

Réflexions - Le Plan d'urbanisme de Montréal

Renée Martin

Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve / GRUHM

Nous avons souligné à chacune de nos participations, plus particulièrement lors de la commission Tremblay, l'importance du plan d'aménagement de Montréal et souhaitons participer activement à sa réalisation.

Concept d'aménagement et mise en application

Concept

L'articulation des activités, mais plus précisément des fonctions du centre-ville avec les arrondissements, n'est pas perceptible dans les plans d'aménagement sectoriel. C'est une affaire de « connaisseurs ». Il semble que tout l'intérêt de ces liens soit de types économiques, ce qui se traduit alors en termes d'infrastructures de transports.

En terme précis, les 2 seuls documents que nous pouvons visualiser est celui du cadre gouvernemental d'aménagement de la C.M.M et le plan d'urbanisme de 1992.

Pour visualiser l'aménagement global de l'est de Montréal, il nous a fallu refaire le découpage des arrondissements afin d'en reconstituer le territoire.

La trame verte des arrondissements est absente, ainsi que les liens avec celle planifiée par la ville centrale.

La vocation des différents secteurs de l'île ont été inscrits dans celle des arrondissements : La vocation industrielle de l'est est renforcée.

La problématique globale engendrée par le transport et la circulation a écarté les problématiques de l'aménagement et de l'occupation du territoire. L'importance de la modernisation du boulevard Notre-Dame en est alors devenu le thème central.

Désenclaver Hochelaga-Maisonneuve, arrondissement limitrophe au Centre-Ville et relié à ce dernier par des viaducs malsains, ne semble pas être un problème prioritaire.

L'insalubrité engendrée par la pollution et la stagnation de l'air dans la «cuvette» au sud de la rue Ontario, cuvette enclavée à l'ouest par la gare de triage, à l'est par la zone industrielle et au sud par le port n'ont pas été diminués. La modernisation de la rue Notre-Dame ne peut être considéré que comme un couloir ; quelque soit son aménagement, l'enclavement va demeurer.

Favoriser une industrialisation non polluante et compétitive en regard de la pollution des terrains contaminés et des eaux de filtration (ceux-ci ne sont ni identifiés, ni cartographiés) semble du domaine de l'utopie.

Il faut également ajouter que la problématique des zones d'entreposage semble être un problème de droits acquis.

Il faut mentionner que la gare de triage entre le port et le corridor du CP fait l'objet de nombreuses spéculations.

Dans la liste des grands projets (PPU), celui situé aux abords du Pont Jacques-Cartier a disparu sans aucun préavis. L'enjeu est très grand car il s'agit des anciennes portes de l'Est et d'un lien majeur entre l'est et le centre-ville. La proximité de l'université du Québec et de la cité universitaire, ainsi que la recherche « tout-terrain » de l'Atelier du patrimoine urbain de Montréal sont des atouts non négligeables pour la régénération du secteur.

Gestion : le zonage et la réglementation.

Pour une harmonisation et une complémentarité des fonctions non citées dans les plans d'aménagement par arrondissement, il est normal de supposer que la ville va conserver un zonage et une réglementation concernant son patrimoine, ses institutions, ses circuits touristiques, ses espaces verts et d'autre part trouver une réglementation appropriée pour ces zones que l'on appelle limitrophes de deux ou plusieurs arrondissements.

Chargée d'un potentiel remarquable ces zones limitrophes devraient, et cela n'est qu'une suggestion d'aménageur, faire l'objet d'études spécifiques par les arrondissements concernés par la mitoyenneté et par la ville centrale.

La ville devrait se porter garant d'une réglementation globale d'autant que le problème des défusions se pose encore, car le processus de défusion aurait engendré ce plan d'aménagement planifié par arrondissement.

Les éco-territoires devraient être dotés d'une réglementation adéquate sous peine de se voir urbaniser à court et moyen terme.

Conclusion

Nous aurions eu intérêt pour apprécier et évaluer les efforts que la grande ville a soutenus jusqu'aux défusions ; d'avoir en parallèle un bilan de l'ancien plan directeur.

Le travail ici exposé n'est pas encore planifié et nous recommandons qu'il le soit dans les plus brefs délais.

Si le citoyen n'a pas d'outil de travail, il ne peut participer. Maintenant, il n'y a que des présentations comme celles-ci et non pas des ateliers de travail, tel que nous aurions pu l'espérer.

Renée Martin

Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve / GRUHM

Montréal, 29 juin 2004



Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve

Montréal, jeudi 15 juillet 2004

ADMINISTRATEURS

PIERRE BRISSET
PRÉSIDENT
ARCHITECTE
gruhm@sympatico.ca

MARC-ALBERT BÉLANGER
ARCHITECTE
mab.architecte@qc.aira.com

PHILIPPE CÔTÉ
RECHERCHISTE
ARTISTE
phcote@cam.org

RENÉE MARTIN
AMÉNAGISTE
rene.martin@interscena.com

NORMAND ROBERT
TRAVAILLEUR
COMMUNAUTAIRE
robertno@sympatico.ca

CORRESPONDANCE

Groupe
de recherche urbaine
Hochelaga-Maisonneuve

4344, rue
Bourbonnière,
Montréal, Québec,
Canada,
H1X 2M

514 899 5314

SITE

WWW.GRUHM.ORG

M. Jean-François Viau

Président - Office de consultation publique de Montréal

Sujet : Révision du Plan d'urbanisme de Montréal

Monsieur,

Nous déposons un addenda au mémoire qui fut présenté par Pierre Brisset, architecte et président du GRUHM.

Un document résumant le premier état de l'addenda fut déposé en 10 copies devant l'OCPM à la dernière séance du 29 juin 2004. Le propos de l'addenda fut exposé par Philippe Côté, car j'étais retenue pour de graves raisons familiales.

Nous présentons en ce texte des réflexions pan-montréalaises pour l'aménagement équitable de l'Est de Montréal.

Nous déplorons que la présentation du plan d'urbanisme ait laissé si peu de temps aux gens de Montréal pour le comprendre, se le communiquer et le commenter.

Nous souhaitons que des ateliers sur le plan d'urbanisme aient lieu pour échanger véritablement sur celui-ci.

Veuillez agréer nos sentiments les plus distingués,

Renée Martin

Diplôme national d'Architecture - France
Maîtrise en aménagement - Université de Montréal

6601, rue Saint-Dominique, Montréal, Qc, H2S 3A8
(514) 274 7161 - (418) 668 8435
Renée Gal <intersc@dsuper.net>

Réflexions

Le Plan d'urbanisme de Montréal

Addenda au document présenté
à l'Office de consultation publique de Montréal,
lors de la dernière séance du 29 juin 2004.

Juillet 2004

GRU H-M

Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve

GRU H-M

Depuis 5 ans, le Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve a réuni sur une base volontaire des professionnels en architecture, en aménagement, en travail social, en art public, en journalisme, en histoire et en biologie. Le toponyme Hochelaga-Maisonneuve condense les noms d'un quartier central, puis celui de l'archipel et du fondateur de Montréal.

Nous présentons ici quelques réflexions pan-montréalaises pour l'aménagement durable et équitable de l'Est de Montréal.

Participation au processus de révision du plan d'urbanisme

Le GRUHM a participé en 2004 aux rencontres publiques des arrondissements Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Ville-Marie et Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension. Ses membres étaient aux réunions de la Coalition pour la révision du plan d'urbanisme pour l'Est de Ville-Marie, du Conseil régional en environnement de Montréal, de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, de l'Observatoire de la Ville intérieure et de l'Association québécoise du transport et des routes.

Le GRUHM est intervenu en 2003 aux deux consultations de la commission permanente du Conseil de Ville qui portaient sur la redéfinition administrative et territoriale du centre-ville. En 2003, nous avons pris part aux 7 présentations publiques de la Vision 2025 de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Nous avons souligné à chacune de nos participations, plus particulièrement lors de la commission Tremblay, l'importance du plan d'aménagement de Montréal et notre souhait de participer activement à sa réalisation à l'échelle de la ville.

Renée Martin, architecte et aménageur

Pierre Brisset, architecte et directeur

Philippe Côté, artiste et chercheur

Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve - www.gruhm.org

Concept d'aménagement de l'Île

Il s'agit ici de quelques suggestions esquissées à la lecture du document d'avant-projet du plan d'urbanisme.

L'articulation, la complémentarité des activités, plus précisément celles des fonctions du Centre-ville en complémentarité avec celles des arrondissements, n'est pas perceptible à la lecture des plans d'aménagements sectoriels.

Liens, échanges et prolongements des différentes fonctions urbaines ne sont ni mentionnés, ni visibles. C'est une affaire de " connaisseurs ". Il semble que tout l'intérêt de ces liens soient de types économiques. Ils se traduisent alors en termes d'aménagement d'infrastructures de transports.

Pour visualiser l'aménagement global de l'Est de Montréal, il nous a fallu ré-agencer le découpage des cartes d'arrondissements, afin de reconstituer l'ensemble des aménagements. Les trames publiques vertes, culturelles et culturelles sur les plans d'arrondissement sont absentes, ainsi que leurs liens avec ceux du centre-ville.

Précisons que les deux documents à l'échelle de la ville que nous pouvons visualiser sont le Cadre gouvernemental d'aménagement de la C.M.M. (2001) et le plan d'urbanisme de 1992.

Par ailleurs notre équipe propose l'ajout de deux P.P.U., ce qui requiert toute la considération de l'Office de consultation publique de Montréal.

1.0 Design urbain et industriel du parc Assomption

2.0 Pôle au Pied du Courant

1.0 Design urbain et industriel du parc Assomption

La reconversion du parc industriel Dickson situé entre le Village Olympique et le Fleuve devra intégrer les dimensions suivantes :

- Nouveau design urbain et naturel d'un parc industriel très pollué,

- Conservation et redéploiement du pôle bio-alimentaire (ex-usine Viau),
- Densification de l'habitat aux abords des stations de métro Viau et Assomption,
- Intégration Est/Ouest de la route Verte entre Souigny & Bennet
- Conservation du parc entourant le Village Olympique,
- Réduction de la fonction entreposage et donc du camionnage,
- Examen pan-montréalais de la fonctionnalité Nord / Sud du futur boulevard Assomption,
- Confirmation de la reconfiguration « autoroute à artère » de l'échangeur Souigny, selon le concept MTQ / Ville du 5 juin 2002 pour la rue Notre-Dame,
- Reconfiguration Nord / Sud de l'échangeur Souigny pour optimiser la configuration Est / Ouest dysfonctionnelle pour le camionnage de l'Est,
- Innovation dans la phyto-décontamination des sols pollués par les métaux lourds (ex-Canadian Steel Foundry),
- Re-naturalisation du ruisseau Molson,
- Élaboration d'une image de marque pour l'Est.

Notre proposition s'harmonise au PPU 4.11 : Complexe et Village olympiques.

2.0 Pôle au Pied du Courant

Dans la liste des grands projets (PPU), celui planifié aux abords du pont Jacques-Cartier a disparu sans aucun préavis. L'enjeu d'aménagement est très grand car il s'agit d'une des anciennes portes de l'Est et donc d'un lien majeur entre l'Est et le centre-ville.

En 1992, la régénération du 2^e bassin industriel du Canada était jugée essentielle dans le plan de l'arrondissement Centre-Sud / Plateau Mont-Royal. En 2004, la conversion des friches industrielles et autoroutières du quartier Sainte-Marie n'est signalée qu'au dernier paragraphe du chapitre 3 de la première partie – page 210.

Pour la régénération urbaine du secteur, la proximité de l'Université du Québec et de la cité universitaire, la Cité des ondes et les recherches de l'Atelier du patrimoine urbain de Montréal déposés devant l'OCPM le 21 juin 2004 sont des atouts non négligeables.

Enclavement d'un quartier central

Dans Hochelaga-Maisonneuve, la problématique globale engendrée par le transport inter-modal et la circulation transitaire a écarté celle de l'enclavement ; les plans d'aménagement sectoriel n'en tiennent pas compte. Le corridor autoroutier Est-Ouest demeure encore, depuis la 1^{er} annonce publique en 1963, le thème central de l'aménagement de cet arrondissement.

Toute « modernisation » de la rue Notre-Dame doit être considéré en tant que corridor ; quelque soit son design, l'enclavement va demeurer. Seul un plan d'aménagement de l'Est de Montréal permettra de résoudre la problématique des autoroutes en ville.

L'insalubrité engendrée par la pollution et la stagnation de l'air dans la "cuvette" au sud de la rue Ontario, cuvette enclavée à l'Ouest par la gare de triage Hochelaga, à l'Est par la zone industrielle Dickson et au Sud par le port n'a pas été diminuée lors de la présente révision du plan d'urbanisme.

Hochelaga-Maisonneuve, arrondissement limitrophe au Centre-Ville et relié à ce dernier par des viaducs ferroviaires malsains construits en 1930, ne semble pas être un problème prioritaire.

Habitat

Nous recommandons le " zonage d'inclusion " pour tout grand projet domiciliaire. Tout projet intégrant un pourcentage de logements sociaux (coop, appartement supervisé, O.S.B.L, H.L.M.) favorisera l'intégration locale et non la fuite des résidents à moindre revenu.

La norme de logements sociaux devrait être pan-montréalaise et tendre vers un pourcentage minimal de 20 % pour chacun des arrondissements. Un pourcentage plus élevé serait acceptable pour respecter l'identité et la dynamique des quartiers anciens qui dépassent déjà cette norme de 20 %. Donnons comme indice de norme, le pourcentage de 50 % à Pointe St-Charles et de 40 % dans Centre-Sud.

La conservation et la restauration du parc immobilier locatif privé devraient faire l'objet de normes spécifiques car il se dégrade.

Industrie & Entreposage

1.0 Statut quo à l'Est

La vocation des différents secteurs de l'île a été inscrite dans celle des arrondissements : La vocation industrielle de l'Est est renforcée.

Nous sommes en droit de nous questionner sur la reconduite de l'occupation industrielle à proximité des zones d'habitat. En parti tout au moins, elles devraient être aménagés pour héberger les travailleurs de ces

zones d'emploi. Le développement et l'amélioration du transport en commun devraient aussi traduire les mouvements de population.

Favoriser une industrialisation non polluante et compétitive en regard des terrains contaminés et des eaux de filtration (celles-ci n'étant ni identifiées, ni cartographiées) relève de l'utopie puisque la dépollution des " terres brunes " n'est pas totalement prise en charge par les pouvoirs publics.

La phyto-décontamination des terres brunes, applicables présentement aux métaux lourds, devra être généralisé.

Il faut également ajouter que la problématique des zones d'entreposage semble être un problème de droits acquis et qu'aucune mesure n'est mentionnée pour inciter le déplacement des commerces de gros vers les zones industrielles.

2.0 Conservation du corridor ferro-portuaire

La conservation du réseau ferroviaire reliant le port aux gares de triages Côte-Saint-Luc et Taschereau, est essentielle pour Montréal. Un arbitrage pan-montréalais est recommandé en la matière.

Le corridor du CP reliant le Port à la gare de triage de Côte-St-Luc fait passer 60 % des conteneurs du Port, ce qui représente environ 50 convois par semaine. L'ensemble du corridor remonte à la création du CP en 1881 et est absent du plan d'urbanisme.

Pourtant la zone d'exclusion résidentielle le long du corridor ferro-portuaire tend à se rétrécir dans les quartiers centraux, ce qui rend fort problématique sa conservation. De plus l'ensemble des anciens secteurs industriels contigus au corridor ferro-portuaire, contigu car il reste si peu d'industries connectées à celui-ci, n'est l'objet d'aucune orientation pan-montréalaise.

L'incertitude sur l'aménagement du corridor ferro-portuaire se répercute sur les projets de localisation des deux nouveaux hôpitaux universitaires de Montréal.

L'hypothèse évoquée à la séance du 7 juin de l'OCPM, par l'équipe du plan d'urbanisme d'inscrire au schéma d'aménagement et de développement de la C.M.M. la délocalisation hors de l'île des 2 gares de triage Côte-St-Luc (CP) et Taschereau (CN), mérite une importante évaluation publique favorisant un arbitrage pan-montréalais.

3.0 Équilibre pan-montréalais

Nous proposons qu'un arbitrage pan-montréalais confirmant la valeur d'ensemble du corridor ferro-portuaire, permette l'examen de plusieurs reconfigurations majeures de la géométrie de rails.

Par exemple le PPU 4.2 : Abords des voies du CP implique un déplacement complet du corridor du CP. La reconfiguration Sud / Nord de la géométrie des rails est vraiment majeure. Mais il concerne un seul arrondissement et repose sur le développement résidentiel de la gare de triage Outremont.

Pourtant à l'Est, l'accès progressif au fleuve Saint-Laurent entre Faubourg Québec et le quartier Hochelaga, commande une reconfiguration des rails dont l'ampleur est similaire au PPU 4.2. De plus, cette ouverture de Centre-Sud vers le fleuve, entre les rues Berri et Bercy, s'intègre aux objectifs pan-montréalais de la Société du Havre.

4.0 Portes inter-arrondissements

Les viaducs ferroviaires sont assimilables aux portes internes des arrondissements centraux de Montréal. Mais il n'y a aucune proposition pan-montréalaise pour le traitement de celles-ci. Au contraire du nouveau programme qui concerne l'aménagement des portes de l'île. Ces portes extérieures étant majoritairement autoroutières.

Nous recommandons que les portes et les zones limitrophes entre les arrondissements soient l'objet d'un programme pan-montréalais d'aménagement sécuritaire et de design urbain.

Trame verte

1.0 Les éco-territoires

Les éco-territoires majoritairement situés aux extrémités de l'île devraient être dotés d'une réglementation adéquate sous peine de voir leur urbanisation se poursuivre à court et moyen terme. Toutefois la stratégie de valorisation des éco-territoires ne permet pas d'introduire dans les quartiers centraux des opérations de naturalisation des éco-systèmes urbains.

Un nouvel arbitrage pan-montréalais misant sur la Trame verte du plan de 1992 est alors pensable et indispensable pour l'équité des éco-territoires.

L'inclusion du centre dense de l'île entre le fleuve Saint-Laurent et la rivière des Prairies est prioritaire. Dès lors, la proposition inscrite au plan de 1992 (Objectif 32 – plan 14) et de 2004 (Carte 2.2.4) de poursuivre la voie cyclable longeant les corridors ferroviaires CP et CN, permettrait la constitution d'un éco-territoire inter-rive propre aux éco-systèmes centraux.

2.0 Archipel fluvial

La gestion unifiée des îles du fleuve Saint-Laurent devra relever de la Communauté métropolitaine de Montréal. Cette proposition se base sur la stratégie d'intégration de l'ex-CUM qui se réalisa à travers les parc-natures.

Nous recommandons que le Parc des îles qui relève présentement et uniquement de l'arrondissement Ville-Marie obtienne un statut d'arrondissement naturel et historique similaire au Mont-Royal. Ce statut offre une nouvelle gouvernance qui implique la société civile et l'arrondissement Ville-Marie, la responsabilité de la ville centrale et l'implication des acteurs gouvernementaux dont celle de la ville de Longueuil.

Infrastructures de transport

1.0 État des ouvrages en béton

L'ampleur et la dispersion des ouvrages autoroutiers articulent le paysage de Montréal. Un paysage moderniste désormais précaire, tout autant en péril que le patrimoine religieux qui signe l'identité des quartiers montréalais.

La première génération d'architectures autoroutières en béton de Montréal achève maintenant sa vie utile. Cette génération d'après guerre comprend environ 300 ouvrages : viaduc, tunnel, échangeur, mur de soutènement, etc.

Ces ruines accélèrent la poly-morphologie du paysage urbain dont l'échangeur des Pins est le grand symbole. Toutefois, au cas par cas, certaines ruines modernistes

seront reconstruites à l'identique. Pourquoi le viaduc Berri sous Sherbrooke, inauguré par le maire Fournier le même été 1960 que l'échangeur des Pins, sera-t-il refait à l'identique pour les 50 prochaines années ?

Dans la région de Montréal, la deuxième génération d'infrastructures autoroutières fut érigée en réseau peu avant l'Expo 67. Pour mémoire, le réseau autoroutier et le métro de Montréal furent en 66 inaugurés le même jour. Puis maintenant ces deux réseaux nécessitent d'importantes restaurations.

Alors le réseau autoroutier approche de sa ruine ou de sa reconstruction ? Car les structures en béton durent 50 ans sous l'action des sels de déglacage. Bientôt, les 12 km de structures en viaduc de l'échangeur Turcot seront à refaire. Le concept d'aménagement derrière la reconstruction de l'échangeur Turcot ouvre un chantier pan-montréalais dont la Société du Havre esquisse à peine le programme.

Le GRUHM évalue que l'actuel réseau autoroutier de Montréal offre un niveau de service satisfaisant et que la priorité n'est plus de continuer le développement du réseau autoroutier pensé en 1960. Toutefois, le plan d'urbanisme ne propose pas en 2004 une vision synthétique de cette problématique historique.

Pour nous, la priorité est de conserver, donc de restaurer et d'élaguer le réseau autoroutier de base. Pour l'équité de Montréal et de sa région, toute proposition d'augmenter la connectivité du réseau autoroutier doit impliquer en retour l'abandon des corridors traversant le coeur montréalais de l'agglomération.

Cette stratégie d'aménagement a été développée dans la première partie du mémoire du GRUHM défendu devant l'OCPM le 23 juin 2004.

2.0 Macro-économie du Québec

Grosso modo, le PIB du Québec est de 220 milliards \$. La part de l'auto-pétrole est de 44 milliards \$. Le Québec ne possède pas d'industrie automobile, ni de pétrole. Par conséquent, selon Richard Bergeron (2003), l'économie du Québec doit assumer chaque année un déficit commercial de 22 milliards \$ pour conserver un mode de vie basé sur l'automobile.

Pour Montréal qui représente 50 % du PIB du Québec, le déficit annuel de l'agglomération est de 11 milliards \$ ce qui équivaut à l'exportation « cash » de 10 % de l'activité économique de Montréal.

Par conséquent, toute dépense systématique favorisant l'auto-solo mène le Québec à sa perte et produit la ruine de Montréal. Il n'est aucunement rentable en terme macro-économique d'améliorer la fluidité de la circulation automobile.

Le développement durable des agglomérations urbaines du Québec, doit alors s'aligner sur la tendance occidentale en faveur du transport sur rail des personnes et des marchandises. Ce qui implique progressivement l'abandon des autoroutes en milieux urbains et leur conversion en réseau de transport sur rail.

Pour Montréal, comme pour l'ensemble des villes européennes, la nouvelle politique économique repose sur l'introduction du nouveau tramway. Surtout que Montréal en tant que plaque tournante des transports possède pour quelque temps encore un atout majeur, à savoir une industrie du rail qui a fait sa renommée depuis le XIXe siècle.

Richard Bergeron (2003), *L'économie de l'automobile au Québec - Poser la question du financement des transports collectifs suivant de nouveaux termes de référence* ; Les éditions HYPOTHÈSE, Montréal, 2003, 87 pages avec tableaux statistiques - PDF 1.2 MEG.

L'étude de Richard Bergeron est disponible en format PDF sur les sites de Transport 2000, Option transport durable et du Conseil régional en environnement de Montréal.

Gestion : zonage et réglementation

Pour une harmonisation et une complémentarité des fonctions non citées dans les plans d'aménagement par arrondissement, il est normal de supposer que la ville centrale va conserver un zonage et une réglementation concernant son patrimoine, ses institutions, ses circuits touristiques, ses espaces verts et devra d'autre part développer une réglementation appropriée aux zones limitrophes entre deux ou plusieurs arrondissements.

Ces zones limitrophes chargées d'un potentiel remarquable de régénération urbaine devraient faire l'objet d'études spécifiques initiées par la ville centrale et les arrondissements concernés par la mitoyenneté.

La ville centrale devrait se porter garante d'une réglementation globale d'autant que le problème des défusions se pose. Ce processus a engendré cet avant-projet de plan d'urbanisme planifié par arrondissement et ce découpage ne nous semble pas être suffisant.

1.0 Arbitrage de la ville centrale

Globalement, l'aménagement inter-arrondissement devrait permettre un pouvoir de réglementation à la ville centrale pour harmoniser les zones limitrophes.

Par exemple, la reconversion de la gare de triage Outremont (PPU 4.2) va pérenniser l'occupation industrielle de la zone limitrophe du plan de l'arrondissement Villeray-St-Michel-Parc-Extension. Pourtant, le secteur est planifié autour d'une gare inter-modale (métro et train de banlieux) et l'introduction d'un nouveau tramway. La proximité du transport collectif impliquant l'intensification des usages, mais lesquels ?

2.0 Cartographies environnementales

Nous recommandons le développement d'outils cartographiques pour la planification et la gestion des domaines du bruit, les terrains contaminés, les eaux souterraines et le réseau hydrographique de surface, les infrastructures souterraines comme les gazoducs, les lignes de transport d'électricité et les oléoducs, puis les risques technologiques relevant de la sécurité civile.

Pour recommander la cartographie dynamique du bruit urbain, nous nous référons à la législation européenne décrite en annexe.

Conclusion

Nous avons souligné à chacune de nos participations, plus particulièrement lors de la commission Tremblay, l'importance du plan d'aménagement de Montréal et nous souhaitons participer activement à sa réalisation.

Nous aurions eu intérêt pour apprécier et évaluer les efforts que la grande ville a soutenus jusqu'aux défusions ; d'avoir en parallèle un bilan de l'ancien plan directeur.

Si le citoyen n'a pas d'outils de travail, il ne peut participer. Dans les faits, il n'y aura eu qu'une brève période de présentations sur le plan d'urbanisme et non pas des ateliers de travail, tel que nous aurions pu l'espérer. Ils sont encore du domaine du possible.

Le travail d'aménagement que nous exposons depuis quelques années n'est que très peu considéré et nous le recommandons en tant que professionnel.

Renée Martin

Diplôme national d'Architecture - France

Maîtrise en aménagement - Université de Montréal

Avec la collaboration de Philippe Côté

Annexe 1 : Notes sur quelques travaux du GRUHM

Nos travaux portent sur l'urbanisme offert par la mobilité des réseaux et examinent l'intégration des infrastructures de transports qui enclavent les éco-systèmes urbains. Notre stratégie d'aménagement appliquée aux infrastructures des corridors, utilise des critères de longue durée, de restauration et d'élagage.

En 1999, lors du prolongement de l'autoroute Ville-Marie (A-720), le Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve se forma pour réfléchir au statut de la rue Notre-Dame - finalement une rue de Montréal semblable à toute les autres.

À l'automne 2000, le GRUHM réclamait publiquement un temps de réflexion sur tout prolongement de l'autoroute Ville-Marie. En 2002, devant le BAPE, nous recommandions en faveur du transport public sur rail le reclassement du corridor autoroutier entre les échangeurs Turcot et Souigny.

Notre réflexion entreprise en faveur d'un aménagement de l'Est de Montréal nous mena aux travaux et débats de la Commission Nicolet. Le rapport final de la commission validait deux propositions du GRUHM :

- Reconnaissance de l'axe du pont Mercier pour le camionnage d'exportation du West Island qui représente 40 % de l'activité économique de l'île,
- Rentabilité d'un nouveau pont à la jonction Est des autoroutes A-30, A-40, A-440 et A-640.

Notre recherche d'un aménagement équitable des agglomérations du Québec, nous emmena à refuser devant le BAPE l'autoroute sur la rue Laramé à Hull (Gatineau) pour valoriser un milieu de vie, le ruisseau de la Brasserie et l'intégration du boulevard Saint-Laurent. Puis à Québec, de conserver dans le contexte Place de France l'intégralité de l'échangeur Dufferin comme monument modernisme assurant la diversité des usages de l'Ilot Fleurie dans St-Roch.

Le GRUHM a présenté ses travaux devant l'Agence métropolitaine de transport, à l'Université du Québec à Montréal, à l'Université de Montréal, dans de centres d'artistes autogérés et lors de panels publics.

Nous vous recommandons de visiter notre site www.gruhm.org. Toutefois l'ensemble de nos publications et interventions publiques n'y sont pas documentées.

Annexe 2 : Cartographie européenne du bruit

Atelier parisien d'urbanisme (Apur) / 17, boul. Morland, 75181, Paris, Cedex 04
Tél. : 01-42-71-28-14
Site : www.apur.org

Paris Projet No 34-35 (Octobre 2003) : Paris 2020 - Éléments pour un plan d'aménagement et de développement durable ; Chapitre : Ville et environnement - Section : L'environnement sonore - Pages : 193-195.

« D'après une enquête réalisée par l'Insee en 2001, les ménages urbains (ménages habitant dans les unités urbaines de 50000 habitants ou plus) considèrent le bruit et le manque de sécurité comme leurs préoccupations premières dans leur quartier ou leur commune. L'enquête précise que c'est à Paris que l'intensité des nuisances sonores est la plus grande: le bruit y est souvent une gêne pour 32 % des ménages.

Le bruit est un phénomène acoustique lié à des variations de pression de l'air. Le bruit peut être principalement caractérisé par sa fréquence (grave, médium, aiguë) et son intensité (mesurée en décibels, notés « dB »). La perception que nous avons des événements sonores dépend des caractéristiques intrinsèques de l'oreille humaine, qui ne peut percevoir que des sons allant de 20 Hz (bas) à 20000 Hz (aigus) et qui nous fait entendre majoritairement les médiums aux dépens des autres fréquences (c'est la sensibilité de l'oreille).

Pour tenir compte de ces caractéristiques qui conditionnent nos facultés de perception, l'intensité sonore est mesurée en décibels acoustiques, « dB (A) ». L'échelle de perception du bruit va de 0 dB (A) [seuil d'audibilité] à 120 dB (A) [seuil de la douleur]. Cette échelle est logarithmique : le volume sonore double tous les 3 dB (A).

La directive européenne du 25 juin 2002, qui devra être transposée en droit français avant le 18 juillet 2004, impose de nouvelles règles en matière d'évaluation et de gestion du bruit dans l'environnement dû aux principales infrastructures de transport et aux activités industrielles. Cette directive impose la publication de cartes de bruit dites « stratégiques », qui visent à informer le public sur les niveaux de bruit et leurs effets ainsi qu'à fonder l'adoption de plans de prévention et de réduction du bruit.

Précisons que ces cartes doivent suivre les modalités suivantes :

- utilisation d'indicateurs (ou descripteurs) de bruits communs à l'ensemble des États de l'Union européenne - le « Lden », qui décrit la dose journalière moyenne de bruit et qui intègre les doses perçues en périodes de jour, de soirée et de nuit, en donnant à ces deux dernières des pondérations plus importantes par rapport à la période de jour, ainsi que le « Lnight », qui décrit la dose moyenne de bruit en période de nuit - lesquels devront être employés pour cartographier le bruit dans l'environnement dû aux principales sources (routes, voies ferrées, aéroports, industries);
- publication avant le 30 juin 2007 des cartes pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants et les territoires impactés par les routes (quel que soit leur statut) de plus de 6 millions de véhicules par an, les voies ferrées de plus de 60 000 passages de train par an, les aéroports de plus de 50 000 mouvements par an.

En attendant que la législation française se prononce sur la directive, la Ville de Paris a déjà engagé un premier travail de cartographie du bruit routier sur le territoire parisien. La Ville a, pour cela, chargé une société privée de réaliser un progiciel pour la modélisation en trois dimensions des niveaux de bruit dus au trafic routier à Paris. Les données de trafic proviennent de comptages effectués par la Direction de la voirie et des déplacements de la Ville pour les années 1999 et 2000. Les cartes ainsi produites permettent de rendre compte du bruit routier tel qu'on peut le percevoir sur l'espace public.

L'intérêt de cet outil est son interactivité (« cartographie dynamique »), puisqu'il permet de simuler les futurs aménagements de l'espace public (mur anti-bruit, sens uniques, couloir de bus, pistes cyclables, etc.) et d'en mesurer les conséquences acoustiques.

La carte devra inclure prochainement les bruits des transports ferroviaires et des transports aériens. Ces derniers ne sont d'ailleurs pas marginaux à Paris étant donné le nombre de plaintes enregistrées. Le survol de Paris, interdit en dessous de 2 000 mètres, est de plus en plus fréquent (alors qu'il n'est théoriquement possible que dans des cas exceptionnels : fort encombrement du trafic ou météo défavorable); de plus, ce palier (qui fut fixé en 1948) n'est vraisemblablement pas une garantie suffisante contre le bruit des avions.

Les sources de bruit à Paris sont multiples. S'il est vrai que la cartographie dynamique est un bon outil pour rendre compte du bruit ambiant, elle ne permet pas d'apprécier les émergences sonores qui doivent faire l'objet d'études particulières : Klaxon, bruits de chantiers, deux-roues motorisés, établissements de nuit, etc.

Enfin, il convient de préciser que la gêne que nous imputons aux bruits de notre environnement n'est pas un corollaire direct du volume sonore. Il s'agit d'une notion plus fine, qui est liée à la nature même de la source de bruit (répétitivité, durée, période d'émission, niveau maximum émis, etc.), à l'environnement (émergence par rapport au bruit ambiant, conditions climatiques, relief, etc.) et aux individus exposés au bruit (état physiologique, type d'activité pratiquée, situation sociale, etc.). La perception de la gêne est donc très variable dans le temps et selon les individus. »