

# Groupe de Recherche Urbaine Hochelaga-Maisonneuve

4344, rue Bourbonnière, Montréal, QC. H1X 2M4

TEL : (514) 899-5314 • FAX : (514) 861-7158

Site : [www.gruhm.org](http://www.gruhm.org)

## Réflexions sur le Projet de règlement. Document complémentaire au plan d'urbanisme de Montréal

4 juin 2003

1. Le nouveau plan d'urbanisme de Montréal.  
Renée Martin - Présentation écrite et orale.
2. La végétation .  
Philippe Coté, chercheur - Présentation orale.
3. Les vues, les éléments naturels. La voie panoramique et patrimoniale.  
Pierre Brisset, Architecte et directeur du GRU HM - Présentation orale

**Office de consultation publique de Montréal.**

Secrétariat général , 1550 rue Metcalfe B 1414 Montréal. QC. H3A 1X6

« Aménager à l'avenir, ce sera moins appliquer des règles et des plans, mais bien plus manager des processus et des démarches pour identifier des problèmes territoriaux, cerner les enjeux qui leur sont liés et faire émerger des solutions acceptées par les différents acteurs (...) Sinon la société organisera son territoire en confinant l'aménagement à de simples tâches réglementaires liées au zonage et au règlement de construction. »

Michel Rey, Jean Ruegg, Ordre des urbanistes du Québec  
Actes du colloque sur le Paysage urbain et environnement à Montréal.  
Conseil régional de l'environnement de Montréal et Conseil du paysage québécois.  
Janvier 2003, p. 55.

## Le Milieu résidentiel sur l'île de Montréal.

### Le plan d'urbanisme de l'île UNE ENTITÉ GLOBALE OU UN AMONCELLEMENT D'ENTITÉS ?

De quel plan d'urbanisme parle-t-on? Celui de l'ancienne ville ou celui de l'île? Loi et règlements en aménagement viennent en premier lieu baliser un concept d'aménagement voir un plan d'urbanisme (Plan global d'aménagement urbain). La loi ne se substitue pas au plan; elle offre une « enveloppe » globale pour l'aménagement de l'île et les règlements de zonages ne peuvent être énoncés qu'après avoir conçu et fait approuver le plan d'urbanisme. Cette nouvelle pratique de morcellement favorise la confusion tout en permettant, d'une part, les investissements de promoteurs immobiliers associés à ceux des entreprises privées et d'autre part, la promotion de Programmes Particuliers d'Urbanisme (PPU) à l'échelle de l'île et des arrondissements (selon l'envergure du projet.).

On a pris le plan des infrastructures de transport pour résoudre les problèmes de congestion sur l'île, Congestion due au manque de contrôle des pouvoirs municipaux de l'île sur les flux de circulations locales, de la couronne et de la province depuis plus de 10 ans.

Les commissions se sont succédés et faute de mandat précis ont étudié des « alternatives » et recommandé celles qui paraissaient le mieux convenir aux problématiques ponctuelles actuelles. Nous serons consultés sur le plan d'aménagement métropolitain en même temps que d'avoir à formuler des recommandations sur les plans d'actions des arrondissements.

Sommes-nous donc d'accord pour dire que le plan d'aménagement métropolitain intègre celui de l'île par le biais du plan des transports ? Ce serait un plan d'aménagement qui intégrerait celui de l'île à la métropole. Les conséquences directes des fusions municipales nous obligent, dans un laps de temps très court, à changer nos normes en matière d'aménagement; C'est la structure de l'îlot qui peut être atteinte. Il y a là une logique implacable. Seul un plan d'aménagement à l'échelle de l'île pourra garantir l'identité des trois entités que sont celles de l'Est, de l'Ouest et du Centre.

La nouvelle ville devra traiter des problèmes générés par l'étalement urbain et en priorité se préoccuper des difficultés environnementales et humanitaires qui existent et que les grands projets risquent d'accentuer.

Nous sommes encore dans un système de bonification avec l'ajout de qualificatifs aux critères existants (diminution, amélioration, rénovations,) et de « mise aux normes ».

Peut-on définir, localiser un écosystème urbain?

Peut-on définir, localiser la pauvreté des espaces urbains?

Nous devrions, si nous désirons fonder notre travail nous pencher sur le plan triennal d'arrondissement.

Le citoyen peut se sentir à l'aise et réconforté par la présentation des interventions proposées pour améliorer leur qualité de vie. Ce sont là des services de proximité. C'est à l'occasion de la confection des PTI ( programme triennal d'immobilisation) que la municipalité procède aux modifications de zonage et les justifie. La consolidation du milieu résidentiel garantirait sa « durabilité ».

Les thèmes 6 et 7 du document complémentaire proposé ne peuvent être commentés dans le contexte d'un aménagement par arrondissement. A-t-il les outils pour défendre son territoire sans avoir connaissance de celui de son voisin? Faut-il poser le problème de l'enseignement ( il ne s'agit pas que des enfants) face au désintéressement de l'aménagement **des espaces publics**. Faut-il les morceler et les ignorer au point tel que nous les traitons dans le cadres de projets spécifiques? Tout comme les transports, ils sont un élément structurant de la trame urbaine et un lien direct des arrondissements

La version préliminaire du plan d'urbanisme du « Service de développement économique et du développement urbain et de la Direction du développement urbain » est celle d'une esquisse d'un plan préliminaire d'action pour la mise en application d'une réglementation complémentaire au plan d'urbanisme du nouveau Montréal. Le processus est inversé : la ville entreprend des modifications au zonage par le biais de sa réglementation qui aura pour effet de modifier le nouveau plan d'urbanisme.

Remarques préliminaires : Elles se situent à différents niveaux :

1. Une réglementation complémentaire suppose qu'il y a une **réglementation globale** de base à l'échelle de la ville; La complémentaire devrait préciser et compléter la principale. Il m'apparaît très difficile de pouvoir, en aménagement intégré, d'analyser et d'approuver un plan d'action qui aboutit à une réglementation sans données supplémentaires concernant le type d'habitat et le milieu dans lequel il a pris naissance et a évolué.

2. Il nous serait essentiel, si nous voulons analyser « le projet complémentaire de règlement d'urbanisme » de préciser, le(s) règlement(s) de zonage et les situer dans un contexte d'aménagement. Cependant, aucune **mise à jour** n'a été faite durant le mandat de l'ancien maire. Nous devons travailler en effectuant des spots- zoning et des PPU Le bilan de ces deux moyens d'action et l'impact qu'ils ont eu sur le milieu bâti ne semble

pas avoir été analysé ou tout au moins communiqué. Nous aurions pu y déceler de **nouvelles tendances** dans le but d'élaborer un nouveau concept urbain. Ceux des municipalités annexées ne nous ont pas été communiqués ou nous sont inconnus.

3. **Les modes de vie** de l'Est sont très différents de ceux de l'Ouest. Il nous suffit de prendre comme critères de base ceux qui avaient servi à élaborer le plan d'urbanisme de l'ancienne ville de Montréal. Le développement du centre international des affaires faisait parti du Plan d'urbanisme de l'ancienne ville.

4. Il semblerait que nous travaillons actuellement par **projets**. Aucun d'entre eux ne nous a été communiqué suite au consensus du sommet de Montréal de juin 2002. Ce consensus m'apparaît être l'ébauche d'un plan stratégique de développement urbain. D'autre part, le citoyen n'a pas participé à ce processus qui lui est apparu comme étant élitiste Il s'est agit, sous réserve d'avis contraire, d'une ébauche de plan de développement économique métropolitain.

5. Il faut aussi noter que la participation du gouvernement du Québec et du **Ministère des Transports** a pris une telle importance qu'il a joué un rôle déterminant en aménagement urbain durant cette période.

Réf. :

1. Plan de gestion des déplacements. Ministère des transports Avril 2000

2. Le cadre d'aménagement et les orientations gouvernementales de la Région Métropolitaine de Montréal. Le gouvernement du Québec, 2001

6. **La communauté métropolitaine** a publié l'orientation de son plan d'aménagement. Il est essentiel que nous en tenions compte pour élaborer celui de l'île mais les problématiques de l'île sont très différentes de celles de la couronne.

Elle a, entre autre, situé les Pôles de développement économique de l'île qui ont servi de base de travail de Pierre Brisset. L'analyse de ces Pôles ne nous a pas été communiquée. Il semblerait cependant qu'elle est à la base du développement de l'île puisqu'elle implique et motive le tracé d'autoroutes et le développement du transport en commun.

7. **La stratégie de revitalisation** urbaine est essentielle mais elle doit être envisagée à l'intérieur d'un plan d'aménagement global de l'île.

Cette énumération est partielle et devrait faire l'objet d'un bilan plus approfondi.

## **Bref survol de l'état actuel. Le milieu où l'on habite.**

C'est une définition avec laquelle nous pouvons faire une corrélation directe avec le type d'habitat et le milieu bâti en évolution et en restructuration.

Pour en faire une évaluation à l'échelle de l'île Il m'a semblé opportun de revoir

1.0. Le type d'habitat. Il nous suffit de les répertorier et de noter leur croissance.

1.1. le type d'habitation dans laquelle nous vivons : maison uni familiale, duplex, triplex, tour à étages , habitations en rangées, isolées etc.

1.2. le statut que nous avons, propriétaire ou locataire, qui donne le droit à une intervention directe et collective différenciée.

1.3. Le type de logements que nous occupons (qui se situe après avoir identifié le type d'habitat).

Certains critères me semblent pertinents pour évaluer la stratégie de revitalisation proposée par la nouvelle ville plus particulièrement ceux de l'impact et de l'intégration des usages multiples. La densité des zones d'habitations en est-elle influencée? Toutes ces données existent et nous devons pouvoir nous y référer car il s'agit d'interventions dans les milieux résidentiels; les 60 000 logements prévus, vont-ils être répartis dans tous les arrondissements (les milieux résidentiels peuvent être variés ou concentrés dans un arrondissement) ?

2.0 Le milieu non seulement à l'échelle de l'arrondissement mais en premier lieu à l'échelle de la ville.

On ne retrouve pas certains paramètres globaux qui devraient faire l'objet d'un plan d'aménagement global concernant le traitement des espaces publics

2.1. La proximité

Ces critères de base m'apparaissent indissociables de la mixité du milieu et de la proximité des milieux avoisinants pour un développement et une intégration rationnelle des équipements projetés dans le plan de développement stratégique proposé principalement par les Chambres de commerces locales et métropolitaines.

D'autre part, la proximité des zones industrielles, d'entrepôts, (parcs industriels compris) qui génèrent de l'emploi et par conséquent des déplacements quotidiens, influent directement sur le développement domiciliaire projeté. Elle dicte la consolidation du milieu actuel.

Nous devons également identifier et associer l'impact du développement du centre international des affaires, de celui des quatre universités et des nouveaux hôpitaux;

2.2. L'homogénéité.

Il m'apparaît urgent d'identifier le développement des milieux homogènes de ceux qui ont subi des modifications majeures.

La spéculation foncière et immobilière s'est accentuée et nous n'en avons la preuve que par les demandes de groupes de pressions.

2.3. La pollution.

Il nous faudra exiger une carte des terrains pollués pour expliciter les demandes de projets d'une part et vérifier les demandes de développements résidentiels projetés.

D'autre part que fait-on de l'automobile en regard des accords de Kyoto.

Quelles seront les exigences du citoyen ?

Les éco-systèmes urbains (intégrant la population qui y vit) ont-ils été définis ?

## **La problématique de l'étalement urbain.**

La problématique de la décentralisation réside dans le déséquilibre actuel du développement projeté sur l'île face à celui des couronnes. La décentralisation exclut ce critère de proximité.

Les changements de vocation de différents milieux, industriels et d'entrepôts principalement, non explicités, non localisés, font en sorte que les citoyens ne sont pas impliqués aux projets de développement économique qui provoquent les déplacements de population. Généralement les secteurs de pauvreté que nous connaissons actuellement sont déplacés. La consolidation du

milieu résidentiel (et cela doit être prouvé) engendre actuellement un déplacement de population et provoque une spéculation foncière et immobilière souterraine sans précédent.

Les terrains vacants et propices au développement résidentiel répondent à certains objectifs d'aménagements urbains sur lesquels nous n'avons pu nous prononcer.

#### Les organismes impliqués.

La Société Centrale d'hypothèque et de logement .

Les anciennes villes de banlieue sur l'île et le développement résidentiel uni familial

La société Habitation du Québec S.H.Q.

La ville de Montréal.

Cette liste est loin d'être exhaustive.

Le plan des transports de marchandises et de personnes semble être un acquis pour la ville et le gouvernement provincial mais pas pour le citoyen .

\*Voir les travaux de Pierre Brisset . Ces travaux devront être pris en considération dans le contexte municipal global qui reste à mettre en place. Dans la problématique d'aménagement de la rue Notre-Dame l'essence même d'un boulevard urbain n'a pas été considérée. Une recherche plus approfondie sur les critères d'identification d'un boulevard urbain panoramique et patrimoniale serait nécessaire.

En dernier lieu, le problème des dé-fusions nous conduirait à plus de décentralisation, bonne chose en soit si nous nous attelons à l'élaboration d'un concept d'aménagement global de l'île qui ne semble pas exister et ne pas le confondre au plan de développement métropolitain.

Renée Martin, Architecte DPLG de Paris, Maîtrise en aménagement, Université de Montréal.  
6601 rue Saint Dominique, Montréal. Qc. H2S 3A8. Tel. (514) 274 7161  
Courriel : Renée Martin <intersc@interscena.com>

Philippe Côté, recherchiste, Atelier du patrimoine urbain de Montréal  
1434 rue de Montcalm. Montréal. QC. H2L 3G8 Tel : (514)523 2500.  
Courriel : Philippe Côté <phcote@cam.org>  
Site : www.amidesruines.net

Pierre Brisset, Architecte et directeur du GRU HM  
4344 Rue Bourbonnière, Montréal, QC. H1X 2M4 Tel. (514) 899 5314.  
Courriel : Pierre Brisset <gruhm@sympatico.ca>

Groupe de Recherche Urbaine Hochelaga-Maisonneuve  
4344, rue Bourbonnière, Montréal, QC. H1X 2M4  
TEL : (514) 899-5314  
FAX : (514) 861-7158  
Site : www.gruhm.org

**Ville de Montréal**  
**Cabinet du comité exécutif**

**Communiqué de Presse**  
**Pour diffusion Immédiat**

« Le projet de la rue Notre-Dame n'est pas compromis par le document complémentaire au plan d'urbanisme » -Robert Libman

**Montréal le 23 avril 2003-** «Le projet de la rue Notre-Dame n'est pas compromis par le 'document complémentaire» a dit M. Robert Libman , responsable du l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de l'architecture au comité exécutif.

« Le 'document complémentaire' est un cadre réglementaire qui détermine, en termes d'objectifs et de critères, des règlements de base qui s'appliqueront à l'ensemble du territoire montréalais. Élaborer et faire approuver un tel document est une obligation de la loi. Dans sa forme actuelle, ce document est temporaire; il pourrait être modifié suite à l'adoption du plan d'urbanisme de Montréal. Il s'applique au domaine privé, non au domaine public. Or, la rue Notre-Dame appartient au domaine public. En conséquence, le document complémentaire ne s'applique pas au projet de la rue Notre-Dame proprement dit. » de dire M. Libman.

« Une fois que la rue Notre-Dame aura reçu le qualificatif de 'voie panoramique et patrimoniale', l'objectif du 'document complémentaire' sera, par exemple, d'encadrer des projets pouvant se réaliser le long de cette voie, lesquels devront alors respecter l'objectif et les critères énoncés dans le règlement. Il est vrai que la présence du port conditionne actuellement le caractère de la rue Notre-Dame mais elle ne lui interdit pas sa désignation comme 'voie panoramique et patrimoniale. Le 'document complémentaire' a justement pour objectif de créer les conditions pour améliorer les choses. »

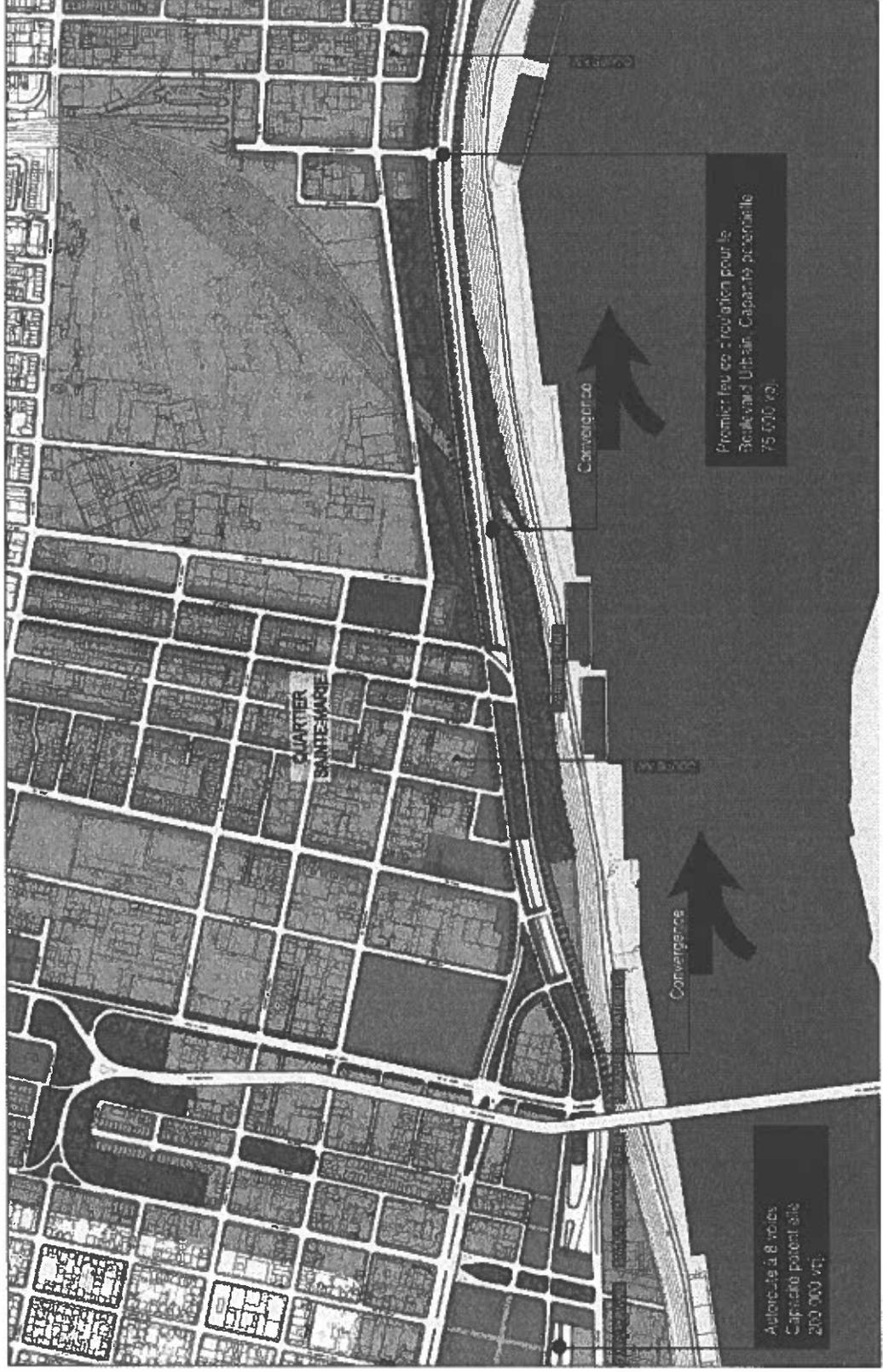
« Dans son design actuel, tel que présenté au public lors du Sommet de Montréal en juin dernier, le projet de la rue Notre-Dame contient déjà une mise en valeur du patrimoine et respecte donc les objectifs du 'document complémentaire' même si, techniquement parlant, le celui-ci ne s'applique pas à cette voie publique. Par exemple, le projet met en valeur les parcs le long de son parcours : Esplanade des patriotes, parc Bellerive, square Dézéry, parcs Morgan et Champêtre, etc. Dans la mesure où les équipements portuaires le permettent, le projet offre des percées visuelles sur le fleuve. »

« Il est faux de laisser entendre que le 'document complémentaire' «risque de compliquer la vie du Ministère des transports», puisque d'une part le projet actuel respecte l'objectif du 'document complémentaire' et que d'autre part ce même document réglementaire ne s'applique pas à cette artère. »

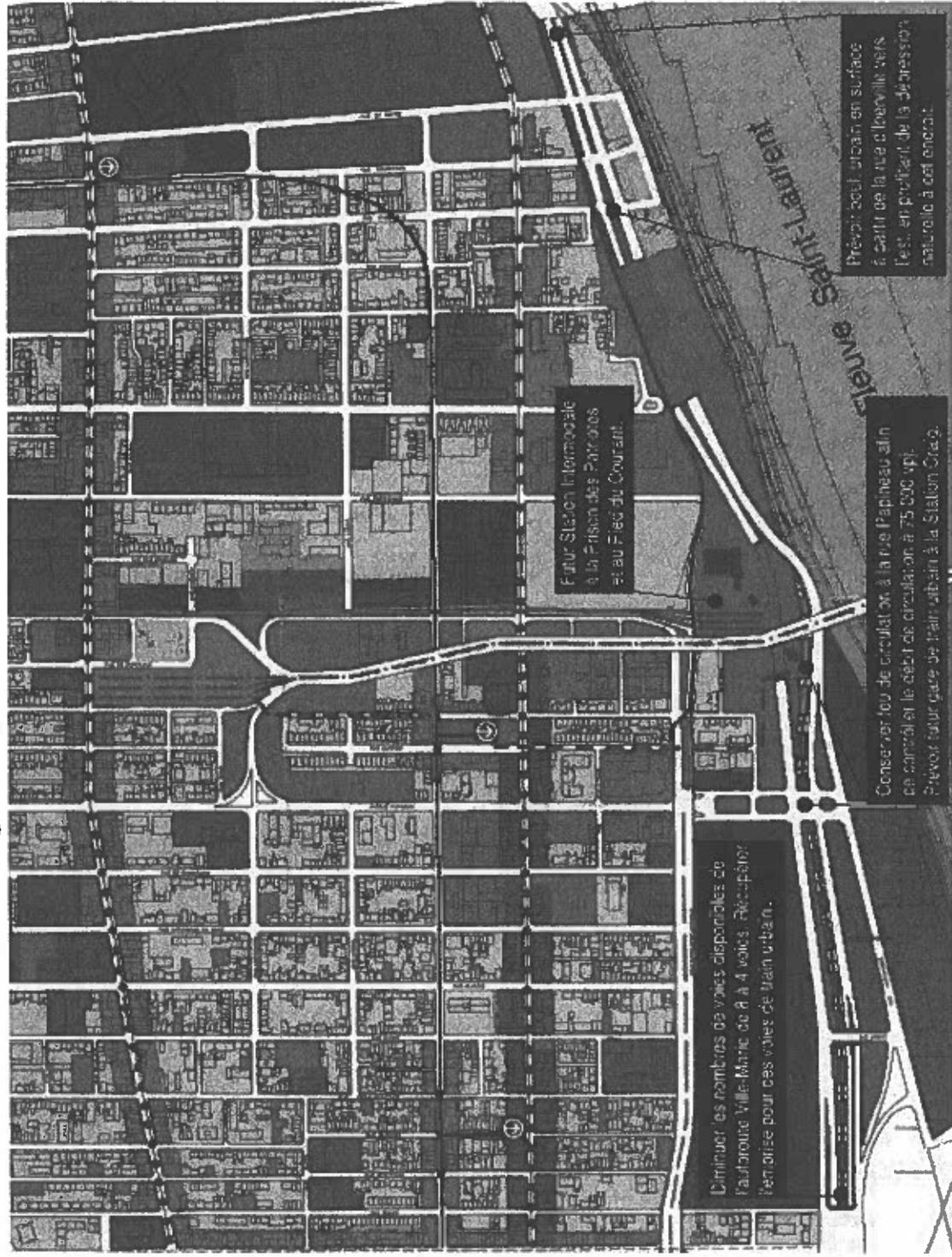
« Il est faux aussi de prétendre que le «projet autoroutier n'est pas conforme au plan d'urbanisme». D'abord, il l'est, de fait; ensuite, il ne s'agit pas d'une autoroute mais d'un boulevard urbain » conclut M. Libman.

Source : Darren Becker  
Executive Committee Press Attaché  
(514) 872-6412

Configuration du Projet Ville MTQ dans Centre-Sud!!  
Comment le débit réduit de 200 000 vpj. à 75 000 vpj. avec deux entrées  
(convergences) consécutives sans sorties??  
Ceci créera un gros refoulement à Alphonse de Roy!!



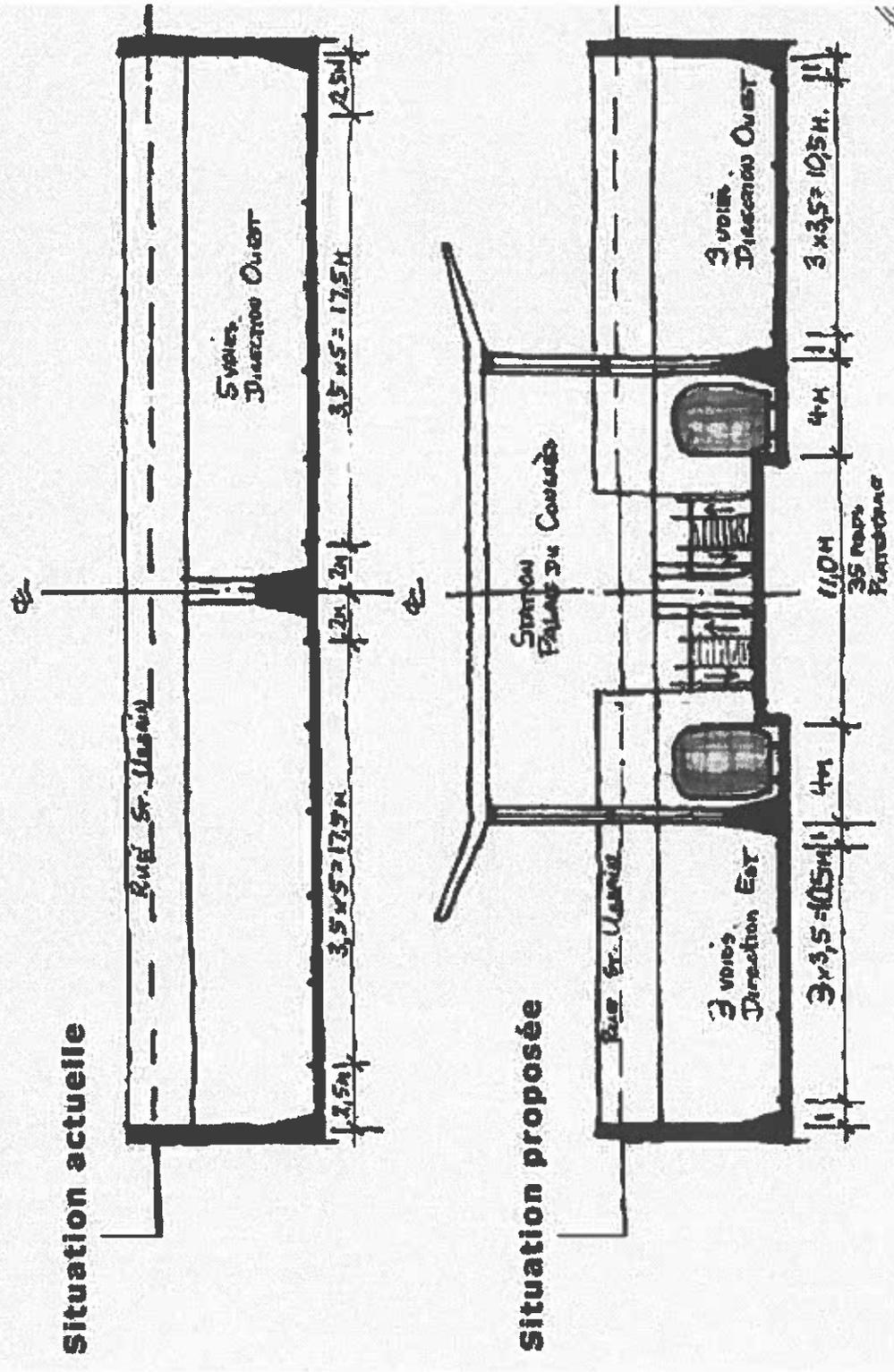
La proposition du GRUHM prévoit la diminution des nombres de voies à l'ouest de la rue Papineau de 8 à 4 voies ainsi que la prévision d'emprise de trains urbains avec les gares et les liens intermodales nécessaires.





# Coupe Station Place d'Armes

## Centre Mondial



Sortie Sanguinet Existante





# Sortie Modifiée avec Station Train





## Circuit vert à la Sortie





## Circuit rouge à la Sortie



**Illustration de la fermeture de deux voies de l'A-720 en direction Ouest en été 2000.**

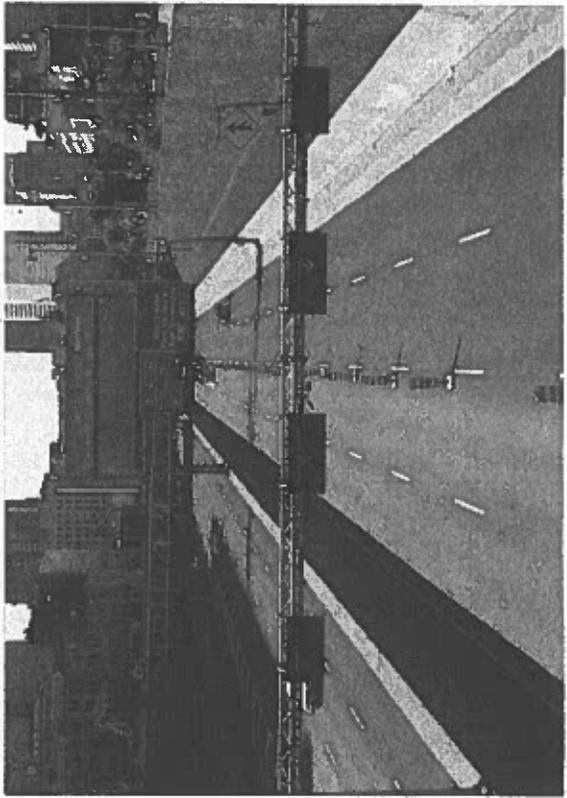
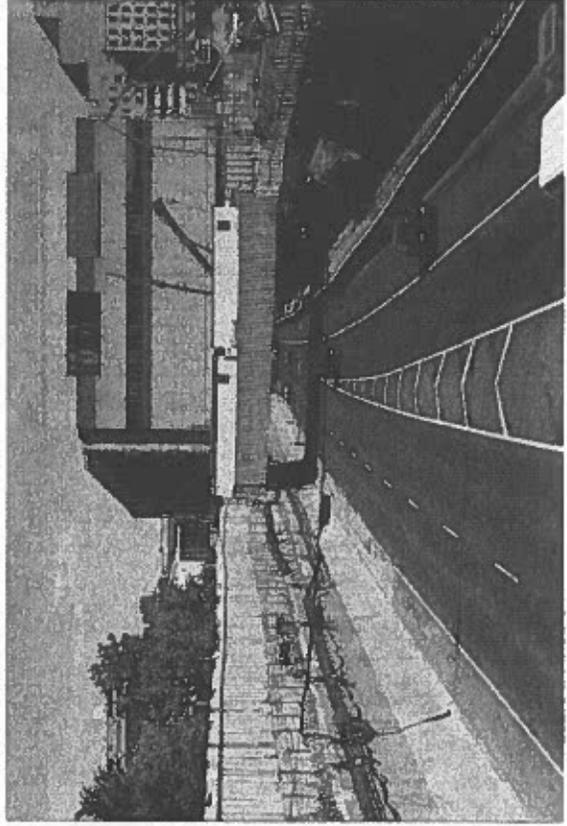
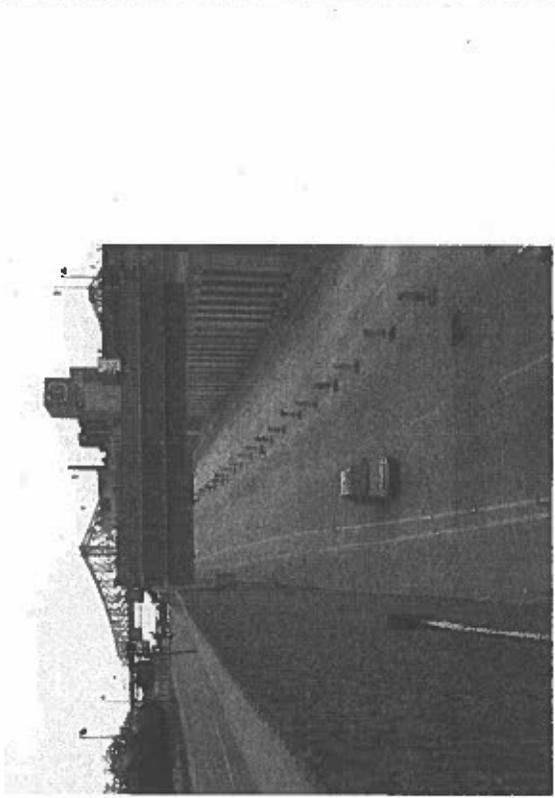
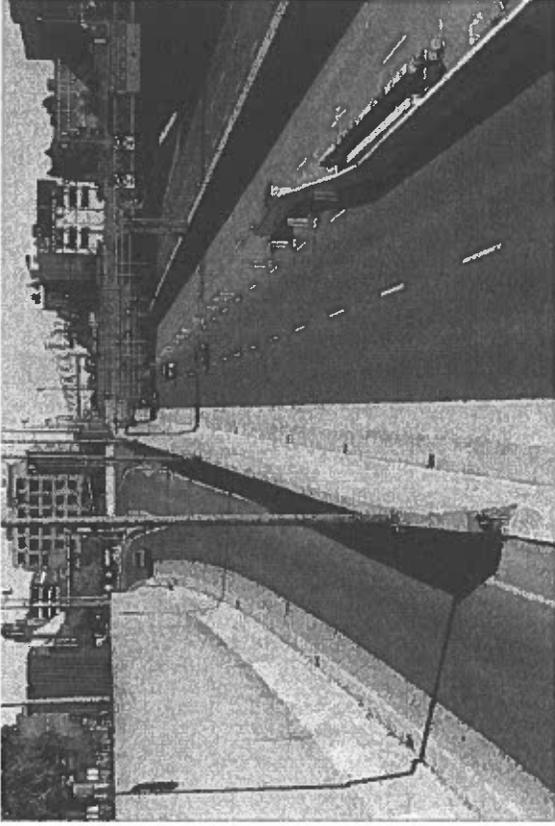
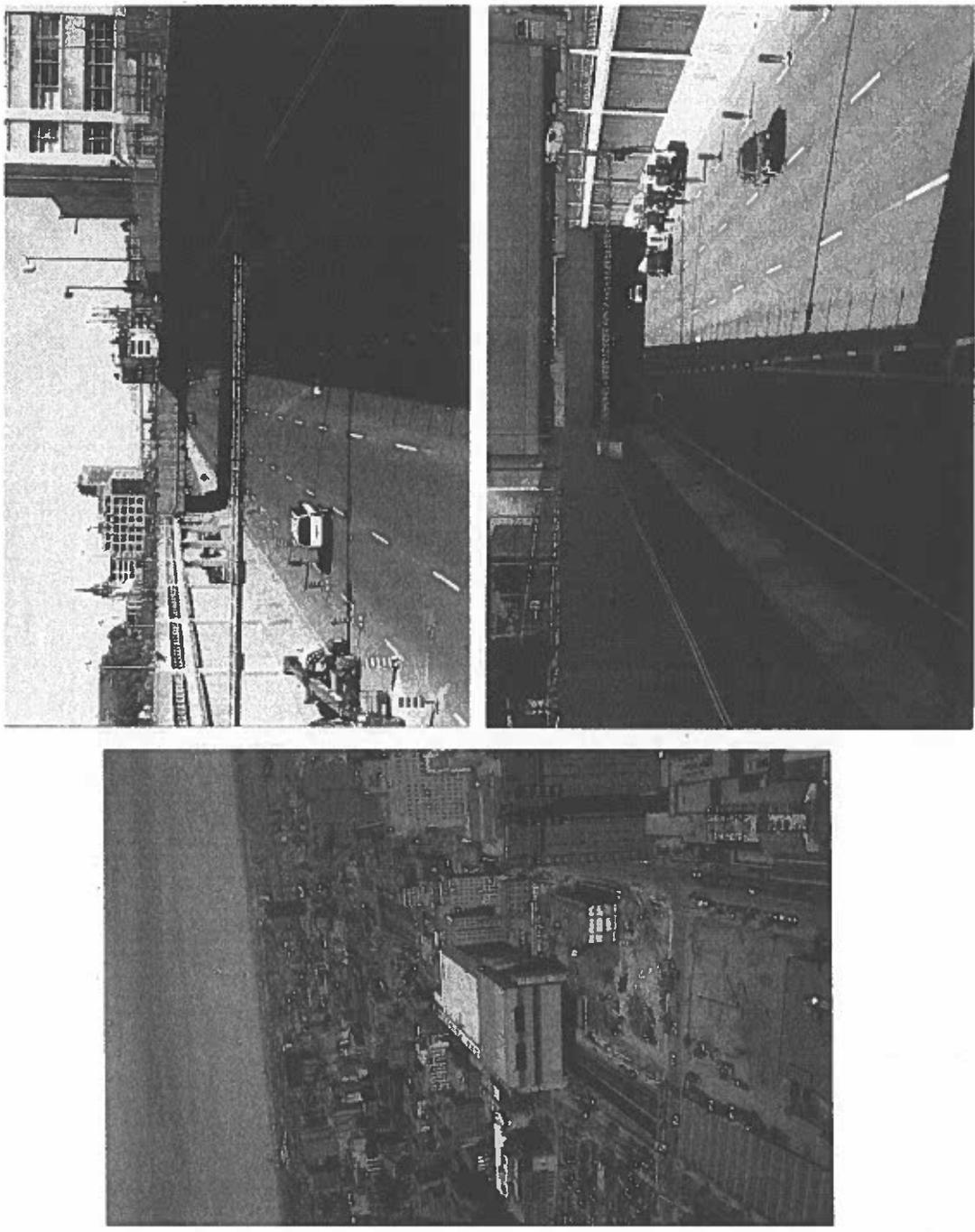
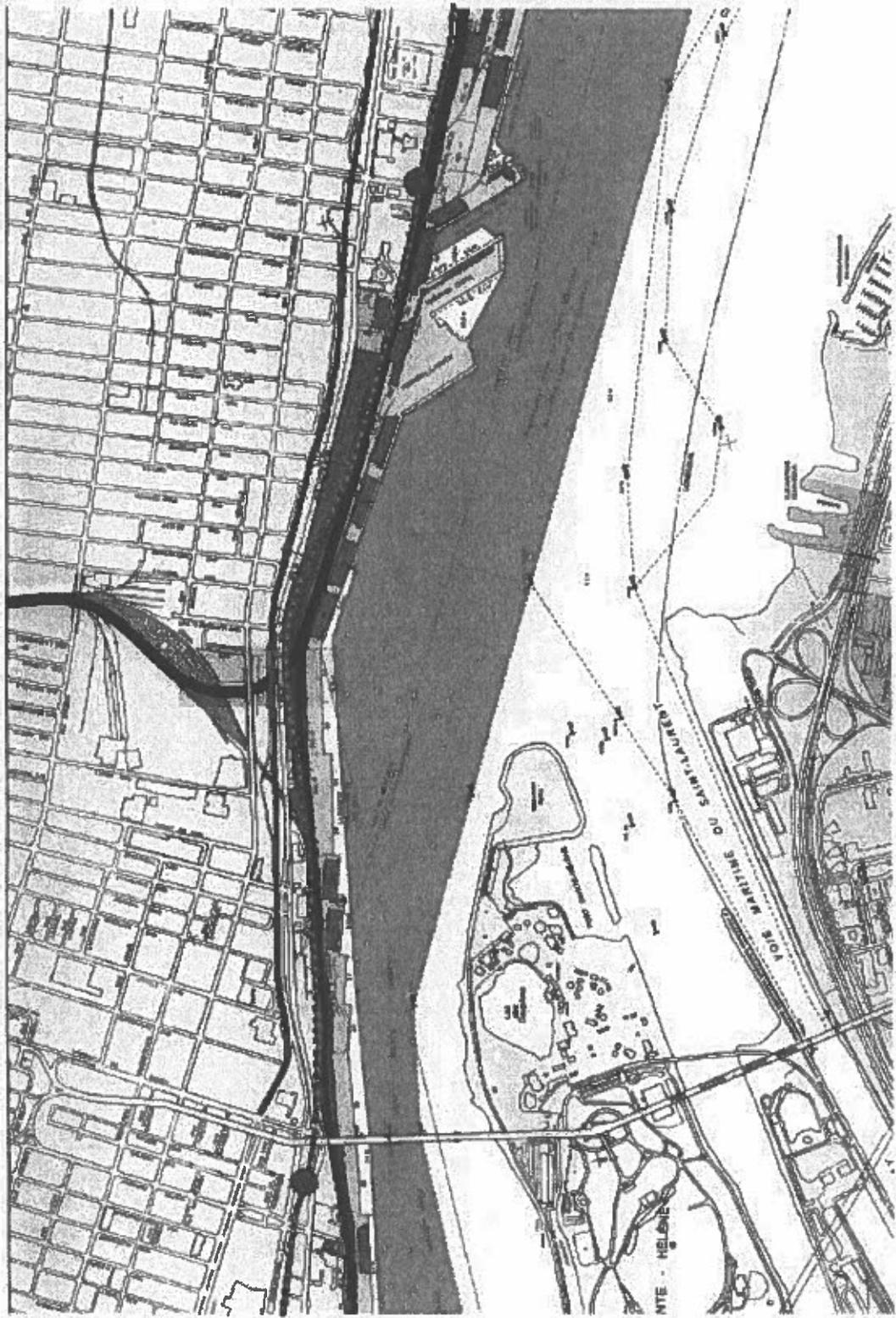


Illustration de la fermeture de l'A-720 en direction Est pendant quelques mois en été 2000, avec vue aérienne

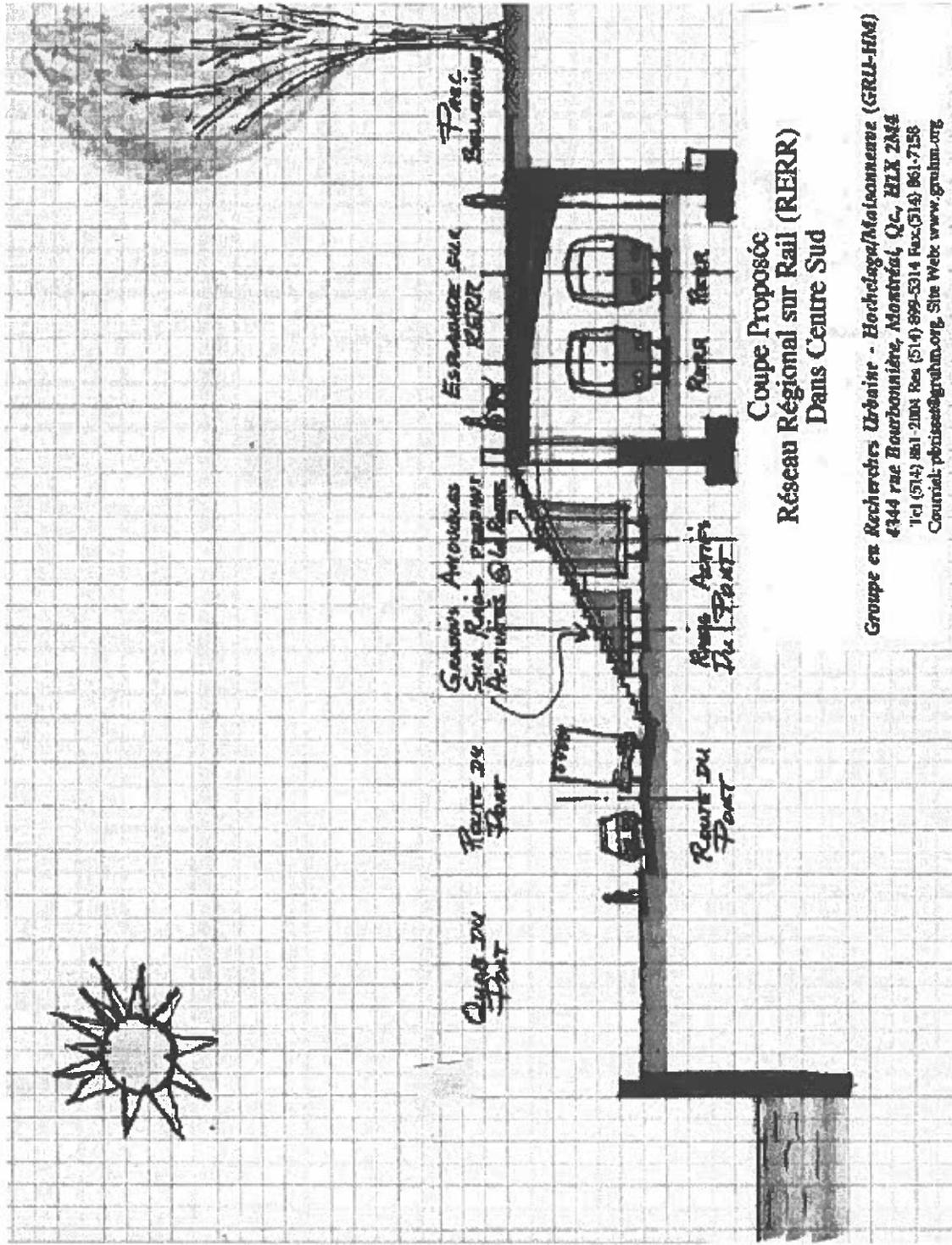


# Axe dans Centre-sud et Port





# Coupe Belleverive avec Gradins



Groupe en Recherches Urbaine - Hochelaga/Maisonneuve (GRU-HM)  
4344 rue Hochelaga, Montréal, Qc, H1X 2M4  
Tél (514) 861-2003 Res (514) 899-5314 Fax (514) 861-7158  
Courriel: pbrisset@grubm.org Site Web: www.grubm.org

# Projet Ville-MTQ Doublement de l'axe Souigny de 3 à 6 voies

Pourquoi doubler la  
capacité de l'axe  
Souigny à 150 000 vpj.  
quand la capacité de  
raccordement n'est que  
50 000 vpj.



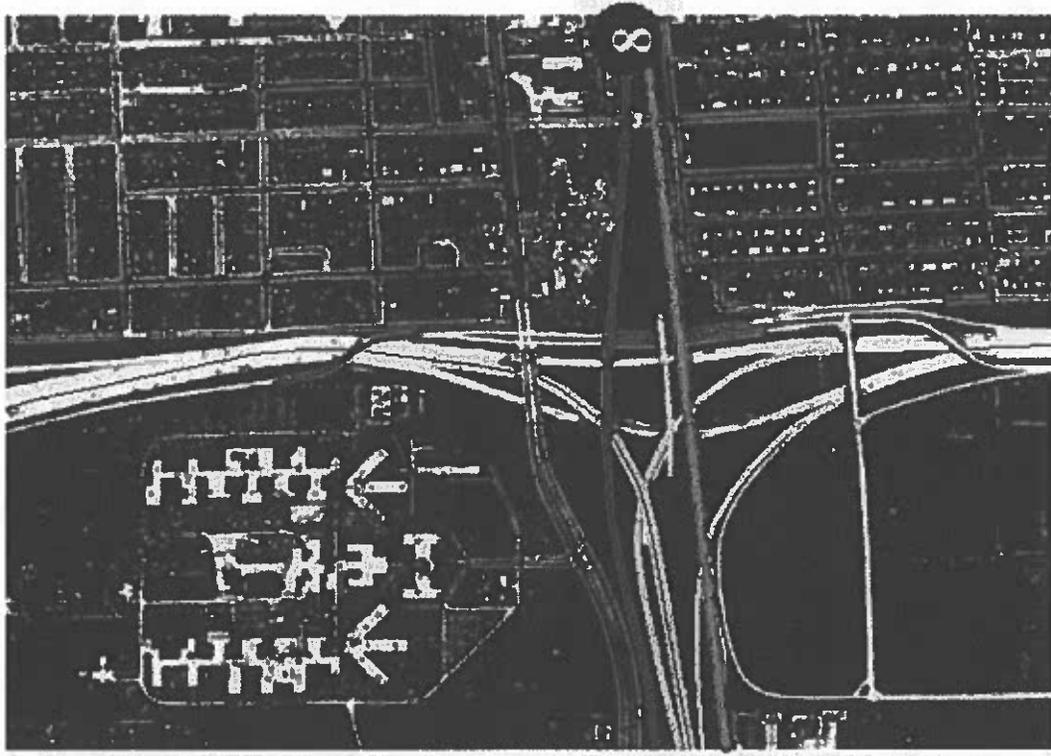


# Configuration de l'échangeur Souligny

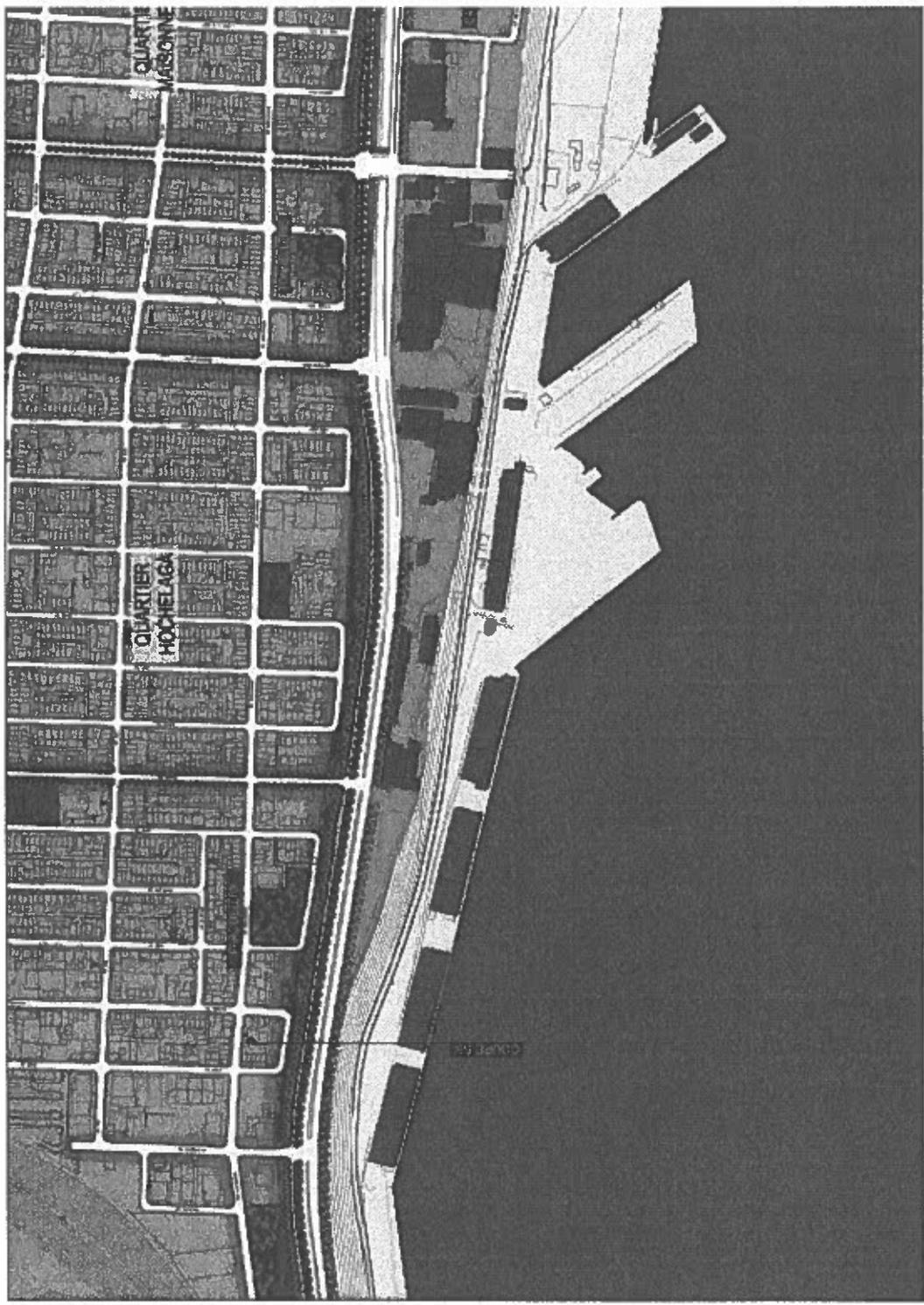
Situation actuelle pour autos



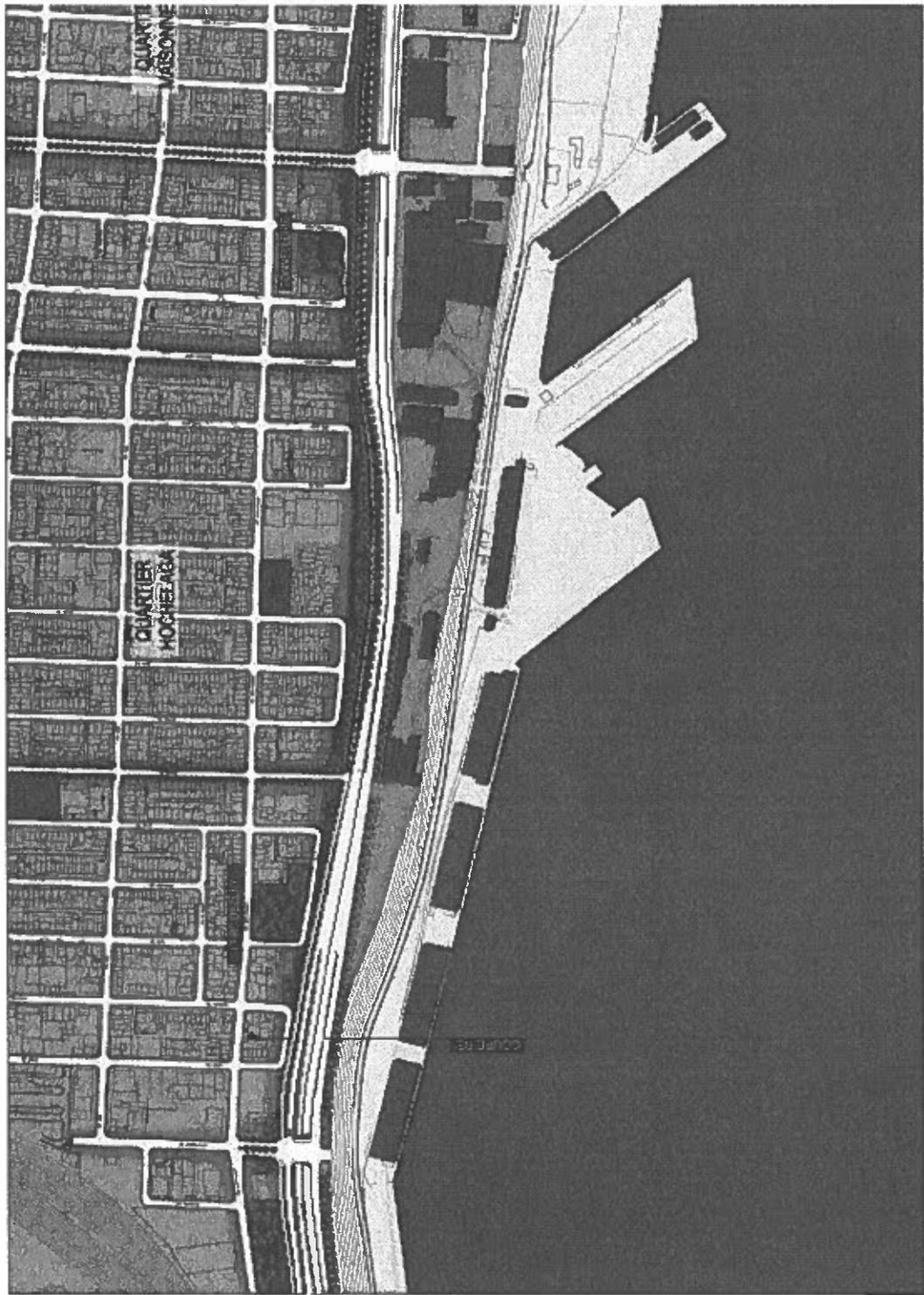
Situation avec voie d'autobus



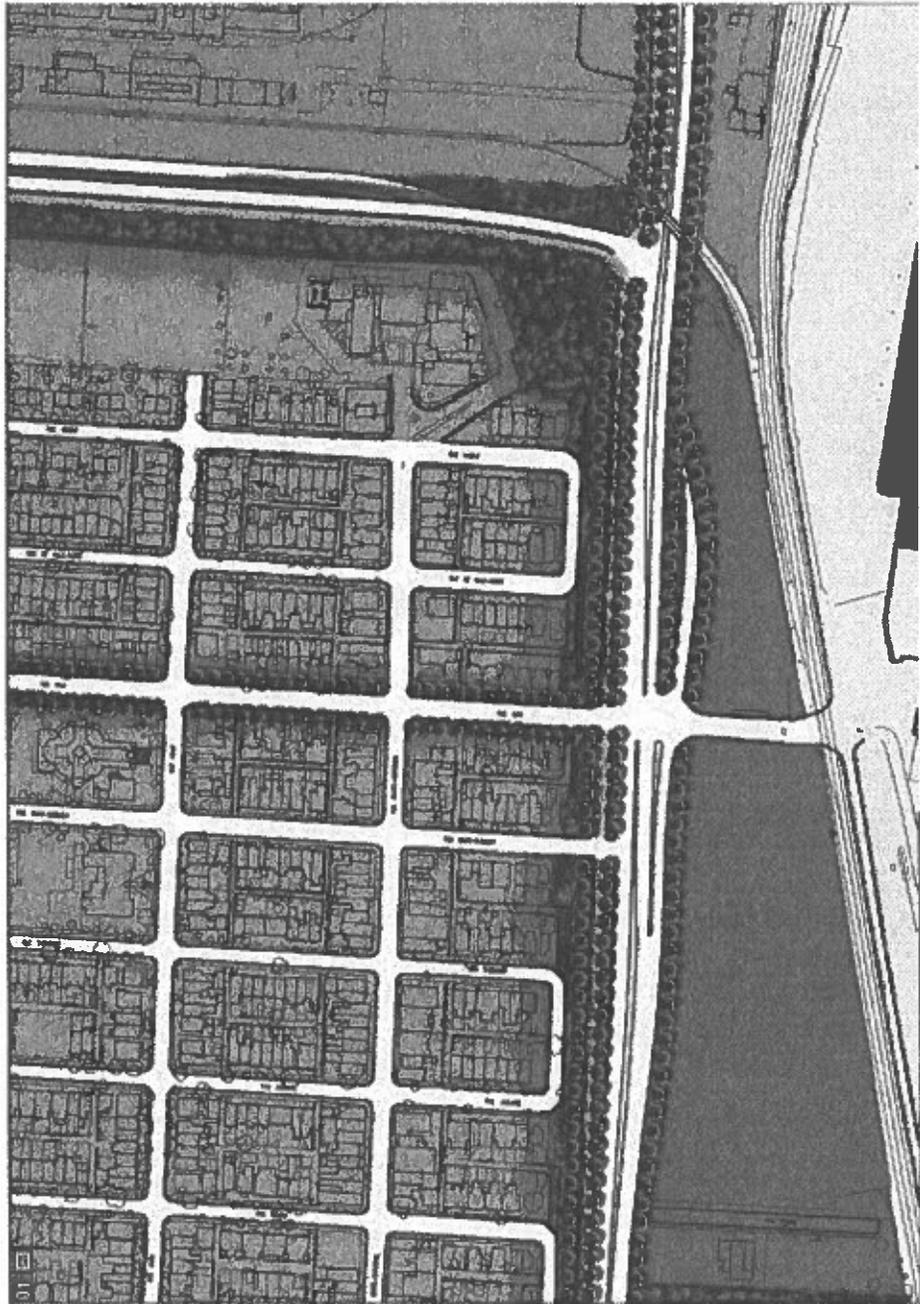
Avenir de la rue Notre-Dame dans Hochelaga si les mesures de contrôles de refoulement ne sont pas prise en amont du point de fuite.



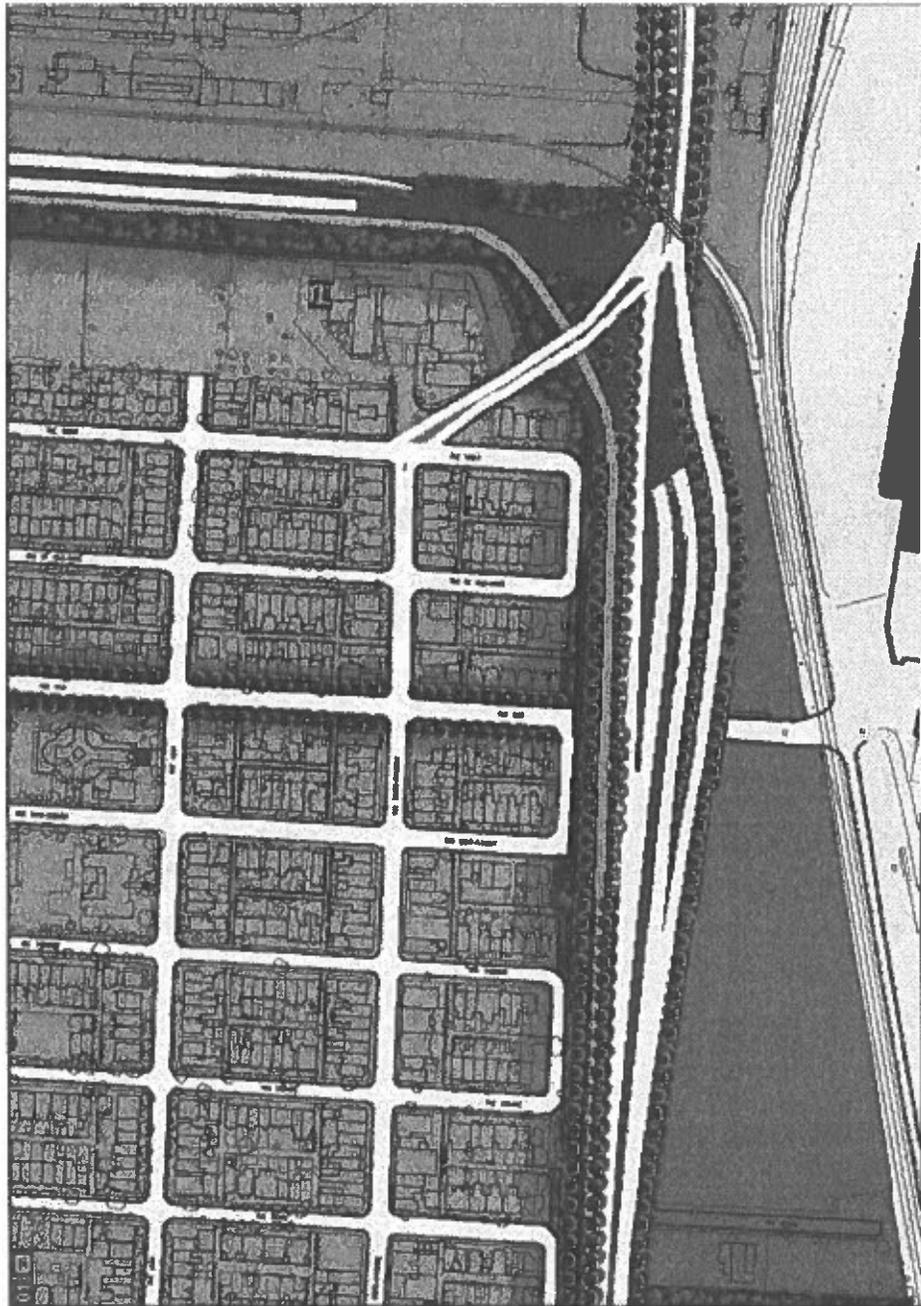
Les accès aux rues Boubonnière et Davidson seront fermées et un étagement sera prévu à la hauteur d'Alphonse de Roy



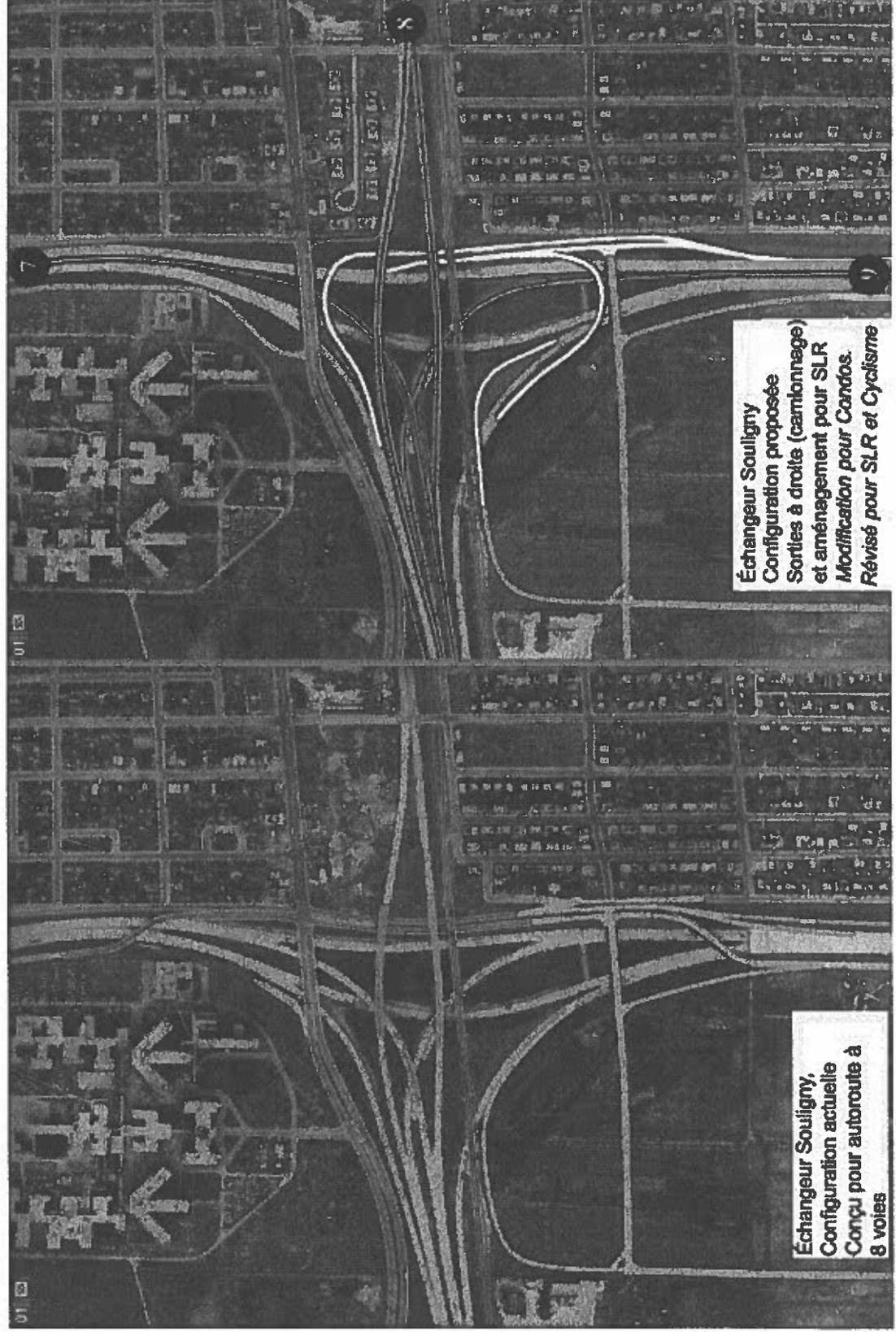
Avenir de la rue Notre-Dame dans Viauville si les mesures de contrôles de refoulement ne sont pas prise en amont du point de fuite.



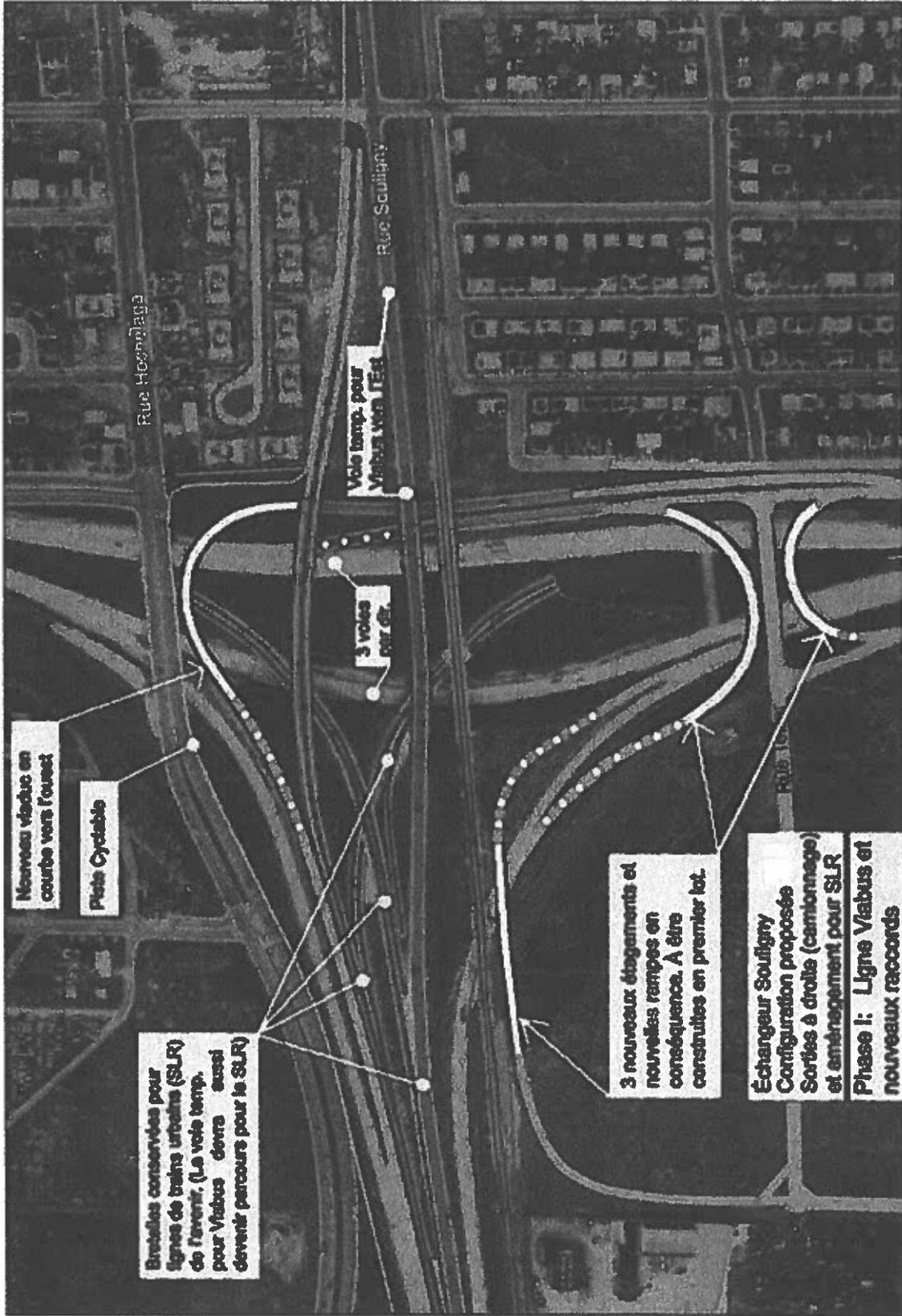
Le tunnel sous le parc de l'hôpital de la rue Vimont sera doublé et la configuration de rue sera réaménagé pour combler à la plus grande demande de circulation. (100 000 vpj.)



# Analyse de l'A-25: Échangeur Souligny actuel et proposé.



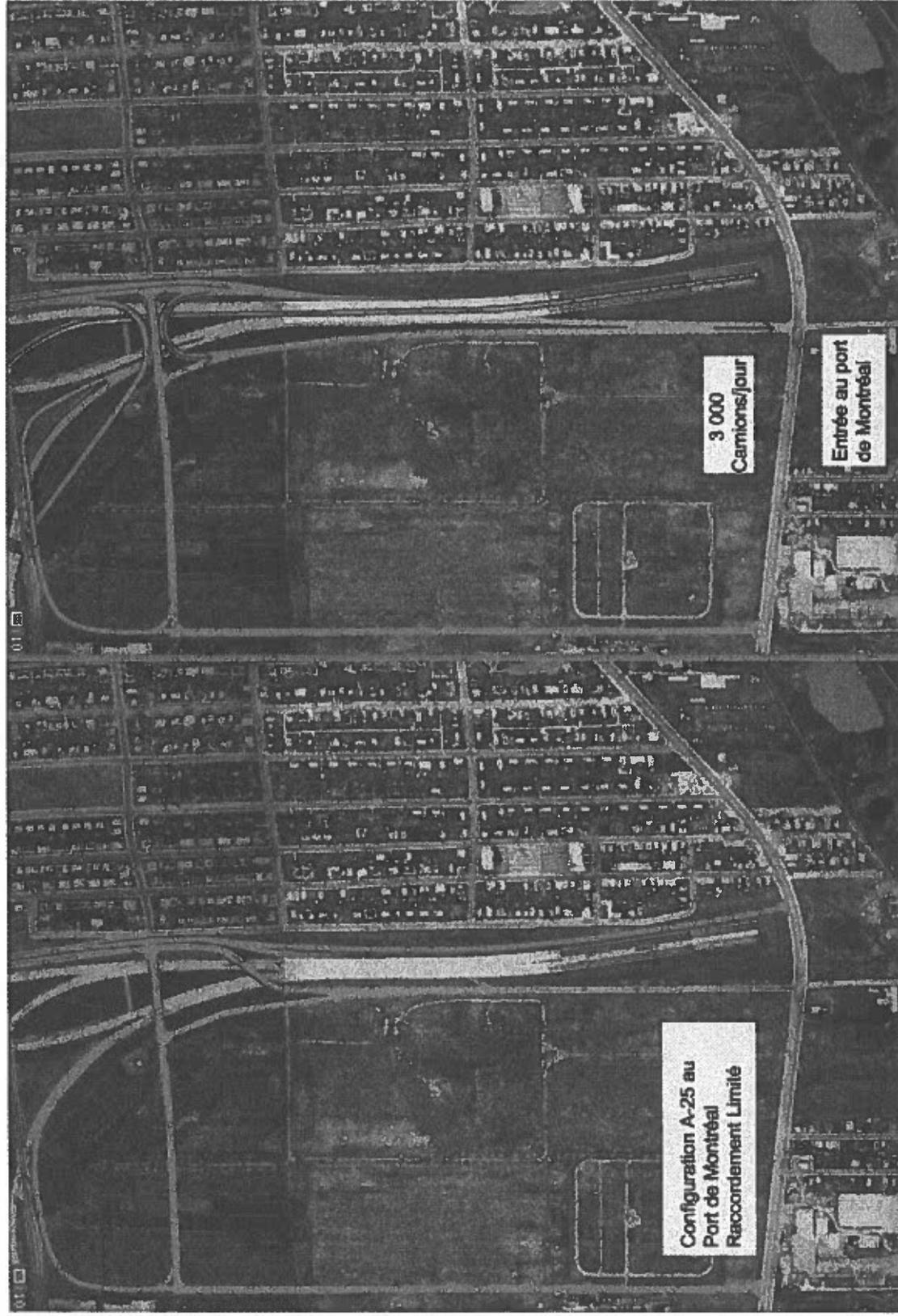
# Phasage des travaux pour la reconfiguration de l'échangeur Souligny



# Reconfiguration de l'A-25 à la hauteur de la rue Sherbrooke



Reconfiguration de l'A-25 pour améliorer l'accès au port pour le Camionnage.

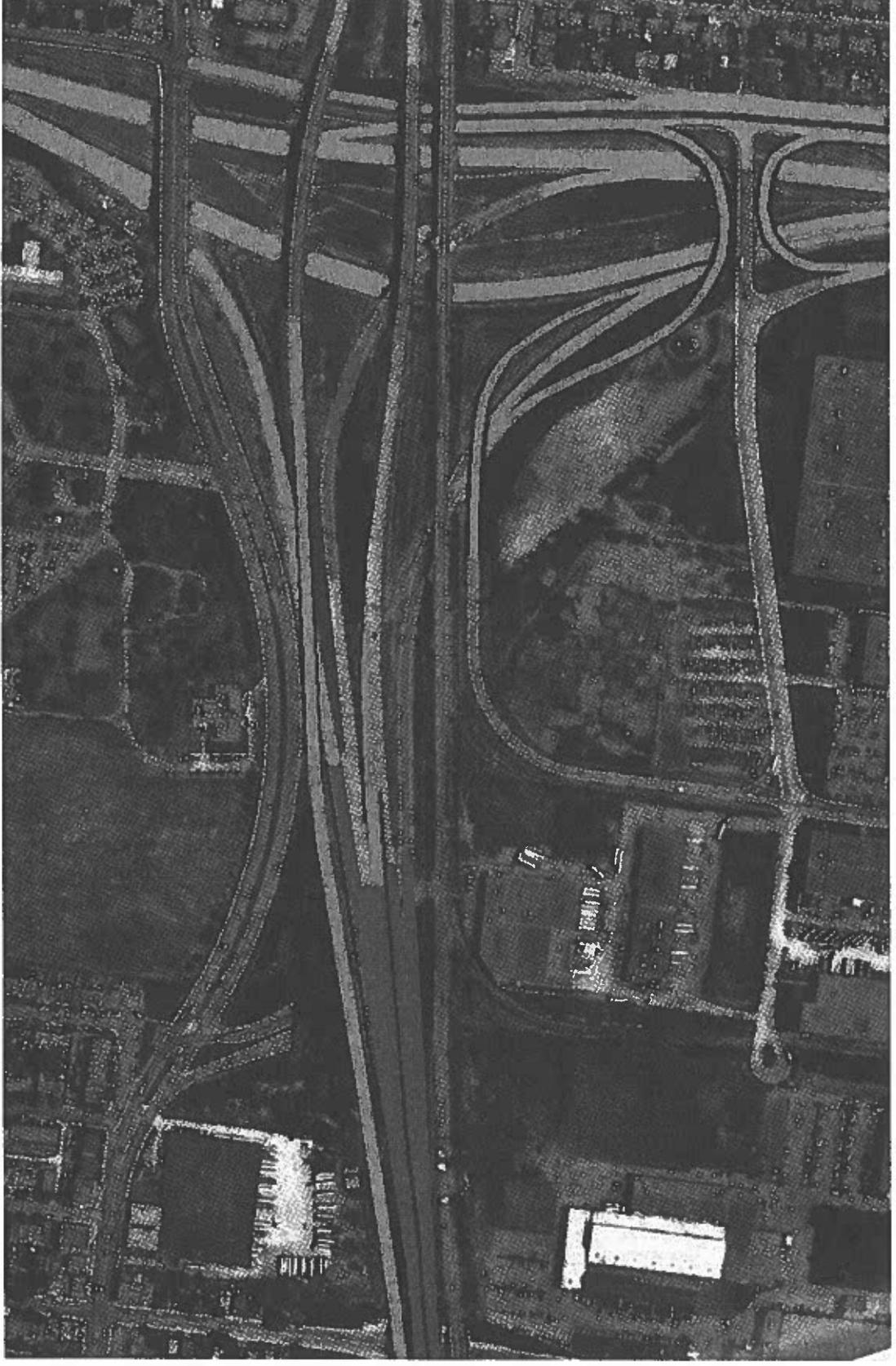




Configuration de l'échangeur Souligny;  
proposée par le MTQ pour accommoder la voie du Viabus.



Configuration de l'échangeur Souligny;  
Ajustement pour assurer les bretelles du côté droite au nord  
de la rue Hochelaga.



**Pierre Brisset, Architecte.**  
**GROUPE en RECHERCHE URBAINE**  
**(GRU)**

**Transports, Bâtiments,  
Intégration dans le territoire**

4344 Bourbonnière, MtL, Qc, H1X 2M4  
Tel: (514)899 5314, Fax:(514)899 9226.  
Courriel: [gruhm@symptatico.ca](mailto:gruhm@symptatico.ca)  
WEB: <http://gruhm.org/>

