

Montréal, le 14 juillet 2004

Bonjour madame, Monsieur,

Cet écrit est structuré en quatre thèmes répondant à certaines préoccupations du Plan d'urbanisme, ou portant l'appellation des trois premières orientations du Plan. On les retrouve soulignés. Je n'ai pas lu la totalité du plan et j'espère que mon propos sera quand même pertinent. Je reconnais que certains thèmes se recourent et que ma critique du plan se confond parfois à une critique de la ville, espérant que cela peut illustrer ma pensée plutôt que nuire à votre travail. J'espère d'ailleurs sincèrement que mon travail vous servira le mieux possible. J'ai trouvé votre démarche convaincante, motivante et conciliante. N'hésitez donc pas à me contacter au besoin.

Louis Bourque

Développement durable et Ecoterritoires :

Premièrement, un écoterritoire est-il un milieu distinct et enclavé? L'île n'est-elle pas un écoterritoire en elle-même puisqu'elle est le lieu d'interrelations sociales et environnementales ayant effets et empreintes mutuels? L'ensemble de l'île ne devrait-elle pas faire l'objet d'une planification écologique urbaine? La richesse du rapport à l'environnement (qualité, et pluralité), reposant notamment sur la cohérence et la diversité environnementale pourrait-elle être définie en terme économiques, purement économiques parmi d'autres termes? L'économie n'est-elle pas l'ensemble des méthodes visant à répondre à nos besoins et à gérer les rapports sociaux et environnementaux. Je crois qu'une définition économique de la qualité des rapports à l'environnement est la seule qui puisse actuellement transformer de façon durable le rapport à l'environnement. Ainsi, «un environnement sain» doit se refléter dans la qualité de l'air, du sol et de l'eau disponible localement, mais aussi dans un rapport le plus productif possible avec les formes que prennent les valeurs naturelles et les lieux urbains.

Deuxièmement, un environnement sain est une condition de base nécessaire à la *survie* ou à la *qualité de vie* des MontréalaisEs. Comme dans le cas d'un environnement sain, la santé constitue le capital économique le plus important. Le développement durable impliquerait donc la considération locale de questions de santé publique, vues sous un angle environnemental. En s'appuyant sur la politique «Une ville en santé», en s'attardant notamment aux environnements intérieurs, le plan reconnaît l'importance de la santé publique. Celle-ci ne semble cependant pas être une préoccupation suffisamment importante au Plan pour trois raisons :

-La ville de Montréal comporte des inégalités marquées en matière de santé, inégalités dont la structure géographique est décelable, s'apparentant à la distribution des revenus, mais aussi de la pollution, des nuisances urbaines et de la qualité de l'environnement.

-La ville est un générateur important de facteurs morbides dont la pression est croissante. On pourrait parler de morbidité structurelle et environnementale qu'il revient au développement urbain de corriger.

-Les grandes villes comme Montréal qui connaissent les pressions démographiques les plus grandes et abritent la moitié de la population du pays.

La ville de Montréal devrait donc orienter son développement de façon à accroître la santé de sa population, et non seulement de façon à offrir un environnement sain.

Troisièmement, le développement durable implique une attention portée au sens qu'il est possible de donner, ou non, au milieu de vie. Assimilable à une foule de qualités structurelles, sociales et esthétiques telles la cohérence locale et globale, la représentativité populaire, la correspondance aux besoins locaux, l'honnêteté esthétique et fonctionnelle, le sens du lieu est d'abord la richesse qu'il induit à l'esprit de ceux qui y habitent et le visitent. Il est à la fois facteur de *cohésion* et d'appropriation, résultant en des échanges pertinents et dynamiques, mais aussi en une *gouvernance* améliorée. Il répond surtout à la question «où suis-je et pourquoi»,

question qui participe à notre motivation de vie, mais aussi à la façon dont nous prenons place socialement. Il requalifie donc la citoyenneté. Ce sens m'apparaît donc une alternative économique à la gouvernance urbaine, actuellement accomplie par la circulation, le nivellement continu, voire par l'intersection et la distribution structurée des nuisances. Difficile de trouver un sens ? Ce sens m'apparaît pourtant être le déterminant économique et sanitaire le plus important. Aussi, j'aimerais alléguer que comme analystes du domaine urbain, il est relativement facile pour nous de donner un sens à tout type de réalité urbaine. Du moins, un sens dynamique et historique. La réalité statique des utilisateurs de la ville m'apparaît plus mitigée en son sens, particulièrement quant à la difficulté d'exprimer ou d'inspirer une sensibilité au milieu urbain.

Quatrièmement, un milieu de vie donnant lieu à un développement durable doit assurer la continuité et la perméabilité l'authenticité des forces régénératrices. Des forces qui travaillent pour nous et nous alimentent, telles les forces climatiques et biologiques. Celles également qui participent à la cohérence locale-globale, en donnant au milieu urbain une capacité d'*inclusion* possible, au lieu de *réclusion*. La valeur biologique du milieu devrait être soutenue sur l'ensemble du territoire puisque ce dernier supporte des personnes dans sa totalité.

...Beaux idéaux ? Je crois que la réalisation de ceux-ci s'appuie grandement sur la promotion de concepts économiques susceptibles de transformer la nature de notre rapport à l'environnement, au développement d'une meilleure sensibilité et à des lignes directrices. Autant qu'à la mise en commun de ressources et d'espaces parmi les intéressés.

Milieus de vie de qualité, diversifiés et complets :

Points intéressants (et quelques bonifications...) : Stratégie de revitalisation urbaine intégrée.

Cette stratégie semble prometteuse en prônant une approche multisectorielle incluant notamment l'apport des responsables de la santé publique au développement du secteur résidentiel. Compte tenu de la maturité et de l'expertise d'organismes tels la DSP et la SHDM. S'appuyer sur «Une ville en santé» (Politique de la ville mais aussi ouvrage biannuel de la DSP, il me semble), si la politique s'adresse à l'ensemble des déterminants socio-économiques (ce que fait l'ouvrage). Outre ces déterminants, la culture est un élément déterminant de lutte à la pauvreté ; je crois donc concevoir le lieu comme support de qualification culturelle, voire traditionnelle, non seulement comme agréments mais comme solution durable à la pauvreté.

Ainsi, je crois qu'il est essentiel de concevoir (promouvoir) l'approche spatiale de la pauvreté de façon dynamique : la présence de logements sociaux ne doit pas refléter la pauvreté de la population de façon à en constituer des parcs humains, mais la fertilité et le dynamisme de gens prêts à s'en sortir par leur créativité et leur mobilisation. Ce dynamisme appelle effectivement une forme de communauté complète, mais serrée, des échanges avant tout localement complémentaires par le biais notamment d'espaces polyvalents. J'estime que si la revitalisation doit passer par la mise en œuvre du potentiel local, ce qui est souhaitable, les lieux devraient se

poser non comme des enclaves comme c'est souvent le cas lors de la localisation de logements sociaux ou d'entreprises de réinsertion, mais plutôt s'appuyer sur la qualité de leurs frontières aux autres espaces sociaux de la ville. Ainsi, la «communauté complète» devrait aussi se définir par «communauté complémentaire».

J'estime également que la forme des lieux nécessitant une intervention prioritaire doit entamer une redéfinition du rapport à l'espace public dominé par la rue. Je suis persuadé que les populations pauvres nécessitent une capacité d'appropriation spatiale valorisant l'intimité et la construction d'un sens propre à leur milieu de vie. Dans un tel contexte, la «toute joue un rôle de liquidation continue et ne permet pas ce type d'appropriation. Dans ce contexte, des normes particulières d'urbanisme accommodant des pratiques novatrices seraient nécessaires au niveau spatial. J'envisagerais volontiers que de telles initiatives tentent de récupérer à des fins culturelles l'espace normalement voué à l'automobile, au prestige (recul à la rue), de même que de questionner le mode de partition de l'espace.

L'approche par projet de la politique de revitalisation permettrait l'appropriation locale en question, par une démarche d'auto construction, dans la mesure où celle-ci s'appuie sur le cumul d'un dialogue éducation-élaboration. En s'appuyant sur l'expertise établie des programmes existants mais par «projets pilotes», la Stratégie peut avoir un effet de qualification, d'appartenance et d'innovation de la part des participants.

Enfin, la «diversité sociale» dont il est mentionné dans la stratégie doit inclure la diversité économique et je crois que c'est entendu.

Outre la Stratégie de revitalisation, l'orientation fait preuve d'audace en misant sur la qualité des espaces privés, et notamment des espaces verts privés. C'est une très bonne avenue pour Montréal qui compte le moins d'espace vert public par capita en Amérique.

Veiller à maintenir l'affectation collective ou institutionnelle d'édifices institutionnels désaffectés me semble apte à préserver la vitalité sociale des quartiers, d'avantage que la conversion de ces édifices en résidences. Nous nous souvenons de «Villa Veritas» et de d'autres. La conversion d'édifices institutionnels à des fins résidentielles devrait être autorisée et soutenue en accord avec les objectifs de la politique sur la protection du patrimoine religieux du gouvernement du Québec. Le spectacle d'une importante église éventrée coint Saint-Laurent et Saint-Zotique m'a inquiété beaucoup, non par ferveur religieuse, mais parce que ces églises sont le centre historique de développement de la vie commune.

Critique :

Je crois que les mesures de mise en œuvre de la Stratégie de revitalisation urbaine n'insistent pas suffisamment sur les moyens à prendre pour transcender les déterminants socio-économiques. Également qu'elles conçoivent la ville comme un ensemble de qualités locales. Je ne vois pas non plus dans les mesures de mise en œuvre de la Stratégie une compréhension suffisamment articulée de l'économie

spatiale. C'est-à-dire de rapports humains cohérents visant à raffiner et à élever l'environnement en fonction de leurs besoins et de leurs caractéristiques immédiates. Besoins dont celui d'un espace dont les acquis soient à la fois durables, perméables et mobilisateurs. Je trouve que nos acquis spatiaux en sont tout le contraire. Je suis agacé de voir la satisfaction maintes fois répétée de l'administration à l'égard de la qualité des milieux de vie montréalais. La ville la plus «pauvre» du Canada se distingue d'abord par la richesse et le potentiel de son capital humain, selon moi. C'est ce potentiel qui ne me semble pas suffisamment valorisé, notamment par un manque de vision spatiale et systémique.

Par exemple, les racines culturelles de la pauvreté se traduisent par la perte de traditions et de liens assurant la cohésion spatiale et sociale des communautés. Inversement, le rôle de l'espace sur la transmission culturelle et l'«empowerment» local semble négligé par le Plan. Plus particulièrement, la circulation et la trame urbaine ont un effet marqué sur la qualité des interactions locales. Cet effet ne semble pas être perçu spécifiquement par le Plan, autrement que comme «nuisance» au sens général. Pourtant, les vastes ensembles tramés définissent souvent des parcs humains, liquidés et dépourvus d'investissement culturel et économique propre.

Bien que la mixité urbaine que promeut la Stratégie soit tout à fait souhaitable, je crois qu'il s'agit avant tout de pénétrer au cœur du problème que pose l'unicité des secteurs et les différences marquées de potentiel économique entre ceux-ci. Ainsi, j'entrevois deux modes distincts de dynamisme économique qui se trouvent incompatibles à une même échelle mais probablement complémentaires à échelle différentielle. J'aimerais poursuivre ma pensée mettant en lumière l'aspect complet d'une communauté et la mobilité urbaine. Il semble ainsi que le dynamisme économique actuel repose sur la différence de potentiel entre groupes homogènes locaux et des échanges qui en résultent. La communauté complète se pose donc à l'échelle métropolitaine. À plus petite échelle cependant, la communauté complète repose sur la mise en œuvre (empowerment) locale et la genèse économique résultant du côtoiement intime de facteurs complémentaires. Or, je crois que la transition vers les communautés complètes nécessite une action à la frontière entre ces deux modes de façon à créer diffuser et à faire s'interpénétrer les potentiels économiques. La résultante en serait une mixité à grande échelle, voire l'équité et la complémentarité. J'estimerais favorable toute action arbitraire visant à favoriser directement cette équité. Cependant, pour autant que le marché soit concerné, je crois que cette frontière entre les deux modes décrits se présente au niveau spatial entre groupes sociaux.

Ces frontières sont des lieux présentant une complémentarité potentielle, donc un potentiel de dynamisme immédiat ne reposant pas sur la mobilité. Au contraire, ce potentiel s'appuie sur la «permanence», donnant lieu à une qualification culturelle (à un *cumul* plutôt qu'à un nivellement issu de la mobilité) entre les parties. Donc à un enrichissement (enrichissement dont la conception s'inscrit parfaitement dans la nouvelle économie). Je crois que ces frontières doivent faire l'objet d'une planification stratégique utilisant ces potentiels différenciés et permettant d'assurer la transition vers les communautés complètes à la mesure du cumul et de la mixité culturelle qui en résulterait. Par exemple, l'instauration de zones micro industrielles, d'ateliers et de services de proximité entre les groupes aisés et ouvriers permettraient à ces groupes de s'intéresser mutuellement de façon inclusive, à condition qu'une

«expérience» culturelle puisse vraiment émerger. À condition, donc, que la qualité et la permanence de l'espace *productif* soient assurées. Un exemple de lieu potentiel serait la cour de triage d'Outremont, le canal de Lachine ou même Griffintown. J'insiste sur le terme «productif» comme embryon de mise en œuvre locale et de diffusion locales, autant que comme élément démocratique local. J'insisterais aussi sur l'importance de la localisation frontalière de ces lieux. Par exemple, à Vancouver, Granville Island est un lieu intéressant mais exclu, et les populations du nouveau False Creek et du «lower downtown» n'en sont pas moins exclues mutuellement. Enfin, il va sans dire que, compte tenu des populations en présence, la synergie pourrait être favorisée par une distribution stratégique des activités.

Je crois donc, en somme, que la Stratégie doit concevoir la structure sociale et le potentiel synergique en découlant, comme espace structurel élémentaire sur lequel appuyer la revitalisation urbaine, mais aussi le développement économique. Créer des pôles d'emploi ou miser sur une perméabilité des frontières ? Sans devoir trancher, je crois que les frontières offrent des qualités de côtoiement et de transferts culturels avantageux et immédiats. La stratégie doit aussi percevoir le paradoxe consistant à assurer, en une même échelle, un dynamisme économique reposant (d'abord) sur la mobilité et un autre reposant sur la complétude ou la mise en œuvre locale. Si ce n'est que de l'importance du transport marchand. Cette complétude devrait ultimement fournir aux ménages ou communautés des capacités d'exploitation significatives de leur environnement, au lieu d'en forcer la mobilité. Ainsi, la réalité locale devrait refléter la complexité, la richesse et les possibilités de la réalité globale.

Ainsi, et assez curieusement, je trouve dans les mesures de revitalisation une bonification des éléments structurants traditionnels tels les artères commerciales, les équipements publics et les espaces verts. Je soupçonne que la stratégie repose grandement sur la prémisse d'équipotentialité de l'espace urbain et des personnes, supposant une mobilité universelle. Cela, il va sans dire, m'apparaît contraire à la nature de l'espace réel et reflète un manque de vision quant aux possibilités économiques de la structure sociale de la ville. L'ambition de créer des communautés complètes devrait reposer sur une démarcation fonctionnelle de la trame universelle. D'une part pour préserver le tissu social du rôle séquent et nuisant que tend à jouer les voies de circulation, mais aussi pour donner à la continuité urbaine une dimension écologique. Ainsi, afin de donner aux espaces verts un rôle structurant, une cohésion doit être promue entre ceux-ci et le reste des espaces non construits, interstices, voies et équipements publics. Cela, en complémentarité aux réseaux de transport structurants. Les qualités spatiales doivent donc s'interpénétrer afin de créer un sentiment d'appartenance à une unité cohérente, inclusive et articulée au tout. En dernier lieu, les qualités locales devraient renvoyer aux qualités structurelles et morphologiques globales, par exemple, un environnement fournissant des capacités économiques intra-communautaires ; l'insularité et la polarisation de l'île autour de la montagne. D'autres continuums, fonctionnels, pourraient être rendus plus manifestes; par exemple entre résidence, école ou services à la famille, service de proximité et lieu de travail. Cependant, face au défi consistant à allier centralité, linéarité et equipotentialité, la continuité écologique doit inclure la spécificité sociale, la culture à la nature et émerger en réponse agréable et viable à la multiplication des facteurs et du nombre des déplacements. Il s'agit de pénétrer au centre du paradoxe voulant qu'on habite nos réseaux, soit en augmentant la qualité écologique de ces derniers, soit en répondant aux besoins d'échange par la

perméabilité d'un espace continu et fertile, plutôt que stratifié, sectionné et soumis à la destruction continue. La mixité et la «civilisation» des réseaux de transport prévus au Plan pourraient s'inscrire dans ces courants. Au risque de me répéter, j'insisterais sur le fait que la continuité écologique, l'inclusion de la culture, de la nature, voire de la manufacture, constitue en fait une façon concurrentielle de générer des opportunités économiques.

En outre, en pensant aux communautés complètes, je me réfère souvent aux rapports ville-campagne unidirectionnels et au manque de «nature» en ville. J'envisagerais très volontiers de compléter ou de revitaliser certaines communautés par l'introduction de l'élément rural, du sol productif. Peut-être suis-je le seul à être agacé par la largeur excessive des rues et des reculs, prestige parfois douteux résultant en une perte d'espace utile. Il m'apparaît paradoxal de dire que le sol montréalais est occupé en quasi-totalité alors que la densité y est relativement faible et dehors du «T» inversé. La mise en commun du sol à des fins d'agriculture urbaine pourrait favoriser l'intégration socio-économique, renforcer le tissu social des communautés et précipiter l'atténuation des nuisances. Cette pratique pourrait être un élément de redéfinition de la banlieue pavillonnaire

Enfin je ne retrouve pas dans les mesures la forte détermination nécessaire à la réalisation d'un grand programme de logement social comme il s'en impose. Le logement social m'apparaît une assise par excellence pour vaincre les déterminants sociaux de la pauvreté ; il permet aux individus de prendre position stable dans l'économie et l'espace. En présence de deux marchés immobiliers de plus en plus distincts et de taux d'effort scabreux, le logement social me semble incontournable pour revitaliser la ville. En outre, je me questionne sur la possibilité et la façon d'obtenir des logements sociaux de qualité et bien intégrés en obligeant les constructeurs de grands projets à y en inclure. En présence d'un marché disparate, n'y a-t-il pas conflit d'intérêt de leur part, risquant de bâcler ou de parquer ces logements? J'ai souvent cru que ces logements devaient être réalisés par les intéressés, les organismes citoyens, accompagnés d'expertise et de mesures d'accession prioritaires. Toutefois, puis-je suggérer que la Ville joue un rôle promotionnel auprès des grands développeurs, en organisant avec eux des concours d'idées, en développant une marque de commerce du «logement intelligent et abordable». : De bonnes idées n'augmentent pas les coûts, mais augmentent la valeur ; il est à prévoir que les grands promoteurs structurent ainsi leur marché en offrant un différentiel de valeur qui n'ait peu à voir avec les différentiels de coûts réels, fabriquant la médiocrité en distinction de la marque de goût. Il est donc essentiel de promouvoir les «bonnes idées», ou certains repères en matière de progrès organisationnel afin de rehausser *simultanément* et *ouvertement* les valeurs de la demande et de l'offre. À la façon de l'IDM pour le design commercial, que des villes comme New York et Paris désirent intégrer à leurs initiatives de revitalisation.

Seconde orientation : des réseaux de transports structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain.

La problématique retenue pourrait être une opportunité de questionner les rôles structurants et déstructurant des réseaux de transport. Questionner la nécessité de structurer la ville par et en fonction de ces réseaux, ou plutôt de le faire en fonction de composantes sociales, géologiques, occupationnelles ou culturelles. La mobilité est certes importante, comme le sont les échanges. Cependant, je ne perçois pas de *potentiel* (pris au sens de tension différentielle ou de genèse), encore moins de sens à donner à un espace défini essentiellement par la mobilité. D'ailleurs, je me montre assez critique quant à l'effet et au rôle de la trame urbaine sur nos vies. Soutirant au milieu son potentiel de mobilisation et de rassemblement, nivelant les attributs géographiques significatifs, la trame oblige à la mobilité et à la création de coïncidence pour lieu de simultanéité. Le conflit et la nuisance systémique croient aux intersections à la mesure de l'activité, assurant la stabilité par voie de nuisance. Sinon de gaspillage. L'exacerbation de la multiplication des coïncidences, donnant lieu au «just in time» et à l'occupation permanente des réseaux montre les limites des voies de circulation et de la mobilité. Cette occupation appellerait à un espace véritablement structuré par potentiel, c'est-à-dire où les acteurs pourtant distincts puissent être au bon endroit au bon moment en fonction de leurs caractéristiques propres. Cette occupation appellerait aussi à un véritable espace continu, voire à des réseaux continus plutôt qu'intersectés.

J'aimerais donc voir dans le plan l'aboutissement d'une réflexion plus approfondie sur l'objet de la mobilité, soit l'accès, c'est-à-dire le partage d'espace-temps simultané, en complicité sociale, économique et culturelle. (Pour autant que la structure et l'activité de la ville soient concernées). Ainsi, des notions de place, d'aire de diffusion et de synergie socio spatiale ou de continuité sont peu développées dans le Plan. Ce dernier semble associer intimement les rôles mobiles et structurels des axes, alors qu'une séparation de ces rôles pourrait servir d'outil de qualification spatiale : cette séparation pourrait résoudre le paradoxe structuration-déstructuration provenant des différences d'échelle de mobilité, et affiner la dichotomie mobilisation-immobilisation provenant de la rigidification de l'espace tramé ou franchi. Ainsi, à grande échelle, le Plan semble très cohérent face à la nécessité économique de la mobilité, notamment marchande. Celle-ci est essentielle à la diversification, à la complexification et à l'équité de secteurs économique à forte inertie. Cependant, en structurant un secteur «improductif» ou une économie non matérielle sur les mêmes voies, je crois qu'on obtient l'effet inverse, c'est-à-dire l'ignorance mutuelle, la ségrégation, une inertie palpable pouvant être désœuvrante. Le paradoxe que j'essaie de saisir est ambigu car il est souvent perçu comme un seul problème d'échelle et de hiérarchisation des voies. Mais il s'agit d'abord de la qualité des liens entre potentiels urbains, de la forme des espaces d'œuvre et de la mobilisation entre acteurs. Autrement dit, une communauté complète n'a pas les besoins en mobilité nécessitant une telle structuration.

Un exemple pourrait servir à préciser ce propos, celui du sud-est d'Ahuntsic. Ce secteur offrant tous les services me semble développé par défaut sur une trame, sans qu'en soit précisés la hiérarchie ou le rôle : mobile, transactionnel ou d'habitat. L'équipotentialité de la trame fait défaut à la polarité ou à la multipolarité de Montréal de sorte que les voies est-ouest sont occupées à la hâte, et sont souvent trop

étroites pour le transit généré par ce défaut. (Du moins elles le sont dans la majorité des quartiers francophones de l'île). Parallèlement, la largeur d'emprise des voies nord-sud, le parcellaire équivalent et le recul important des maisons rendent le secteur culturellement inerte. Particulièrement dans ce secteur, la mobilité semble érigée en système, sans qu'il soit donné de sens distinct ou de potentiels inhérents aux secteurs desservis. La faible densité ne semble pas favoriser de jouissance accrue du sol qui semble peu investi, alors que l'ensemble urbain semble statique et homogène. Des secteurs plus anciens comme Rosemont offrent ces caractéristiques similaires d'un parc humain. Dans ces deux cas, la trame occupe une part importante de l'espace qui s'en trouve fortement structuré, sans que cela participe pour autant à sa qualification ou à son dynamisme local. J'y vois donc la marque d'une ambiguïté structurelle, une déstructuration par l'action structurante des réseaux de transport, ou bien des réseaux se posant en disqualifiants socioculturels et géographiques.

Dans la mesure où «le Plan d'urbanisme reconnaît les réseaux de transport comme étant les éléments structurants et porteurs du concept d'organisation spatiale» et où il privilégie (...) la consolidation des milieux (...) déjà desservis», je me demande si la seconde orientation pourrait résoudre l'ambiguïté structurelle que j'ai tenté de décrire. Ou encore, si elle ne va pas plutôt la renforcer, en donnant aux rues un rôle structurel plus important, voire démesuré et flou, empêchant la redéfinition d'ensembles urbains ou empêchant les personnes d'échapper aux nuisances urbaines. Compte tenu de l'état actuel du réseau.

Il est possible que ma critique paraisse trop intellectualiste et statique, ignorant la transformation voulue du territoire, à moins de considérer l'affirmation suivante se trouvant en première orientation : «Les milieux de vie montréalais sont généralement de qualité, diversifiés et complets. Presque entièrement construits, la plupart ne nécessitent pas d'interventions majeures.» Ce qui, globalement, me laisse présager un renforcement possible et confondu du rôle des voies, sans modification du rapport que nous en avons.

Cependant, et de façon opposée, l'énoncé d'orientation me semble contenir des considérations très intéressantes et un parti d'aménagement courageux pouvant effectivement transformer le rapport social et spatial que nous avons aux voies. Tout en optimisant les bénéfices de la mobilité. En choisissant d'intensifier l'usage du sol et de le rendre plus stratégique, le besoin de mobilité pourrait s'en trouver réduit, et sa valeur, améliorée. En prenant résolument le pari du transport collectif et d'un espace lui convenant, il sera possible de densifier, voire d'humaniser les secteurs desservis, à l'abri de la destruction continue de l'automobile. Il est probable que la complétion, la continuité et l'articulation de ces secteurs s'améliorent grâce à la rupture et à la diversité modale, à la polarisation, à la qualification spatiale permise par le transport collectif. En somme, de paralysés et inertes, d'importants secteurs pourraient s'en trouver mobilisés et investis de leur potentiel. En outre, en se concentrant sur les secteurs déjà constitués et desservis, la ville reconnaît sa maturité, cesse sa fuite vers les revenus fonciers immédiats pour miser sur la qualité ou l'élévation du milieu urbain. Elle augmente ainsi les chances de créer des répercussions favorables dans une majorité de secteurs. De façon identique, favoriser le transport collectif pour desservir d'abord les milieux les plus densément peuplés me semble stratégique pour initier le déploiement d'infrastructures lourdes d'abord, et qui pourront éventuellement s'étendre. Tout cela semble la meilleure façon d'allier de façon optimale équité, stabilité et économie.

J'envisage une autre façon par laquelle il serait possible de faciliter la transition initiale : de permettre à ceux et celles qui ne produisent pas de nuisances d'en être épargné le plus possible. Cela pourrait se refléter dans la localisation des stations de transport permettant aux non-motorisés jouir de l'espace sans côtoyer le danger et la nuisance des grands axes. Ou encore, d'intégrer le logement social à la complétion des communautés, permettant aux «non-nuisibles» de demeurer où ils le «méritent», c'est-à-dire dans un espace abrité et humanisé. Ou, comme vous comptez le faire timidement, d'autoriser des projets immobiliers maximisant l'espace arrière ou humanisant l'espace dévolu à l'auto. Donc d'user de stratégies et de souplesse permettant une appropriation de l'espace mais dans la direction souhaitée. Le fait de voir écrit dans un plan la différence entre les motorisés et les non-motorisés me semble tout à fait juste, encourageant pour l'initiative individuelle. Cependant, je salue la détermination de l'administration d'aller de l'avant avec des *politiques* résolues, avec un budget modeste, quitte à réaffecter les programmes d'infrastructures au développement du transport public.

Le Plan mentionne avec raison l'importance historique de certaines gares dans la constitution de la structure urbaine. Puis-je avancer que les emprises ferroviaires parcourant les quartiers centraux portent une importance historique, écologique et économique extrêmement grande, particulièrement à l'égard de l'économie du savoir. Celle-ci nécessite un environnement riche et diversifié, assurant la création et la diffusion des connaissances par le biais de sa continuité, de sa santé et de la proximité des acteurs. De plus, cette économie tend à rapprocher les fonctions manufacturières des fonctions conceptuelles et culturelles. Les emprises des voies ferrées montréalaises, particulièrement l'anneau ferroviaire du CP ceinturant le Mont-Royal réunit ou pourrait polariser ces conditions et forme en quelque sorte des «frontières stratégiques» comme évoqué précédemment. La position de l'anneau, entre les institutions de savoir et de santé situés en périphérie du Mont-Royal et les manufactures des premiers parcs industriels offre un côtoiement nature-culture-manufacture intéressant et gradé. Une continuité linéaire, axiale, en plus de ce gradient radial. La structure socioéconomique et culturelle des populations de ce gradient est d'ailleurs relativement simple à comprendre et à mobiliser. Les abords de la voie ferrée pourraient en constituer le point de ralliement le plus riche et peuvent constituer un lieux de création, de production et de diffusion de la production, de la même façon que le prône la Politique culturelle pour le centre-ville. Cela, à condition de veiller à en conserver la dominance industrielle et à en positionner soigneusement les activités en fonction des populations.

(Je suis donc inquiet de voir la track s'uniciser de condos luxueux murés, murs qui seraient d'ailleurs plus utiles aux résidents des rues Papineau et Frontenac. Je suis sidéré de voir la banlieue en ville sur site des Shops Angus, berceau du Canada, brisant la continuité écologique qui fut possible entre le centre-ville, le Parc Maisonneuve, la cité-jardin, le golf et les terrains des fonderies Dickson à redéfinir. Aussi, je souhaite voir le patrimoine ferroviaire valorisé dans sa continuité, et non vendu à la pièce, comme ce fut le cas dans Hochelaga-Maisonneuve.)

Aussi, un réseau léger de transport des personnes pourrait être couplé au transport marchand persistant, comme le prônait le GRUHM.

Dans un autre ordre, je trouve les propositions de nouvelles gares de train de banlieue très intéressantes en ce qu'elles confirment la vocation sous-régionale du réseau, ce qui pourrait contribuer à en augmenter la demande. J'aimerais proposer l'ajout de trois gares à celles qui sont proposées au Plan :

-Sur la ligne Deux-Montagnes, entre les parcs Noël nord et sud, près du boul. Toupin. Cette station donnerait un accès rapide au parc Nature, en plus de desservir le récent développement de l'ancien aéroport Cartierville qui adopte une forme concentrique à cet endroit.

-Une coûteuse, un élévateur reliant la station de métro Édouard Montpetit à la ligne de train Deux-Montagnes.

-Une troisième sur la ligne Rigaud au coin du boul. Cavendish. Celle-ci serait une réponse au nombre fort important de personnes qui attendent le bus 105 Sherbrooke Ouest au métro Vendôme, en plus de favoriser le développement de la colline «pullman» comme prévu au Plan. Je n'ai jamais vu autant de gens attendre l'autobus. Parfois, trois bus sont nécessaires aux dix minutes pour toutes ces personnes en file.

Ma dernière contribution à l'égard de transport pourrait être à l'égard du transport alternatif, du cyclisme. Combien suis-je satisfait de lire la reconnaissance du vélo comme un moyen de transport à part entière, et ses avantages considérés à juste titre pour une ville plus viable. Je crois que le développement du cyclisme passe effectivement par la promotion du caractère mixte, complet, dense et convivial de la ville, mais aussi par un changement d'attitude des automobilistes à l'égard des cyclistes. Je vous épargne les détails, mais plusieurs de mes amis remettent leur vélo pour cette raison. J'aimerais voir l'administration collaborer avec la SAAQ pour enjoinde cette dernière à assumer cette responsabilité. Deux thèmes refont surface : l'intolérance et la distraction.

Certaines suggestions techniques pourraient vous intéresser :

-Favoriser la coexistence morale des cyclistes et des voitures mais en limiter la coexistence spatiale autant que possible par des mesures lourdes : le choix de routes secondaires, non-commerciales, à sens unique ou encore des ruelles pour les tracés cyclables et l'installation de terre-plein, sur les pistes en rue principale. Je crois que la ville a parfois prôné cette façon de faire mais en créant des situations dangereuses comme l'interruption des pistes bifurquant dans les parcs (Rachel-Papineau), voire la création de pistes cyclables mal balisées. Personnellement, je ne crois pas que la piste cyclable soit une mesure particulièrement sécuritaire pour les cyclistes.

-Favoriser les voies partagées à vitesse réduite (30km/h) et à sens unique plutôt que les pistes cyclables. Par exemple, la rue Marie-Anne plutôt que la rue Rachel. Cela aurait comme avantage de traiter le cycliste de façon égalitaire, favorisant la coexistence voiture-vélo. Cela donne au cycliste une visibilité accrue et sécuritaire, sans licencier l'automobiliste comme sur les voies principales avec pistes.

-Disposer des pistes cyclables en sens unique sur chaque côté de la chaussée, de même direction que le trafic auto. Car les conducteurs ne nous voient pas, que ce soit à cause de notre vitesse ou des voitures garées (ou ne voient pas les balises de piste à cause de ces voitures). Surtout, ils oublient souvent de parer la venue de cyclistes en même direction qu'eux mais dans la voie de gauche.

-Portières : disposer les pistes cyclables pour que la voie cyclable frôlant les voitures garées soit de direction propre à fermer la portière ouverte par mégarde plutôt qu'à l'ouvrir, à l'arracher et à blesser des cyclistes. Autrement dit, le cycliste longeant les voitures doit faire face au conducteur et non à l'arrière du véhicule.

-Éliminer les feux de circulation des pistes cyclables pour rétablir la règle prioritaire prévalant pour tous, que les mobiles rectilignes aient préséance aux mobiles virant. Ces feux sont dérisoires pour le cycliste «de transport» ; par exemple, ils l'immobilisent deux fois pour franchir les rues Frontenac et d'Iberville voisines.

-Conserver le choix de routes secondaires pour implanter les pistes cyclables.

-Développer un réseau de servitudes et de droits de passage permettant d'outrepasser le trafic. Peut-être en serait-il plus économique dans certaines circonstances, considérant le coût social des accidents. Par exemple, la voie projetée traversant le centre-ville devrait-elle être sur Maisonneuve ? ou plutôt à travers les cratères entre Sainte-Catherine et Maisonneuve. Ou encore, au nord de Sherbrooke, à travers la cour du Grand Séminaire, les ruelles Chelsea, Redan etc. passant à l'arrière des grandes propriétés rue Sherbrooke puis par le campus McGill jusqu'à Milton? je n'ai pas regardé la situation d'assez près. Les taxis sur Maisonneuve sont cependant dangereux.

-La présence du train est-elle plus dangereuse que la présence de l'auto ?

-La vitesse des cyclistes dépasse souvent celle des voitures.

-La force d'impact ou la masse d'une voiture sur un cycliste n'est pas comparable à la force d'impact ou de la masse d'un cycliste sur un piéton. Pourrions-nous côtoyer d'un peu plus près les piétons et d'un peu plus loin les voitures ?

-Préserver la capacité des cyclistes à se garer rapidement à l'extérieur. Prévenir l'obligation d'utiliser les parkings auto intérieurs afin de se garer civilement et de façon sécuritaire.

J'apprécie beaucoup le soin apporté dans le Plan à la concordance du vélo et du transport collectif, que de soit au transfert, à l'inclusion modale, ou à l'ouverture de réseaux partant des stations.

Pourrais-je enfin proposer des circuits cyclables pour les régions de la ville que je connais le mieux en tenant compte de ce qui est proposé dans le Plan :

-La rue Hutchison, du parc Jeanne-Mance jusqu'à la station de métro Parc, incluant une traverse à niveau de la voie du CP dans le Mile-End : Le parc Jeanne-mance est un carrefour cycliste partant du centre-ville vers le nord ou l'ouest. L'avenue du Parc est

dangereuse, mais forme un axe commercial important, dans l'axe de la piste nord-sud projetée sur le CP.

-La rue de Rouen dans Hochelaga, partant des voies du CP à Longue-Pointe et longeant éventuellement le CN dans l'axe de la rue Rouen, jusqu'aux fonderies Dickson.

-Le boul. Rosemont depuis le boul. Langelier, par le parc Maisonneuve ou la rue Dandurand depuis ce dernier parc jusqu'à la voie du CP, coin Papineau dans le cas de Dandurand, ou au coin Bernard par passage à niveau dans le cas de Rosemont. Cela, au lieu ou en plus de la piste Saint-Zotique que je vois au Plan. Justification : Saint-Zotique est dangereuse : commerciale, étroite et congestionnée. Les conducteurs sont intolérants et distraits. De plus, à l'ouest, l'alternative ramène au niveau d'un quartier plus populaire (CDN), et de l'UdeM, générateur de déplacements dans une clientèle cible. La rue Bernard pourrait être cyclable jusqu'aux limites d'Outremont.

-De ces deux alternatives : Aux abords du flanc ouest du parc Maisonneuve partant de Pierre-De-Coubertin, puis vers le nord, via les 23^e et 25^e avenues. Ou bien, de la voie du CP, vers le nord via Molson et à travers l'éco-centre de la Carrière Miron jusqu'au parc nature de l'Île de la Visitation.

-La voie du CN parallèlement à Louvain, partant de l'intersection de l'actuelle route verte rue Christophe-Colomb, passant par le métro Sauvé à proximité jusqu'au métro Du Collège, voire la rue Royalmount : la possibilité d'atteindre le cœur de Saint-Laurent en vélo ou hors route, de traverser la barrière nord-sud que forment aux déplacements est-ouest l'autoroute 15 et l'arrondissement Mont-Royal dans le nord de l'île.

-La prolongation vers le sud de la piste Clark, jusqu'à la rue Viger

-Tel que suggéré précédemment, valider la possibilité d'implanter une piste traversant le centre-ville via la cour du Grand Séminaire, l'avenue Selkirk, les ruelles Chelsea, Redpath et pl. du Musée et Mountain, l'arrière des grandes propriétés rue Sherbrooke, puis le campus de l'Université McGill jusqu'à la rue Milton. Ce tracé aurait l'avantage d'être le plus sécuritaire et rapide (peu de trafic nord-sud à franchir) en plus de constituer le plus court chemin à *travers* le centre pour une majorité de résidents des quartiers résidentiels de l'est et de l'ouest de l'île. Ou encore, si la desserte du centre importe, reliant les avenues Lincoln et Président Kennedy, à travers les édifices.

-Faciliter le franchissement des voies du CP, particulièrement à l'intersection des rues Alma et Bernard Est

-Améliorer la sécurité cyclable entre le campus de l'UdeM ou le métro CDN et le centre-ville : le Chemin CDN est terriblement dangereux, en essence, en plus d'être plein de trous. En outre, J'ai souvent pensé qu'il serait intéressant d'avoir un anneau cyclable aux abords du Mont-Royal, tout comme il serait intéressant de créer des liens piétons entre l'ensemble des propriétés institutionnelles du quartier CDN.

Troisième orientation : Un Centre prestigieux, convivial et habité.

Afin de promouvoir un centre-ville habité, on doit miser sur la création d'un réseau écologique urbain et sur la création de valeurs tangibles et durables. Le prestige, reposant largement sur la symbolique, est sujet à érosion à moins d'intégrer des valeurs culturelles et spatiales certaines. Ce qui est le cas d'une minorité de projets. En intégrant des valeurs naturelles, culturelles et sacrées, en offrant à la fois cohérence, continuité et dimension à des espaces *accessibles* pénétrant au cœur des fonctions urbaines, nous définirions une qualité de vie *authentique* que seul le prestige ne peut assurer. Nous susciterions des motifs de déplacement à pied. Le prestige est une notion relativement statique alors que l'inertie du centre confirme l'importance de ses *réseaux*, autant que de ses places. Le prestige a certainement un rôle à jouer pour le développement du centre. Question qualité de vie cependant, la possibilité de s'éloigner de la nuisance et d'allier la fonctionnalité à une profondeur de champ culture-nature *accessible* est essentielle. La conception d'interfaces entre les secteurs distincts du centre, notamment par le remembrement et l'acquisition de terrain, pourrait s'inspirer de ces valeurs.

L'occupation des voies prestigieuses tend à précipiter des projets immobiliers en bandes minces formant des facades-cadres, minimisant la perméabilité et la profitabilité de la voie à son environnement immédiat. Cela s'observe facilement sur René-Levesque ou plus récemment sur le canal Lachine. Certains espaces obstrués m'apparaissent pouvoir receler une valeur supérieure à la bande bâtie. C'est notamment le cas des quatre coins de l'intersection René-Levesque et Saint-Alexandre, dont deux supportent des lieux de culte majestueux.

La mise en valeur du caractère sacré du centre m'apparaît oubliée par le Plan. Elle est très importante, tant pour l'attrait touristique et de l'investissement immobilier durable que pour le développement de la vocation résidentielle du centre. Un exemple de mise en valeur et d'investissement intégré pourrait constituer en la création d'un lien écologique (culture-nature) entre les trois cours intérieures de l'intersection René-Levesque et Saint-Alexandre. L'église du Gesù au nord-est pourrait être liée à l'église St-Patrick au sud-ouest via la marre d'asphalte du Paper Hill, bordée par le pavillon des Sciences de l'UQAM, le 460 Ste-Catherine et ainsi de suite. L'importance de la cour pavée et les récentes rénovations des immeubles sur Sq Phillips pourraient justifier la promotion d'un vaste projet sur la périphérie intérieure de la cour, qui serait paysagée. La visibilité des églises pourrait être améliorée de René-Levesque, à la façon du petit parc coin Gauchetière et Saint-Alexandre. Tout cela n'est bien sûr qu'un exemple.

La construction de la Cité du commerce électronique m'a fait lever le cœur. Parce que ce type d'activité ne nécessitait pas la construction d'un ensemble localisé et homogène. Au contraire, on aurait pu utiliser tous les cratères amplement disponibles sur les rues Crescent, Bishop et ainsi de suite pour construire un ensemble s'intégrant localement au gabarit, quitte à l'arrimer à un projet immobilier d'envergure. Je crois que le niveau de déconstruction avancée de cet ensemble autrefois homogène appelle à la réalisation d'un projet public ou en partenariat, et la promotion d'une vision commune dans le cas de petits partenaires. Dans le cas de ladite Cité, le privé aurait fait l'équivalent. Est-ce que la ville pourrait avoir le leadership et l'imagination dont ont manqué les amis du précédent gouvernement ?

L'orientation du secteur comprenant l'îlot Overdale jusqu'à Sainte-Catherine m'apparaît être une tâche très délicate, compte tenu de l'expansion de l'université Concordia, de la réaffectation des bâtiments des sœurs grises et de résidences. Dans sa vocation commerciale, devrait-on privilégier les commerces destinés à servir la clientèle d'affaire, résidente et étudiante ? Le débordement des strip clubs de la rue Sainte-Catherine m'apparaît passable.

La rue Notre-Dame fut une rue prestigieuse tant à l'est qu'à l'ouest. Il est possible que son redéveloppement, spontané à l'ouest et planifié à l'est prenne son essence au centre. Je crois qu'il serait particulièrement intéressant de promouvoir l'étendue d'un développement de prestige sur cette artère, tant vers l'est que vers l'ouest. L'exigence typologique de rez-de-Chaussée commerciaux me paraît très opportune pour le développement de Griffintown, corrigeant ainsi de récentes erreurs. Cependant, de chaque côté de la zone commerciale désignée, j'envisagerais de préserver la continuité fonctionnelle qui semble s'y dessiner, passant des institutions, équipements publics aux services de proximité.

La Cité universitaire : Je proposerais la création de résidences offrant des caractéristiques diversifiées, mais s'intégrant toutes aux activités commerciales et culturelles, tout en offrant le plus de quiétude et de qualification externe possible. À l'exact opposé de la Maison du Prêt d'honneur ou du projet des Promenades Saint-Hubert. Par exemple, un complexe complet en lui-même pourrait être développé, mais aussi d'autres, permettant une intégration à un quartier, un accès plus privé au sol. Au centre-ville, Griffintown ou Pointe Saint-Charles, les immeubles de l'actuel hôpital Royal-Victoria, le site-mère des Sœurs Grises+l'îlot Overdale et le site des Habitations Jeanne-Mance me sembleraient propices. Comme pourraient l'être le nord du QIM, entre Saint-Alexandre et Jeanne-Mance ou la rue de la Gauchetière, entre Sanguinet et Berri. Cependant, les quartiers populaires me paraissent bien opportuns : le logement étudiant est avant tout un logement social, dont profiterait beaucoup d'étudiant montréalais dont les taux d'effort locatif peuvent dépasser 70% du revenu net.

Je souhaite que l'aménagement privilégié des grands axes et rues d'ambiance débute par l'inflexion de la circulation automobile. Sans cela, à quoi bon le prestige et le reste ? Le mouvement citoyen né sur la rue Saint-Urbain a raison de réclamer un tel apaisement. Non-motorisé, j'aborde toujours les grands axes par l'axe secondaire parallèle afin de m'épargner danger, bruit et gaz. En pensant aux résidents des grands axes comme Notre-Dame Est (autre centre), j'envisagerais un type de bâti jouant essentiellement le rôle de cadre, de coupe-voiture et d'entrée de voiture l'avant, tout en demeurant lumineux et prestigieux. Le séjour et le repos, l'accès au climat, au sol et au voisinage seraient joués par l'arrière. On pourrait maximiser la valeur de la cour arrière par un recul optimal à la rue. Par exemple, à quoi rime l'important recul des petites maisons construites par Samcon au coin de Guy et Saint-Antoine. En outre, un collègue étudiant proposait que la rue de la Gauchetière soit «d'ambiance» sur toute sa longueur, y compris dans le faubourg Québec, à la manière de la rue Duluth Est.

Quelques commentaires favorables en défilé... Je trouve que les mesures visant à réglementer et à rehausser le développement architectural sont diplomates, notamment pour l'évaluation de l'arbitraire par un comité. Le souci donné à

l'épanouissement des grandes institutions au centre, la préservation des acquis institutionnels bâtis pour fins institutionnelles me semble tous porteurs de stabilité, de cohérence et de sens. Idem quant à reconnaissance de la géographie et de l'hydrologie montréalaise. L'enchâssement de politiques externes telle la politique de développement culturelle donne un caractère solide au Plan. La reconnaissance d'un tissu urbain au centre, de secteurs distinctifs dont les interfaces doivent être parfaites me semble juste. Le développement de préoccupations touristiques reposant autant sur la qualité globale du milieu que sur des pôles d'intérêt m'apparaît réconfortant et prometteur. L'interaction entre le commerce et le domaine publics pourrait être commode, mais je craindrais d'emblée une marchandisation du domaine public et du paysage local. Cela pourrait nuire à l'épanouissement des fonctions résidentielles et institutionnelles. En outre, similairement aux craintes de voir le réseau sous terrain drainer l'achalandage des rues commerciales, je n'ai pas pu lire de questionnement sur l'effet aux autres secteurs de la polarisation des commerces au centre. De plus, le plan traite des inconvénients possibles du développement d'institutions sur la fonction résidentielle, mais ne semble pas s'en inquiéter dans le cas du commerce. Cependant, une politique axée sur la consolidation et l'harmonisation m'apparaît une réponse appropriée au commerce en période florissante comme actuellement. J'estime que le commerce répond différemment à la prolifération des nuisances que les fonctions résidentielles et institutionnelles ; les mesures visant cette consolidation devraient donc dépasser le cadre de l'intégration architecturale. Enfin, l'aménagement des lieux publics *de concert* au développement de concours d'idées est une réponse équilibrée au désir de susciter des valeurs immobilières «réelles».

Les abords du canal de Lachine.

Je ne me suis pas penché suffisamment sur cet élément particulier de planification, alors que d'autres comme le Regroupement Économique du Sud-Ouest (RESO) et la société d'histoire de Pointe-Saint-Charles s'y intéressent depuis longtemps. Dans l'ensemble, je trouve que la problématique saisit bien la réalité identitaire et les particularités d'occupation du canal, tandis que les balises d'aménagement saisissent bien les enjeux morphologiques qui s'y trouvent. Il manque cependant à la problématique et aux balises un élément crucial, celui de la mixité socio-économique et du rôle que prendraient les populations limitrophes dans la redéfinition des abords du canal. Certaines balises telles l'amélioration de la qualité des logement et de l'interface autoroute-usine-résidences ou encore de renforcement des liens vont améliorer l'état des lieux et l'accès aux populations voisines.

Afin, cependant, de permettre aux populations «ancestrales» et nouvelles de prendre part au réinvestissement, j'envisagerais certaines mesures particulières, dont l'intégration spatiale des secteurs à vocation économique aux préoccupations récréotouristiques ; cela pourrait prendre la forme d'un lien écologique entre les industries lourdes et les quartiers populaires ou tout simplement de faire pénétrer les valeurs écologiques sur la rive. L'implantation de logement social et d'entreprises sociales sur la berge du canal serait aussi prioritaire. Je fais référence ici à une décision de l'administration Bourque d'autoriser un changement de zonage en vue d'accommoder les promoteurs des lofts Redpath au détriment d'une initiative

économique du RESO en voie d'accomplissement. Je le dis franchement, je trouve à la limite de l'absurde, d'un point de vue urbanistique, que les populations ayant labouré pendant plus d'un siècle soient exclues, même politiquement, de la revitalisation du canal. Cette exclusion est absurde parce qu'elle jure avec la richesse du lieu reposant sur la coexistence de l'industrie et de l'allégorie industrielle. Cette bande de lofts devient l'ombre d'elle-même.

Le caractère hermétique manifeste de la rive aux quartiers populaires provient certainement du manque de percées donnant vue au canal, du manque de profondeur des projets riverains, mais surtout d'un manque de représentation et d'activité économique populaire sur les berges.

Je trouve qu'il serait intéressant d'envisager le développement intégré de la rive sud du canal aux abords de l'autoroute 15-20 et des ateliers municipaux, comprenant Ville-Emard, Verdun, PSC et la bande unissant les canaux Lachine et de l'Aqueduc. De façon à justifier, à long terme, des mesures de mitigation à l'autoroute enclavant ces quartiers obstruant le canal de l'Aqueduc. Pourrait-on en ce sens désolidariser le boul. de la Vérenderie de l'autoroute 15-20 et envisager une navette sur l'une des rives du canal de l'Aqueduc ? Aussi, donner éventuellement priorité au sol à l'emprise ou à la projection du canal de l'Aqueduc au lieu de l'intersection 15-20 et d'Atwater, de façon à le rebouter, à embrasser PSC et le canal Lachine. Désenclaver éventuellement la station de métro LaSalle versant sud et Dans un autre ordre, y aurait-il lieu de reconnaître la continuité transversale entre le canal Lachine et le fleuve par le biais du parc Ignace-Bourget, du parc Angrignon et de l'Hôpital Douglas ? Je n'ose pas me prononcer sur l'opportunité d'ouvrir le parc Ignace-Bourget sur le canal car je ne me rappelle pas la preignance de l'autoroute 20 côté nord. Cependant, le prolongement du parc Sir-Georges-Étienne-Cartier au canal plus à l'est donne une profondeur très intéressante.

Griffintown.

La fonction récréotouristique dont il est question pour le canal de Lachine pourrait être enchâssée à l'activité industrielle légère, à l'artisanat et à la culture, particulièrement à Griffintown. Ce quartier reliant le centre des affaires et le sud-ouest de l'île pourrait être un lieu de production et de diffusion industrielle, artisanale et culturelle car il réunit les populations ouvrières séculaires aux plus récentes populations aisées en un lieu où se manifeste la créativité. La proximité d'une foule d'ateliers dont l'Espace Verre et le Centre de recherche en construction textile, et d'activités liées à la promotion du design constitue une occasion formidable de créer un tourisme doté d'une certaine dimension, exposant procédés et produits dans un climat réel et cultivé. J'ai pour m'inspirer Granville Island de Vancouver, ou le quartier Petit-Champlain à Québec, avec la verrerie sous l'escalier Casse-Cou. Ici, cependant, le tourisme pourrait être une vitrine incidente sur le réel et le milieu, mieux diversifié. Ce type particulier d'activité touristique aurait le mérite de contribuer intrinsèquement au dynamisme de la ville et à la valorisation culturelle des Montréalais et Montréalaises. En outre, je suis sensible à la première balise d'aménagement voulant protéger le patrimoine du Griffintown. De façon générale, j'envisagerais un développement de prestige public et privé entre le technoparc et la jetée Mackay, le long du Fleuve, mais un développement plus foisonnant, mixte, dynamique voire institutionnel le long du canal de Lachine et à Griffintown.

Orphelin...

Et quelque chose que je ne sais pas où placer : je crois qu'il est impératif d'unifier les parcs-nature Bois-de-Liesse et Bois-de-Saraguay, et d'y loger une station de train. Il m'apparaît encore plus impératif de protéger toute la rive entre le Cap Saint-Jacques et le chemin Du Château Pierrefond. Je crois que cela fut fait à l'Île-Bizard, en face. En y allant, j'étais choqué de voir ce dernier endroit vierge jonché de petites maisons de prestige alors qu'à peine deux espaces riverains de cette qualité sont toujours disponibles aux MontréalaisEs. Facile à dire, mais je protégerais la majeure partie des terrains vacants à l'ouest du chemin Château. Ce parc est tellement précieux pour l'île.

Conclusion.

Enfin, je souhaite que le Plan se développe de façon à répondre de façon territoriale aux problématiques dont la réponse relève normalement des niveaux supérieurs de gouvernement. Les «affaires municipales, du sport et du loisir» ne rendent pas justice aux responsabilités supplémentaires et croissantes des villes, dont les principales peuvent être la santé publique et la justice sociale. À ce propos, je crois qu'il serait approprié de travailler de façon serrée avec la DSP Montréal-centre afin de bonifier le Plan d'urbanisme ; leur démarche en santé environnementale est bien développée. La santé environnementale m'apparaît devenir un facteur d'investissement et de prospérité aussi important que puisse l'être actuellement une desserte adéquate en transport. L'absence de pandémie et la qualité du cadre de vie définie pourrait donc donner lieu à une impulsion de croissance qu'il est important d'anticiper.

Concernant la justice sociale, la responsabilité de la ville serait de ne pas ignorer l'incidence territoriale des groupes sociaux, et de travailler à en renforcer les liens culturels et économiques. La solidarité et l'équité doivent provenir de la répartition stratégique des moyens de *production*, non seulement de consommation minimale comme le fait la province. Ainsi, les liens permettant aux groupes spatialisés de s'intéresser les uns aux autres doivent produire des valeurs de façon intrinsèque, et innovatrice, le plus possible. (N'est-ce pas ici deux qualités d'un développement capable de s'auto alimenter) Il s'agit de passer du «parc de labeur» que fut Montréal à une dynamique synergique. Je souhaite donc une ville organisée en fonction de son potentiel intrinsèque, autant qu'en fonction des investissements étrangers.

Je souhaite aussi que le logement social et les mesures d'accès à la propriété s'insèrent dès le départ aux secteurs donnant lieu aux innovations culturelles et au renouveau des modes d'appropriation. Les gens sachant s'adapter à partir leurs valeurs novatrices ou de leur ténacité sont souvent les précurseurs de ces mouvements de renouveau urbains spectaculaires. Certaines populations méritent une assise pour ce qui leur appartient en essence, les valeurs nouvelles.

Voilà. Je vous remercie.