

Bâtir le Montréal de demain

Une vision pour le Plan de développement de Montréal

Mémoire présenté conjointement par
Vision Montréal et Coalition Montréal

Marcel Côté

Candidat à la mairie de Montréal
Coalition Montréal

Véronique Fournier

Conseillère de ville
District Saint-Henri-La Petite-Bourgogne-
Pointe-Saint-Charles, Vision Montréal

Dans le cadre de la consultation publique de l'OCPM sur le projet de Plan de
développement de Montréal

5 septembre 2013

Bâtir le Montréal de demain

1	<i>Vivre et grandir à Montréal : Mettre les familles au cœur de nos priorités</i>	4
1.1	Améliorer l'accès à un logement répondant aux besoins	4
1.2	Viser l'équité dans l'offre de services et d'équipements collectifs de proximité	5
1.3	Accroître la présence de parcs, d'espaces publics et de services de proximité	5
2	<i>Travailler et étudier à Montréal : Développer l'économie du savoir</i>	7
2.1	Intégrer développement économique et développement urbain.....	8
2.2	Renforcer le centre-ville, le cœur économique de la métropole	8
2.3	Mixité pour le développement économique local.....	10
2.4	Revitaliser nos parcs industriels	11
3	<i>Aménager la ville : Des berges à la montagne</i>	12
3.1	Le Vieux-Port et le Havre de Montréal	12
3.2	Quartier de la santé et recouvrement de l'autoroute Ville-Marie	13
3.3	Les institutions hospitalières sur la Montagne	14
4	<i>Les principes directeurs de l'aménagement urbain durable</i>	15
4.1	Planification en amont et participation citoyenne	15
4.2	Favoriser l'émergence de TOD	16
4.3	Mettre l'accessibilité au cœur de l'aménagement urbain.....	17
4.4	Intégrer le développement durable dans l'aménagement de la ville.....	18
4.5	La culture et le patrimoine	18
5	<i>Conclusion : Démontrer le leadership de nos ambitions</i>	19

Bâtir le Montréal de demain

Grande ville nord-américaine, plus grande ville francophone hors-Europe, ville cosmopolite et multiculturelle, ville créative, ville universitaire, ville structurée autour d'un centre-ville fort et habité, s'épanouissant entre le Mont-Royal et le fleuve, ville sécuritaire, ville solidaire, ville d'extérieur, assumant son caractère nordique, ville de quartiers, offrant une grande diversité de milieux de vie, Montréal est reconnue pour la qualité de vie qu'elle offre.

C'est une ville fonctionnellement intégrée, où habitations, institutions, lieux de travail, lieux de commerce et lieux de loisirs se côtoient, même au centre-ville on l'on retrouve plus de 60 % de l'espace de bureau de la région, un taux unique en Amérique du Nord. Nous sommes aussi une ville de solidarité qui se préoccupe des moins favorisés parmi ses citoyens et qui veut assurer l'accessibilité à ses services publics. Il faut continuer de bâtir le Montréal de demain sur la base de ces forces et ces atouts incroyables.

Néanmoins, les défis demeurent nombreux. La gestion de la ville de Montréal doit être revue de fond en comble pour se débarrasser une fois pour toutes de la collusion et de la corruption. Il faut donner le coup de barre nécessaire pour mettre nos infrastructures à niveau, historiquement mal entretenues. Il faut améliorer nos décisions d'aménagement et leur exécution en misant sur le développement durable. Il nous faut également redynamiser notre économie, un dossier pressant alors que le taux de chômage des Montréalais frôle 10 %. Il faut également travailler pour redonner aux Montréalais une fierté collective perdue au fil des ans. Non pas nécessairement par un grand projet unique comme le fut l'Expo 67, mais par un sentiment généralisé que les Montréalais sont en mesure de faire de belles et grandes choses qui placent Montréal au diapason des grandes villes mondiales. L'élaboration du Plan de développement de Montréal est un des moyens pour atteindre ces objectifs.

La Charte de la ville de Montréal exige en effet que la Ville se dote d'un plan relatif au développement de son territoire et qui prévoit notamment les objectifs poursuivis en matière d'environnement, de transport et de développement communautaire, culturel, économique et social (article 91). L'actuel projet de Plan de développement de Montréal se veut donc une mise au point du plan précédent élaboré il y a plus de 10 ans. Il

Le plan s'articule autour de trois thèmes : « Vivre et grandir à Montréal », « Travailler et étudier à Montréal » et « Aménager la ville ». L'intention du plan est claire, « reconstruire Montréal selon les principes du développement durable » et « faire de Montréal une ville contemporaine, inclusive et dynamique ». Le Plan se concentre toutefois presque entièrement sur les questions d'urbanisme et d'aménagement. De sorte qu'elle ne semble pas atteindre son objectif d'élaborer une « vision stratégique de Montréal pour les générations actuelles et futures ». Son ambition pourrait être bien plus forte, comme elle l'est dans le Plan de développement économique de la Communauté métropolitaine et dans la déclaration du Sommet sur la culture, soit placer Montréal parmi les grandes métropoles mondiales, faire de Montréal un objet d'envie planétaire!

De plus, le Plan fait l'impasse d'une vision claire capable de donner un sens aux six objectifs prioritaires qui y sont identifiés. Quelles sont les

Orientations et objectifs identifiés dans le projet de Plan de développement de Montréal :

- Vivre et grandir à Montréal
 - Consolider et améliorer les quartiers existants;
 - Assurer la croissance résidentielle
- Travailler et étudier à Montréal – Des emplois pour tous, misant sur l'innovation, le savoir, la créativité
 - Renforcer les pôles économiques, en lien avec une mobilité accrue en transport collectif;
 - Développer une gestion intégrée du transport des marchandises.
- Aménager la ville
 - Renforcer l'identité de Montréal;
 - Favoriser une grande qualité de l'aménagement et de l'architecture, tout en répondant à certains critères de performance environnementale.

ambitions auxquelles aspire Montréal? Dans quelle ville voulons-nous vivre, grandir, travailler et étudier dans 20 ans?! Pour bâtir le Montréal de demain, une vision claire est indispensable et c'est ce que nous entendons proposer dans ce mémoire.

Notre vision du développement de Montréal s'articule autour de trois éléments :

- Mettre les familles aux cœurs de nos priorités
- Dynamiser l'économie montréalaise en misant sur le savoir
- Se réapproprier les berges et les rives de l'île de Montréal

Ces trois éléments s'insèrent au cœur des trois orientations proposées dans le projet de plan, mais viennent les façonner et leur donner un sens, une priorité.

Dans la section *Vivre et grandir à Montréal*, nous jugeons qu'il n'est pas suffisant d'améliorer les quartiers existants et d'assurer la croissance résidentielle, il faut plutôt développer de véritables milieux de vie conviviaux en ayant d'abord en tête les familles.

Dans la section *Travailler et étudier à Montréal*, nous croyons qu'on ne peut réduire les actions à prendre en faveur du développement économique de Montréal à celles qui renforceront les pôles économiques et offriront une mobilité accrue en transport collectif et pour la marchandise. Il faut d'abord miser sur les forces de Montréal, ville universitaire, soit le savoir, l'innovation et la créativité. Il faut également accentuer le développement économique local et développer l'offre commerciale de proximité, ce qui vient compléter l'objectif précédent de créer des milieux de vie conviviaux.

Finalement, dans la section *Aménager la ville*, nous ne pouvons nous contenter d'« une grande qualité de l'aménagement » si nous voulons être à la hauteur de notre titre de Ville UNESCO de design. De plus, il nous apparaît incontournable d'entamer un vaste chantier visant à se réapproprier les berges et les rives montréalaises, un souhait exprimé par la population à maintes reprises, au cours des dernières années.

C'est d'une âme dont ce plan a besoin. À cet effet, notre mémoire vise à vous partager des éléments d'une vision qui permettrait, à notre avis, au projet Plan de développement de Montréal de remplir l'objectif qu'il se donne soit de bâtir le Montréal de demain. Dans un premier temps, nous revisiterons chaque section du plan en fonction des éléments de notre vision. Puis, nous présenterons des principes directeurs que nous estimons essentiels dans le cadre de l'aménagement urbain durable de notre métropole.

1 Vivre et grandir à Montréal : Mettre les familles au cœur de nos priorités

Chaque année, Montréal doit faire le même constat : les jeunes familles choisissent en trop grand nombre de quitter Montréal pour la banlieue pour y élever leurs enfants. En moyenne, ce sont plus de 10 000 familles qui font le choix de la banlieue, où le nombre de nouvelles familles explose

Ce véritable exode des forces vives de Montréal entraîne plusieurs conséquences. Il fragilise l'équilibre démographique et le tissu social montréalais et réduit sa force économique et politique. Il entraîne un étalement urbain ayant d'importants impacts urbains et environnementaux : dépendance à l'automobile, pollution et impacts sur la santé, coûts de la congestion routière (1,4 G\$/an), etc. À terme, il diminue le poids démographique de Montréal dans sa région. Le Plan de développement doit permettre de renverser cette tendance lourde.

Ces départs sont causés par de multiples facteurs, parmi lesquels trône en premier lieu l'accès à un logement ou à une propriété de qualité, à prix abordable et suffisamment grand, c'est-à-dire qui comprend au moins trois chambres à coucher de bonnes dimensions, l'accès à une cour et à un espace de rangement extérieur. Compte tenu des coûts de construction et de la valeur foncière élevés, l'accessibilité à des habitations à coût raisonnable destinées aux familles est l'un des principaux défis auxquels Montréal est confrontée; le défi d'une génération.

Si le logement est essentiel, d'autres facteurs influencent le choix des jeunes familles, comme les services de loisirs, la qualité des garderies et des écoles, la présence d'espaces verts et de parcs à proximité, la sécurité des rues, etc. Ce sont la complémentarité des mesures et leur renforcement mutuel qui convaincront les jeunes familles de faire le choix de Montréal. C'est pourquoi Montréal doit mettre en place une approche familiale intégrée, alors que le Plan de développement de Montréal doit refléter clairement ce parti pris en faveur des familles, en favorisant clairement des mesures qui permettront la mise en place de milieux de vie axés sur la famille.

1.1 Améliorer l'accès à un logement répondant aux besoins

Logement social et abordable

Contrairement à sa région, Montréal compte une importante proportion de ménages locataires: seul le tiers des ménages vivant sur son territoire est propriétaire. Parmi les ménages locataires, plus de 43 % dispose d'un revenu annuel sous le seuil de revenu de besoins impérieux. Dans un contexte où plus de 80 000 nouvelles unités d'habitation seront construites au cours des prochaines années, modifiant profondément plusieurs quartiers montréalais, le Plan de développement doit favoriser, par tous les moyens, la construction de nouveaux logements sociaux.

L'un des moyens, peut-être le plus efficace, est d'obtenir du gouvernement du Québec le pouvoir d'imposer la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans tout nouveau développement. La Stratégie, pour le moment incitative, vise l'intégration de 15 % de logements sociaux et communautaires et de 15 % d'habitations abordables dans les développements de 200 unités et plus. En plus de la rendre obligatoire et applicable sur tout le territoire montréalais, le Plan de développement devrait jeter les bases d'une Stratégie encore plus inclusive, qui s'appliquerait, par exemple, à tout nouveau projet de développement, peu importe le nombre d'unités construites.

La Société d'habitation et de développement de Montréal a également un rôle à jouer. Elle doit redevenir l'un des leviers du développement de logements sociaux et abordables, notamment par des investissements dans les endroits critiques.

La réserve de terrains municipaux vacants pour les destiner à la construction et de logements sociaux, avec emphase sur le logement coopératif destiné aux familles, est également une piste à considérer. Il faut également réitérer l'importance d'inclure, dans les projets de logements sociaux et communautaires, une proportion d'unités accessibles universellement.

Accès à la propriété

En plus des programmes d'accès à la propriété, récemment bonifiés, la Ville doit réfléchir aux mesures à mettre de l'avant pour que les acheteurs d'une deuxième propriété fassent le choix de Montréal. C'est en effet dans ce groupe que la perte de population montréalaise est particulièrement importante. Entre 2001 et 2006, 42 % des nouveaux parents de la classe moyenne ayant deux enfants ont quitté la ville pour s'installer dans la région métropolitaine.

Les nouveaux développements, comme le Triangle ou l'Hippodrome, doivent être conçus autour des besoins des jeunes familles, et prévoir non seulement des habitations pour les familles, mais des espaces réservés pour y bâtir des services de proximité, des places publiques, des parcs, etc.

Le Plan de développement doit favoriser la diversité de l'offre immobilière destinée aux familles - et aux Montréalais en général. Le tout-au-condo doit en partie laisser place, en particulier dans les quartiers où les services de proximité pour les jeunes familles sont déjà présents, à la construction de duplex ou de triplex, tout en respectant les objectifs de densification inclus dans le PMAD.

Innovation

Le Plan de développement de Montréal est l'opportunité de redéfinir ce que vivre en ville signifiera au cours des prochaines années. D'autres villes sont confrontées aux mêmes défis que Montréal; il faut s'inspirer des meilleures pratiques et des idées inspirantes mises au point ailleurs.

Ainsi, la Ville pourrait lancer un projet pilote de micro-lotissement, qui permettrait de libérer des terrains pour une offre immobilière mixte, voire de favoriser les habitations intergénérationnelles.

Les innovations peuvent également prendre pied dans les mesures réglementaires. Le bâti actuel de Montréal inclut un parc important de maisons familiales où il n'y a plus d'enfants, et dont les occupants envisagent de déménager dans des condos urbains. Pourrait-on imaginer un programme visant à transférer ces habitations aux jeunes familles, par exemple par l'élimination de la taxe de bienvenue ou l'étalement de la taxe foncière?

1.2 Viser l'équité dans l'offre de services et d'équipements collectifs de proximité

Si Montréal souhaite favoriser la rétention des familles sur son territoire et attirer de nouveaux ménages, elle doit rapidement adopter des mesures d'aménagement permettant de répondre à leurs besoins par une offre adéquate et équitable de services et équipements collectifs de proximité. Il faut assurer un niveau de services municipaux de qualité, normalisé à travers la ville et en amélioration constante pour tous les Montréalais, la « Qualité Montréal ».

Le Plan de développement de Montréal ne peut faire l'économie d'un positionnement clair sur l'équité entre arrondissement. La Ville doit viser – et atteindre dans un horizon rapproché - l'équité pour l'ensemble de ses citoyens, tant dans la qualité de l'aménagement que dans l'offre de services.

En d'autres termes, le Plan de développement doit viser la fin des iniquités vécues par les Montréalais dans l'offre de services et l'accès aux équipements municipaux, tels les parcs, les bibliothèques, les piscines, les arénas, les maisons de la culture, le déneigement, la propreté, l'entretien des immeubles.

1.3 Accroître la présence de parcs, d'espaces publics et de services de proximité

Parcs et espaces publics

La présence d'espaces verts et de lieux de rencontre contribue fortement à la qualité de vie d'un quartier. Les parcs et les espaces publics offrent des lieux de repos et de divertissement recherchés par la population et encore plus par les familles. La proximité de parcs dotés d'installations pour les enfants et de jeux d'eau, par exemple, influence grandement le choix du quartier où une famille s'installera.

Alors que certains secteurs de Montréal sont bien pourvus en parcs et espaces verts, d'autres souffrent du manque de végétation et d'espaces publics qui favorise la convivialité et les interactions sociales. L'absence de verdure engendre de plus en plus d'îlots de chaleur dans plusieurs secteurs de la ville, notamment au centre-ville. La ville doit élaborer des outils et des politiques qui permettent d'accroître le nombre de parcs et d'espaces verts qui iront de pair avec des nouvelles pratiques d'intervention sur le domaine public qui favoriseront le verdissement de l'espace public. Plusieurs pistes s'offrent à nous :

Verdir les pratiques de construction et d'aménagement urbain

Déjà, certains arrondissements, Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et le Sud-Ouest par exemple, ont adopté des règlements qui exigent des promoteurs privés de consacrer un pourcentage minimal (généralement 20 %) de la superficie de leur projet immobilier à des espaces verts. Ce type de règlement permet d'intégrer le verdissement au cœur même de l'aménagement de la ville. Certains arrondissements, dont le Sud-Ouest, invitent également les promoteurs à intégrer des bacs de plantation à même les balcons des nouvelles résidences afin de favoriser l'accès des citoyens propriétaires à l'agriculture urbaine.

De la même manière, les pratiques en matière de réfection routière et autres travaux publics ont subi des changements dans certains arrondissements, dont Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, afin de faire plus de place aux mesures de verdissement. Ce changement correspond à l'action 14 du Plan de développement durable 2010-2015 et vise à verdir les trottoirs, les terre-pleins, les saillies et les carrés d'arbres. Ces pratiques, plutôt qu'être discrétionnaires, devraient être systématisées de manière à accélérer significativement le verdissement de notre ville.

Innover pour améliorer la convivialité et encourager le verdissement des espaces publics

Nous considérons qu'il est primordial d'innover afin de multiplier les aménagements conviviaux. Les zones de rencontres, un modèle d'aménagement implanté dans des villes européennes, sont un exemple. Les zones de rencontres permettent aux différents usagers du réseau viaire, autant les piétons, les personnes à mobilité réduite, les cyclistes, les automobilistes que les véhicules du transport collectif, de cohabiter de manière harmonieuse et sécuritaire, évitant les conflits d'usage de l'espace public. Dans ces zones clairement identifiées, les piétons, cyclistes et autres usagers peuvent circuler librement au milieu de la chaussée avec les véhicules motorisés. Un grand principe permet de gérer les conflits entre les différents usagers des zones de rencontres : la priorité est donnée à l'utilisateur le plus vulnérable.

Le concept de Woonerf, à l'image de celui en cours de réalisation dans le quartier Saint-Henri dans l'arrondissement du Sud-Ouest, est également une stratégie pertinente à mettre de l'avant dans le réaménagement du domaine public. En plus de verdir tout en facilitant le transport actif, le Woonerf permet notamment des pratiques de gestion des eaux par la perméabilité des sols.

Une autre innovation, qui sera implantée dans le cadre du redéveloppement du secteur Griffintown dans le Sud-Ouest, est le concept de jardins de rue. Ces jardins de rue sont le fruit des espaces verts dégagés par l'application de seuils de verdissement pour les projets immobiliers, s'ils sont aménagés directement sur la rue. Ils sont rendus possibles par la contribution du domaine privé à la création cette nouvelle typologie d'espace collectif.

Un réseau viaire composé de zones de rencontres et d'espaces de type Woonerf peut être rattaché aux différents espaces publics et parcs des quartiers, créant ainsi une expérience urbaine conviviale, idéale pour le développement d'un quartier à l'échelle conviviale pour les familles et les piétons.

Répartir la contribution du public et du privé à l'émergence d'un environnement de qualité

Plusieurs grands chantiers immobiliers sont prévus au cours des prochaines années à Montréal. Il suffit de penser au développement du secteur Namur-La Savane dans Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce, celui qu'ouvrira l'abaissement de l'autoroute Bonaventure dans le Sud-Ouest ou l'ouverture du boulevard L'Assomption dans Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

Afin de créer des milieux de vie exemplaires, le développement des espaces publics est indispensable et est un facteur clé de l'arrivée des investissements privés. Toutefois, un équilibre est nécessaire et le financement d'un nouveau milieu de vie ne peut reposer sur les seuls pouvoirs publics, notamment en ce qui a trait à la création de parcs, d'espaces publics et de verdissement. Il y a donc une responsabilité partagée à définir entre le privé et le public. C'est le cas d'ailleurs de la Stratégie d'inclusion de logement social et abordable, sur laquelle nous nous sommes penchés précédemment dans ce mémoire.

Les autorités municipales peuvent exiger des promoteurs lors d'une demande de permis de lotissement, le versement d'une contribution pour fins de parcs, soit une parcelle de terrain ou un montant d'argent équivalant à 10 % de la valeur du terrain visé. Cette formule de contribution à un fonds de parcs s'inscrit dans la volonté de répartir entre le public et le privé la contribution nécessaire à l'émergence d'un environnement de qualité. Toutefois, cela s'avèrera généralement insuffisant pour doter les nouveaux habitants d'espaces verts de qualité et contribuer à la diminution des îlots de chaleur. Une majoration au fonds de parc doit être exigée par la modification des conditions d'applications, notamment lors de la transformation de bâtiment. De plus, la Ville devrait rapidement identifier et décréter des réserves foncières sur certains terrains vacants afin de freiner la spéculation foncière et dans le but éventuel d'y aménager des parcs publics.

2 Travailler et étudier à Montréal : Développer l'économie du savoir

Avec ses 1,6 millions d'habitants, qui forment 20 % de la population québécoise, Montréal joue un rôle économique majeur et génère chaque année près de 35 % du PIB québécois. La métropole se situe parmi les premières destinations pour le capital de risque au Canada, produit environ 36% des exportations québécoises et est le principal tremplin de nos entreprises culturelles. Elle accueille également 87 % des nouveaux arrivants venus s'établir au Québec. En bref, Montréal est la seule ville québécoise cosmopolite et de classe mondiale.

Son économie, déjà relativement diversifiée, doit néanmoins devenir plus forte. En fait, dynamiser structurellement son économie est un des principaux défis auxquels est actuellement confronté Montréal. Entre 1950 et 2000, notre métropole a été lente à adapter sa base économique, toujours associée aux secteurs manufacturiers traditionnels qui avaient présidé à sa croissance depuis le 19e siècle, pour s'orienter vers des secteurs plus porteurs. De plus, l'économie montréalaise a grandement souffert de l'hémorragie des sièges sociaux, dans la foulée du réveil nationaliste, conjuguée avec le dynamisme de Toronto. En fait, par rapport à Toronto, Montréal a pris en 30 ans un retard significatif, ce qui se reflète dans de nombreux indicateurs : indices de pauvreté, revenu moyen, croissance de son PIB. Le taux de chômage montréalais est aussi plus élevé que celui du reste de la province, 9,9 % contre 8,2 % en juillet 2013, une anomalie structurelle que l'on retrouve dans très peu de grandes villes dans le monde. Chez les immigrants et à diplôme égal, ce taux est même de 1,5 à 2 fois supérieur à celui de la majorité, illustrant le défi de l'intégration au marché du travail pour les nouveaux arrivants.

Mais les voies de renouvellement de la base économique de Montréal sont connues. Ville de talents et de création, elle doit s'imbriquer encore plus dans la nouvelle économie et accroître son rayonnement international. Elle doit attirer et retenir les créateurs et les gens de savoir et conserver nos jeunes diplômés. Montréal doit donc être un terreau plus fertile pour les entreprises créatrices, les étudiants et les jeunes familles.

Montréal est déjà une ville de savoir comme en témoignent l'importance de ses onze institutions postsecondaires, ses nombreux centres de recherches publics et privés et la présence de près de 200 000 étudiants, ce qui en fait la deuxième ville universitaire en Amérique du Nord au niveau de l'effectif étudiant. Il est donc incontournable que Montréal mise sur l'économie du savoir, sur sa créativité et sa capacité d'innovation pour se développer. Pourtant, cet élément de la vision du développement économique montréalais est complètement absent du projet de Plan de développement de Montréal, malgré le fait que la *Stratégie de développement économique de Montréal 2011-2017* s'appuie principalement sur la créativité, le savoir, la culture, le design, la mode et l'innovation urbaine.

Il est donc essentiel que le Plan de développement de Montréal pousse plus loin la vision du développement économique montréalais. Pour ce faire, il faut en premier lieu miser sur nos secteurs d'emplois à vocation scientifique ou d'innovation. Deuxièmement, il faut poursuivre le renforcement du centre-ville, le cœur économique de la métropole, de manière à accroître notre attractivité internationale. Ensuite, il faut encourager le développement économique local en misant sur la mixité du tissu urbain et la consolidation des zones d'emplois à travers la ville. Puis, il est essentiel de revitaliser nos parcs industriels afin de pouvoir y accueillir des entreprises modernes et innovantes. La ville de Montréal est en mesure de mettre en œuvre des actions propres à soutenir le développement économique. Le plan de développement doit donc intégrer ce volet. Il doit aller au-delà des considérations d'aménagement et de transport que l'on retrouve dans le projet actuel.

2.1 Intégrer développement économique et développement urbain

Plusieurs quartiers de Montréal sont des pépinières d'emplois et d'innovation. Il suffit de penser à la Cité du multimédia, au Quartier international ou encore au Mile-end pour reconnaître les synergies et la créativité au cœur de ces zones d'emplois. Montréal pourra bientôt compter sur de nouveaux secteurs d'emplois à vocation scientifique ou d'innovation comme le Quartier de l'innovation au cœur du Sud-Ouest, résultat de la collaboration entre la Ville de Montréal, l'École de technologie supérieure et l'Université McGill, le futur Campus Outremont en partenariat avec l'Université de Montréal, les abords du Centre universitaire de santé McGill en collaboration avec l'université du même nom ou bien le Quartier de la Santé avec la présence de son centre de recherche et l'accueil de congrès médicaux et scientifiques au Palais des Congrès adjacent.

La ville doit mettre de l'avant ces projets phares, reconnaître leur apport tant d'un point de vue de revitalisation urbaine que de développement économique et s'engager à être le partenaire de leur développement. La ville pourra ainsi mieux planifier la mixité des fonctions dans ces nouveaux développements : résidentiels, commerciaux et industriels.

2.2 Renforcer le centre-ville, le cœur économique de la métropole

Le centre-ville de Montréal est le cœur économique de la région métropolitaine et du Québec. À lui seul il regroupe plus de 288 000 emplois, principalement du secteur des services. À ce titre, le centre-ville accapare plus de 25 % des emplois de l'île de Montréal. Comparativement à d'autres villes nord-américaines qui ont été victimes de l'effet « trou de beigne », c'est-à-dire de l'affaiblissement économique et populationnel du centre-ville au profit des zones périphériques, celui de Montréal a réussi à conserver une grande vitalité économique, notamment grâce à un réseau de transport collectif bien consolidé avec le tissu urbain densifié. Un centre-ville

dense où cohabitent différentes fonctions (bureau, habitation, commerces, institutions, pôle culturel, etc.) intimement liées avec un système de transport collectif bien déployé est donc une condition sine qua non pour garantir l'attrait de Montréal et assurer sa vitalité économique. Cet objectif de maintenir un centre-ville attractif et habité doit également être clairement explicité dans le Plan de développement de Montréal. Afin de concrétiser cet objectif, deux éléments doivent être pris en considération : la densification des quartiers centraux et la valorisation des terrains vacants, d'une part et l'impact des transports en commun vers les banlieues sur la vitalité du centre-ville, d'autre part.

Densification et valorisation des terrains vacants

La présence de nombreux terrains vacants et stationnements en surface au centre-ville de Montréal nuit à la continuité de la trame urbaine et à son attrait économique. La construction des terrains vacants est une condition nécessaire pour que le rôle du centre-ville comme cœur économique et culturel de la métropole se confirme dans les années à venir. En remplaçant ces espaces vides par des constructions adaptées aux besoins du milieu, on rehaussera l'attractivité du centre-ville pour toutes les activités, dont le commerce, les institutions, le bureau et le tourisme. La révision des critères d'urbanisation du centre-ville qui a eu lieu en 2011 permettra de stimuler son développement sur le plan économique, mais aussi de favoriser un centre-ville habité et mixte sur le plan socioéconomique. Une densification accrue est essentielle pour dynamiser le cœur économique de Montréal. Le Plan de développement doit être plus explicite sur l'importance de développer des TOD à Montréal (voir également la section **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** à ce sujet).

Le Plan est d'ailleurs peu loquace sur les moyens pour assurer la bonne santé du centre-ville de Montréal comme carrefour commercial et de loisir. L'on sait que tout n'y est pas rose. La rue Sainte-Catherine se cherche. Les salles de spectacle s'inquiètent beaucoup de l'éclatement de l'offre. Alors que la ville vient de dépenser des centaines de millions pour aménager le Quartier des spectacles et le Quartier international, il nous semble de plus en plus urgent de réfléchir aux interventions qui ont comme conséquence de favoriser l'émergence d'annexes au centre-ville sur la Rive-Sud avec l'argent des contribuables.

Une mobilité vers la ville ou hors de la ville?

Le transport public est une composante essentielle d'une grande ville et ne peut être pleinement abordé que selon une perspective métropolitaine. Depuis 50 ans, avec le réseau du métro et par la suite, les trains de banlieue, Montréal s'est doté d'un réseau axial fort complet, convergeant vers le centre-ville. Ces grandes lignes sont très bien complétées à Montréal par le réseau plus capillaire d'autobus, et plus récemment, par le réseau de pistes cyclables et du système BIXI, très efficace six mois par année. Ce réseau axial est l'un des grands atouts de Montréal et de sa région, et nous devons l'exploiter. Par ailleurs, on peut déplorer le manque de connexions en boucle, bien illustré par la brèche d'un kilomètre entre l'extrémité de la ligne bleue et le boulevard Pie-IX et par les incompréhensibles délais du SRB sur cette dernière artère. L'axialité de notre réseau dessert bien la région, mais rend plus difficiles les déplacements en diagonale.

L'actuel projet de Plan tient compte de l'importance de la mobilité des personnes et des marchandises dans le succès économique de la ville. Cette approche doit être maintenue. Toutefois, il ne définit pas quel est l'objectif des interventions qui seront posées. Des questions se posent en ce qui a trait à l'impact de nos choix de trajets et de technologies sur l'aménagement et le développement de la ville. Par exemple, la récente décision d'aller de l'avant avec le prolongement de l'autoroute 19 illustre bien l'incohérence des priorités entre les infrastructures routières et les infrastructures de transport collectif.

Il faut également être prudent relativement au choix du mode de transport qui sera privilégié sur le futur pont Champlain. Pour le moment, le gouvernement provincial propose de construire un système léger sur rail (SLR) entre la station Lucien-L'Allier et le centre commercial Dix30, pour un investissement évalué entre 1,5 et 2 milliards de dollars. Comme le territoire au sud du Dix30 n'est pas encore développé, la création de ce lien direct pourrait ouvrir une nouvelle frontière d'étalement urbain au détriment du centre-ville de Montréal.

Un mode de transport offrant une desserte plus flexible, tel que la mise sur pied d'un service rapide par bus (SRB), permettrait, à l'inverse, de desservir les populations existantes, tout en offrant une plus grande diversité des points d'arrivée. La technologie des bus rapides a fait d'immenses progrès depuis dix ans et consiste en le mode de transport public à haute densité ayant la plus forte croissance à travers le monde. Comme on peut l'observer actuellement, particulièrement dans les grandes villes d'Amérique du Sud, le SRB s'établit comme la voie de l'avenir, alliant capacité et flexibilité, et permettant à chaque extrémité une plus grande capillarité, essentielle dans des zones urbaines déjà bâties.

Privilégier le SRB poserait toutefois des défis importants. La principale gare du centre-ville est déjà en surcapacité. Le passage des autobus ne doit également pas venir hypothéquer la qualité de vie des citoyens qui ont fait le choix d'habiter en ville et qui contribuent ainsi à la lutte contre l'étalement urbain. On pense notamment au corridor Dalhousie qui devait offrir le passage à plus de 1200 autobus par jour en plein quartier résidentiel dans le Sud-Ouest.

En somme, pour nous assurer que le Plan métropolitain d'aménagement et développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, adopté en 2012 et qui vise notamment à freiner l'étalement urbain, ne demeure pas un vœu pieux, nous nous devons d'être prudents sur le choix de nos priorités en transport routier et en transport en commun afin d'éviter d'encourager l'étalement urbain plutôt qu'une plus grande mobilité des personnes.

2.3 Mixité pour le développement économique local

La création de quartiers dynamiques et propices à l'émergence d'un véritable milieu de vie ne pourra réellement être possible que si l'aménagement privilégié encourage non seulement la mixité sociale, mais également la mixité fonctionnelle. En effet, en complément au développement résidentiel, il faut prévoir la présence d'activités artistiques, industrielles et commerciales qui soutiendront le développement économique du secteur et permettront d'y développer des services de proximité adéquats. La mixité des usages est essentielle à la création d'un milieu de vie complet et animé, tandis que le maintien des entreprises et des emplois est une orientation stratégique favorable au développement du secteur.

C'est d'ailleurs un des atouts de Montréal que la mixité de son tissu urbain et son intégration multifonctionnelle : habitation, lieux de travail, lieux de loisir, commerces, plaçant Montréal à l'avant-garde d'une tendance lourde, du moins en Amérique du Nord. Avec la dématérialisation de l'économie, les lieux de travail s'éclatent de plus en plus et s'insèrent plus facilement dans des environnements multifonctionnels. Montréal doit non seulement protéger, voire accentuer cette mixité, mais aussi s'assurer qu'il y a des espaces de travail disponibles à bon prix dans tous les quartiers de la ville. Il y a d'ailleurs eu des initiatives en ce sens. Des quartiers comme le Mile-End, Griffintown et Chabanel, pour n'en nommer que trois, peuvent jouer un rôle important pour des entrepreneurs de la nouvelle économie dans la mesure où l'on y maintient des espaces de travail « beaux, bons, pas chers », où des entreprises de la nouvelle économie pourront essaimer. Jane Jacobs a souvent vanté ces environnements urbains créatifs. Montréal pourrait s'en inspirer. Le projet de Plan aborde cette question, mais sans y accorder toute la valeur et l'emphase qu'il faudrait.

Au-delà des nouveaux secteurs d'emplois, il faut également protéger les zones d'emplois locales et les espaces zonés commercial ou industriel (notamment pour les industries légères) qui sont encore présents dans nos quartiers. Les quartiers centraux notamment ressentent une pression immobilière importante qui pousse les élus à dézoner de plus en plus d'espaces pour permettre la construction de nouvelles habitations. Il faut prendre garde à cette tendance et en faire un suivi plus serré afin de ne pas réduire à une peau de chagrin les zones d'emplois qui sont au cœur de nos arrondissements.

2.4 Revitaliser nos parcs industriels

Depuis plusieurs années, Montréal s'est engagée dans une lente désindustrialisation. Depuis la plus récente récession, Montréal éprouve des difficultés à se relever et perd du terrain face à ses concurrents internationaux. Le bilan de l'année 2011 est particulièrement révélateur. De mai à décembre 2011, Montréal a connu sept mois consécutifs de pertes d'emplois. Ce sont 42 900 emplois qui ont été perdus. En décembre 2011, à peine 6000 personnes de plus étaient au travail en comparaison au creux de la récession, en septembre 2009.

Au cours des récentes années, même les plus importants fleurons de l'économie montréalaise ont été touchés, tels que le pharmaceutique, l'aérospatial et la pétrochimie, en plus du déclin du secteur manufacturier. Ce dernier a connu en cinq ans, de 2007 à 2011, un recul de 20,3 % avec la perte de près de 23 700 emplois. La fermeture de Shell, de Mabe, d'Aveos et de plusieurs centres de recherche de multinationales pharmaceutiques (Johnson & Johnson, Sanofi-Aventis) constitue quelques-uns des plus récents soubresauts de l'emploi à Montréal. Cette conjoncture se reflète d'ailleurs nettement dans le taux de chômage.

Le déclin industriel et économique de Montréal est en partie masqué par la vigueur des investissements immobiliers, commerciaux et institutionnels dont profite présentement Montréal. En mars 2012, la Commission de la construction du Québec recensait en effet 188 chantiers en cours, totalisant 16,2 G\$ d'investissement sur l'île. Toutefois, de ces investissements, 53,1 % sont d'ordre institutionnel et commercial, 38,5 % résidentiel, 8 % relève du génie civil et de la voirie, ne laissant seulement que 0,4 % (soit 67,1 M\$) au secteur industriel. La faiblesse des investissements industriels risque d'accentuer les pertes d'emplois. Dans ce contexte, il faudra de prévoir d'importantes pertes d'emplois au cours des années à venir si aucune action d'envergure n'est entreprise pour consolider les grappes technologiques, revitaliser nos parcs industriels et soutenir le développement économique local.

Malgré une tendance lourde vers la désindustrialisation, l'industrie manufacturière (textile, aérospatial, pharmaceutique, etc.) domine toujours l'économie montréalaise avec plus de 122 000 emplois, soit 12,5 % du total. Une part importante de ces emplois, environ 35 000, est notamment regroupée au sein des 19 parcs industriels que compte Montréal et où sont établies plus de 550 entreprises.

La présence de nombreux parcs industriels municipaux sur son territoire constitue un avantage comparatif pour Montréal. Les 19 parcs industriels de Montréal, et particulièrement ceux situés dans l'est, constituent un vaste potentiel de développement économique. Actuellement, on y trouve 1,5 million de mètres carrés de terrains vacants et 700 000 mètres carrés de terrains sous-utilisés.

Toutefois, l'état de plusieurs de ces derniers freine la prospection, voire la rétention, d'entreprises et d'investisseurs. Ces parcs industriels détiennent un potentiel important de croissance et de création d'emplois au niveau local. Pour le moment, toutefois, un rapport de la Commission du Conseil d'agglomération sur le développement économique déposé en octobre 2010 démontre que les parcs industriels montréalais sont vétustes et peu adaptés aux besoins des entreprises : faible desserte en transport en commun, hauteurs ou superficies ne répondant pas aux nouvelles normes, infrastructures vieillissantes ou à compléter, etc. Cinq parcs ont toujours une desserte incomplète en aqueduc et égout.

La Ville a un rôle important à jouer dans la consolidation de ses zones d'emplois et la revitalisation de ses parcs industriels. La Ville a besoin d'interventions énergiques pour revitaliser les parcs industriels vétustes, décontaminer les terrains industriels vacants et rendre ces sites accessibles en transport en commun. Cette orientation doit être inscrite au cœur du Plan de développement. Il ne s'agit pas de maintenir Montréal dans l'économie du passé, bien au contraire. Une des grandes forces de Montréal est, encore aujourd'hui, d'avoir l'économie la plus diversifiée au Canada. Cet avantage concurrentiel doit demeurer tout en soutenant l'économie des services et du savoir.

3 Aménager la ville : Des berges à la montagne

À la suite du Sommet de Montréal en 2002, la Ville créait la Société du Havre afin de développer une vision pour le développement du Havre de Montréal. En 2004, la Société du Havre déposait un plan de développement et d'aménagement intitulé *Vision 2025 : La ville et son fleuve – Une proposition d'avenir*. Ce plan, comme l'illustre l'image ci-contre, touche un très vaste secteur, dont le Vieux-Montréal et le Vieux-Port font partie.



Cette vision a été réaffirmée lors des consultations publiques préalables aux célébrations entourant le 375^e anniversaire de Montréal. Une des orientations fortes qui s'en est dégagée est le désir de mettre en valeur le patrimoine maritime montréalais et d'améliorer l'accès des citoyens au fleuve. Pour ce faire, la ville doit faire donc preuve de leadership en proposant des projets qui amélioreront l'accès au fleuve (plages urbaines, marina, belvédères, etc.) et en établissant des canaux de collaboration solides entre l'administration municipale et les partenaires présents dans la gestion du Havre (Société immobilière du Canada, Société du parc Jean-Drapeau). C'est là un vaste chantier que la ville de Montréal se doit d'entreprendre et qui mérite d'être clairement inscrit dans le Plan de développement.

En plus des berges et rives de l'île de Montréal qui sont à reconquérir, le mont Royal mérite également notre attention. Symbole visuel et émotif fort de la métropole, la montagne connaîtra d'importantes transformations au cours de la prochaine décennie lors du déménagement des grandes institutions hospitalières suite à l'ouverture des nouveaux centres hospitaliers qui nécessiteront d'entamer une réflexion sur le futur de ces bâtiments patrimoniaux.

Finalement, sis entre le fleuve et la montagne se trouve le projet de recouvrement de l'autoroute Ville-Marie. Cicatrice importante et barrière entre le centre-ville et le Vieux-Montréal, l'autoroute accentue la séparation de montréalais avec leur fleuve. Ces trois interventions portent un seul objectif cohérent et mérite d'être planifier selon une vision d'ensemble.

3.1 Le Vieux-Port et le Havre de Montréal

Principal chantier à entreprendre, lien direct avec le fleuve, le Vieux-Port inscrit le Vieux-Montréal dans l'ensemble plus large qu'est le Havre de Montréal et son histoire maritime et portuaire. Néanmoins, le Vieux-Montréal peine à affirmer son caractère riverain et portuaire et l'histoire qui y est reliée. Comme l'indiquait la Table de concertation du Vieux-Montréal en 2008 :

L'eau est l'élément fondateur de Montréal; ce coin de terre s'est développé parce qu'il était situé sur le rivage d'un fleuve. Le développement du terrain de l'ancien port, en ce qui est aujourd'hui le Vieux-Port, donne maintenant un accès visuel au fleuve, mais l'eau et l'activité maritime sont souvent perçues comme un élément négligeable d'animation du quartier.

Dans l'imaginaire de bien des Montréalais, de Québécois ou de visiteurs étrangers, le Vieux-Montréal et le Vieux-Port forment un tout. La relation que le Vieux-Montréal entretient avec le Vieux-Port est cruciale, tant pour l'identité du secteur et de son histoire que pour les activités qui s'y déroulent tout au long des saisons. Il nous semble donc important de resserrer et d'affirmer ces liens, notamment par le biais d'une participation active de la Ville de Montréal dans la prise de décision affectant le Vieux-Port, de même que dans l'aménagement plus global du Havre de Montréal.

La Société du Vieux-Port de Montréal (SVPM) a été récemment dissoute et la gestion du Vieux-Port et de ses activités a été confiée à la Société immobilière du Canada (SIC). Bien que cette société d'État a par le passé adopté une pratique exemplaire en matière de consultation et de développement – pensons au développement Benny Farm et aux Bassins du Nouveau Havre –, nous demeurons préoccupés de ce changement de gouvernance, n'étant pas informés des orientations qui guideront la SIC dans sa gestion du Vieux-Port. La SIC possède par ailleurs de nombreux autres terrains situés dans le territoire du Havre de Montréal. Nous croyons qu'il est essentiel que la Ville de Montréal puisse collaborer avec les différentes institutions présentes dans le Havre de Montréal afin de participer activement à la mise en valeur du fleuve Saint-Laurent.

De la même façon qu'il faut renforcer les liens entre le Vieux-Montréal et le Vieux-Port, il nous semble tout aussi important de travailler à la continuité du centre-ville vers le fleuve.

Multiplier les projets donnant accès aux berges et à l'eau

Les rives de l'île de Montréal se déploient sur 315 km. Le potentiel de développement de projets riverains s'étend donc bien au-delà du Vieux-Montréal. Dans une volonté d'augmenter les accès à tous un chacun, il est essentiel d'intégrer directement dans le Plan de développement une liste de projets prioritaires qui donneront un accès direct au fleuve et à la rivière des Prairies et non simplement miser sur le développement de circuits riverains.

- a. Développer des sites pour des activités de baignade : à Pointe-aux-Trembles sur le site de l'ancienne marina Beaudoin; aux abords d'un des quais du Vieux-Port et dans le sud-ouest de la Ville (secteur Verdun-LaSalle).
- b. Développer deux nouveaux accès au fleuve pour des activités nautiques : aménager un quai pour les embarcations au parc de la Cité du havre, aménager un quai de surf au Parc Lachine.
- c. Soutenir les initiatives métropolitaines d'accès au fleuve : création d'une plage métropolitaine, appui à l'archipel écologique et développement de l'île de Ste-Thérèse.
- d. Mettre en valeur ou développer de nouveaux parcs riverains : créer un parc dans le Sud-Ouest près du Technoparc dans le cadre du projet Bonaventure, mettre à niveau les installations du Parc de la Visitation, agrandir le parc Bellerive, créer une promenade riveraine à Pointe-aux-Trembles.

3.2 Quartier de la santé et recouvrement de l'autoroute Ville-Marie

Entre les rives du fleuve et la montagne se trouve une profonde cicatrice urbaine qui défigure le centre-ville de Montréal : l'autoroute Ville-Marie. Cette longue tranchée vient non seulement séparer le centre-ville du Vieux-Montréal, mais elle se retrouve également au cœur du Quartier de la santé dont la planification est à l'arrêt depuis 2008.

L'élaboration d'une vision d'ensemble d'un secteur d'intervention qui tient notamment compte des liens qui l'unissent aux quartiers adjacents est essentielle dans la réussite de tout projet d'envergure. La planification du Quartier de la santé n'y échappe pas. L'arrivée prochaine du CHUM en plus du Campus de santé publique Normand-Bethune, de la Direction de santé publique de Montréal et des locaux montréalais de l'Institut national de santé publique du Québec amènera plusieurs nouveaux employés et résidents dans le secteur. Dans ce contexte, le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie doit être perçu comme une opportunité sans précédent pour créer une nouvelle trame urbaine au sein de laquelle des espaces verts qui font cruellement défaut dans le secteur ou des services nécessaires à la population pourraient être intégrés en plus d'effacer cette cicatrice urbaine qui sépare plusieurs quartiers du centre-ville depuis des décennies. Cette nouvelle trame urbaine pourrait avoir des répercussions positives directes en améliorant la qualité de vie des résidents du centre-ville grâce à de meilleurs accessibilité, fluidité et échanges avec le quartier.

Dans son rapport paru à la suite de la consultation publique sur les hauteurs et les densités du centre-ville, l'OCPM recommandait d'ailleurs que le Quartier de la santé fasse l'objet d'une planification d'ensemble par le biais d'un programme particulier d'urbanisme. Une telle planification devra aussi inclure la possibilité du recouvrement de l'autoroute Ville-Marie. Rappelons qu'en 2006, une étude de faisabilité portant sur le recouvrement jusqu'à Amherst dans le Quartier de la santé, évaluait les retombées potentielles à plus d'un milliard de dollars et le coût de recouvrement et d'aménagement à quelques 400 millions de dollars.

Le Plan de protection du Vieux-Montréal récemment adopté mentionne d'ailleurs sans équivoque l'importance du recouvrement de l'autoroute pour la mise en valeur de tout le secteur du Vieux-Montréal. Il reconnaît le rôle joué par le recouvrement du segment ouest dans le développement du Quartier international et le rétablissement de liens entre ce quartier et le Vieux-Montréal. Il souligne également les obstacles à un milieu de vie de qualité qu'impose cette large cicatrice urbaine aux citoyens du quartier et d'ailleurs. Malgré ces constats, le Plan ne recommande pas le recouvrement de l'autoroute et se contente de viser la relocalisation de la bretelle coin Sanguinet et Saint-Antoine afin de réaménager les environs de la station de métro Champ-de-Mars et de rétablir la continuité entre les rues Sanguinet et Gosford.

Le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie doit être perçu comme une opportunité sans précédent pour créer une nouvelle trame urbaine au sein de laquelle des espaces verts qui font défaut dans le secteur ou des services nécessaires à la population pourront être intégrés, en plus de rétablir les liens longtemps brisés entre le Vieux-Montréal et le Centre-ville. La création de cette nouvelle trame urbaine aura des répercussions positives directes

3.3 Les institutions hospitalières sur la Montagne

Le mont Royal est appelé à être au cœur d'une vaste restructuration au cours des prochaines années avec le retrait des institutions hospitalières sur son côté sud. En effet, le 26 mars 2013, le conseil d'administration de l'agence de la santé et des services sociaux de Montréal a officiellement autorisé le CHUM à se départir de l'Hôtel-Dieu, jugeant ces locaux comme excédentaires. En outre, le Centre universitaire de santé McGill (CUSM) compte également vendre 86 % de l'hôpital Royal Victoria. Cette transformation libérera près de 1,5 million de pieds carré de surface, qui devront être en partie recyclés et en parti démolis.

Ces institutions se trouvent sur le territoire protégé de l'arrondissement naturel et historique du Mont-Royal, créé par décret en mars 2005 par Québec et que le Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal adopté par la Ville de Montréal en 2009 exige une protection du patrimoine du mont Royal. La préservation de ces joyaux patrimoniaux, leur vocation publique ou privée, l'impact qu'une éventuelle privatisation pourrait avoir sur l'accès à la montagne ou sur le paysage sont tous des éléments qui doivent d'être discutés avec l'ensemble des Montréalais, d'autant plus que plusieurs centaines de millions de dollars en investissement public comme privé seront en cause.

Le mont Royal appartient à toute la communauté, mais la ville de Montréal en est le fiduciaire. Le Plan de développement doit faire mention de cet important défi et établir les principes qui guident la ville face à la montagne : réduction de l'implantation actuelle afin de redonner des espaces au parc, maintien des accès publics à la montagne, transparence de décisions prises dans ce dossier, préservation des bâtiments d'intérêt patrimonial, etc. Des principes qui seront notamment établis par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) puisqu'elle a été mandatée pour tenir cette vaste consultation, elle qui possède toute l'expertise nécessaire, en plus d'avoir la confiance des Montréalais et Montréalaises.

4 Les principes directeurs de l'aménagement urbain durable

Le Plan de développement ne doit pas se contenter de définir les grandes orientations qui définiront le développement de la métropole, il doit également faire mention des principes directeurs qui guideront les interventions de l'administration sur la voirie, les espaces publics et les infrastructures. Ce n'est qu'ainsi que se dégagera une vision suffisamment forte et cohérente du développement de la ville qui suscitera l'adhésion de l'ensemble des arrondissements montréalais. Dans cette section, nous présenterons les principes qui, à notre avis, devraient être intégrés au Plan.

4.1 Planification en amont et participation citoyenne

Depuis plus de 10 ans maintenant, les Montréalais et Montréalaises peuvent compter sur l'OCPM, une institution crédible, réputée et rigoureuse, pour les écouter et pour faire des recommandations réfléchies aux élus municipaux. Avec les années, la participation citoyenne aux consultations publiques a été exponentielle. Lors des projets les plus controversés, l'OCPM s'est également avéré un médiateur compétent permettant aux citoyens et aux promoteurs de discuter d'enjeux parfois sensibles.

La diversité des intérêts en présence nécessite une médiation organisée et mobilisatrice qui permet l'émergence d'un équilibre entre les différents objectifs poursuivis (développement durable, création d'emploi, mixité sociale, densification, succès commercial, etc.). En ce sens, les consultations publiques menées par l'OCPM favorisent la délibération entre les différentes composantes de la société et permettent d'adapter les projets au milieu de vie. Cela peut même accélérer les mises en chantier grâce au consensus social qui se dégage à la suite de consultations menées dans les règles de l'art et dans le respect des recommandations de l'OCPM.

Les grands projets qui vont de l'avant sont pour la plupart ceux qui ont franchi avec succès l'exercice de consultation. L'immobilisme est généré par l'absence de consultation et non le contraire. La consultation en deux temps (incluant une étape en amont lors de l'élaboration du projet) devient de plus en plus la norme dans les projets de grande envergure, permettant ainsi d'intégrer la volonté citoyenne au cœur du processus d'aménagement urbain afin que les citoyens puissent s'approprier leur quartier en étant largement impliqués dans la vision qui en guidera l'aménagement. Les consultations devraient toujours se faire en deux temps : d'abord une consultation sur les principes et orientations visant le développement d'un secteur, puis une consultation sur le projet proposé. Le tout devrait être suivi d'un retour sur l'accord de développement obtenu afin de s'assurer que les recommandations de l'OCPM ont bel et bien été suivies. Ce dernier élément est actuellement la faiblesse de l'OCPM.

Nous croyons que le Plan de développement devrait souligner l'importance de favoriser la consultation en amont et la participation citoyenne. Cela permettrait ainsi d'indiquer au gouvernement québécois l'importance qu'accordent les Montréalais à leurs institutions de participation citoyenne. Cette prise de position est d'autant plus importante que le gouvernement du Québec a déposé en 2011 le projet de loi 47 intitulé Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme (LADTU) pour remplacer l'actuelle Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) qui remonte à 1979. Ce projet de loi prévoyait une réforme importante du processus référendaire actuellement en vigueur à Montréal. Plus spécifiquement, l'article 82 prévoyait qu'une municipalité peut définir en tant que zone franche d'approbation référendaire toute partie de son territoire jugée devoir prioritairement faire l'objet de rénovation urbaine, de réhabilitation ou de densification, zone à l'intérieur de laquelle aucune modification réglementaire n'est sujette à l'approbation référendaire. Quoique le projet de Loi soit mort au feuilleton suite au déclenchement des élections, la LAU devra éventuellement être mise à jour et nous courrons un risque que ce concept y soit à nouveau inclus, et ce, même s'il fait fi du consensus en vigueur depuis plus de 10 ans à Montréal en ce qui a trait aux consultations publiques. En outre, l'OCPM peut être un lieu d'expérimentation où pourront être réfléchies et élaborées les pratiques du futur,

alors même que la pression des citoyens pour être consultés en amont s'accroît. Les zones franches viendraient plutôt restreindre la capacité de Montréal à s'adapter aux défis du XXI^e siècle.

En somme, nous sommes convaincus que le Plan de développement devrait souligner l'importance de favoriser la consultation en amont et la participation citoyenne.

Suivi des programmes d'urbanisme adoptés

De nombreux programmes particuliers d'urbanisme ont été élaborés, soumis à consultation puis adoptés au cours des dernières années. Nous pensons immédiatement au PPU Griffintown, à celui des Grands Jardins, du Quartier Latin, de Sainte-Marie, ou bien encore au PDUES de Marconi-Beaumont ou au plan de protection et de mise en valeur du Vieux-Montréal. Ce travail doit être reconnu par le Plan de développement afin de consolider l'importance accordée à la parole citoyenne. La ville de Montréal doit s'engager à faire une reddition de compte publique et transparente sur l'état d'avancement de ces grands chantiers.

L'adoption d'un PPU génère toujours un nouveau défi, aussi vaste que celui de son élaboration, soit celui de sa mise en œuvre et de la coordination des multiples actions qui y sont proposées et des travaux et chantiers qu'il nécessitera. Pour répondre aux objectifs de priorisation des interventions publiques, de coordination de l'ensemble des intervenants pour la réalisation des travaux et d'information et de communication aux citoyens et aux entreprises, la mise sur pied de bureaux de projet locaux peut être un outil utile. Dans le Sud-Ouest, cette approche sera privilégiée pour mettre en œuvre le PPU Griffintown. Le bureau s'assurera du suivi des projets selon les priorités stratégiques, ainsi que de l'anticipation et de la résolution de problèmes. Il prendra en compte les interventions publiques (arrondissement, Ville, CSEM, STM), celles des partenaires publics (MTQ, AMT) et celles des partenaires privés (développeurs, utilités publiques, OBNL en logement pour n'en nommer que quelques-uns). Finalement, il offrira un guichet unique de renseignements et de services reliés à l'ensemble des projets en cours ou à venir, tout en maintenant un canal permanent de communication avec les citoyens tout au long de la construction et de la mise en service des projets. De la sorte, il permettra aux élus, aux fonctionnaires et aux citoyens de dégager une vision globale de l'avancement des projets et des orientations du PPU. Un bureau de projet est justement le gage d'un compte rendu public de l'état d'avancement des grands chantiers.

4.2 Favoriser l'émergence de TOD

En 2012, le nouveau Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) a été adopté par la Communauté métropolitaine de Montréal. Un des objectifs majeurs de ce plan consiste à créer des aires TOD (transit-oriented development), c'est-à-dire à « orienter 40 % de la croissance des ménages aux points d'accès du transport en commun métropolitain structurant ». Selon le PMAD, « [u]n quartier de type TOD est un secteur de développement de moyenne à haute densité, situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport collectif, offrant des opportunités de logement, d'emploi et de commerce, conçu pour le piéton, mais n'excluant pas l'automobile. Le TOD peut être un nouveau projet ou le redéveloppement d'un secteur selon une conception facilitant l'usage des transports collectifs et actifs ». Le Plan de développement est une étape déterminante vers l'émergence de tels quartiers TOD. Il est crucial que le Plan en fasse un épicerie déterminant.

Lorsque l'on développe un TOD, on contribue à construire et à consolider un quartier, à réduire l'utilisation de l'automobile au profit du transport en commun, ce qui en retour contribue à diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Une densification accrue autour des grands axes de transport en commun permettra aussi de lutter contre la congestion routière qui ne cesse d'augmenter et qui entraîne des coûts évalués à 1,4 milliard par année (2003), tout en optimisant les investissements publics tant municipaux que gouvernementaux, ce qui est primordial dans un contexte de restriction budgétaire.

Toutefois, ce type d'aménagement nécessite une vision d'ensemble qui ne peut pas être portée à l'intérieur des limites d'un seul terrain. Le projet doit s'accompagner de diverses interventions visant à améliorer la qualité de vie des résidents ainsi que la diversité et l'accessibilité des différentes fonctions (publique, commerciale, résidentielle) tout en s'inscrivant dans un plan d'ensemble visant à favoriser les transports alternatifs et la vitalité du secteur. Il est indispensable que le Plan de développement de Montréal reflète l'important consensus établi par l'adoption du PMAD.

Actuellement, l'acceptabilité sociale de la densification demeure précaire, certains arrondissements ou secteurs s'y opposent. Pourtant, au-delà de la proximité de points d'accès aux transports en commun et la densité, le PMAD souligne également que les aires TOD doivent faire l'objet d'une planification détaillée (à travers, par exemple, l'élaboration de programmes particuliers d'urbanisme) de façon à :

1. définir une vision de développement pour l'ensemble de l'espace TOD;
2. moduler la densité en respect avec les composantes du territoire de chacune des aires TOD;
3. établir des séquences de développement de manière à tenir compte du potentiel actuel et projeté du service de transport collectif;
4. faciliter l'accès aux services et infrastructures de transport collectif, intégrer des réseaux piétonniers et des voies cyclables et gérer le stationnement hors rue;
5. favoriser des milieux de vie multifonctionnels et inclusifs;
6. favoriser un environnement convivial et un aménagement distinctif;
7. favoriser des constructions et des aménagements durables.

La création réussie d'un TOD passe par l'atteinte de tous ces objectifs de manière à créer des milieux de vie de qualité. Une meilleure communication de ces objectifs aux citoyens permettrait de grandement augmenter l'acceptabilité des projets de densification prévus et futurs.

En conclusion, on ne peut parler TOD, sans glisser au moins un mot sur le financement du transport en commun. Sans financement garanti du transport collectif, l'application du PMAD restera sans suite. En 2012, la CMM estimait qu'en tenant compte de l'ensemble des projets planifiés par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et les organismes municipaux de transport en commun, près de 23 milliards de dollars seront nécessaires en immobilisations dans la région métropolitaine d'ici 2031. Ces montants sont loin d'être prévus au niveau municipal, provincial ou fédéral. Encore récemment, le responsable des transports reconnaissait que les retards dans l'implantation du Plan de transport 2008-2018 de la ville de Montréal étaient principalement le fait du manque de financement disponible. Un financement inadéquat pourrait rendre caduque l'implantation des TOD et donc du PMAD, puisque le transport collectif en constitue l'un des deux maillons, avec la densification urbaine élevée.

4.3 Mettre l'accessibilité au cœur de l'aménagement urbain

Le 1^{er} septembre passé, divers groupes ont organisé la « marche des 10 % » en référence aux 765 000 Québécois handicapés, qui représentent 10 % de la population de la province afin de sensibiliser la population aux défis des personnes handicapées. La ville de Montréal peut agir concrètement afin de favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées, soient-elles à mobilité réduite ou atteintes de déficiences visuelles ou auditives. Penser accessibilité c'est également penser aux familles, souvent en poussettes, et aux aînés qui peuvent utiliser cannes, triporteurs ou des aides motorisés à la mobilité. L'accessibilité doit être intégrée dans l'ensemble des interventions municipales, de la réfection de la voirie en passant par le design des grands projets de redéveloppement immobiliers. Afin d'encourager la prise en considération transversale de l'accessibilité à la ville de Montréal, il nous semble essentiel que ce principe soit intégré dans le Plan de développement.

4.4 Intégrer le développement durable dans l'aménagement de la ville

Gestion matières résiduelles

Au cours des prochaines années, de nombreux secteurs de la ville seront reconstruits. On peut penser au campus Outremont, à l'Hippodrome, ou au Triangle par exemple. Un élément important à considérer dans le développement de ces nouveaux quartiers est la gestion des matières résiduelles qui représentera un défi de taille. En continuité avec les orientations contenues dans son plan directeur de gestion des matières résiduelles de 2010-2014, le moment est venu pour Montréal de moderniser son système de collecte.

La collecte coûte cher et présente plusieurs inconvénients : les camions-bennes gênent le trafic, le tracé des parcours de ces camions est très difficile à réaliser et il est source de pollution atmosphérique et de nuisances olfactives et sonores. De plus, les poubelles, bacs et sacs noirs qui s'alignent sur les rues ne doivent pas faire partie du nouveau décor urbain.

Il est temps que Montréal se dote d'un système de gestion des matières résiduelles éco-responsable et mieux adaptée à un milieu urbain dense. Les nouveaux secteurs en développement doivent envisager de se doter d'un système d'aspiration de déchets, un équipement fonctionnant 24 heures sur 24 et 365 jours par année. Tandis que les nouveaux projets immobiliers doivent intégrer les infrastructures nécessaires pour accommoder les trois types de collecte.

L'investissement aura des impacts positifs à long terme, car il contribuera à la protection de l'environnement en créant un cadre de vie urbain plus propre, plus fonctionnel et plus écologique et réduira les coûts de fonctionnement. Cette technologie pourrait être une avancée considérable par rapport aux pratiques actuelles et plus respectueuses de la qualité de vie des citoyens.

Changements climatiques

Les changements climatiques ne peuvent pas être passés sous silence par le Plan de développement de Montréal. Les impacts de l'augmentation de la température mondiale sur Montréal iront de l'élargissement des zones sujettes à l'effet des îlots de chaleurs, en passant par l'augmentation des surverses et des inondations. L'intensité et donc les impacts des changements climatiques s'aggraveront au cours des prochaines années et la ville doit s'y préparer. Il faut évaluer les risques courus et identifier les mesures et interventions qui permettront de s'adapter et se préparer aux conséquences des changements climatiques. Ne pas se préparer pourrait engendrer des coûts plus élevés pour la métropole et pourrait augmenter les risques de défaillances de nos infrastructures déjà lourdement affectées par un historique de sous-investissement.

4.5 La culture et le patrimoine

Finalement, nous croyons qu'il faut accorder une place plus importante à la culture dans le Plan de développement de Montréal à l'image des conclusions de la récente consultation municipale sur les Quartiers culturels. Plusieurs outils peuvent être mis de l'avant à cet effet.

Dans un premier temps, nous sommes d'avis que la préservation à long terme de lieux patrimoniaux à valeur historique et culturelle qui peuplent l'imaginaire collectif ne peut reposer sur la seule responsabilité des pouvoirs publics. Il est urgent que des mécanismes financiers soient prévus, par exemple, l'instauration d'une formule de 1 % pour les propriétés publiques et privées, à l'instar de la Politique québécoise d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics. D'autres options d'ordre fiscal pourraient être envisagées, tel que rendre la préservation du patrimoine déductible d'impôt (à l'exemple de San Francisco) ou des allègements fiscaux assujettis à des conditions comme l'accessibilité au public.

Ensuite, il faut encourager l'adoption en arrondissement de politiques culturelles en arrondissement. L'arrondissement du Sud-Ouest par exemple s'est doté en 2012 de sa première politique culturelle, dont l'un des axes d'intervention est la préservation et la mise en valeur du patrimoine. En 2011, il innovait déjà en étant le premier arrondissement de Montréal à adopter un cadre d'intervention en art mural. Divers outils réglementaires peuvent également être mis en place afin de préserver les ateliers d'artistes comme dans le quartier Saint-Roch à Québec où une politique de rétention des ateliers d'artistes a été mise sur pied par laquelle la Ville donne 20 % en subvention du prix d'achat du local si l'artiste devient propriétaire. Cette politique a permis d'empêcher que les artistes présents dans le quartier soient évincés à la suite de la montée de la valeur au pied carré de leur atelier découlant du développement du quartier ou encore en France et en Allemagne où on attribue un pourcentage d'espaces réservés aux artistes dans la construction de nouveaux projets immobiliers.

Enfin, préservation, mise en valeur du patrimoine et architecture contemporaine ne s'opposent pas. De par l'importance des développements à venir, il nous apparaît important d'encourager une architecture de qualité et innovante, afin de positionner Montréal comme ville de design.

Toutes ces politiques et réglementations culturelles contribueront à embellir notre ville et nos quartiers, tout en participant à leur développement économique dans une perspective de mixité sociale. En faire l'impasse dans le Plan de développement serait une occasion ratée de contribuer à positionner Montréal comme la ville de culture et de design qu'elle est.

5 Conclusion : Démontrer le leadership de nos ambitions

Un service de SRB fut amorcé boulevard Pie-IX en 1990. Il fut interrompu en 2002 à la suite d'une série d'accidents mortels, les autobus voyageant à contre-sens. Depuis 2002, des discussions se continuèrent pour développer un service plus adéquat, la liaison desservant 65 000 personnes dans un axe nord-sud. En 2009, un nouveau SRB fut annoncé en grandes pompes conjointement par la ministre du Transport, le maire de Montréal, le maire de Laval, les présidents de l'AMT et de la STM et différents maires d'arrondissement. Il semblerait toutefois que le SRB ne sera pas en opération avant 2021, et ce, bien qu'il coûtera moins cher que le prolongement de l'autoroute 19, dans le même axe, mais consacré à l'automobile, et qui sera d'ailleurs complété avant le SRB.

Le financement du SRB par Québec illustre une autre carence au niveau de l'établissement des priorités métropolitaines. Dans l'entente de 2009, Laval a obtenu un investissement de 120 millions de dollars pour desservir 5 000 usagers quotidiennement, alors que le reste du tronçon, touchant 65 000 usagers, se voyait allouer 160 millions de dollars. Le ratio des coûts d'investissement par passager est de 10 à 1.

Cette saga illustre bien ce qui ne va pas à Montréal, la difficulté de prioriser puis réaliser nos grands projets. Nous pouvons développer les plus beaux plans, mais ce sera en vain si nous n'améliorons pas les capacités de décision et de réalisation de notre métropole sur la base de priorités mieux définies.

Il faut renforcer les mécanismes de décision et les situer au bon palier : du simple district d'arrondissement, à la CMM en collaboration avec les 82 municipalités métropolitaines. En parallèle, il y a nécessité d'instaurer des structures de contrôle plus robustes et plus indépendantes.

Ce constat n'est pas original. La démarche des fusions à Montréal s'est terminée par des compromis négociés à la hâte et dont plusieurs, à l'expérience, s'avèrent dysfonctionnels. Des corrections s'imposent. Pour y arriver, un bon dialogue s'impose, sur la base d'analyses factuelle. De ce dialogue émergeront des pistes d'amélioration et des décisions devront être prises, le plus consensuellement possible. Ces décisions viseront à

améliorer la prise de décision, à accélérer la réalisation de projets et à situer les décisions au niveau approprié, afin qu'elles reflètent les intérêts collectifs plutôt que des intérêts particuliers ou locaux, aux dépens des autres parties prenantes.

C'est un lieu commun de faire reposer la réalisation d'un projet sur la présence de leadership. Mais Montréal vit actuellement une situation de crise qui ne se dénouera que par une impulsion critique qui amènera les acteurs du milieu à placer l'intérêt collectif au-dessus de leurs intérêts immédiats, ce qui se traduira par des solutions gagnants-gagnants pour tous. Sur plusieurs grands dossiers, les acteurs de la société montréalaise se retrouvent au cœur de dilemmes de prisonniers. Qu'on parle de ses structures internes, des défis régionaux de transport public et de leur financement, du fonctionnement de la communauté urbaine, des équilibres linguistiques, etc., chacun peut s'en tirer avec des initiatives individuelles, mais la coopération, toujours difficile lorsque les intérêts ne sont pas tous les mêmes, est beaucoup plus payante pour tous. C'est au maire de Montréal qu'incombe d'amener tout un chacun à coopérer dans le projet commun qu'est celui de bâtir le Montréal de demain. Ce leadership doit aussi se trouver dans l'ambition derrière le plan de développement qui peut et devrait être un point de ralliement et de mobilisation pour tous les Montréalais.