

MEMORANDUM

A: Office de consultation publique de Montréal
Ville de Montréal

De: Raphaël Fischler
École d'urbanisme, Université McGill

Date: le 15 juin 2004

SUJET: PRIORITÉS POUR LE PLAN D'URBANISME

Madame, Monsieur,

Dans le cadre des consultations publiques sur le nouveau Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, je vous fais parvenir une liste de priorités que la Ville pourrait se donner pour réaliser certains de ses objectifs principaux.

En tant que membre du Comité aviseur sur le nouveau Plan d'urbanisme, j'ai eu l'honneur de débattre des enjeux, objectifs et moyens de mise en œuvre du Plan avec M. Sainte-Marie et certains de ses collègues. Leur travail est admirable ; la version préliminaire du Plan est un document de grande qualité. Toutefois, il me semble que ce plan, dans sa forme actuelle, manque d'un sens des priorités et n'engage pas la Ville dans des choix stratégiques.

Bien que Montréal fasse face à un grand nombre de défis et bien que ces enjeux portent d'abord sur la qualité de notre système éducatif, de nos centres de recherche, de nos infrastructures et de nos rapports sociaux, je me suis permis de concentrer mon attention sur des actions de nature purement urbanistique et d'en limiter le nombre à dix. La numérotation des points donnés au tableau suivant a pour but unique de permettre leur identification de manière facile ; elle n'indique pas (ou pas nécessairement) l'ordre dans lequel les actions devraient être entreprises.

Veillez agréer mes salutations respectueuses.

R.F.

Priorités suggérées en développement urbain et urbanisme

ENJEUX	ACTIONS
1. Protection des atouts de Montréal, en particulier les zones naturelles	Instaurer sans tarder des règlements intérimaires interdisant le développement dans les zones naturelles les plus sensibles et élaborer de nouveaux règlements pour y limiter les dégâts occasionnés par le développement ; zones à traiter un priorité : boisés et rives.
2. Amélioration du cadre bâti et des équipements dans les quartiers en difficulté	Concentrer les efforts de divers services et les dépenses en immobilisation dans les quartiers où le taux de pauvreté est le plus élevé. Instaurer des mécanismes de consultation publique afin de définir les objectifs à suivre pour chaque quartier. Assurer un entretien de qualité des lieux publics afin d'empêcher leur dégradation. Arrimer les interventions urbanistiques à une politique plus générale de soutien aux populations démunies et d'intégration sociale.
3. Développement des terrains vacants du centre-ville	Revoir la réglementation et les programmes en vigueur pour favoriser l'utilisation de terrains de stationnement à des fins résidentielles. Voir les mesures envisagées par le plan d'urbanisme à l'action 11.2. Mais également : réduire les densités autorisées de manière significative pour baisser le coût du terrain et mieux répartir le développement ; octroyer un bonus de densité en échange d'un don de terrain ou d'une contribution financière à la Ville pour financer la construction de logements abordables par des organismes à but non lucratif.
4. Revitalisation des vieilles artères commerciales	Diminuer l'étendue du zonage commercial (mais préserver la vocation commerciale des immeubles de coins de rues), offrir des incitatifs à la concentration des commerces dans les zones ciblées et à la réutilisation de rez-de-chaussée et d'étages supérieurs à des fins résidentielles.
5. Mise en valeur des parcs de stationnement des grands centres commerciaux	Lancer des partenariats entre la Ville et les propriétaires en vue de construire des stationnements étagés et d'utiliser les terrains libérés pour des immeubles résidentiels et autres, en particulier pour du logement abordable. Étudier la possibilité de réutiliser certaines parties des centres d'achats eux-mêmes.
6. Diminution de l'impact de l'automobile sur le paysage urbain	Instaurer des normes concernant l'aménagement des terrains de stationnements hors rue et leur rapport à leur milieu urbain (zones tampon, arbres et verdure). Réduire la largeur des emprises de chaussée lors de travaux de réfection. N.B. : La formule des rues piétonnes n'est généralement pas adaptée à la situation de Montréal ; des formules plus douces de partage de la rue entre moyens de déplacement motorisés et non motorisés sont préférables ici.
7. Augmentation du nombre de déplacements à vélo, à pied et en transport en commun	Développer le réseau de pistes cyclables dans tous les arrondissements. Améliorer les liens piétonniers aux stations de métro, aux arrêts de bus et aux grands équipements public et commerciaux. Assurer un bon aménagement et un bon entretien des aires d'attente et des véhicules de transport en commun. Investir en priorité dans les réseaux existants (autobus, métro) pour y assurer une bonne fréquence des passages et une bonne qualité de service (donc n'investir dans le rail que dans des cas exceptionnels, si l'emprise ferroviaire existe déjà).
8. Amélioration des « entrées » de la ville et du centre-ville	Mettre en œuvre sans délais les projets d'infrastructure prévus pour le carrefour Dorval et l'accès à l'aéroport Trudeau, l'intersection Parc/Pins, et d'autres sites d'importance symbolique.
9. Rapprochement entre la ville et l'eau	Adopter un programme d'investissement et de réglementation pour améliorer la relation entre la ville et les cours ou plans d'eau, de manière à donner un meilleur accès physique et visuel à l'eau ; zone prioritaire : le Havre de Montréal.
10. Mise en œuvre du plan d'urbanisme sur le moyen terme	Superposer les cartes du plan d'urbanisme intitulées « Secteurs établis et secteurs à transformer », « Secteurs de revitalisation » et « Secteurs propices à une intensification des activités » pour identifier les secteurs qui présentent à la fois les plus grands besoins et les plus grands potentiels. Préparer et mettre en oeuvre des plans particuliers d'urbanisme et/ou de programmes d'intervention pour les secteurs ainsi sélectionnés. Zones prioritaires : aires bien desservies par les transports en commun.