

Projet de plan d'urbanisme et de mobilité de Montréal

Mémoire de Daniel Chartier déposé à l'Office de consultation publique de Montréal

Le Plan d'Urbanisme et de Mobilité de la Ville de Montréal (PUM) s'inscrit dans la suite du Projet de ville 2050 soumis précédemment à la consultation publique. Il bénéficie donc d'un apport substantiel de la société civile. La résultante, le PUM, est un document tellement touffu qu'il est presque impossible pour un non spécialiste de se faire une idée convenable de l'ensemble des aspects abordés.

Le présent document ne prétend aucunement scruter les subtilités du PUM. Il tentera plutôt de mettre ses grands objectifs à l'épreuve du réel en les transposant sur deux territoires dont les caractéristiques sont aux antipodes. Le principal site analysé est un secteur incluant de vastes zones à requalifier dans l'est de Montréal. Ce territoire s'étend de part et d'autre de l'autoroute A-25, entre le port de Montréal et l'arrondissement Anjou. L'autre site qui sera étudié plus succinctement, est iconique. Il s'agit du mont Royal profondément apprécié par les Montréalais.

La présence d'entités occupant de vastes superficies et relevant des Gouvernements du Canada et du Québec permettra d'examiner leurs impacts sur les populations avoisinantes, ainsi que les transformations souhaitables sur plusieurs plans.

Orientation 1

Accélérer le développement et la consolidation de réseaux actifs et collectifs accessibles et de qualité

A- Considérations générales

Les transports collectifs doivent être au cœur de la réinvention de notre ville. Récemment, dans le cadre du PUM, la ville de Montréal a annoncé sa volonté de faire apparaître, d'ici 2050, un réseau de tramway de plus de 200 kilomètres qui se combinerait à des extensions significatives du réseau de métro et d'autobus.

C'est excellent. Ceci dit, cette annonce aurait dû être faite il y a longtemps. En 2018, le Gouvernement du Québec avait fait la promesse de créer un tramway reliant le Bout-de-l'Île au métro Radisson dans une première phase. Ce tronçon devait être rapidement

prolongé vers le centre-ville dans le cadre de la requalification de la rue Notre-Dame. Un autre prolongement était prévu vers le CÉGEP Marie-Victorin. Un an après cette annonce, la Ville de Montréal présentait des esquisses du tramway en ajoutant que les études allaient bon train. Malheureusement, depuis cette annonce faite en grande pompe, rien n'a transpiré de ces études sur le tramway, ni de requalification éventuelle de la rue Notre-Dame...

La raison, le projet de REM de l'Est a complètement bloqué ce processus pendant plusieurs années. D'autres projets de REM ont aussi fait perdre plusieurs précieuses années dans le Sud-Ouest, à Laval, à Longueuil...

Créer le réseau de tramway souhaité demandera une vision claire non seulement pour Montréal, mais aussi pour toute la région métropolitaine. En effet le tramway souhaité par Laval, en cours d'étude par l'ARTM, devrait idéalement se connecter au tramway de l'Est, (Projet structurant de l'Est). Se faisant, l'efficacité des deux réseaux s'en trouverait multipliée.

L'indécision liée au REM et à son modèle d'affaires toxique a empêché le développement d'une vision métropolitaine du réseau de tramway. Cette vision métropolitaine doit être développée de façon rapide, tout en priorisant le développement de l'Est. Cela va de soi car cet immense territoire s'est fortement dégradé depuis quelques décennies. Le pire, plusieurs gestes économiques dont l'annonce prétendait être bénéfiques à l'Est, ont plutôt accentué certains problèmes majeurs. Un nouveau paradigme s'impose, comme la vision du Site Industriel de la Pointe-de-l'Île (SIPI) le préconisait et surtout comme les citoyens le réclamaient.

Pendant que le développement des transports collectifs stagnait, la Ville de Montréal multipliait à gogo les pistes cyclables sans trop savoir si les tracés en question auraient prioritairement dû être dédiés au transport collectif.

Bref, la planification d'un réseau de tramway ramifié, complet, à l'échelle métropolitaine doit être la priorité no 1 du PUM. La réalisation de ce réseau devra se faire progressivement en tirant parti des opportunités comme le redéveloppement de la rue Notre-Dame et de la bande verte adjacente. La réalisation de ce réseau devra aussi être menée en maximisant la qualité de vie des milieux traversés, plutôt qu'en agissant sans trop de considérations pour les citoyens impactés, comme ce fut malheureusement le cas pour le REM et le projet de REM de l'Est de CDPQ Infra.

B- Transport collectif dans l'Est

Le secret d'un réseau de transport collectif efficace est la création d'un réseau ramifié ayant une multitude d'interconnexions. Une version préliminaire du réseau de transport collectif devant être inclus au PUM, a été rendue publique ce printemps dans le journal

La Presse en lien avec une assemblée de la CMM. Cette version incluait un prolongement de la ligne verte et un autre de la ligne bleue du métro au réseau proposé dans la version du PUM actuellement soumise à la consultation. Ces prolongements et leur jonction sur la rue Sherbrooke, aux abords du Faubourg Contrecoeur, doivent réapparaître dans la version finale du PUM.

Le tramway de l'Est (version mai 2024 de l'ARTM ou révisée) doit être créé de façon prioritaire. Le tramway de l'Est doit obligatoirement se rendre jusqu'à la station Radisson, le grand pôle intermodal desservant la couronne Est. (Rive-Sud, Montréal, Laval, Rive-Nord). Rapidement, ce tronçon doit être prolongé vers le centre-ville.

Le pôle intermodal Radisson actuel est bancal à plusieurs points de vue. Son positionnement et son aménagement doivent être repensés de fond en comble. Ses liens entre l'autoroute A-25 doivent être optimisés. Idéalement, une partie de ces connexions vers les voies de service de l'autoroute A-25 se ferait sous terre à même les vastes terrains du Ministère des transports et de la Mobilité Durable, de l'Autorité régionale de transport Métropolitain et d'autres partenaires.

C- Transport actif

Dans les années 1980, en 1984 et 1985 surtout, la Ville de Montréal a créé un réseau de pistes cyclables qui a fait de notre cité un leader en cette matière pour toute l'Amérique du Nord. Ces pistes cyclables étaient des pionnières. Les normes en cette matière étaient embryonnaires, particulièrement au niveau de la sécurité. Plusieurs des pistes créées à cette époque méritent une mise à jour majeure depuis presque quarante ans !

La piste qui longe la rue Notre-Dame est sûrement l'un des cas les plus flagrants du besoin d'une reconfiguration majeure. Comment se fait-il que la Ville de Montréal qui se targue d'ajouter chaque année de très nombreuses pistes cyclables extraordinaires omette, depuis tout ce temps, de corriger les monstrueux défauts de certaines pistes anciennes comme celle de la rue Notre-Dame.

De nombreuses autres pistes cyclables se sont ajoutées au fil des ans. Pourtant, là aussi, le travail requis pour créer des pistes sécuritaires et conviviales manque systématiquement à l'appel.

Le REV Souigny a été créé dans la hâte dans Mercier-Est. Malheureusement, on a oublié de rendre sécuritaires et conviviaux les rares croisements stratégiques, ceux des passages ferroviaires. Depuis cinq ans, les piétons les cyclistes et les conducteurs se retrouvent pêle-mêle dans de vastes fouillis asphaltés, striés de crevasses. À son extrémité ouest, le REV Souigny dirige les cyclistes dans un dédale très dangereux. Pourtant, n'avoir pas ajouté une signalisation indiquant aux cyclistes d'emprunter une rue sécuritaire avant de déboucher dans un guet-apens.

Dans un registre plus positif, il y a trois ans environ, a été créée une piste cyclable longeant l'autoroute A-25. Cette piste empruntant la rue Curatteau est fort agréable malgré l'absence presque totale d'équipements complémentaires, comme des bancs, bornes de service... Même l'entretien manque cruellement. Le fait que cette piste soit située à la frontière entre une propriété du MTMD et le domaine public de la Ville contribue probablement au fait que ni l'un, ni l'autre des pouvoirs publics ne prenne le temps de corriger les défauts et d'améliorer les services. La traversée de la rue Hochelaga est un cas patent. Des correctifs simples s'imposent pour faciliter et sécuriser ce passage. La traversée de la rue Sherbrooke est encore pire et devra impérativement être repensée dans le cadre de travaux décrits dans une section ultérieure.

Partout en ville, des tronçons cyclables apparaissent ici et là sans que leur logique ou leur connectivité à moyen terme n'apparaisse évidente. Tout récemment, au milieu de la chaussée les rues Paul-David, Cléopée-Têtu et Marseille, sont apparues des macles de voie cyclable. Ces éléments de signalisation sont totalement inutiles. Pourquoi avoir créé une boucle cyclable autour d'un pâté de maisons menant à Symbiose, une résidence pour personnes âgées? En fait, à certaines intersections, la présence des macles apporte une confusion nuisible aux uns et aux autres.

Cette négligence presque systématique à rendre conviviales et sécuritaires les voies cyclables existantes, incluant les plus anciennes, combinée à de nouveaux aménagements erratiques, encourage bien des détracteurs de l'administration actuelle à prétendre que la Ville de Montréal et certains Arrondissements sont bien plus empressés de nuire aux automobilistes qu'à aider efficacement les cyclistes et les transports collectifs.

Le PUM ne parvient pas à dissiper cette impression très désagréable, même si le document clame haut et fort que la sécurité des piétons et des cyclistes est sa priorité absolue.

Une des priorités pour rendre la pratique du vélo utilitaire sécuritaire serait de cibler les tronçons stratégiques qui permettent de passer d'un quartier à un autre, en traversant une autoroute, une voie ferrée, un cours d'eau. Ce travail exigera une collaboration du Gouvernement du Québec, des compagnies ferroviaires et peut-être de certaines entités privées. Un travail exigeant, laborieux, mais crucial, incontournable.

Par exemple, le viaduc Sherbrooke passant au-dessus de l'autoroute A-25 est l'un des pires à cet égard. Avant d'examiner les solutions, retournons à la source du problème. Le pont tunnel Louis-H-La Fontaine et l'autoroute A-25 ont été créés en détruisant le cœur de Longue-Pointe, le troisième plus vieux quartier de Montréal, un joyau patrimonial. En lieu et place, une immense tranchée traversée par quelques viaducs dont l'objectif était de maximiser la fluidité de la circulation automobile (véhicules lourds inclus). Vers 2017, la Ville de Montréal et le Gouvernement du Québec réaménagent les abords de ce

viaduc. L'objectif officiel est de favoriser les transports collectifs. Pour les cyclistes allant vers l'est de Montréal, le supposé remède est encore pire que n'était le problème original. Depuis lors, les cyclistes doivent se faufiler à leurs risques et périls entre trois voies véhiculaires d'un côté et deux de l'autre. Cette aberration a pourtant vu le jour dans le cadre d'administration municipale qui se réclamait du risque zéro. Il est fort probable que les promesses semblables du PUM se traduisent en échecs comparables si des garde-fous très stricts ne sont pas imposés.

Des interventions majeures s'imposent à court, moyen et long terme pour offrir un réseau sécuritaire et attractif de transport actif. À ce niveau, la révision de la géométrie des viaducs autoroutiers et de leurs abords doit être priorisée afin de sécuriser et favoriser véritablement les transports actifs.

Les interventions sur le viaduc Sherbrooke devraient s'inscrire dans une vision plus large touchant à la fois le transport collectif et la circulation véhiculaire. En effet, cette infrastructure voisine la Pôle intermodal Radisson, une destination incontournable des autobus provenant non seulement de la Rive-Sud, mais aussi d'autres lieux comme Laval et la Rive-Nord.

Le carrefour de la rue Sherbrooke et de l'autoroute A-25 est aussi le lieu de convergence de la circulation provenant des autoroutes A-20, A-25, A-40 ainsi que de la route 138 dans leur cheminement vers les pôles touristiques que sont le stade olympique, le stade Saputo, le jardin botanique, le planétarium, l'insectarium... Cette attractivité est la raison pour laquelle la signalisation touristique installée sur ces voies véhiculaires stratégiques amène systématiquement les conducteurs à converger vers ce carrefour névralgique.

Le secteur doit être transformé en une entrée de ville comparable à celle que l'on peut voir à l'intersection des boulevards Pie IX et Henri-Bourassa ou encore mieux, à l'extrémité nord de l'autoroute Bonaventure, sur le boulevard Robert-Bourassa.

Au printemps 2022, le premier ministre Legault annonçait sa volonté de créer une « Porte de l'Est » afin de réunir des quartiers isolés par l'autoroute A-25. Étant donné que les quartiers Mercier-Est et Mercier-Ouest ont été les plus dévastés par la construction de l'autoroute A-25, la « Porte de l'Est » devrait donc y trouver place. Une telle intervention à la confluence de la rue Sherbrooke et de l'autoroute A-25 permettrait à la fois d'apporter réparation pour les impacts de jadis et de créer une magnifique entrée de ville pour ce lieu stratégique à l'échelle métropolitaine.

Le rapport de l'Autorité Régionale de Transport Métropolitain sur le Projet Structurant de l'Est (tramway de l'Est) soulignait que le viaduc de la rue Sherbrooke enjambant l'autoroute A-25 devrait faire l'objet de travaux majeurs ou même d'une reconstruction. Une telle reconstruction doit se faire de concert avec la création de la « Porte de l'Est » et la reconfiguration du Pôle intermodal Radisson.

Orientations 2 et 3

Moduler l'intensification urbaine afin d'en maximiser les cobénéfices

Bâtir les conditions d'une abordabilité pérenne et d'une qualité de l'habitation

Place Versailles

Ces orientations du PUM s'incarnaient de façon bancale dans le projet de réaménagement de la Place Versailles récemment soumis à la consultation publique.

Les multiples déficiences de ce projet sur la table ont été dénoncées par les citoyens et organismes. Plusieurs mémoires soumis à l'OCPM ont proposé des avenues de solution qui permettraient de mieux le faire concorder avec les orientations du PUM. Certaines propositions devraient être incluses au PUM, dont celle de générer systématiquement des écoquartiers.

Le projet sur la table ne présente clairement pas les cobénéfices attendus. Il ne présente surtout pas les conditions d'abordabilité et de mixité des clientèles espérées. Il ne créerait pas un véritable quartier vibrant avec une variété de clientèles qui bénéficierait aussi aux populations des quartiers avoisinants.

La révision de la vision de développement de la Place Versailles doit se faire en considérant le caractère stratégique de cet endroit au point de vue de la mobilité. Ce lieu mérite clairement un traitement exemplaire à tous les points de vue. Dans un véritable écoquartier, la géothermie et les services thermiques seraient partagés. Dans une première phase, des stationnements souterrains seraient créés aux abords de la voie de service Boucherville et desserviraient les commerces actuels. Dans une phase ultérieure, ces stationnements souterrains serviraient d'assise à des bâtiments destinés aux commerces, aux bureaux, aux services publics, aux résidences... Les places de stationnement ne seraient pas dédiées à un usager spécifique. Partout dans le monde, le partage des places de stationnement est un puissant incitatif à réduire l'usage de l'automobile. La proximité d'un tel pôle stratégique de mobilité collective impose une telle approche. L'autopartage doit y être favorisé et même subventionné par les développeurs, tout comme le transport collectif. Peut-être même via des subventions aux nouveaux acheteurs.

Le projet sur la table pour réaménager la Place Versailles tourne clairement le dos au carrefour Sherbrooke / autoroute A-25 ainsi qu'au Pôle intermodal Radisson. C'est incompréhensible. L'art de rater une occasion exceptionnelle.

Le projet de réaménagement de la Place Versailles doit développer une synergie forte avec une « Porte de l'Est », véritable entrée de ville ayant une très grande valeur

paysagère et artistique. Le projet à développer devrait contribuer à cette plus-value en intégrant les bâtiments iconiques souhaités dans le secteur ayant la plus grande visibilité et la plus importante pour ses paysages donc celui vers le mont Royal

Le corollaire de ces modifications aux abords de la rue Sherbrooke, les hauteurs seraient significativement réduites aux abords des secteurs habités, près de la rue Pierre-Corneille ou des Groseilliers...

Orientation 4

Dynamiser les espaces à vocation économique et commerciale par une organisation stratégique et écoresponsable du territoire

A- Port de Montréal

Le duo principal d'entrée et de sortie du Port de Montréal se trouve au-dessus de l'autoroute A-25, au bout des rues de Boucherville d'un côté ouest, Curatteau, du côté Est. À cet endroit, se trouvait jadis le cœur du quartier Longue-Pointe. Des bâtiments magnifiques, dont l'église Saint-François d'Assise, le cénacle Notre-Dame avaient été érigés de façon à profiter de l'étroiture du fleuve. En lieu et place de lieux patrimoniaux, on retrouve maintenant un vaste stationnement sans âme s'étendant derrière une clôture barbelée que l'on peut contourner facilement.

À intervalles réguliers, le Gouvernement du Canada fait pleuvoir des centaines de millions \$ pour améliorer les installations du port. Curieusement, pas un sou n'a encore été consacré à dignifier cette entrée principale, ni à bonifier les interfaces avec les quartiers Mercier-Est et Mercier-Ouest. Pourtant, dès 2013, la Ville de Montréal et le Port s'engageaient à créer des lieux où les citoyens de Montréal seraient à même de mieux comprendre l'histoire et l'importance du trafic maritime ainsi que les retombées de cette activité.

Des milliards et des milliards de bénéfices pour le Canada en retour d'impacts majeurs subis pour les résidents de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Tel est l'étrange donnant-donnant que le port fait subir à la population de MHM et de Sainte-Marie, sous le regard indolent de la Ville de Montréal.

La Ville de Montréal ne devrait-elle pas travailler très activement à amener le Port de Montréal à adopter des meilleures pratiques ? Par exemple, ne faudrait-il pas créer une entrée principale digne de ce nom avec œuvre d'art commémorant le quartier rasé pour lui faire place ? Le grand artiste visuel, M René Derouin, natif de Longue-Pointe et dont la vie a été marquée profondément par ce lieu serait le candidat idéal pour se faire. Ne faudrait-il pas créer aussi une série de pôles d'interprétation à l'entrée du port, à chaque

extrémité de la Promenade Bellerive, à certains endroits stratégiques des quartiers Maisonneuve et Sainte-Marie ?

Orientation 5 et 10

Repartager équitablement l'espace de la rue

Transformer la mobilité motorisée et limiter ses impacts environnementaux, urbains et de santé publique

Pourquoi énoncer deux orientations presque redondantes plutôt qu'une seule, mieux formulée?

Orientation 6 et 7

Renforcer l'offre et l'accès des lieux de la vie collective comme soutien à l'équité et à la vie de quartier

Valoriser le patrimoine et les paysages qui participent au caractère pluriel de l'identité montréalaise

A- Propriétés institutionnelles du Gouvernement du Québec

De part et d'autre de l'autoroute A-25 se trouvent deux immenses ensembles institutionnels d'une très grande valeur patrimoniale, l'hôpital Louis-Hyppolite-La Fontaine et le Mont-Saint-Antoine. Depuis des décennies, le Gouvernement du Québec, leur propriétaire et gestionnaire, développe ces précieux territoires de façon ponctuelle, sans vision patrimoniale, ni fonctionnelle à long terme et surtout sans volonté d'interagir efficacement avec la population des quartiers adjacents.

À leur décharge, la mission originale de chacun de ces lieux suscitait de profonds malaises, les problèmes de santé mentale d'un côté, la jeune délinquance de l'autre. La vocation de ces lieux demeure un enjeu trop peu discuté. Il faut saisir les opportunités offertes par ces lieux non seulement pour mieux répondre à ces missions, mais aussi pour consolider le tissu urbain de façon durable, tant du point de vue social qu'économique.

L'hôpital Louis-Hyppolite-La Fontaine est un ensemble de bâtiments exceptionnels. La majorité des façades est faite de pierre taillée. Une imposante tour en brique domine ce paysage atypique, rappel sinistre de l'origine des lieux. L'hôpital Louis-Hyppolite-La Fontaine est sans conteste le principal site patrimonial de Mercier-Ouest.

Le bâtiment principal du Mont-Saint-Antoine est une construction en brique œuvre du célèbre architecte Jean-Omer Marchand. Cet édifice imposant constitue le principal bâtiment patrimonial de Mercier-Est.

Le développement à la petite semaine doit cesser. Des visions urbanistiques, maillées aux besoins et volontés de la communauté doivent émerger.

Le réaménagement de l'hôpital Louis-Hyppolite-La Fontaine devrait être pensé en gardant en tête l'idée que le Tramway de l'Est pourrait / devrait circuler à proximité de la maison des aînés en construction pour relier le Pôle intermodal Radisson et l'axe Hochelaga / Souigny que plusieurs, dont l'organisme Vivre en Ville et les étudiants de Concordia, voient comme tracé idéal alternatif à la proposition de tramway de l'Est faite par l'ARTM.

Le Mont-Saint-Antoine voisine la station Honoré-Beaugrand, le terminus actuel de la ligne verte. Le rapport de l'ARTM sur le Projet structurant de l'Est démontre que cet endroit verrait un nombre de transbordement métro / tramway bien supérieur à tout autre arrêt du tramway de l'Est. En façade du bâtiment principal du Mont-Saint-Antoine se trouve un vaste dégagement. Cette abondance d'espace permettrait d'optimiser la configuration d'un débarcadère immensément fréquenté.

Les deux terrains institutionnels conviendraient parfaitement à des usages civiques et communautaires complémentaires à ceux d'origine. Par exemple, des sections devraient être réservées pour des écoles primaires. Pourtant, le Gouvernement du Québec fait de l'aveuglement volontaire relativement à ses propriétés en exigeant systématiquement de la Ville qu'elle trouve de nouveaux terrains pour les écoles, alors que lui-même dispose de vastes terrains et d'immenses bâtiments à reconverter.

Les deux terrains institutionnels précités constituent des enclaves largement coupées de la trame urbaine. Le pire des deux à ce niveau, le Mont-Saint-Antoine, constitue une barrière rectangulaire d'environ un demi-kilomètre de large par près d'un km de long qui complexifie l'accessibilité au métro Honoré-Beaugrand. Une vingtaine de milliers de citoyens vivent au nord de la rue Sherbrooke, dans Mercier-Est et dans Anjou. Actuellement, les rues Sherbrooke et Honoré-Beaugrand sont les cheminements obligés pour contourner cette enclave clôturée. Est-il sensé de forcer des cyclistes à circuler sur la rue Sherbrooke pour rejoindre une station Bixi, sachant que la voie que les cyclistes doivent utiliser est une voie réservée pour autobus de faible largeur ? Est-il sage de forcer les usagers de Bixi d'emprunter l'intersection entre ces deux artères, le carrefour ayant subi le plus grand nombre d'accidents graves dans le quartier Mercier-Est. En lieu et place, il faut créer un réseau de voies piétonnes et cyclables traversant les terrains du Mont-Saint-Antoine. Grâce à ce changement, il serait possible d'offrir une accessibilité sécuritaire et conviviale aux milliers de piétons et cyclistes vivant au nord de la rue Sherbrooke.

La situation de l'hôpital Louis-Hyppolite-La Fontaine est moins pire. Le site est exempt de clôtures à l'exception de ses frontières avec la voie de service de l'autoroute A-25 ou le Symbiose, la RPA mentionnée précédemment. En plus d'une entrée principale très invitante, on trouve une issue secondaire à son extrémité nord. Les aménagements actuels sont efficacement conçus afin de décourager la circulation véhiculaire de transit. C'est excellent.

Ceci dit, l'absence de connectivité adéquate pour les piétons et les cyclistes entre cet ensemble institutionnel et le quartier adjacent est inacceptable. Le premier mémoire que j'ai soumis à l'OCPM, en 2002, portait d'ailleurs sur le réaménagement du Cours La Fontaine. Il insistait sur la nécessité de faciliter les déplacements à pied et en vélo vers la station de métro Radisson et à travers « le projet de développement domiciliaire et de consolidation du campus hospitalier ».

B- Renforcer la présence emblématique de la montagne et la protection les corridors visuels

Le corridor visuel vers le mont Royal depuis la rue Sherbrooke est un des corridors visuels exceptionnels vers la Montagne. Depuis près de deux cents ans, les Montréalais défendent ce joyau avec ardeur. Ils ont rappelé à plusieurs occasions leur ferme volonté souhaitent de garder vivantes les perspectives vers la Montagne. Cet atout de Montréal, doit être artistiquement mis en scène plutôt que ratatiné comme c'est le cas actuellement un peu partout en ville. Par exemple, la « Porte de l'Est » devra inclure une mise en scène spectaculaire de la Montagne.

En tant que membre du Comité aménagement et coordination de l'organisme Les amis de la montagne, je tiens à rappeler, comme cet organisme, que le PUM doit intégrer les vues indiquées au PPMVMR –rues de Terrebonne, Henri-Duhamel, **Sherbrooke (dans l'est)**, Butler, Roper, Notre-Dame, Gilford, Roy, avenue des Pins en bordure du parc Rutherford, intersection De Ramezay et Cedar, clairière au nord de l'hôpital général – aux cartes des corridors visuels exceptionnels ou intéressants.

Orientation 8

Accroître la place de la nature et de la biodiversité urbaine

Depuis une décennie, le dossier du mont Royal a démontré que biodiversité, biomasse, canopée, surfaces végétalisées, paysage et végétaux remarquables doivent être analysés comme des éléments distincts, mais complémentaires de cette présence de la nature que nous apprécions tant.

Le PUM devrait donc contribuer à éduquer la population sur ces différences. Il devrait aussi expliciter aux citoyens et organismes les critères qui font qu'un de ces objectifs doit

prédominer sur les autres dans un territoire, alors qu'à sa périphérie, ce sont d'autres critères qui doivent être maximisés ou priorités.

Sur le territoire qui nous intéresse, il faut prioriser les enjeux de biodiversité sur l'ensemble du parc Thomas-Chapais et créer des corridors verts et actifs y menant.

Plus au sud, sur le territoire de la Promenade Bellerive et des parcs adjacents, les percées visuelles et l'accès physique au fleuve doivent être les valeurs principales. À certains endroits, ce sont plutôt les enjeux de consolidation de la biodiversité qui doivent prédominer.

Orientation 9

Améliorer la performance environnementale et la résilience des bâtiments, des terrains et des infrastructures d'utilité publique

L'enjeu de la géothermie, des réseaux thermiques et de la mutualisation de services divers dont les stationnements a été abordée dans le chapitre sur la Place Versailles.

CONCLUSION :

RETOUR SUR LES GRANDES ORIENTATIONS

La conclusion examinera rapidement les grandes orientations en amorçant la discussion avec un bref état de la situation, suivi de recommandations concernant principalement l'ensemble du territoire montréalais, mais portant parfois sur les deux territoires étudiés.

Transport collectif

La nécessaire consolidation de Montréal passe obligatoirement par le développement d'un réseau ramifié de tramways efficacement interconnecté avec des lignes de métro prolongées jusqu'aux points de convergence. Il faut :

- Amorcer rapidement les actions en ce sens, en commençant par l'Est, puis le Sud-Ouest;
- Prioriser les gestes de consolidation du transport collectif par rapport aux actions relatives au réseau cyclable (particulièrement celles qui risquent de compliquer l'arrivée du tramway).
- Inclure le prolongement de la ligne bleue et de la ligne verte jusqu'au Faubourg Contrecoeur sur la carte des actions 2050.

- Réaménager le Pôle intermodal Radisson pour mieux le connecter à l'autoroute A-25, faciliter les échanges vers le métro et le nouveau quartier vibrant à développer.

Transport actif

De nouvelles voies cyclables de mauvaise qualité, plus ou moins pertinentes, voient continuellement le jour dans ce qui ressemble à une course au kilométrage. Il faut plutôt :

- Prioriser la création d'un véritable réseau interconnecté, sécuritaire et convivial.
- Prioriser les actions permettant de sécuriser les nœuds stratégiques pour transiter d'un quartier à un autre, via les échangeurs, traverses ferroviaires, ponts...
- Rendre enfin la piste Notre-Dame sécuritaire et conviviale, 40 ans après sa création.
- Consolider les voies cyclables bancales, mieux les raccorder au réseau.

Rôle stratégique de la « Porte de l'Est » et du Pôle intermodal Radisson pour la mobilité à l'échelle métropolitaine

Le carrefour entre la rue Sherbrooke et l'autoroute A-25 joue un rôle stratégique à l'échelle métropolitaine du point de vue de la mobilité.

- Y créer une « Porte de l'Est », un aménagement à grande valeur paysagère, artistique et architecturale.
- Y intégrer le Pôle intermodal Radisson.
- Créer véritable suture solennelle entre Mercier-Est et Mercier-Ouest pour compenser la dévastation due à l'aménagement de l'autoroute A-25.

Redéveloppement dans des quartiers existants

Plusieurs projets ressemblent à des exercices de capacité maximale, négligeant plusieurs autres orientations du PUM, comme si nous étions revenus au temps de Jean Drapeau. Il faut plutôt :

- Développer des projets faisant la synthèse des orientations du PUM
- Agir de façon douce, progressive. Éviter les gestes d'intensification en rupture avec le patrimoine, les paysages, la nature des quartiers.
- Faire que la Ville de Montréal, les Arrondissements, le Gouvernement du Québec, la communauté d'affaires et citoyenne participent de façon active non

seulement à l'idéation, mais à la réalisation sur le terrain.

Activités économiques

À répétition, des projets nuisibles pour la qualité de vie ont été présentés comme offrant une juste part des investissements publics dans des quartiers existants. Il faut :

- Accélérer le changement de paradigme annoncé pour l'Est, (voir rapport sur le SIPI).
- À défaut, faire en sorte que les activités économiques qui s'insèrent dans ou en périphérie de quartiers existants prennent des mesures volontaristes pour minimiser leurs impacts négatifs et maximiser les bénéfices pour les populations touchées.
- Réaménager les interfaces du Port de Montréal avec Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et autres.

Patrimoine et paysage

La qualité de vie à Montréal provient largement du bien-être créé par les lieux identitaires. Il faut :

- Prendre les moyens requis non seulement pour préserver le patrimoine, mais aussi pour l'utiliser respectueusement en consolidant les valeurs civiques et communautaires.
- Préserver systématiquement les vues vers le mont Royal et les mettre en scène.

Indicateurs de nature

La nature en ville prend une variété de formes. De gestes destinés à maximiser la biomasse, la canopée... nuisent aux patrimoines naturels ou paysagers. Ces formes sont :

- Biotopes et biodiversité, (incluant les milieux humides, les prairies, les parois rocheuses)
- Biomasse,
- % de canopée,
- Surfaces végétalisées,
- Paysage et percées visuelles,
- Mise en valeur des végétaux remarquables

Il faut :

- Éduquer la population à ces concepts.
- Détailler les critères pour prioriser un de ces aspects plutôt qu'un autre, selon le contexte.

Augmenter l'efficacité des actions par la mutualisation d'infrastructures

Le coût de certaines infrastructures peut être réduit significativement dans le cadre d'interventions soigneusement planifiées et leur acceptabilité sociale augmentée.

- Mettre en place les conditions pour créer de véritables écoquartiers, comme à Lachine-Est...
- La géothermie, les réseaux thermiques, les stationnements... sont des domaines où une mutualisation des équipements permettrait une meilleure efficacité de nos infrastructures.

PLANIFICATION CONCERTÉE ET MISE EN ŒUVRE STRATÉGIQUE

Le PUM et ses objectifs décrits précédemment vont dans la bonne direction. Cependant, certaines formulations laissent à désirer. Des ajustements s'imposent non seulement en ce qui concerne les définitions, mais surtout pour leurs modalités d'application. Sinon, ces orientations et sous-orientations resteront largement des vœux pieux.

- L'ENJEU FONDAMENTAL, amener la Ville, les Arrondissements, les partenaires économiques et sociaux à poser des actions concrètes d'envergure qui synthétisent tous ces principes plutôt qu'un seul ou deux.
- Impliquer activement et durablement la société civile dans les processus de planification et mise en œuvre afin de créer les synergies nécessaires au virage que les changements climatiques et sociaux imposent.

En 37 ans de carrière comme professionnel pour la Ville de Montréal, j'ai été à même de constater qu'à l'intérieur même de la machine municipale, les différents services, divisions ou arrondissements poursuivaient généralement un ou deux objectifs principaux, trop souvent au mépris des autres objectifs de la Ville.

L'administration actuelle clame qu'elle visera l'exemplarité dans ses pratiques. Des déclarations semblables ont été faites à de multiples reprises par le passé.

Malheureusement, si le passé est garant du futur, cette exemplarité ne sera que très rarement atteinte ?

Si la Ville est incapable d'être exemplaire dans ses gestes réels, comment réussira-t-elle à faire en sorte que les citoyens, organismes, corporations, gouvernement y parviennent?

Il faut mettre en place les conditions optimales pour se faire ? La clef du succès réside dans l'implication active de la société civile.

Le dossier du mont Royal est exemplaire en ce sens. La pression soutenue des citoyens, des milieux d'affaires, des grandes institutions, des organismes dédiés à l'environnement ou au patrimoine a forcé la Ville de Montréal à agir de façon très rigoureuse. Pendant vingt-trois ans, moi, architecte paysagiste pour la Ville de Montréal et mes collègues qui travaillions sur la montagne dans une foule de domaines avons été talonnés, questionnés sans relâche. Nous devons systématiquement faire la preuve que les gestes posés par la Ville étaient basés sur des analyses fines et que ces actions faisaient la synthèse de tous les objectifs du Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal.

La Table de concertation du Mont-Royal a longtemps été un forum exemplaire. L'administration municipale y agissait avec transparence, collaborant avec les partenaires de la Table, partageant ses nombreuses études savantes non seulement avec les membres de la Table, mais aussi avec le grand public. Les esquisses et options d'action étaient présentées, discutées, bien avant que les décisions finales ne soient prises.

Avec le temps, les organismes citoyens impliqués sur le terrain, tout comme les universités et les autres partenaires dont l'expertise est exceptionnelle, ont développé des communautés de pratique sur différents enjeux. Ces partenaires collaborent à la fois dans leurs analyses et dans la mise en place des solutions.

Malheureusement, depuis la consultation sur l'avenir des voies Remembrance et Camillien-Houde et surtout depuis le rapport émis par l'Office de consultation publique de Montréal, l'administration municipale est nettement moins transparente dans ses analyses et ses projets.

Un autre dossier de collaboration exemplaire mérite d'être souligné, le Quartier des spectacles. La dernière réalisation sur ce territoire, l'esplanade Tranquille, est vraiment une réussite exceptionnelle à tous les points de vue.

Les actions du Gouvernement du Québec et du Gouvernement du Canada

Le Gouvernement du Québec et celui du Canada possèdent ou sont responsables de vastes territoires souvent stratégiques pour Montréal. Les pouvoirs publics supérieurs ont tendance à subordonner aveuglément la qualité de vie des résidents des quartiers avoisinants aux impératifs liés au port, à la fluidité autoroutière ou d'autres considérations économiques.

Le pire est que de nombreuses actions très dommageables pour la qualité de vie de certains quartiers sont régulièrement présentés comme étant des actions pour revitaliser ces mêmes lieux. Ces actions s'ajoutent à un long historique de détérioration de la qualité de vie. Pas surprenant que l'espérance de vie soit bien plus basse dans l'Est que la moyenne de Montréal. Cela doit changer.

Des domaines institutionnels comme le Mont-Saint-Antoine et Louis-H-La Fontaine constituent de vastes enclaves pratiquement coupées de la trame urbaine. Pour certains

enjeux, cet état de fait constitue un avantage. Pour d'autres, c'est une catastrophe. Ces sites dont les bâtiments requièrent généralement de travaux majeurs, présentent un potentiel exceptionnel pour certaines fonctions civiques (écoles) ou communautaires.

La Ville de Montréal n'a que très peu de pouvoir de contrainte envers le Gouvernement du Canada et du Québec. Il faut donc :

- Mettre de la pression sur le Gouvernement du Québec et celui du Canada pour qu'ils mettent vraiment l'épaule à la roue pour requalifier ces territoires dans le respect du PUM et des populations avoisinantes.
- Sensibiliser la population à cette nécessité.

Une grande réflexion sociétale s'impose, particulièrement en lien avec la politique d'architecture et d'aménagement du territoire du Gouvernement du Québec.

Le Plan Métropolitain d'Aménagement et de Développement (PMAD) du Grand Montréal (CMM) aura aussi des effets majeurs sur Montréal, et tout particulièrement sur certains secteurs comme celui étudié dans le présent document. Par exemple, les actions posées à Laval ou dans les couronne nord et Sud affecteront la qualité de vie des Montréalais, au niveau des transports collectifs et de la circulation véhiculaire (incluant le camionnage).

Au final, le Projet de Plan d'Urbanisme et de Mobilité constitue une avancée très significative sur plusieurs enjeux. Cependant, il doit être révisé pour faire ressortir les actions essentielles et prioritaires. Surtout, pour que ses orientations ne restent pas à l'état de vœux pieux, sa mise en œuvre doit être consolidée avec l'appui de la population, des acteurs communautaires et économiques, ainsi que des pouvoirs supérieurs.

Daniel Chartier

Architecte paysagiste et résident de Mercier-Est

Septembre 2024

ANNEXE

Le mont Royal

Non à l'élimination des transports collectifs sur la voie Camillien-Houde

La ville de Montréal a annoncé en grande pompe un projet de requalification de la voie Camillien-Houde qui y éliminerait la présence de transports collectifs et d'autocars. C'est inacceptable. Les terrains où la voie Camillien-Houde a été créée ont été acquis en bonne partie pour permettre la création d'un tramway.

C'est inacceptable d'éliminer les transports collectifs permettant aux usagers en provenance des quartiers de l'Est de la ville d'accéder au cœur de la montagne avec ses destinations populaires : belvédère Camillien-Houde, maison Smith, Chalet du Mont-Royal,

La ville doit faire preuve d'imagination pour répondre aux objectifs définis lors de la consultation de l'OCPM sur l'accessibilité au cœur du mont Royal.

La ville étudie la possibilité de créer un tramway sur l'avenue du Parc. Pourquoi ce tramway ne serait-il pas lié à un tramway menant sur la montagne, comme jadis avant que l'automobile n'élimine cette intervention nettement moins brutale que l'orgie de surfaces asphaltées actuelles

Les voies Remembrance et Camillien-Houde font partie du parc du Mont-Royal. Ce sont des voies dans un parc. Leur aménagement devrait donc relever de l'équipe des parcs et non de celle en charge des rues comme ce fut le cas pour le chemin Remembrance. La gestion écologique, la mise en scène du roc, des eaux ne sont pas des décorations dont on s'occupe une fois les choses sérieuses décidées, comme j'ai déjà entendu de la part d'ingénieurs. L'objectif fondamental du réaménagement devrait être de mettre la montagne en scène et non d'amener l'urbanité dans la montagne.

La montagne est l'exemple ultime du fait que les aménagements doivent couvrir les différents objectifs. Un peu comme la ville à retisser en suivant les objectifs du PUM.