

**Le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal :
un document stratégique qui doit être porteur de vision**

Mémoire présenté
par le Vrai changement pour Montréal
dans le cadre
de la démarche de consultation sur le projet de
Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal

3 novembre 2014

LE VRAI CHANGEMENT POUR MONTRÉAL

Crédits

Sandra Aubé, rédactrice
Carl Carbonneau, urbaniste

Le Vrai changement pour Montréal
5795, avenue De Gaspé, bureau 214
Montréal (Québec) H2S 2X3
514 312-8379, poste 101
info@vraichangementmtl.org

TABLE DES MATIÈRES

À PROPOS DU VRAI CHANGEMENT POUR MONTRÉAL.....	4
INTRODUCTION.....	4
ANALYSE CRITIQUE	
Chapitre 1 : La vision d'avenir.....	5
Chapitre 2 : Les grandes orientations d'aménagement et de développement.....	5
Chapitre 3 : L'affectation du sol et la densité d'occupation.....	6
CONCLUSION	7

À PROPOS DU VRAI CHANGEMENT POUR MONTRÉAL

Le **Vrai changement pour Montréal** est un parti politique municipal de la Ville de Montréal. Il a vu le jour en 2013 et a fait élire huit candidats aux élections municipales la même année, dont trois comme conseillers de la Ville et un comme maire d'arrondissement.

Par son action, le Vrai changement pour Montréal cherche à faire de Montréal :

1. **une ville transparente**, qui se démarque par l'intégrité, l'éthique, l'imputabilité de son administration et son efficacité, tout en mettant en pratique le principe des données ouvertes;
2. **une ville prospère**, dont le succès est fondé sur l'innovation et le soutien à l'entrepreneuriat en créant un véritable foyer de talents avec un grand pouvoir d'attraction pour les créateurs de tous les domaines;
3. **une ville vivante**, pour sa qualité de vie, son caractère festif et son urbanisme réussi;
4. **une ville intelligente**, qui offre une mobilité accrue à ses résidents et commerçants, qui applique une véritable politique d'efficacité énergétique et agit de façon écoresponsable, en plus d'encourager la participation citoyenne;
5. **une ville humaine**, qui met en place des mesures concrètes afin de lutter contre la fracture sociale, qui est intégrative des communautés et qui responsabilise ses citoyens en assurant la sécurité.

INTRODUCTION

Le Vrai changement pour Montréal est hautement préoccupé par l'organisation physique et la vision régionale du territoire métropolitain, dans une perspective de développement durable. Il s'agit de concepts susceptibles d'influencer grandement le quotidien des Montréalaises et des Montréalais, ainsi que l'avenir de la métropole.

Dès la campagne électorale de 2013, le Vrai changement pour Montréal a donné une voix forte aux Montréalaises et Montréalais ayant à cœur le développement harmonieux de leur ville, dans un contexte d'intégrité, de prospérité, de qualité de vie; une ville intelligente et humaine. Nous portons cette voix au quotidien et c'est pourquoi nous soumettons ce mémoire sur le **Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal**, présenté en septembre 2014.

En vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, le projet de Schéma doit être soumis à une consultation publique menée par une commission spécialement constituée à cet effet. Nous sommes heureux de joindre notre voix à ce processus démocratique.

Toutefois, notre analyse du document préliminaire et du contexte dans lequel s'inscrit le processus de consultation publique nous amène à soulever certaines questions. Pourquoi ne pas avoir inclus, en amont, partenaires et citoyens, plutôt que de présenter un document ayant comme objectif de rallier le plus d'acteurs montréalais ? Pourquoi ne pas présenter une vision d'avenir de l'aménagement et du développement du territoire de l'agglomération montréalaise ?

Dans les pages qui suivent, nous présentons, en première partie, des commentaires critiques portant sur des sections spécifiques du projet de Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. Dans la deuxième partie figurent nos conclusions et des propositions visant l'amélioration du Schéma.

ANALYSE CRITIQUE DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

Le Schéma d'aménagement et de développement vise à assurer la cohérence entre les documents de planification urbanistique de l'ensemble des entités de l'agglomération montréalaise. D'entrée de jeu, le Schéma proposé nous paraît être dessiné selon un modèle passéiste et conservateur, autant dans la forme que dans l'approche.

L'agglomération montréalaise doit se concevoir dans son ensemble, avec des spécificités locales, et non pas comme un relevé des projets d'aménagement qui sont en démarrage ou en réflexion. Ce ne sont pas des vœux pieux dont l'agglomération a besoin, mais bien de projets intégrés, visionnaires, novateurs, en réseau et en toute cohésion.

Dans sa forme actuelle, le Schéma nous paraît être un assemblage d'idées prémâchées présentant, à notre avis, une vision passéiste de l'aménagement et du développement du territoire. Le document ne permet nullement d'assurer un aménagement et un développement durable du territoire, qui reflète les valeurs des citoyennes et des citoyens qui habitent ce territoire.

Cette approche est décevante et soulève inquiétudes et préoccupations.

Chapitre 1 : La vision d'avenir

Le chapitre 1 présente la vision d'avenir pour l'agglomération. Une vision qui, sur papier, réserve peu de place aux citoyens, ceux qui habitent et vivent au quotidien le territoire. L'administration semble avoir travaillé en vase clos.

Pourquoi ne pas avoir co-créé une vision cohérente, basée sur le consensus?

Par ailleurs, au point 1.3 - Soutenir le concept d'organisation spatiale, on aborde brièvement le volet du transport, alors que celui-ci est intrinsèquement lié à un développement harmonieux et durable de l'agglomération.

- Quelle est la vision pour la desserte de l'aéroport?
- Quant à l'essor des trois pôles économiques (Centre, Ouest et Est) par la consolidation du transport en commun (train de l'Est, SRB Pie-IX et prolongement de la ligne bleue du métro), ces projets ont tous déjà fait l'objet d'une annonce.

On cherche donc ici la vision : l'agglomération a besoin de liens durables et efficaces entre ses pôles économiques et ses secteurs résidentiels pour que la circulation des personnes et des biens soit optimale.

Chapitre 2 : Les grandes orientations d'aménagement et de développement

Il aurait été primordial de définir, dans le point 2.1 - Favoriser un cadre de vie de qualité, ce qu'est un milieu de vie de qualité pour les Montréalaises et les Montréalais en matière, notamment, d'habitation, d'équipements collectifs, d'activités commerciales, d'aménagement du territoire, de mobilité ou encore d'adaptation aux changements climatiques. Cet exercice, appuyé d'experts, aurait dû être réalisé en amont.

Le document aborde la planification des secteurs résidentiels, en lien avec l'évolution démographique. Si l'on ne peut qu'être en faveur de logements plus grands, mieux adaptés pour répondre aux besoins des familles, on doit également s'assurer de disposer des infrastructures et des services adéquats dans les quartiers en requalification ou en redéveloppement. Le mot d'ordre doit être planification, or il n'y a place que pour les vœux

pieux.

Le rôle de la ville dans le maintien du parc scolaire actuel, sachant que les écoles sont souvent des espaces-pivot dans leurs quartiers respectifs, mérite une attention particulière. Un lien plus étroit entre la ville et les commissions scolaires pourrait être envisagé afin de mieux planifier l'aménagement et le développement du territoire.

Nous sommes par ailleurs en accord avec l'idée selon laquelle les aménagements doivent respecter les spécificités de la trame urbaine, du cadre bâti et des caractéristiques naturelles des différents milieux, que les abords du réseau de transport collectif doivent être intensifiés et diversifiés en matière d'activités urbaines.

Au point 2.2 - Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole, nous avons noté qu'en matière d'infrastructure de transport collectif, il y a très peu de développement lié au Pôle économique de l'Ouest.

Par ailleurs, si l'on souhaite consolider et développer le rayonnement du centre-ville à l'international, il importe de consolider les liens entre le centre-ville et l'aéroport, dont l'accès demeure, faut-il le répéter, difficile.

En 2.3 - Mettre en valeur les territoires d'intérêt, le développement relatif à la trame verte et bleue a retenu notre attention, et plus particulièrement la faible place réservée au fleuve Saint-Laurent, grand laissé pour compte dans ce document. Encore une fois, c'est une spécificité de l'agglomération qui est laissée de côté. Nous sommes des insulaires et c'est une richesse sur laquelle nous devrions tabler en matière de développement et de mise en valeur du territoire.

De manière plus globale, nous croyons que ce volet du Schéma demande une réflexion approfondie et élargie en raison, entre autres, du changement d'usage prévu prochainement chez de nombreuses institutions montréalaises. Pensons, entre autres, aux hôpitaux Hôtel-Dieu de Montréal et Royal Victoria. Ces changements de vocation auront des répercussions sur l'ensemble de Montréal, voire de la région métropolitaine. Il faut donc planifier au mieux ces modifications afin de préserver l'héritage de ces institutions au sein du paysage montréalais.

Chapitre 3 : L'affectation du sol et la densité d'occupation

Ce chapitre présente, à notre avis, un urbanisme issu du siècle dernier, axé sur la ségrégation des usages, des modes de déplacement et des populations. En 2014, l'aménagement du territoire devrait plutôt se concevoir comme un ensemble organique, appuyé de lignes directrices encourageant son développement durable. Le document présente donc des critères et indicateurs plus que classiques, réaffirmant ainsi le passéisme de l'exercice et du document.

Sur le plan de la densité d'occupation, nous devons relever le travail de planification des seuils de densité. Toutefois, au-delà de la planification, le document gagnerait à présenter une vision plus fouillée de la densité en traitant de ses effets sur le territoire et les formes urbaines, ainsi que sur la cohabitation entre densité et milieu de vie de qualité, tout cela étant interrelié. C'est ainsi que gagneraient à être mis de l'avant des concepts comme, par exemple, l'intensité urbaine misant sur l'animation de l'espace public. L'intensification de la compacité de la forme et la proximité des activités urbaines sont primordiales dans l'intégration des critères urbanistiques favorisant la création et le maintien de milieux de vie de qualité.

CONCLUSION

Nous concluons donc que :

1. Le projet de Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal ne propose pas, dans sa version soumise à la consultation, de véritable vision qui pourrait favoriser l'émancipation de Montréal, des Montréalaises et des Montréalais;
2. Le processus de création du projet de Schéma a laissé trop peu de place à la parole et aux aspirations des Montréalais et des principaux acteurs en matière de développement et d'aménagement;
3. Le document fait davantage référence à un projet d'initiés, fermé sur lui-même, plutôt qu'à un processus ouvert de consultation du public;
4. Le Schéma ne favorise pas un accès plus grand, par tous les modes de transport, aux secteurs enclavés ou mal desservis;
5. Le Schéma ne mise pas assez sur la densification autour des pôles actuels du transport collectif, une solution aux problématiques d'étalement urbain;

Montréal et l'agglomération métropolitaine seront très prochainement confrontés à de nombreux défis en matière d'infrastructures et d'aménagement du territoire. La construction d'un nouveau pont (remplacement du pont Champlain), la réfection de l'autoroute 40, l'ajout de voies réservées sur des artères principales, les lignes de bus rapides (SRB) ou encore le prolongement du métro (ligne bleue vers l'est), devraient nous obliger à opérer une planification en amont. En bref, le Schéma devrait présenter l'articulation possible de ces travaux avec le territoire, afin que les usagers (résidents, travailleurs, personnes de passage) aient une meilleure qualité de vie et que l'aménagement du territoire soit optimal, afin d'en favoriser le développement.

Autant de questions centrales pour l'avenir auxquelles nous ne pourrions vraiment répondre de façon satisfaisante qu'en apprenant à mieux travailler de concert.

Certaines pistes méritent d'être mises de l'avant :

Proposer une vision ambitieuse du développement

Le Schéma d'aménagement manque de vision et n'est pas ancré dans le 21^e siècle. Montréal est une métropole d'envergure internationale qui dispose d'atouts exceptionnels pour attirer et générer la croissance. Ainsi, la vision doit être réellement ambitieuse et les principes et les actions doivent permettre à Montréal de redevenir la ville ayant la meilleure qualité de vie sur la planète. Le Schéma doit être plus novateur et doit éviter de simplement lister des initiatives déjà annoncées. Il doit être un puissant levier de développement et de croissance.

Concevoir un Schéma qui favorise la cohérence des actions et la cohésion des différents acteurs

Les acteurs de l'agglomération ne doivent plus travailler en silo. Le document présenté est la preuve que cette pratique prévaut toujours. Le temps est venu d'assurer la cohérence des politiques, des programmes et des projets qui, dans bien des cas pour l'agglomération de Montréal, ont été élaborés en silo, sans vision d'ensemble de l'intervention municipale.

Avoir un plan d'action pour développer Montréal

Le développement de Montréal et l'augmentation de la qualité de vie de ses citoyens passent par une approche intégrée et cohérente en matière d'aménagement et de développement du territoire.

Affirmer le leadership régional de Montréal

Le maire de Montréal doit assumer un leadership régional tout en assurant d'abord la défense des intérêts montréalais; le dynamisme de Montréal étant un gage de développement économique et social pour l'ensemble de l'agglomération.

Au cours des dernières années, des décisions des paliers supérieurs de gouvernement ont mis en danger l'équilibre régional en favorisant l'étalement urbain, le dézonage des terres agricoles et la croissance immobilière aux limites de la région. Ainsi, à titre d'exemple, le prolongement de l'autoroute 19 constituera un investissement public qui contribuera à l'étalement urbain et qui affectera directement les villes de Montréal, Laval et Longueuil qui forment le cœur de la région. Le seul chantier de prolongement de l'autoroute 19 (qui se buttera à Montréal sur la rue Papineau) représente un investissement colossal. Cet investissement routier, réorienté vers l'agglomération de Montréal et son réseau de transport collectif, permettrait de créer 84 kilomètres de SRB, augmentant la mobilité des Montréalaises et Montréalais, dans un cadre écologique. Du coup, cela assurerait la création de nouveaux quartiers TOD partout dans la Ville.