

MÉMOIRE DE RAYMOND MOQUIN PLAN D'URBANISME ET DE MOBILITÉ 2050 (PUM)

Le présent mémoire au sujet du PUM ne prétend pas couvrir tous les aspects qui sont développés à travers tous les documents. Je désire néanmoins aborder certains aspects qui, dans certains cas, touchent particulièrement l'est de l'île soit :

1. L'aménagement des quartiers résidentiels et la densification
2. Le transport collectif
3. Les parcs et espaces verts
4. Les secteurs industriels
5. Le réseau cyclable
6. La guerre à l'automobile
7. La décarbonation

INTRODUCTION

Une première lecture des documents donne l'impression que le projet est attractif. En effet, il semble que d'emblée, nous devrions nous réjouir d'une vision voulant une ville plus verte, plus équitable pour toutes et tous, mieux adaptée aux différents défis que nous aurons à affronter.

Une des trames de fond développée est qu'en raison de la crise climatique, nous devons changer radicalement notre façon d'organiser la ville de Montréal. Cela veut dire accepter, en particulier et sans compromis, la densification tous azimuts du cadre urbain et la quasi-disparition de l'automobile individuelle. En contrepartie, on nous promet des milieux de vie tellement fantastiques et conviviaux qu'on se demande comment il se fait que nous n'y ayons pas pensé plus tôt.

La réalité n'est pas toujours aussi simple. Le cadre urbain dans lequel nous vivons, même en 25 ans, ne se transformera pas facilement à moins de vouloir détruire des quartiers entiers. Intégrer de nouveaux équipements collectifs, comme un centre récréosportif, constitue souvent des projets à longs termes. Implanter des infrastructures de transport collectif, comme on le voit avec le REM, le PSE ou même le SRB-Pie-IX est pénible et prend de nombreuses années. Nous n'arrivons actuellement même pas à entretenir convenablement nos routes et nos stations de métro.

La question du financement de ces projets n'est d'ailleurs pratiquement pas abordée dans le chapitre 2 – La stratégie montréalaise. Combien de milliard de dollars seront nécessaires à ladite transformation du cadre urbain ? Cela est évacué des documents sinon pour mentionner qu'il faudra s'entendre avec des partenaires. Nous sommes très loin de la réalisation des projets.

Abordons donc les différentes thématiques mentionnées ci-dessus.

1. L'aménagement des quartiers résidentiels et la densification

Les raisons pour justifier la densification sont omniprésentes dans le PUM : pour les transports collectifs et actifs, pour les logements sociaux et abordables, pour libérer de l'espace pour les espaces verts, etc. On se veut toutefois rassurant. Certaines zones seront à densification douce, d'autres moyenne ou élevée. Cette nouvelle façon de concevoir la ville devrait permettre, selon ses promoteurs, de mieux nous déplacer (sans auto), nous divertir, etc.

A-t-on questionné les citoyens quant à leurs critères quand vient le temps de vouloir acheter ou louer une maison ? Une famille veut-elle vraiment habiter dans une tour à appartements de 20 étages, même si on fait miroiter qu'il y aura un parc à proximité ? La réalité, c'est qu'une proportion importante des familles continue de fuir la ville de Montréal pour s'établir dans les banlieues. Parmi les principales raisons sont le prix des maisons (et des taxes) et l'espace. Eh oui ! Beaucoup de personnes apprécient avoir un espace extérieur privé. Ce facteur semble toutefois avoir été occulté par ceux qui ont conçu le PUM.

En principe, les immeubles à densification élevée sont localisés dans des TOD (près des axes de transport structurant). Cela n'empêche pas les promoteurs de maximiser la densification peu importe la localisation de leurs projets. C'est ce qu'on a vu par exemple au projet des Cours Bellerive à l'angle des rues Notre-Dame et Taillon. À un moindre niveau, on remarque cette tendance sur d'autres projets comme celui réalisé il y a quelques années à l'intersection des rues Notre-Dame et de Bruxelles où d'ailleurs, très peu de familles résident. Dans ces deux derniers cas, on se trouve très loin de zones TOD.

L'implantation de projets densifiés peuvent ne pas respecter le cadre urbain environnant. C'est le cas du projet « Place Versailles », comprenant plusieurs immeubles en hauteur, qui soulève actuellement la colère de plusieurs citoyens riverains.

2. Le transport collectif

L'implantation de nouveaux axes de transport collectif, dont les lignes de tramways constituent un des éléments essentiels, est l'un des thèmes les plus importants du PUM. On peut se réjouir de cette orientation générale. La Ville de Montréal a besoin de plus de transport collectif. Que ces projets entraînent une reconfiguration des rues pour y laisser plus de place au transport collectif et également au transport actif (marche, vélo) est acceptable dans la mesure où cela est fait de façon raisonnable.

Les cartes 2-5 et 2-8 aux pages 37 et 39 du chapitre 2 du PUM montrent la Ville de Montréal y est tapissée de lignes de tramways avec en plus quelques ajouts ou extensions de lignes de métro, principalement la ligne rose. Lorsqu'on considère que la réalisation de la ligne bleue prend continuellement du retard et qu'on peine à compléter le SRB Pie-IX, quelle est la probabilité réelle que ces projets soient réalisés d'ici 2050 ? Il est plus facile de dessiner des lignes sur une carte que de réaliser les projets sur le terrain. Cela est d'autant plus vrai que ces projets dépendent du financement de Québec et d'Ottawa, ce qui est pour le moins incertain. Au même moment, nos stations de métro manquent de financement pour leur entretien ...

Nous voyons actuellement dans plusieurs cas une diminution des services. Des lignes d'autobus sont coupées. On entasse les citoyens comme des sardines dans les autobus ou le métro aux heures de pointe. Afin que nous puissions croire au futur radieux promis par le PUM, il faudrait que le présent nous en donne un aperçu.

Par ailleurs, les citoyens de l'est de Montréal comme ceux de Mercier-Est, ont un souvenir amer de la complaisance, voire de la complicité de la Ville de Montréal dans la saga du projet du REM de l'Est. Pendant que plusieurs experts et groupes de citoyens dénonçaient le projet du train léger automatisé qui défigurait les quartiers de l'est, la mairesse Plante considérait le tramway avec mépris en déclarant qu'il était trop lent. Doit-on prendre le PUM au sérieux ? On attend encore que la Ville de Montréal donne son appui au projet de tramway développé par l'ARTM pour l'est de l'île.

Il est bon de souligner que le tracé montré sur les cartes mentionnées ci-dessus ne reprennent pas le tracé du projet de l'ARTM.

3. Les parcs et espaces verts

L'est de l'île de Montréal a toujours été défavorisée par rapport à l'ouest en ce qui concerne les parcs et espaces verts. La quantité et la superficie des parcs dans l'est ainsi que les investissements qui leur ont été octroyés y sont ridiculement inférieurs. Toute nouvelle indiquant qu'on veut y consacrer des investissements doit être soulignée.

L'orientation 8 du PUM, sur cette question, mentionne le Grand parc de l'Est. Celui-ci regroupe déjà plusieurs espaces verts existants dont principalement le grand parc de la Pointe-de-l'Île. Verra-t-on une augmentation notable du verdissement ? Il sera important de voir de quelle façon le projet consolidera les parcs existants.

Il est question également de corridors verts à l'objectif 6.1. Cet élément est peu développé dans le PUM sinon pour dire qu'il s'agit de parcours piétonniers et cyclables que leur principale caractéristique est l'attention portée au verdissement de leur aménagement. Toutefois, pour jouer un rôle un tant soit peu significatif au niveau de la biodiversité, il faut qu'il ait une largeur d'au moins une trentaine de mètres. Nous ne savons pas actuellement ce que le PUM considère. Si ces corridors verts sont équivalents en largeur à des pistes cyclables, ceux-ci ne pourront remplir efficacement leur rôle écologique.

Dans la perspective de la trame verte et bleue, la création d'un parc intégrant l'île Sainte-Thérèse pourrait être développée en collaboration avec la ville de Boucherville et en faire un lieu récréotouristique de grande valeur. Je ne crois pas que le PUM ait cela dans ses objectifs.

4. Les secteurs industriels

Le développement de l'est de l'île de Montréal a été articulé autour de l'industrie lourde, de la pétrochimie et des activités portuaires. Ce paradigme doit cesser.

Le PUM indique que les activités industrielles légères comportant une plus grande densité d'emplois devraient être situés dans les îlots en marge des quartiers résidentiels. Il indique également que les industries de logistiques devraient être localisée en marge des infrastructures autoroutières. Ces lignes directrices ne sont pas rassurantes car le développement du territoire ne se fait pas actuellement de cette façon.

Le quartier Mercier-Est est bordé au sud dans sa majeure partie par le Port de Montréal et à l'est par le secteur industriel de Montréal-Est . En bordure du port, plusieurs industries dites de logistiques se sont déjà implantées comme Mtl-Link et Ray-Mont Logistiques. Il est clair qu'une pression très forte se fait afin que le territoire immédiat ou à proximité du port accueille d'autres industries de ce type comme le réclame Cargo M, promoteur de la grappe de la logistique.

Le PUM souligne avec force l'importance du Port de Montréal et semble voir d'un bon œil son expansion. Or, tout développement du port, et de l'industrie de la logistique, est incompatible avec la qualité de vie des citoyens riverains à cause notamment des activités de camionnage. Tout développement du Port doit se faire à l'extérieur de Montréal.

5. Le réseau cyclable

Le PUM met une grande importance dans l'établissement d'un réseau de transport actif, en particulier cyclable. Il y est mentionné que le partage des rues doit faire en sorte que les déplacements soient conviviaux et sécuritaires en toutes saisons et pour tout le monde, notamment les enfants, les personnes âgées, les femmes et les personnes ayant une limitation fonctionnelle. Des interventions d'aménagement seront systématisées pour accélérer l'apaisement des rues et ainsi, atteindre la vision Zéro. Étendre le réseau cyclable et le rendre plus sécuritaire est un objectif souhaitable que j'appuie.

Pourtant, c'est exactement ce qui est actuellement demandé sans succès jusqu'à maintenant pour la piste cyclable Notre-Dame par le CEM-E, l'AMAMHM et SME depuis près de deux ans. Si on désire croire les objectifs dans l'horizon 2050, il faut que des gestes immédiats soient posés actuellement.

6. La guerre à l'automobile

Toutefois, ce qui marque le plus en lisant le chapitre 2 du PUM, c'est la volonté non pas de réduire mais de systématiquement éliminer l'automobile individuelle du paysage urbain. Les figures intégrées dans le document sont presque des outils de propagande anti-auto (voir les figures 2-21 à 2-24, 2-39 et 2-40). Systématiquement, la vision d'aujourd'hui est moche et celle de demain, sans auto ou presque, est montrée comme exaltante.

Je conviens qu'il est important de réduire le parc automobile dans Montréal. Mais de là à faire la guerre à l'automobile, il y a un pas que je me refuse de franchir. Cette guerre toutefois, elle est déjà commencée. M. Ferrandez déclarait alors qu'il était maire du Plateau Mont-Royal qu'il allait rendre la vie impossible aux automobilistes et il se vante aujourd'hui d'avoir réussi. On voit un peu partout une multiplication des saillies de trottoir, des sens uniques et des dos d'âne. Bien que ces éléments puissent être imminemment utiles lorsque bien implantées, on est en droit de se demander si dans plusieurs cas, le but non avoué est de rendre la vie difficile aux automobilistes.

Un grand nombre de citoyens sont à la fois piéton, cycliste (personnellement, je vais travailler presque tous les jours au centre-ville d'avril à novembre), utilisateur des transports collectifs et automobiliste. L'usage de l'automobile individuelle se justifie dans bien des cas (famille, travail, activités des enfants, etc.). Si on veut réduire la place de l'automobile, il faut AU PRÉALABLE augmenter l'offre de transport collectif, et non l'inverse.

7. La décarbonation

Un mot rapide sur la décarbonation. La volonté que les véhicules soient à 100 % décarbonés en 2050 paraît louable. Toutefois, elle dépend en grande partie d'éléments dont la Ville de Montréal n'a aucun bras de levier. Rien n'indique qu'Hydro-Québec sera en mesure de produire toute l'énergie nécessaire à ce virage. Cette volonté dépend également de la production des automobiles électriques.

À cet effet, on oublie que les véhicules électriques avec leurs batteries et autres systèmes sont également polluants. Cela, c'est sans compter que les métaux rares nécessaires à la production de ces systèmes sont puisés dans des pays du tiers-monde dans des conditions dignes du moyen-âge et qui souvent exploitent le travail des enfants.

CONCLUSION

Tous les citoyens veulent que la Ville de Montréal soit plus écologique, plus verte et mieux adaptée aux besoins des citoyens. Plusieurs éléments pris isolément tombent sous le sens comme de donner plus de place aux transports collectifs. C'est quand on les met tous ensemble qu'on se met à avoir des doutes.

Premièrement, comme il a été dit précédemment, les sommes pour réaliser cette vision seront faramineuses. D'où viendra l'argent ? Des gouvernements supérieurs ? Des taxes des citoyens déjà surtaxés ? L'argent ne pousse pas dans les arbres comme par magie. Il y a fort à parier que dans une large mesure, il ne sera pas au rendez-vous. Quels seront les pans de la vision du PUM qui seront sacrifiés ? Comme il n'y a aucune priorisation des projets, il est impossible de le savoir.

Deuxièmement, les gestes actuels des gouvernements supérieurs, de la Ville de Montréal, des arrondissements et des promoteurs privés vont souvent à contre-sens des orientations du PUM. Si le présent est garant du futur, nous avons de bonnes raisons de croire que tout ne sera pas aussi idyllique dans 25 ans que ce qui est promis.

Troisièmement, il y a, à l'intérieur de la vision du PUM, une vision idéologique, voire dogmatique. Nous avons vécu, il n'y a pas si longtemps, l'épisode de la COVID 19. Sous prétexte de la crise sanitaire, les autorités publiques ont restreint les libertés individuelles de façon arbitraire et très souvent déraisonnable. Aurait-on pu penser qu'il serait criminel de se trouver à l'extérieur de son domicile après 19h00, de recevoir nos enfants, d'aller voir nos parents à l'hôpital, de perdre son emploi si non vacciné ? Pourtant, tout cela s'est bien passé. Jusqu'où sommes-nous prêts à aller pour imposer cette vision ? La crise climatique ne doit pas devenir un prétexte pour ultimement limiter les droits et libertés des citoyens.