUNCIL FOR MONTGOMERY COUNTY, MARYLAND
SITTING AS THE DISTRICT COUNCIL FOR THAT PORTION
OF THE MARYLAND-WASHINGTON REGIONAL DISTRICT
WITHIN MONTGOMERY COUNTY, MARYLAND**

Lead Sponsor: County Council

SUBJECT: Approval of Thrive Montgomery 2050

1. On April 13, 2021, the Montgomery County Planning Board transmitted to the County Executive and the County Council the Planning Board Draft Thrive Montgomery 2050 plan.
2. The Planning Board Draft Thrive Montgomery 2050 contains the text and supporting maps for a comprehensive amendment (rewrite) of the 1969 General Plan (On Wedges and Corridors) for the Physical Development of the Maryland-Washington Regional District in Montgomery County Maryland, as amended; the 1993 General Plan Refinement of the Goals and Objectives for Montgomery County, as amended; the Master Plan of Historic Preservation, as amended; the 2010 Purple Line Functional Plan, as amended; the 2011 Housing Element of the General Plan, as amended; the 2013 County-wide Transit Corridors Functional Master Plan, as amended; the 2018 Master Plan of Highways and Transitways, as amended; 2018 Energized Public Spaces Functional Master Plan as amended; and the 2018 Bicycle Master Plan, as amended.
3. The County Council held two public hearings on the Planning Board Draft Thrive Montgomery 2050 plan, one on June 17, 2021, and another on June 29, 2021. The General Plan was referred to the Council's Planning, Housing, and Economic Development (PHED) Committee for review and recommendations.
4. On September 21, 2021, the Office of Management and Budget transmitted to the County Council the Executive's Fiscal Impact Statement for the Planning Board Draft Thrive Montgomery 2050 plan.
5. On July 14, 21, 26, September 20, 27, October 4, 11, 13, and 25, the PHED Committee held worksessions to review the issues raised in connection with the Planning Board Draft Thrive Montgomery 2050 plan. In September, the Committee started its review based on a revised version of each chapter. Council and Planning staff worked together at the direction of the Committee to incorporate suggestions made during the July worksessions. The bulk of these revisions focused on adding definitions, information and explanations, and deleting or rearranging text for clarity and readability.

Thrive Montgomery 2050 – Approuvé et adopté

Remerciements

Montgomery Planning et Montgomery Parks

Gwen Wright, Directrice de la planification*
Mike Riley, Directeur des parcs
Tanya Stern, Directrice intérimaire de la planification
Robert Kronenberg, Directeur adjoint de la planification
Matt Mills, Conseiller juridique principal

Chefs de projet

Afzal kaki
Carrie McCarthy

Chefs d'équipe

David Anspacher
Bridget Broullire
Jai Cole*
Steve Findley
Hyojung Garland
Lisa Govoni
Maren Hill
Ben Kraft
Jessica McVary
Atul Sharma
Nancy Sturgeon*
Pam Zorich*

* Ancien personnel

Thrive Montgomery 2050 – Approuvé et adopté

Personnel	
Amy Lindsey	Katherine Nelson
Benjamin Berbert	Kendra Hyson*
Brian Crane	Kimberly Young
Carrie Sanders	Lauren Pepe*
Chris McGovern	Lauren Stamm
Chris Peifer	Laurence King
Chris Van Alstyne	Luis Estrada
Christina Sorrente	Mark Symborski
Christine Ruffo	Matthew Folden
Chuck Kines	Meghan Irving
Colin McNamara	Melissa Williams
Corinne Blackford*	Michael Brown*
Dominic Quattrocchi	Molly Jackson
Eli Glazier	Natasha Fahim
Emily Balmer	Nicholas Holdzkom
Elza Hisel-McCoy	Parker Smith
Emily Vaias	Patrick Butler
Eric Graye	Patrick Reed*
Fred Boyd*	Paul Mortensen
Grace Bogdan	Phillip Estes
Greg Russ*	Rachel Newhouse
Holly Adams	Rachel Roerich
Baek Hye-Soo	Rebecca Ballo
Jaesup Lee*	Russell Provost
Jamey Pratt	Sarah Hanna-Jones
Jason Sartori	Stephanie Dickel
Jay Mukherjee	Stephen Aldrich
Jesse McGowan *	Susanne Paul*
John Marcolin*	Tamika Graham
Jon Ryder	Tina Schneider
Josh Kaye	Upneet Atwal*
Juan Castro*	Walker Freer*
Karen Blyton*	Zubin Adrianvala
Katie Mencarini	

Groupe consultatif technique

Amy Donin, Département des services généraux du comté de Montgomery
Essie McGuire, Écoles publiques du comté de Montgomery
Chris Conklin, Département des transports du Comté de Montgomery
Gary Erenrich, Département des transports du Comté de Montgomery
Andrew Bossi, Département des transports du Comté de Montgomery
Doug Weisburger, Département de la protection environnementale du Comté de Montgomery
Frank Demarais, Département du logement et des affaires communautaires du Comté de Montgomery
Stephanie Killian, Département du logement et des affaires communautaires du Comté de Montgomery
Jeremy Criss, Bureau de l'agriculture du Comté de Montgomery
Karen Thompkins, Département de la santé et des services sociaux du Comté de Montgomery
Dr Travis Gayle, Responsable de la santé du Comté de Montgomery
Melanie Sasse, Département des loisirs du Comté de Montgomery
Naeem Mia, Bureau de gestion et du budget du Comté de Montgomery
Sarah Miller, Entreprise de développement économique du Comté de Montgomery
Shawna Lemonds, Agent de liaison de planification pour l'activité de soutien naval de Bethesda
Susan Llareus, Département de la planification du Maryland
Chuck Boyd, Bureau de planification du Maryland
Andrea Gilles, ville de Rockville
Laura Mehfoud, ville de Gaithersburg
Suzanne Ludlow, ville de Takoma Park
Tracy Furman, Maire, ville de Kensington
Suzan Jenkins, Conseil des arts et des sciences humaines du Comté de Montgomery
Todd Bressi, Panel artistique du Comté de Montgomery
Paul Des-Jardin, Conseil des gouvernements de Washington métropolitain
Amy Quant, Commission sanitaire de la banlieue de Washington
Hilton, Thomas, Commission sanitaire de la banlieue de Washington - Eau
Heidi Moltz, Commission inter-état sur le bassin du fleuve Potomac

Représentant officiels élus et nommés

Conseil du comté de Montgomery

Gabe Albornoz
Andrew Friedson
Evan Glass
Tom Hucker
Will Jawando
Sidney A. Katz
Nancy Navarro
Riz Craig
Hans Riemer

Directeur du comté

Marc Elrich

Maryland-National Capital Park and Planning Commission

Peter A. Shapiro, Président
Jeff Zyontz, Vice-Président

Conseil de planification du comté de Montgomery

Jeff Zyontz, Président
Amy L. Presley, Vice-Présidente
Cherri Branson
David Hill
Roberto R. Piñero

Conseil de planification du comté de Prince George's

Peter A. Shapiro, Président
Dorothy F. Bailey, Vice-Présidente
William M. Doerner
Manuel R. Geraldo
A. Shuanise Washington

Ancien conseil de planification du comté de Montgomery pendant le développement de Thrive Montgomery 2040

Casey Anderson, Présidente
Partap Verma, Vice-Président
Gerald Cichy
Tina Peterson
Carol Rubin
Natali Fani-González (2021)
Norman Dreyfuss (2019)

Le processus de planification

Un plan directeur fournit des recommandations complètes pour la destination des terrains publiques et privées. Chaque plan reflète une vision de l'avenir qui répond au caractère unique de la communauté locale dans le contexte d'une perspective à l'échelle du comté. Avec les politiques adéquates, les plans doivent être consultés par les représentants officiels publics et les particuliers lors de la prise de décisions sur la destination d'usage des terrains.

Le plan de travail préliminaire est rédigé par le Département de planification du comté de Montgomery pour présentation au Conseil de planification du comté de Montgomery. Le Conseil de planification examine le plan de travail préliminaire, apporte les premières modifications, le cas échéant, et approuve le plan pour une audience publique. Lorsque les modifications du Conseil de planification ont été apportées, le document devient le plan préliminaire de l'audience publique.

Le plan préliminaire de l'audience publique représente la proposition officielle de modifier un plan directeur ou un plan de secteur adopté. Ses recommandations ne sont pas nécessairement celles du Conseil de planification ; elles sont élaborées dans le but de recevoir l'avis du public. Le Conseil de planification tient une audience publique et reçoit les avis, après quoi il organise des sessions de travail public pour examiner les avis et réviser le plan préliminaire d'audience publique, le cas échéant. Lorsque les modifications du Conseil de planification ont été apportées, le document devient le plan préliminaire du Conseil de planification.

Le plan préliminaire du Conseil de planification est le plan recommandé par le Conseil de planification et il prend en compte ses révisions du plan préliminaire de l'audience publique. La Regional District Act (Loi régionale sur les districts) exige que le Conseil de planification transmette un plan directeur ou un plan de secteur au Conseil du comté avec des copies au Directeur du comté qui doit, dans les 60 jours, rédiger et transmettre une analyse d'impact fiscal du plan préliminaire du Conseil de planification au Conseil du comté. Le Directeur du comté peut également transmettre d'autres commentaires et recommandations au Conseil du comté.

Après avoir reçu l'analyse d'impact fiscal et les commentaires du Directeur du comté, le Conseil du comté tient une audience publique pour recevoir les avis du public. Une fois le dossier de l'audience clôturé, le comité du Conseil compétent organise des sessions de travail publiques pour examiner les avis et formule des recommandations au Conseil du comté. Le Conseil organise des sessions de travail, puis adopte une résolution approuvant comme nouveau plan directeur la version préliminaire du Conseil de planification, telle que révisée.

Après l'approbation du Conseil, le plan est transmis à la Maryland-National Capital Park and Planning Commission pour adoption. Une fois adopté par la Commission, le plan modifie officiellement les plans directeurs, les plans fonctionnels et les plans de secteur cités dans la résolution d'adoption de la Commission.

L'approbation et l'adoption du plan lancent le processus de modification de la carte sectionnelle (Sectional Map Amendment, SMA) pour les plans directeurs qui recommandent des modifications des désignations de zonage de toutes les propriétés dans la zone du plan.



THRIVE
MONTGOMERY 2050
Let's Plan Our Future. Together

APPROVED AND ADOPTED - OCTOBER 2022

Montgomery Planning
THE MARYLAND-NATIONAL CAPITAL PARK AND PLANNING COMMISSION

Thrive Montgomery 2050 – Approuvé et adopté