

Par Guillaume Le Nigen

Enjeux

Logements

Construction résidentielle

L'architecture intérieure de la plupart des nouveaux appartements et condos est de piètre qualité. La ville devrait resserrer ses règles avant d'émettre un permis afin qu'on ne retrouve plus aucune (0) ronflement ou retombées de plafond (bulk head). Les constructeurs et même les architectes ne semblent éprouver aucun problème à créer de retombées de plafond (bulkhead) même lorsqu'ils sont très visibles, situés dans un endroit gênant ou dans un logis dont les plafonds sont déjà bas. On parle ici d'architecture et ces défauts sont rendus la norme, même dans les condos haut de gamme. La ville doit sévir auprès des architectes et promoteurs. L'insonorisation est un autre point important. Plusieurs nouveaux projets résidentiels ne comporte pas suffisamment de matériel insonorisant dans les murs. Enfin, la gestion et le contrôle des odeurs, notamment par la circulation de l'air à l'intérieur des immeubles peut devenir un problème très gênant. Les architectes devraient aussi chercher à mieux respecter la symétrie dans leur travail plutôt que de s'en tenir à utiliser les mêmes dimensions de portes et fenêtres dans un même projet. En utilisant des fenêtres et des portes de tailles différentes, ils augmenteraient peut-être leurs coûts, mais le résultat serait sur mesure pour chaque logis. Enfin, la ville devrait interdire que les architectes et les promoteurs divisent une fenêtre avec deux panneaux de verres fixes. Soit ils installent de plus petites fenêtres, soit ils installent une grande fenêtre sans travers. Enfin, tout nouveau projet résidentiel devrait inclure un nombre de places de stationnement intérieur au moins équivalent au nombre d'unité. Chacun de ces stationnements devrait obligatoirement inclure une station pour laver sa voiture.

Inclusion

La ville devrait centraliser l'application dans les coop afin que les individus soient inscrits sur une seule liste d'attente pour un appartement en coopérative. En reléguant l'application des candidats au niveau de chaque coop, il peut s'avérer décourageant pour certains de devoir appliquer à autant d'endroits différents pour être retenu quelque part. Enfin, en créant un fichier central, cela permettrait aux individus qui sont en situation d'urgence d'accepter des appartements moins attrayants et aux individus pour qui il s'agit d'une réelle occasion de coopération d'attendre la disponibilité d'un appartement de meilleure qualité. Le système des HLM devrait être réservé aux clientèles ayant des troubles mentaux.

Enfin, tout nouveau projet en logement abordable devrait systématiquement inclure un système de vidéosurveillance afin que les membres de la coop est une façon d'identifier les malfaiteurs au sein de leur coop ou HLM.

Les itinérants devraient être repris en charge par le système carcéral afin de leur donner les meilleures ressources pour s'en sortir.

Prix des logements

La ville devrait trouver un moyen de forcer les propriétaires dont le niveau de loyer dépasse la proportion médiane à obligatoirement investir dans leurs unités. De plus, ces investissements devraient être supervisés par la ville afin d'assurer la qualité de l'exécution et l'homogénéité des matériaux utilisés.

Des inspecteurs de la ville devraient également pouvoir être appelés à réviser le loyer à la baisse dans tout logement qui ferait l'objet d'une plainte pour manque d'entretien de la part du propriétaire de façon à ce que des appartements mal entretenus ne soient pas loués à fort prix. Un registre des logis pourrait également être mis sur pied pour identifier les immeubles où le taux de roulement des locataires est élevé.

Développement résidentiel pour tous

Le centre-ville n'est pas un lieu voué à accueillir des familles. Les nouveaux appartements destinés à la location ne devraient pas présenter plus de 2 chambres à coucher. Les services et installations publiques en milieu urbain qui sont destinés aux citoyens devraient cibler une clientèle de jeunes professionnels (20-45 ans) et non des groupes scolaires ou des familles. Le marché des condos devrait s'occuper de répondre aux besoins des familles qui souhaitent habiter au centre-ville. À mon sens, des parents responsables sont des parents qui ont les moyens financiers pour avoir des enfants.

L'adaptation des infrastructures urbaines aux besoins de la clientèle à mobilité réduite devrait se faire le plus en amont possible de façon à ce que ces équipements soient le mieux intégré et le plus invisible possible.

Urbanisme

Environnement

À mon sens, le bâtiment le plus éco-responsable est celui qui passera le mieux l'épreuve du temps, notamment en ce qui a trait aux goûts et à l'esthétique. On cherche d'ailleurs habituellement à préserver et à réhabiliter les bâtiments d'une grande qualité architecturale.

Tout nouveau projet résidentiel devrait inclure un espace dédié à l'intérieur de chaque appartement qui permette de recevoir les déchets recyclables. Plusieurs projets récents comprennent des appartements de très petite superficie. L'espace étant limité, il est raisonnable de penser que des gens pourraient utiliser leur espace pour autre chose que le recyclage et qu'ils jettent tout simplement ces produits aux ordures.

Audace de l'architecture

L'architecture n'a pas besoin d'audace, mais plutôt de restriction. Le meilleur moyen de créer un parc immobilier homogène est de limiter les initiatives uniques ou anomalies.

Mise en valeur et protection des biens et des espaces

Les bâtiments phares de la période moderne qui se trouvent au centre-ville devraient bénéficier d'un budget spécial dédié à la densification de leur environnement immédiat et à leur réaménagement au besoin.

La ville pourrait annoncer que d'ici 5 ans, tous les bâtiments des principales artères commerciales qui présentent de la tôle ondulée devront être recouverts d'un nouveau revêtement.

Services et commerces de proximité

La ville devrait limiter le nombre d'établissements de restauration rapide dans tout le quadrilatère du centre-ville, à l'exception des food-courts.

La ville devrait également imposer une taxe importante sur tous les produits alimentaires vendus au détail qui contiennent une trop forte teneur en sucre ou en lipides de sources non naturelle.

La ville devrait également interdire dans tout le territoire du centre-ville l'implantation de cabinets de services professionnels (avocats, médecins, services techniques) au rez-de-chaussée des bâtiments.

Le centre-ville n'étant pas un lieu propice aux familles, aucune nouvelle école ne devrait être ajouté sur ce territoire. Les parcs publics destinés aux enfants devraient être convertis en parcs à chiens.

Qualité de vie

Parcs et espaces verts

Plutôt que de créer des pistes cyclables, la ville devrait davantage verdir ses plate-bandes.

Tout nouveau parc devrait être un parc à chiens.

Les rues sont suffisamment propres, aucun budget supplémentaire ne devrait être alloué à ce poste. Le charme du cadre urbain provient justement de son côté impropre.

Les propriétaires des grands bâtiments équipés d'appareils de ventilation sur le toit devraient être obligés de faire inspecter leurs installations pour vérifier leur niveau d'émissions sonores.

Urbanisme

La ville devrait exproprier tout exploitant commercial ou industriel, notamment dans Griffintown, qui crée de façon répétée une ou des nuisances aux résidents avoisinants.

Ceci incluse l'usage de dispositifs d'éclairage trop puissants ou trop nombreux et qui gênent les résidents avoisinants.

Transports

La ville devrait taxer les propriétaires de véhicules immatriculés à l'extérieur de l'île lorsqu'ils viennent en ville. Tous les ponts devraient être payants. À l'inverse, les propriétaires de véhicules qui habitent au centre-ville devraient pouvoir obtenir une vignette leur permettant de se stationner gratuitement pendant une heure dans les espaces de parcomètres.

Il est primordial de réduire le nombre de véhicules au centre-ville, mais seulement si les véhicules qui disparaissent sont ceux des banlieusards.

Un tramway devrait relier le quartier Griffintown au centre-ville.

Le métro devrait être gratuit pour tous les résidents des arrondissements où se trouve une station de métro. Le service du métro devrait être offert 24h / 24.

L'auto-solo devrait être encouragée.

L'auto-partage devrait être interdite puisque ces véhicules occupent des espaces de stationnement. De plus, les utilisateurs de ce services sont souvent de mauvais conducteurs qui ne sont pas habitués à la conduite en ville (ex : prendre deux voies pour tourner à droite à un feu rouge, ne pas suivre le débit du trafic, freiner brusquement, etc.).

La ville devrait retirer toutes les bornes de recharge qu'elle a installée dans des espaces de stationnement en bordure de rue puisque ces espaces bénéficient à une minorité d'automobilistes. Ces bornes devraient être situées dans les stationnements intérieurs détenus par la ville. À Paris par exemple, la recharge de scooter électrique a été gratuite pendant quelques années dans tous les stationnements appartenant à la ville.

Cohabitation des usagers de la route

La ville devrait réduire considérablement le nombre de pistes cyclables au centre-ville. Par définition, un centre-ville est un lieu de déplacement rapide et aisé en voiture. Voyez-vous des vélos dans les rues à Manhattan?

Les Bixi devraient être retirés de la circulation puisque les stations volent de précieux espaces de stationnements aux automobilistes. De plus, les usagers des Bixi sont systématiquement les pire usagers du vélo : ils prennent les rues en sens inverse, traversent sur les feux rouges, n'indiquent pas leurs intentions de tourner, etc.

Les piétons disposent déjà de suffisamment d'espace de circulation. Il n'y a donc à mon avis aucune intervention à faire à ce niveau.

Des amendes salées (10 fois ce qu'elles sont aujourd'hui) devraient être distribuées aux gens à vélos qui portent des écouteurs ou qui prennent des rues en sens inverse.

Transports alternatifs

À mon avis, le seul transport alternatif qui devrait être favorisé est le taxi. Le prix d'une course ne devrait pas être élevé si le déplacement se fait à l'intérieur du périmètre du centre-ville (la demie du tarif habituel). Tous les taxis devraient être des véhicules électriques afin de diminuer le niveau de bruit ambiant.

Transport des marchandises

Les camions de toute taille utilisés dans le cadre d'un usage commercial (ou industriel) devrait être interdit sur l'ensemble de l'île de Montréal entre 6h00 et 19h00.

Comme en Ontario, les principales artères (ex : Notre-Dame) devraient présenter des affiches rappelant aux camionneurs de tenir la droite.

Circulation automobile

La circulation automobile au centre-ville n'est pas fluide parce que les rues sont en trop mauvaise condition. De plus, le ralentissement du flux crée de la pollution. La ville devrait prévoir de paver en béton toutes les artères de circulation du centre-ville.

Les longs boulevards urbains où se trouvent des bâtiments résidentiels devraient chacun inclure plusieurs dos d'âne (speed bumps) afin d'éviter les accélérations marquées qui sont bruyantes.

Stationnement

La ville devrait exproprier les bâtiments stratégiques en fin de vie utile et redévelopper ces sites en stationnements gratuits pour les résidents du centre-ville. À mon avis, ceci contribuerait significativement à créer un nouvel attrait pour le centre-ville comme milieu de vie.

Infrastructures de transport

À nouveau, la ville devrait investir afin de paver de béton les principales artères de circulation.

Événements

La ville ne devrait pas bloquer René-Lévesque et Notre-Dame en aucun cas et sous aucun prétexte.

Accès aux berges

Les berges ne présentent de l'intérêt que dans le Vieux-Port et ce secteur a été développé avec l'idée qu'on se faisait du tourisme dans les années 1980 et 1990. Plutôt que d'étendre l'accès aux berges, la ville devrait s'occuper de reprendre le Vieux-Port aux touristes paresseux pour le remettre aux citoyens de la ville.

Promenade fleuve-montagne

Ce projet ne présente absolument aucun intérêt dans la mesure où il n'y a pas de télécabines menant aux sentiers du sommet. Les sommes impliquées dans ce projet sont trop importantes pour l'usage qui en serait fait. Nos routes sont en trop mauvais état pour commencer à rêver à du luxe.

Culture et loisirs

La ville devrait cesser de financer tous les festivals extérieurs. Si un festival s'adresse au grand public, c'est qu'il n'a pas trouvé son public et qu'il ne se justifie pas par son apport culturel.

Les grands festivals traditionnels ne devraient plus être financés.

Les artistes de la scène musicale qui s'apparente à des auteurs-compositeurs-interprètes ne devraient plus être promus ou financés. Ces artistes accaparent déjà suffisamment de l'espace médiatique dans qu'on leur dédie en plus du financement public.

Seuls les festivals émergents, de même que les arts émergents devraient être financés.

Les grands festivals et les arts commerciaux ne devraient pouvoir compter que sur les commandites de grandes sociétés publiques. Par ailleurs, ces commandites proviennent d'argent acquis du grand public.

La ville devrait fermer toutes ses bibliothèques municipales qui ne sont pas des lieux phares de rassemblement et qui bénéficient d'un succès évident. Les bibliothèques municipales traditionnelles s'orientent vers des clientèles de jeunes enfants et de personnes âgées. La première n'a pas besoin de la proximité de ce service et la seconde dispose de moyens suffisants pour se déplacer.

À la façon de la piscine des Halles à Paris, la ville devrait considérer de créer une piscine intérieure de 50 m en sous-sol au centre-ville. Cette piscine serait dédiée uniquement à l'entraînement en couloir et serait ouverte de 9:00 AM à minuit.

La ville devrait investir afin de faire de Montréal la plateforme internationale qu'elle était entre 2002 et 2008 au niveau de la musique électronique.

Activités communautaires

La ville dispose d'un éventail beaucoup trop étendu de services et d'organismes communautaires subventionnés.

Sécurité

La ville devrait offrir la possibilité que l'on puisse parler à une réceptionniste lorsqu'on appelle un poste de police de quartier. Les options du menu actuel sont trop limitées.

La ville devrait faire un suivi et de la formation pour s'assurer que ses employés municipaux et les promoteurs immobiliers ajoutent systématiquement les emplacements des panneaux d'interdiction de stationner temporaires afin que les agents de stationnement puisse émettre des contravention lorsqu'ils constatent une infraction impliquant un tel panneau d'interdiction de stationner temporaire.

Économie et savoir

La ville devrait inciter le gouvernement à subventionner uniquement des initiatives qui bénéficient à un bassin de citoyens (et non de travailleurs). Par exemple en offrant le transport en commun gratuitement à tous les résidents des arrondissements où se trouve une station de métro, le territoire se densifierait. Ceci inciterait davantage de commerces à s'installer dans la région centre de l'île couverte par le métro.

La ville devrait inciter les jeunes, qu'ils soient québécois, canadiens ou étrangers, à venir étudier au centre-ville de Montréal. Ceci leur permettrait de prendre goût à la vie urbaine et contribuerait ultimement à diminuer l'étalement urbain. En offrant des résidences étudiantes de qualité, bien situées et à prix très abordable, les étudiants pourraient consacrer une plus grande part de leur budget à découvrir la ville et à vouloir ultimement y demeurer.

Varia

À mon sens, un centre-ville ne se doit pas d'être un lieu accueillant à prime-abords. C'est avant tout un lieu où l'on apprend à découvrir. Mon centre-ville n'est pas votre centre-ville, mais pour qu'il reste ainsi, on ne doit pas non plus en faire un lieu trop propre et organisé. Pour moi, le centre-ville est un lieu de passage pour les gens actifs, il n'est pas convivial, ni bucolique.