



Mémoire sur la proposition du
Plan d'urbanisme de Montréal

Présenté par

le Forum jeunesse de l'île de Montréal

À

l'Office de consultation publique de Montréal

Adopté le 9 juin 2004

Rédaction : Carle Bernier-Genest

Révision et rédaction :

Simon Allaire-Vigeant

Chantal Michaud

Caroline Rioux

Caroline Voyer

Marie-Laure Landais

Et tous les membres du Forum jeunesse

Forum jeunesse de l'île de Montréal

1550, rue Metcalfe, bureau 810

Montréal (Québec) H3A 1X6

(514) 842-2400, poste 2812

forumjeunesse@crdim.org

www.forumjeunessedeliledemontreal.org

TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	1
1 - Montréal : métropole internationale	2
1.1 - Montréal : métropole internationale qui sait s'affirmer.....	2
1.2 - Montréal : métropole internationale qui sait se souvenir	3
2 - Une ville centrée sur le développement durable.....	6
2.1 - Une ville qui tire profit de la nature en efficacité énergétique	6
2.2 - Une ville qui s'impose comme modèle agricole durable	7
2.3 - Une ville qui favorise les entreprises des types d'économies alternatives	8
2.4 - Une ville qui développe des infrastructures touristiques et culturelles décentralisées	8
3 - Une municipalité ayant choisi les modes de transport alternatifs à la voiture	9
3.1 - Une municipalité qui développe des rues piétonnes et favorise la marche	9
3.2 - Une municipalité qui assure sa place comme centre cycliste par excellence en Amérique du Nord	10
3.3 - Une municipalité qui développe un transport en commun efficace, intelligent et durable.....	12
3.4 - Une municipalité qui refuse la construction de tout nouveau pont	12
4 - Une île et une montagne	14
4.1 - Une île qui protège et rend accessible ses berges.....	14
4.2 - Une montagne comme phare	15
4.3 - Une ville qui développe ses espaces verts et bleus.....	15
4.4 - Une ville qui porte son regard vers le ciel	16
5 - La capitale de l'hiver	17
Conclusion	18

Introduction

Le Forum jeunesse de l'île de Montréal tient à souligner l'excellent travail ayant mené à la production de la version préliminaire du Plan d'urbanisme de Montréal. D'entrée de jeu, ce document nous place dans une vision de développement durable, rappelant l'important Protocole de Kyoto, la priorité à donner aux transports collectifs et aux modes de déplacement non motorisé, l'urgence de protéger notre patrimoine naturel et bâti. Nous sommes d'accord et enthousiasme face à la vaste totalité du plan. Notre exercice aujourd'hui vise à bonifier le plan d'urbanisme qui pourrait engager davantage Montréal dans un véritable effort pour en faire une ville de distinction...

Pour être un document significatif pour l'avenir de Montréal, ce plan d'urbanisme doit tabler sur les forces de notre ville et en faire le fer de lance de notre développement. En ce sens, le Forum jeunesse de l'île de Montréal vous propose ces cinq forces comme moteur d'action :

- Montréal : métropole internationale
- Une ville centrée sur le développement durable
- Une municipalité ayant choisi les modes de transport alternatifs à la voiture
- Une île et une montagne
- La capitale de l'hiver

Ces cinq forces, loin de nécessiter des changements importants à la version préliminaire du plan d'urbanisme, devraient plutôt être intégrées comme complément au document existant. En effet, outre quelques aménagements, la vision du Forum jeunesse de l'île de Montréal concorde tout à fait avec cette version préliminaire, car elle ne fait que la rendre plus ancrée dans une perspective d'avenir.

Notre propos tournera autour des cinq forces comme moteur d'action pour Montréal. Étant une table de concertation des jeunes de Montréal, nous sommes heureux ne vous présenter la vision des jeunes et leurs rêves face au développement de la ville.

1 - Montréal : métropole internationale

Métropole québécoise, deuxième ville francophone de la planète, siège sur plus de soixante organisations internationales, Montréal rayonne dans le monde comme une ville d'exception, riche confluent de la rencontre de l'Europe avec l'Amérique, lieu de résidence pour des gens de partout, qui s'y retrouvent chez eux, dans une métropole à échelle humaine.

Montréal, à l'époque de l'Expo 67 et des Jeux Olympiques de 1976, n'avait aucune difficulté à se dire internationale. C'était alors un fait établi. Pourquoi donc ce ne l'est plus? Montréal n'a pas à se poser de question sur sa place dans le monde, elle doit l'affirmer et se souvenir de son passé, comme garant de son avenir !

1.1 - Montréal : métropole internationale qui sait s'affirmer

Pour s'affirmer sur la scène internationale, Montréal doit miser sur les forces qui lui sont déjà reconnues. Ces forces sont nombreuses, nous en aborderons d'ailleurs quelques-unes plus loin dans ce texte, comme la désignation par une revue spécialisée de Montréal comme ville cyclable d'excellence en Amérique du Nord. Certaines actions pour affirmer le caractère international de Montréal relèvent du domaine politique et communicationnel, mais d'autres relèvent du plan d'urbanisme. Nous en avons retenus trois à titre d'exemple.

Des zones désignées

Montréal compte plusieurs zones désignées, comme la Cité du Multimédia ou le Quartier des spectacles. Ces zones doivent être renforcées dans une perspective d'affirmation internationale du savoir-faire et de l'innovation de notre ville. Pour pousser plus loin le concept, le plan d'urbanisme devrait prévoir des missions similaires pour les nouveaux territoires à développer comme le site Glen ou le site Turcot. Pourquoi ne pas profiter des possibilités offertes par ces territoires pour en faire des vitrines internationales de la vision d'avenir de Montréal? Par exemple, il faudrait désigner un de ces territoires *Quartier du développement durable* ou *Cité de l'économie sociale*!

Une architecture de qualité

Assurer une qualité supérieure de l'architecture et des aménagements est une des actions prévues au plan d'urbanisme (action 7.1). Il y aurait lieu de renforcer largement cette action par une volonté clairement exprimée de voir se bâtir partout à Montréal, et non seulement en son Centre, des édifices originaux, ambitieux et d'exception. La Place Ville-Marie, un grand projet architectural moderne de construction à Montréal a pavé la voie, montrant tout le potentiel de ces constructions de haute qualité pour le développement d'une métropole comme Montréal. À titre d'exemple, ne pensons qu'à tout ce que représente pour Barcelone et pour l'Espagne les bâtiments hérités de l'architecte Gaudi!

Une ville souterraine unique

Un des plus beaux chantiers d'aménagement que Montréal recèle est celui du Montréal souterrain, le réseau piéton intérieur. Cet équipement unique au monde, qui attire ici des milliers de curieux désireux de vivre l'expérience futuriste de marcher des heures dans un dédale intérieur, doit impérativement devenir l'une des cartes maîtresses du développement de la ville. Cette « ville souterraine », lieu de socialisation important des jeunes comme des moins jeunes, refuge des jours de tempête, est d'une richesse et d'une diversité incomparables. Pour renforcer cet important équipement de réputation internationale, il est donc essentiel d'ajouter aux orientations générales du point 4.23 du plan d'urbanisme le point suivant : Planifier le développement et l'expansion du réseau piéton intérieur.

1.2 - Montréal : métropole internationale qui sait se souvenir

Nos plaques d'immatriculation clament tout haut: Je me souviens. Mais nous souvenons-nous vraiment? Montréal est riche d'une histoire qui foisonne de réalisations exceptionnelles, mais notre ville manque de vision. Ainsi, l'oeuvre l'Homme, de Calder, a passé de longues années perdue entre les arbres de l'île Sainte-Hélène avant de trôner finalement sur un belvédère visible du Vieux-Port. Cette oeuvre unique est la plus grande jamais construite par l'artiste, mis à part une autre située à Mexico. Cette ville a su reconnaître l'ampleur de l'objet, qui a été installé sur l'une des places les plus passantes de son territoire dès son acquisition. Cet exemple, qui pourrait paraître anecdotique, illustre toutefois très bien le manque de considération dont a parfois fait preuve la Ville par le passé pour son patrimoine. Ainsi, pour passer à l'action en faveur de notre mémoire collectif, le Forum jeunesse aimerait voir ressortir plus clairement du plan d'urbanisme ces quatre points:

Désignation de sites du patrimoine

Le projet de plan d'urbanisme propose 19 sites du patrimoine potentiels (objectif 15). Le Forum jeunesse se réjouit d'y voir plusieurs anciens centres d'urbanisation, autant de témoins d'une époque et de zones à fort potentiel culturel et touristique. Il nous apparaît toutefois urgent de statuer sur ces territoires sans tarder. Le patrimoine ne peut pas attendre, ces lieux ont déjà une longue histoire et chaque année sans protection menace leur intégrité. Ces désignations pourraient être le point de départ d'une mise en valeur du potentiel de développement économique relié à ces sites, dont la répartition décentralisée sur le territoire offre des perspectives de revitalisation et de valorisation prometteuses qui profiteraient à l'ensemble des montréalaises et montréalais.

Protection du patrimoine industriel et moderne

Il est urgent d'assurer la protection de notre patrimoine moderne. Le mouvement Docomomo travaille depuis plusieurs années à faire reconnaître ce patrimoine qui disparaît sous le pic des démolisseurs à une vitesse infernale. Ne prenons comme exemple que le patrimoine que nous a légué l'Expo 67. Bien que nous reconnaissons que certains bâtiments aient été construits que pour la durée de l'événement de 1967 ou que certains autres, comme le pavillon de l'URSS, aient été démontés et retournés en Europe par le gouvernement d'alors, nous ne pouvons nier que ce qui aurait pu nous rester

durablement de cette exposition est en bien piètre état. Il y a même là urgence! La destruction illégale et en catimini de la Maison Olympique dans la Cité du Havre en septembre 2002 (Le Devoir, 10 septembre, page A4) a démontré à quel point la protection de ce patrimoine a besoin d'un leadership fort de la part de la Ville.

Et dans sa volonté de protéger l'accès aux berges et au patrimoine, pourquoi le plan d'urbanisme n'intégrerait pas la protection des espaces verts situés à l'Ouest de la nouvelle tour d'habitation, construite sur les cendres de la Maison Olympique comme site du patrimoine? Cet espace est en effet le vestige de la porte d'entrée de l'Expo 67 et garde heureusement quelques bâtiments de l'époque (le Centre international de la radiotélévision, le Pavillon de l'administration et de la presse et le Musée d'art) ainsi que les espaces verts aménagés pour l'occasion, dont une grande fontaine laissée à l'abandon, la Place des rapides (et sa vue magnifique sur le fleuve), le rond-point des limousines et le Jardin du repos. Évidemment, un ensemble aussi unique que fortement menacé de disparition!

Cet exemple n'est malheureusement pas le seul. Ces dernières années, trop de bâtiments industriels et modernes ont disparu au profit de constructions neuves, détruisant des années de mémoire. D'autres sont aujourd'hui dans la mire des promoteurs, laissés à l'abandon ou simplement menacés parce qu'ils sont mal valorisés (ne pensons qu'au silo à grains à l'Ouest du Vieux-Port, symbole et bâtiment patrimonial important mais méconnu). Il y a donc urgence de se doter d'un plan d'action pour protéger efficacement le patrimoine industriel et moderne.

Valorisation du patrimoine religieux comme bien collectif

L'utilisation de nos églises pour construire des condominiums est une belle illustration de notre manque de mémoire. Ces hauts lieux de la vie sociale, culturelle et politique de notre passé ont été construits sur des terrains centraux, jouissant de situation privilégiée, au coeur des quartiers et noyaux urbains anciens. Ils ont été soutenus financièrement par la population pendant des décennies et se retrouvent aujourd'hui entre les mains de quelques riches propriétaires. Pourtant, ce sont bien là des équipements collectifs! Le plan d'urbanisme devrait permettre de bloquer, par un zonage adéquat, toute transformation des églises et édifices religieux anciens dans le but de s'assurer que ce patrimoine bâti soit utilisé en conformité avec leur utilité de toujours. Une utilisation comme résidence pour personnes en perte d'autonomie, bibliothèque, centre de services municipaux, centre communautaire ou même comme mausolé devrait être priorisée.

Renforcement de la réglementation de protection du patrimoine

L'exemple de la Maison Olympique, dont la démolition sauvage et illégale n'a en rien empêché le promoteur de construire sur ses ruines, illustre bien le manque de mordant de la réglementation pour protéger notre patrimoine. Pourquoi cette réglementation n'est-elle pas accompagnée de contraintes véritablement dissuasives, comme la perte de tout permis de construction ou la saisie pure et simple du site ravagé? Un plan d'urbanisme sérieux et efficace se doit d'être appuyé par une réglementation adéquate tant au plan provincial que municipal. En ce sens, le Forum jeunesse croit que le plan d'urbanisme doit pouvoir profiter de tels règlements efficaces pour assurer le respect du patrimoine.

2 - Une ville centrée sur le développement durable

L'organisme *Vivre en Ville* lançait, il y a quelques semaines, une trousse d'information intitulée "Vers des collectivités viables" contenant une foule d'informations sur les villes du monde qui ont sérieusement pris le virage du développement durable. Les deux cassettes vidéo de la trousse ont particulièrement attiré notre attention puisqu'elles montraient pour l'une, les villes d'Europe et pour l'autre, les villes Américaines qui sont entrées de plein pied dans cette nouvelle vision du développement. Il est assez désolant de constater à quel point Montréal ne se retrouve pas du tout dans cette mouvance! Les pistes cyclables de Copenhague, larges comme les voies pour les voitures, les stationnements non pavés de Fribourg qui permettent un meilleur ruissellement de l'eau de pluie, l'habitude de 70% des travailleuses et travailleurs de Stockholm d'utiliser le transport en commun pour aller au bureau ou à l'usine nous inspirent. Plus près de nous, le verdissement du centre-ville et la gratuité du transport en commun au centre de Portland, l'aménagement d'une ancienne zone industrielle sous les principes du développement durable de Vancouver et les bureaux municipaux du développement durable de Seattle et de Portland nous font pâlir d'envie. Le plan d'urbanisme, actuellement en gestation, doit absolument faire de Montréal une des villes de la mouvance du développement durable des collectivités, au risque de menacer à moyen et long termes sa place sur la scène locale et internationale.

2.1 - Une ville qui tire profit de la nature en efficacité énergétique

Le débat actuel sur la construction de la centrale thermique du Suroît nous démontre l'urgence d'agir pour la ville de Montréal. Regroupant près de 2 millions des québécoises et québécois, notre ville doit être le moteur de la promotion de l'efficacité énergétique, ce qu'elle peut faire de plusieurs façons, dont certaines n'engendrent aucun coût monétaire. Le Forum jeunesse trouve en effet curieux de constater que certaines de ces façons de faire sont déjà exposées dans la version préliminaire du plan d'urbanisme sans avoir été regroupées comme action concrète. Ainsi, à l'action 11.3, on mentionne en bas de vignette d'une photo que les arbres peuvent faire office de brise-vent et ainsi réduire les coûts de chauffage et de climatisation de 20 à 25%! L'action 11.5 entend, quant à elle, à « favoriser la planification de trames de rues et l'implantation de bâtiments dont l'orientation procure un ensoleillement maximal et une protection contre les vents dominants ». Il est intéressant de voir le point relevé, mais le mot "favoriser" n'a pas sa place. « Prioriser » ou « prévoir » sont des termes d'actions qui nous semblent plus appropriés à l'action.

Mais pour réellement marquer le coup, l'ensemble des moyens d'actions pouvant être utilisés par le plan d'urbanisme pour favoriser l'efficacité énergétique devraient se retrouver dans une nouvelle action de la section 2.7 "Un environnement sain". Ainsi, une action 17.2 devrait être ajoutée, portant le titre "Promouvoir l'efficacité énergétique", et présentant les moyens de mises en oeuvre naturels, gratuits et bien connus pour améliorer l'efficacité énergétique, soient l'implantation des édifices pour tenir compte de l'énergie solaire passive, de la capacité des arbres à protéger du froid et de la chaleur, et l'intégration de la notion de toits verts comme solution à une foule de problèmes

environnementaux et sociaux.

En effet, Montréal devrait profiter de l'expertise de sa voisine, Toronto, pour implanter massivement le concept de toits verts sur l'Île. Ces toits, composés d'une membrane imperméable et d'une fine couche de terre permettant à la végétation de s'installer, offrent plusieurs avantages indéniables: protection du véritable toit contre les intempéries (donc durée de vie prolongée), absorption de l'eau de pluie, diminution de la chaleur (dans la ville, mais aussi à l'intérieur des édifices l'été) et possibilité d'utilisation pratique. Un projet, à ce sujet, retient particulièrement l'attention du Forum jeunesse, soit le potager de l'organisme communautaire Alternative sur le sommet de l'immeuble de la Télug sur le Plateau, qui permet au Santropol Roulant d'offrir des fines herbes et des légumes frais à une clientèle de personnes en perte d'autonomie! Le plan d'urbanisme doit favoriser de telles initiatives de toits verts, qui en plus de leurs effets bénéfiques aux niveaux environnementaux et sociaux, offrent de nouveaux espaces verts à la population.

2.2 - Une ville qui s'impose comme modèle agricole durable

Montréal a la chance de compter sur une zone agricole toujours active sur son territoire. De l'avis du Forum jeunesse, cette richesse doit demeurer protégée, ne serait-ce que pour l'accès direct qu'elle offre aux citoyens à la vie agricole. Mais certains problèmes à la version préliminaire du plan d'urbanisme sautent aux yeux. Les boisés entourant la zone agricole permanente sont ciblés comme secteur à construire. Cette pression inévitable sur la zone agricole dans le futur est dangereuse et devrait être évitée, d'autant plus que ces boisés et ces rivières limitrophes à la zone agricole permanente sont visés par des "objectifs de conservation" (voir la carte 2.6.3 sur le Patrimoine naturel, la carte 1.1 sur les secteurs à construire et la planification détaillée de l'Anse-à-L'Orme au point 4.17). Pour que le plan d'urbanisme reflète ses valeurs de développement durable, le secteur à construire à l'Ouest de l'île devrait être revu nettement à la baisse et protéger les zones limitrophes à la zone agricole permanente. La "balise d'aménagement" 1 de la Planification détaillée de l'Anse-à-L'Orme au point 4.17 devrait donc être mieux encadrée et les secteurs agricoles et boisés entourant le corridor écoforestier de la rivière à l'Orme devraient être protégés du développement résidentiel et commercial afin d'être utilisés à des fins récréatives, d'observation et de conservation. D'autres secteurs de développement pour la construction, qui n'ont pas la valeur patrimoniale naturelle de ces boisés, sont actuellement disponibles, alors pourquoi menacer notre patrimoine collectif ?

Voilà pour ce qui est de la protection de cette importante zone agricole en milieu urbain. Il nous semble toutefois essentiel d'ajouter à cette protection un volet d'action plus dynamique en faveur du développement durable. En effet, en conformité avec la volonté de caractériser la zone agricole tel que mentionné à l'action 11.4, la Ville de Montréal devrait prévoir la transition de l'ensemble des activités agricoles sur son territoire en faveur de l'agriculture biologique. La Corporation des Trois-Pierres, dans ce secteur, cultive déjà de façon biologique, les bases sont donc déjà en place pour faire de Montréal une ville modèle. Par exemple, les coûts de certification pourraient être assumés par la municipalité. Ces coûts seraient minimes comparativement aux bénéfices environnementaux et aux retombées communicationnelles qu'ils offriraient à Montréal.

2.3 - Une ville qui favorise les entreprises des types d'économies alternatives

Les coopératives, l'économie sociale, le commerce équitable et toutes les autres formes d'économies alternatives durables devraient jouir du soutien de la Ville de Montréal. Pour le plan d'urbanisme, ce soutien pourrait se concrétiser par la création d'une "zone désignée" ou par des mesures incitatives d'implantation pour ce type d'entreprise. Les Ressourceries, par exemple, pourraient être intégrées à la vision d'ensemble de la Ville de Montréal en ce qui a trait à la gestion des matières résiduelles et profiter d'un appui plus concret pour leur travail. On sait à quel point la gestion écologique des déchets peut être créatrice d'emploi comparativement à l'enfouissement, il faut profiter d'un secteur comme celui-ci pour positionner Montréal comme ville dynamique autant dans le développement durable que dans la création d'emploi! La stratégie de développement économique présentée dans l'orientation d'aménagement 2.4 doit donc être intimement liée aux entreprises prônant le développement durable et pour se faire, pourrait être plus affirmative en étant appuyée par la création d'une action 8.5 intitulée "Soutenir les types d'économies alternatives."

2.4 - Une ville qui développe des infrastructures touristiques et culturelles décentralisées

Les actions 5.4 et 5.5 sur le développement du potentiel touristique et culturel du Centre nous ont fait réaliser qu'aucune action similaire de développement n'était prévue d'un point de vue de décentralisation. Une perspective de développement durable viserait pourtant aussi la diversification géographique de l'offre, dans une perspective d'accessibilité pour l'ensemble des montréalaises et montréalais, pour améliorer la qualité de vie locale et pour réduire la pression qu'une trop grande centralisation puisse produire. L'Ouest de l'île, avec la seule plage du territoire, l'arboretum Morgan, l'Écomuséum du Saint-Laurent et le noyau villageois de Sainte-Anne-de-Bellevue, entre autres, offrent un bel ensemble de base à un développement touristique et culturel plus structuré. Même chose dans le secteur du Parc régional de l'Île de la Visitation et de l'ancien Village du Saut-aux-Récollet, pour le secteur du Canal Lachine, son embouchure dans le noyau institutionnel du Vieux Lachine et le Parc René-Lévesque (avec sa grande collection à ciel ouvert de sculptures monumentales) ou pour le Stade Olympique et le noyau institutionnel d'Hochelaga-Maisonneuve.

Le Forum jeunesse croit donc que le plan d'urbanisme devrait compter sur une action pour le développement des potentiels touristiques et culturels en dehors du Centre, et ainsi améliorer les retombées positives de ces potentiels pour l'ensemble de la population.

3 - Une municipalité ayant choisi les modes de transport alternatifs à la voiture

Le Forum jeunesse ne peut que souscrire à la priorité accordée au transport en commun et aux modes de transport non motorisé sur l'automobile personnelle. Il nous semble toutefois important de concrétiser cet engagement par un renforcement marqué du parti pris en faveur de la marche, du vélo et du transport en commun. La version préliminaire du plan d'urbanisme donne de belles pistes d'actions, comme la politique du stationnement (page 60). Bien que cette politique soit particulièrement impressionnante, nous pensons qu'il faut aller plus loin. En effet, le plan d'urbanisme se doit de prendre fermement position contre la construction de tout nouveau pont. Un seul de ces ouvrages pouvant faire reculer nos acquis de plusieurs années, en favorisant contre toute logique de développement durable les déplacements en voiture.

3.1 - Une municipalité qui développe des rues piétonnes et favorise la marche

L'action 13.2 de la version préliminaire du plan d'urbanisme nous a semblé bien prometteuse. En effet, la prise en compte des piétons nous semble prioritaire, d'autant plus qu'une étude récente (réalisée par l'Association d'études canadiennes) démontrait que 7,4% des employés montréalais se rendaient sur leur lieu de travail à pied, soit la plus forte proportion de toutes les villes Nord-Américaines! Une tendance à encourager pour la santé des montréalaises et montréalais et pour la santé environnementale de notre ville! Cette information est importante et nous permet de voir qu'une action dynamique pour valoriser les déplacements piétonniers est nécessaire et attendue par la population. Toutefois, pour être réellement efficace, cette action 13.2 doit profiter de l'idée énoncée ailleurs dans la version préliminaire du plan d'urbanisme, soit les stationnements à vélos sur la rue et contenir trois moyens de mise en oeuvre supplémentaires, soient:

Le développement de rues piétonnes

Le projet de transformer la rue Mont-Royal en rue piétonne est sérieux et de plus en plus largement appuyé. Une étude de faisabilité doit donc être prévue au plan d'urbanisme pour tout projet sérieux de transformation d'une rue en voie piétonne permanente, saisonnière ou occasionnelle. Ce projet a de nombreux mérites et profiterait largement à la qualité de vie de son quartier, tant au point de vue environnemental que social. Il n'est toutefois pas le seul qui devrait être étudié. En effet, la rue Saint-Paul dans le Vieux-Montréal pourrait aussi profiter d'un tel projet. Une initiative qui améliorerait la qualité de l'air, la préservation des bâtiments anciens (que la pollution attaque agressivement) et l'attrait touristique. En effet, le Vieux-Montréal subit une véritable congestion piétonnière tout au long de l'été, le rendant souvent désagréable à fréquenter...

Le refus du virage à droite au feu rouge

L'île de Montréal a heureusement pu être sauvée de l'application du nouveau règlement routier permettant le virage à droite au feu rouge. Cette manoeuvre, faut-il le rappeler, ne fait qu'économiser quelques secondes par jour aux automobilistes, mais contribue fortement au sentiment d'insécurité des piétons tout au long de leurs déplacements! Les jeunes, les personnes à mobilité réduite, les handicapés et les personnes âgées se sont

particulièrement opposés à cette pratique et un plan d'urbanisme qui se réclame du développement durable ne peut faire autrement que de spécifier clairement son refus du virage à droite au feu rouge.

Un projet pilote de passages piétonniers sur chemin de fer

Particulièrement entre le Plateau Mont-Royal et le quartier Rosemont/Petite-Patrie, le chemin de fer impose aux piétons un désagréable passage par des viaducs pour circuler entre ces arrondissements. Un projet pilote de passages piétonniers devrait faire partie du plan d'urbanisme de la ville avec les ententes nécessaires avec le gouvernement fédéral et les partenaires privés. Premièrement, pour une raison de sécurité, les piétons ne se sentent pas rassurés par les viaducs, des infrastructures qui laissent peu de place aux trottoirs. De plus, certaines personnes percent illégalement les clôtures, créant de fait de tels passages, fort appréciés par les résidentes et résidents du voisinage qui les fréquentent comme alternatives aux viaducs. Cette pratique pourrait donc être remplacée par une série de "portes" permettant le passage sur le chemin de fer, avec des mécanismes semblables à ce qu'il y a dans toutes les autres villes du Québec où le train passe. En effet, le train de Via Rail entre Montréal et Québec passe en plein coeur de Drummondville sans limiter la circulation piétonne sur sa voie autrement que par de petites barrières automatiques indiquant quand un train arrive. Pourquoi en serait-il autrement à Montréal?

3.2 - Une municipalité qui assure sa place comme centre cycliste par excellence en Amérique du Nord

La revue *Bicycling* plaçait Montréal en première position des villes cyclables d'Amérique en février 1999. Déjà à l'époque, le titre était contesté et le milieu cycliste s'inquiétait que la ville ne s'asseoit sur ces nouveaux lauriers... Sans aller jusqu'à dire que c'est effectivement ce qui s'est passé, les fusions sur l'île de Montréal donnent un portrait beaucoup moins reluisant de la situation cycliste. En effet, toutes proportions gardées, le Montréal fusionné compte moins d'infrastructures cyclistes que l'ancien Montréal...

Il n'y a toutefois pas lieu de s'inquiéter outre mesure. En effet, la carte 2.2.4 de la version préliminaire du plan d'urbanisme pave la voie à des développements qui correspondent à la vision du Forum jeunesse. Il faut toutefois être conscient que malgré la qualité de notre réseau cyclable, encore beaucoup de travail reste à faire pour que le vélo soit véritablement une alternative à l'automobile. Selon l'étude réalisée par l'Association d'études canadiennes citée plus haut, seulement 1,3% de sa population pédale pour aller au travail, contre plus du double pour Ottawa (2,9%). Il y a donc des gains importants à réaliser du côté de l'utilisation du vélo comme moyen de transport. Certains dépendent de la Société de Transport, entre autres avec des supports à vélo sur les autobus, comme le fait la société de transport de Portland. D'autres dépendent de la ville, comme une réglementation imposant l'intégration de stationnements pour vélos dans tous les nouveaux bâtiments, utilisée elle aussi à Portland. Ainsi, nous croyons que trois moyens de mise en oeuvre doivent être priorisés dans l'action 3.4 du plan d'urbanisme pour permettre à la bicyclette de jouer pleinement son rôle d'alternative à l'automobile individuelle, soient de multiplier les pistes cyclables utilitaires, de compléter les tronçons existants et de développer de nouveaux projets.

Multiplier les pistes cyclables utilitaires

Les médias parlent souvent de la congestion routière, mais qui pense à vérifier la congestion cycliste? C'est pourtant un problème que l'on observe facilement aux heures de pointe sur le tracé Nord-Sud de la piste de l'axe de la rue Christophe-Colomb. Ce tracé surutilisé est, de plus, en bien piètre état sur certains tronçons, comme celui au Sud de la Métropolitaine. Il y a lieu d'agir rapidement pour rétablir la situation en assurant l'entretien adéquat de cette piste et en la doublant par le parachèvement de l'importante piste prévue aux abords de la voie du CP, une section de la Route verte pan-québécoise. Cette piste est d'autant plus importante qu'elle assure un lien Nord-Sud supplémentaire, tout en reliant des secteurs d'emplois nombreux (Marché central, rue Chabanel, Angus, etc).

Le Centre, particulièrement actif, n'est pas du tout accessible pour la bicyclette. La prise de position en faveur de l'établissement rapide d'une voie cyclable sur Maisonneuve réjouit le Forum jeunesse, qui croit toutefois que ce tronçon doit se doubler d'un lien Nord-Sud entre le Parc Jeanne-Mance (cul de sac de la piste sur Rachel) et le Vieux-Montréal. Ces deux pistes permettraient d'offrir un accès au Centre par les quatre points cardinaux, ce qui est essentiel pour le rendre véritablement accessible. En ce sens, la planification détaillée 4.22 du Quartier des spectacles devrait faire mention de ces deux pistes cyclables et offrir un nombre de places de stationnements pour vélos correspondant à l'augmentation inévitable de l'utilisation de ce mode de transport pour accéder au Centre.

Enfin, l'ensemble des voies cyclables potentielles contenues dans la version préliminaire du plan d'urbanisme devrait être implanté à moyen terme.

Compléter les tronçons existants

Curieusement, certains tronçons du réseau cyclable montréalais sont inconnus ou enclavés. Ainsi, la piste sur St-Zotique ne se rend pas physiquement jusqu'à la piste dans l'axe Christophe-Colomb. C'est donc une piste méconnue. De son côté, le réseau de l'arrondissement de Saint-Léonard n'a aucun contact avec le reste du réseau, faisant une boucle sur lui-même. Il faudrait donc revoir la carte du réseau cyclable pan-Montréalais pour tenir compte de l'ensemble des tronçons existants.

Développer de nouveaux projets

La carte 2.2.4 prévoit un développement important des voies cyclables sur l'île de Montréal. Toutes celles-ci nous semblent essentielles. Toutefois, il ne faudrait pas croire que ce réseau illustre la situation idéale. L'Europe, entre autres les Pays-Bas, nous montre à quel point la bicyclette peut être favorisée plus largement. En effet, certaines villes, comme Rotterdam, offrent pratiquement une piste cyclable par rue d'importance! Il faut poursuivre les aménagements de pistes cyclables et faire preuve d'imagination pour de nouveaux développements originaux.

Par exemple, pourquoi ne pas envisager sérieusement le développement de parcours cyclables sur rue? La rue Bellechasse s'y prêterait très bien, comme plusieurs autres

partout à travers la ville. Une telle pratique, si elle est développée massivement et appuyée d'une campagne de sensibilisation des automobilistes, permettrait véritablement à Montréal de se dire, sans hésitation, ville cyclable par excellence.

3.3 - Une municipalité qui développe un transport en commun efficace, intelligent et durable

Le Forum jeunesse est évidemment un fort défenseur de l'amélioration du transport en commun. En ce sens, l'ensemble des décisions de transport doivent le prioriser et le favoriser. C'est le seul moyen de réduire la dépendance à la voiture personnelle. Ainsi, l'action 3.1 nous semble tout à fait conforme à une vision de développement durable, si ce n'est qu'elle n'introduit pas de propositions d'actions novatrices et originales. Des interventions devraient y être ajoutées pour faciliter le côté intermodal du transport en commun, pour que le vélo soit véritablement complémentaire au réseau municipal. Repenser l'utilisation des autobus pourrait aussi être envisagé, pour permettre l'utilisation de mini-bus dans des secteurs dont la demande est moins forte. Aussi, la congestion du métro aux heures de pointe devrait être étudiée pour trouver des moyens d'y réduire l'achalandage pour qu'il n'y ait plus de passagers qui restent sur les quais, faute de place dans les wagons ! À ce titre, un train léger dans le corridor de la rue Saint-Denis et sur le corridor de la rue Sainte-Catherine devrait être envisagé.

Les dépassements de coûts pour le métro de Laval n'augurent rien de bon pour le développement futur du métro. C'est pourquoi le Forum jeunesse propose de regarder du côté des alternatives, comme les trains légers ou les tramways modernes. Un plan d'ensemble du potentiel de développement de ce mode de transport en commun devrait être effectué pour rendre possible les tronçons déjà prévus, comme sur la rue Du Parc, au centre-ville et vers l'aéroport. Il devrait toutefois permettre une bonne intégration avec le réseau déjà existant, et en ce sens, il pourrait être une alternative au rallongement de la ligne bleue du métro vers l'Est. En effet, celui-ci pourrait, dès la station projetée sur Pie-IX, être remplacé par un train léger, qui pourrait se prolonger vers l'Est et même se raccorder à la station de métro Honoré-Beaugrand!

Une attention particulière devrait être portée aux projets originaux de transport alternatif, tels Communauto ou les vélos communautaires dans le Centre. Ces projets doivent recevoir l'appui de la Ville de Montréal, dans ce cas-ci par la désignation d'espaces de stationnement réservés, par exemple, car ils assurent la diversification des alternatives disponibles à l'automobile individuelle. Nous pensons que le plan d'urbanisme devrait contenir au moins une mesure préférentielle pour ces alternatives.

3.4 - Une municipalité qui refuse la construction de tout nouveau pont

Allant à l'encontre d'un développement prioritaire du transport en commun, la construction de nouveaux ponts entre Montréal et la rive Nord ou Sud doit être clairement refusée par le plan d'urbanisme. Le seul projet connu actuellement, promu par certains acteurs économiques, est celui dont l'implantation est prévue dans la version préliminaire du plan d'urbanisme (voir la planification détaillée du Corridor Louis-H.-La Fontaine,

soit le point 4.12). Les îles Boutin, Rochon et Lapierre sont directement menacées par ce projet, qui en plus d'aller à l'encontre de la protection de l'environnement, détruirait une zone à fort potentiel de développement récréo-touristique. De plus, ce projet ferait perdre aux montréalaises et montréalais un des rares accès aux berges ayant encore une possibilité d'aménagement. La planification détaillée 4.12 (et la synthèse des orientations pan-montréalaises pour l'arrondissement Rivière-des-Prairies / Pointe-aux-Trembles / Montréal-Est) et la carte du réseau routier 2.2.3 devraient donc indiquer clairement qu'aucune implantation de pont ne pourra se faire à cet endroit, qui sera plutôt développé comme espace vert et accès à la berge.

4 - Une île et une montagne

L'histoire de Montréal est guidée par trois éléments essentiels: son fleuve, sa montagne et les étoiles qui ont permis aux navigateurs européens de se rendre jusqu'à elle. En reconnaissance de ces éléments fondamentaux pour l'identité de Montréal, le Forum jeunesse tient à proposer un certain nombre d'actions pour que ces éléments naturels aient la place qu'ils méritent dans notre vie quotidienne. Ces actions visent à renforcer l'ensemble des positions que la version préliminaire du plan d'urbanisme contient déjà.

4.1 - Une île qui protège et rend accessible ses berges

Comme pour plusieurs autres dossiers, celui du caractère insulaire de Montréal illustre bien la position du Forum jeunesse, à savoir que la version préliminaire du plan d'urbanisme est intéressante, mais ne va pas assez loin. En effet, l'action 11.2, à laquelle nous souscrivons entièrement, manque toutefois de panache pour soulever l'enthousiasme et pour être la base d'un développement intéressant pour Montréal. On y développe bien le concept de parcours riverain, une très belle initiative, mais en gardant sous silence la re-naturalisation des berges et la possibilité de développer des plages sur le pourtour de l'île.

Pourtant, la carte présentée à la page 177 du document préliminaire nous montre la qualité de l'eau en rive, nous permet de voir clairement que plusieurs possibilités s'offrent à Montréal pour re-développer ses zones de baignade. Bien que nous n'étions pas nés à cette époque, nous savons très bien qu'il y a 50 ans, Montréal était entourée de plages. Il est primordial, pour mettre en valeur le caractère insulaire de Montréal, d'ajouter comme moyen de mise en œuvre de l'action 11.2 le re-développement de plages sur les rives montréalaises.

De plus, le plan d'urbanisme devrait contenir une mention sur la possibilité de développer l'immense potentiel d'espace vert récréo-touristique de l'île Sainte-Thérèse, dans l'est de Montréal. Cette île ne fait pas partie du territoire montréalais, toutefois, son accès pourrait très bien partir du territoire de notre ville. Il y a tout lieu d'entamer les négociations avec l'administration responsable de ce territoire vierge pour concrétiser l'un des grands volets du projet de Croissant de l'Est, un complément du projet du Grand Montréal Bleu.

Enfin, pour améliorer la qualité de l'eau et réduire la dépendance au système de canalisation lors des fortes pluies, un ensemble de moyens d'action devrait être développé pour limiter les débordements, comme le développement des toits verts, mentionnés plus haut, ou de stationnements dont le revêtement soit perméable. De tels stationnements, utilisant soit des pierres plates espacées ou deux rangées de briques ne pavant que l'espace situé au-dessous des roues, permettraient d'augmenter sensiblement la rétention d'eau des terrains naturels et offriraient des résultats intéressants sans aucun investissement supplémentaire. Il suffit d'en prévoir la valorisation dans le plan d'urbanisme pour en récolter les bénéfices.

4.2 - Une montagne comme phare

L'action 11.1 et la planification détaillée 4.20 permettent de constater le sérieux du plan d'urbanisme en faveur de la protection du Mont-Royal. En complémentarité de l'ensemble des moyens de mise en oeuvre et de balises d'aménagement proposés, le Forum jeunesse pense qu'il serait essentiel de consolider le secteur boisé derrière l'Université de Montréal en l'aménageant et le rendant accessible. Du même coup, le projet de sentier des trois sommets devrait être lancé, pour qu'il devienne rapidement une réalité. Un tel sentier unifierait l'ensemble du développement du Mont-Royal tout en tissant des liens entre les montréalaises et montréalais, habitués de ne fréquenter qu'un des sommets à la fois.

4.3 - Une ville qui développe ses espaces verts et bleus

Le Montréal vert et bleu doit être au coeur des visées de développement durable de la Ville de Montréal. Ainsi, la priorité doit être accordée à la conservation des espaces naturels existants. La valorisation des espaces pouvant être re-naturalisés doit aussi primer sur tout développement en vue d'implantation résidentielle, commerciale ou industrielle. Une position ferme du plan d'urbanisme est nécessaire pour clarifier la primauté de la protection des espaces verts et bleus sur le développement, et pour être concordant avec cette position, des secteurs à construire sur l'Île Bizard et l'Île-des-Soeurs, entre autres, devraient être désignés espaces verts.

L'Île-des-Soeurs comporte des boisés et des zones humides dans sa partie Ouest qui ont été désignés secteur à construire. Ce choix nous paraît d'autant plus surprenant qu'il ne reste que très peu de zones humides le long du fleuve. Chacune de celles-ci devrait donc jouir d'une protection rapide et efficace. Ainsi, la carte 1.1 devrait être modifiée pour protéger les bois et milieux humides considérés comme "patrimoine naturel" à la carte 2.6.3. Dans ce cas-ci, comme dans celui des boisés de l'Ouest de l'île, le plan d'urbanisme devrait prioriser la conversion d'édifices abandonnés et des terrains vagues à des fins résidentielles et commerciales, avant de permettre de sabrer dans nos acquis patrimoniaux collectifs.

Un effort devrait aussi être consenti dans le plan d'urbanisme pour relancer le concept de ruelles vertes, surtout dans les secteurs vivant un déficit d'espace vert. Il y a plusieurs années, la Ville de Montréal avait développé le concept, puis l'avait abandonné. Repris par le milieu communautaire, un important projet nommé « Opération Parasol » a été réalisé par l'organisme Éco Action dans Saint-Louis/Mile-End en 1998 et a donné des résultats probants. En appuyant les groupes de citoyennes et citoyens plutôt qu'en implantant seul le concept, l'organisme a pu compter sur la participation de la population pour l'entretien et le développement des ruelles vertes qui ont été alors aménagées. Un nouveau programme de développement de ruelles vertes devrait être intégré comme moyen d'action à l'action 1.2 du plan d'urbanisme.

Enfin, pour le développement des espaces verts et bleus, une priorité devrait être accordée aux arbres, arbustes et plantes indigènes, en tentant de renforcer la position des espèces vulnérables à la disparition ou déjà disparus de l'Île. Ces espèces, mieux acclimatées et

répondant aux besoins de la faune locale, offrent une valeur ajoutée à l'action de la Ville en faveur du développement durable.

4.4 - Une ville qui porte son regard vers le ciel

Normalement, le ciel québécois permet d'observer à l'oeil nu plus de 3000 étoiles différentes, mais à Montréal, nous ne pouvons en distinguer qu'une centaine. Le coupable pour cette cécité partielle est la pollution lumineuse. En effet, plusieurs types d'éclairage ne dirigent pas leurs rayons vers le sol, mais dans toutes les directions, ce qui crée un filtre nous empêchant de bien voir les étoiles. De plus, ces éclairages sont inutilement énergivores, donc polluent aussi au niveau environnemental. Mais ce n'est pas tout ! Trop de lumière peut s'avérer nuisible du côté de la sécurité. En effet, une zone éclairée intensivement laissera les zones d'ombre totalement opaque pour le regard des passants, puisque l'oeil ne pourra pas percer ces ténèbres. Une zone éclairée normalement laissera la zone d'ombre, mais permettra à l'oeil de s'acclimater pour la percer...

Il peut sembler curieux d'intégrer cette notion de pollution lumineuse dans un plan d'urbanisme, mais la capacité pour les montréalaises et les montréalais de voir le ciel dans toute sa splendeur fait partie de la qualité de vie, de la capacité de rêver et de s'intéresser à l'immensité du monde qui nous entoure. Particulièrement pour les jeunes, car le ciel étoilé est souvent le meilleur vecteur pour les intéresser aux sciences... Le Forum jeunesse pense donc que le plan d'urbanisme devrait comporter un volet pour assurer à la population la capacité de voir le ciel étoilé en réglementant l'intensité de l'éclairage sur son territoire (entre autres pour limiter les abus parfois visibles chez certains commerçants, comme les concessionnaires automobiles). La ville devrait aussi se doter d'un "Plan étoiles" (en complémentarité du Plan lumière, action 11.7) pour se donner des règles strictes d'éclairage urbain respectant la protection de l'accès visuel aux étoiles, en bannissant tous les lampadaires dont la lumière se dirige vers le ciel et en appliquant un certain nombre d'autres normes pour éliminer la surabondance de lumière.

5 - La capitale de l'hiver

L'hiver doit être reconnu comme distinction unique et créatrice de richesses pour Montréal. En effet, aucune métropole au monde ne peut rivaliser avec Montréal la blanche! L'objectif 13, plutôt que de ne contenir qu'un encadré sur l'hiver, nécessite au contraire de contenir une action très concrète en faveur de la prise en compte de l'hiver dans le plan d'urbanisme. Ainsi, une action 13.3 devrait être ajoutée, reprenant le contenu de l'encadré de la version préliminaire du plan. En y ajoutant toutefois deux éléments importants, soient la valorisation des activités récréo-touristiques hivernales et la reconnaissance de l'utilité publique de pistes cyclables déneigées. Encore une fois, le plan d'urbanisme doit se doter d'une vision d'avenir et anticiper tout le potentiel qu'offre l'hiver tant au point de vue touristique, culturel, social, qu'économique.

Les montréalaises et les montréalais ne font pas que s'acclimater à cette saison, ils la vivent au plus profond d'eux-mêmes. Le développement récent d'activités hivernales (tel le festival Montréal en lumière) illustre bien la voie à suivre et montre tout le potentiel de l'hiver. La neige est l'une des richesses naturelles de Montréal, il faut savoir l'exploiter! Dans un souci de développement durable, évidemment!

Conclusion

Un nombre important de positions défendues dans la version préliminaire du plan d'urbanisme aurait mérité que l'on se prononce en leur faveur, ne pensons qu'à l'intensification et la densification des activités aux abords des stations de métro et gares, à l'intensification de l'intégration d'oeuvres d'art au domaine public, à la protection des paysages, à la politique de l'arbre ou à la planification détaillée de l'autoroute Ville-Marie. Plutôt que de commenter l'ensemble du document, nous avons décidé de vous souligner qu'il recevait notre appui général et avons insisté sur les ajouts que nous voulions lui apporter. C'est pourquoi notre document, exception faite du refus d'envisager la construction d'un nouveau pont dans l'Est, est un ensemble de propositions d'ajout au plan d'urbanisme tel que proposé.

Le Forum jeunesse de l'île de Montréal est d'avis que ce Plan d'urbanisme aussi intéressant soit-il doit surtout voir le jour en terme d'actions et de projets concrets. Le Forum jeunesse a confiance que la Ville mettra tout en œuvre pour se conformer au plan. Le Forum jeunesse sera aussi vigilant pour suivre l'application de ce plan dans le temps.

Nous espérons que vous saurez vous inspirer de la vision des jeunes montréalaises et montréalais dans votre travail de planification, car les décisions que vous prenez auront un impact direct sur la vie de vos concitoyennes et concitoyens de demain...

Merci de votre intérêt.