

Montréal 

Mémoire du Conseil du patrimoine de Montréal

sur

Le plan de transport de Montréal

M07-SC-02

Le 22 août 2007

Le Conseil du patrimoine de Montréal loue le dépôt du Plan de transport de Montréal par l'administration municipale car, depuis le Sommet de Montréal en juin 2002, la venue de ce plan est attendue des citoyens préoccupés par les changements climatiques et les nouveaux modes de transport plus respectueux de l'environnement. Le Conseil adhère aux orientations générales du plan et à ses principes sous-jacents en espérant que les réalisations soient complétées malgré la longue période prévue.

Le Conseil du patrimoine de Montréal partage, plus particulièrement, les objectifs stratégiques qui interagissent avec les patrimoines naturel et culturel lorsqu'il s'agit :

- d'améliorer la qualité de l'environnement;
- de planifier conjointement le transport et l'aménagement du territoire;
- de favoriser un usage plus intensif et plus stratégique du sol en priorisant une utilisation accrue des infrastructures de transport collectif;
- de saisir les opportunités offertes par l'aménagement de rues ou l'implantation d'infrastructures de transport pour rehausser l'image de la ville;
- de traiter les projets d'infrastructures d'envergure comme des projets urbains et non seulement comme des projets de transport.

Les commentaires du Conseil portent sur :

② L'aménagement des rues et des infrastructures / le transport

La planification de l'aménagement des rues et des infrastructures de transport doit viser à l'intégration de toutes ses composantes et à la réduction des impacts sur les environnements culturel et naturel des lieux touchés. Tout chantier de construction doit être rigoureusement suivi particulièrement dans l'arrondissement historique du Vieux-Montréal, dans l'arrondissement historique et naturel du mont Royal lors de l'implantation d'un réseau de tramways ou le réaménagement de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain. Lorsque des sites et des vestiges archéologiques sont présents, des précautions doivent précéder tous les travaux. Aussi, les nouvelles structures ne doivent pas nuire à la mise en réseau des milieux naturels.

Au sujet du réaménagement de l'échangeur Côte-des-Neiges-Remembrance, la configuration finale devra se soucier du projet de mise en valeur des trois sommets de la montagne et de ses milieux naturels.

Pour le réaménagement de l'échangeur Turcot, les travaux seraient effectués à proximité de la falaise Saint-Jacques, un écoterritoire qui est une zone protégée et répertoriée dans le Plan d'urbanisme et dans la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels.

Concernant le projet conjoint du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal de modernisation de la rue Notre-Dame en boulevard urbain, le Conseil du patrimoine de Montréal avait soumis une étude patrimoniale et un avis, au mois de décembre 2004 (A04-SC-03) signalant les principaux éléments patrimoniaux à sauvegarder sur le parcours

de cet artère, autant les parcs riverains que l'architecture et le paysage. Il faudrait que les patrimoine naturel et culturel soient pris en compte dans le réaménagement de cet artère.

④ Le transport collectif / la qualité de l'environnement

En favorisant le transport collectif, cette démarche devrait avoir une incidence sur la réduction des gaz à effet de serre (GES). La Ville de Montréal devrait s'afficher clairement dans sa visée de réduction du nombre de véhicules automobiles, et par conséquent, indiquer son objectif de réduction des GES. Nous interprétons, par ailleurs, qu'en choisissant cette orientation, les surfaces de stationnement diminueront, notamment, au centre-ville et peut-être sur le mont Royal par l'instauration d'une navette d'autobus à court terme sur le mont Royal et par la suite un tramway.

La qualité de vie des citoyens sera améliorée si ces derniers sont mieux desservis par le réseau routier (moins d'attente donc une réduction des GES), par le transport collectif et par un réseau de pistes cyclables et piétonnières dans leurs quartiers respectifs.

④ La navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau

Alors que l'autoroute défigure, la navette entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau devrait viser à améliorer le paysage urbain. Il faudrait innover au niveau d'une conception d'un tel ouvrage d'infrastructure urbaine dans l'environnement en mettant l'accent sur le design urbain. De plus, cette nouvelle voie longerait le pied de la falaise Saint-Jacques, un écoterritoire à protéger comme nous l'avons déjà mentionné.

④ Le train de l'Est

Cinq arrondissements seront reliés par 51km de trajet. Une nouvelle gare (incluant un stationnement incitatif) serait construite dans la Trame verte de l'Est, un écoterritoire déjà inscrit dans la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels pour lequel il faut éviter toute perturbation de l'équilibre écosystémique.

④ La fonctionnalité du système de transport

Les titres (billets, CAM, etc.) doivent être communs à tous les modes de transport afin de faciliter l'utilisation du transport en commun tant pour les usagers réguliers que pour les visiteurs.

Le Plan de transport de Montréal doit être harmonisé avec les engagements pris lors de l'adoption des différentes politiques à la Ville telles que la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels, la Politique du patrimoine, la Politique de l'arbre et le Plan stratégique de développement durable.