

## **Consultations publiques sur le Plan de transport 2007 – Ville de Montréal**

### **Mémoire par le Groupe Cardinal Hardy**

Présentation du 4 septembre 2007

Par : Michel Dufresne, Urbaniste, Associé, Groupe Cardinal Hardy

Lucie Careau, Urbaniste senior, Groupe Cardinal Hardy

---

### **Groupe Cardinal Hardy**

Le Groupe Cardinal Hardy, avec une équipe de plus de 80 personnes, dont 60 professionnels, est dirigé par six associés : architectes, urbanistes, designers urbains et architectes paysagistes. Constamment appelés à agir au sein d'équipes pluridisciplinaires, le savoir-faire développé par nos professionnels couvre un large champ de connaissances techniques dans tous les domaines touchant l'aménagement : projets d'architecture et design urbain, places publiques et infrastructures urbaines, requalification de quartiers anciens et de zones industrielles.

### **Commentaires généraux sur le Plan de transport de la Ville de Montréal**

Montréal doit exercer un fort leadership en ce qui concerne les solutions et les priorités à mettre de l'avant en matière de transport, tout particulièrement en matière de transports collectifs et actifs. Montréal accuse en effet un retard par rapport à plusieurs grandes villes européennes et nord-américaines dans la mise en place de transports collectifs de pointe tels que les tramways (SLR : Système léger sur rails), le prolongement tant attendu de son métro vers l'est ainsi que la requalification de plusieurs portes d'entrée à la Ville : l'autoroute Bonaventure et la rue Notre-Dame, pour n'en nommer que quelques-uns.

Par ailleurs, l'élaboration du Plan de transport et la mise en œuvre proposée des 21 grands chantiers sont sans contredit un projet très ambitieux, et peut-être trop ambitieux, puisqu'il s'étale sur une dizaine d'années seulement. Nous pensons qu'en effet, les cycles économiques, la faible démographie dans la région métropolitaine et les ressources financières toujours limitées aux trois paliers gouvernementaux risquent de compromettre grandement plusieurs des chantiers. Certains projets parmi les 21 chantiers pourraient être revus afin d'être plus modestes, à la mesure de nos moyens, tels que la modernisation de la rue Notre-Dame et l'implantation du réseau de tramways sur certains axes tout en atteignant les objectifs du Plan de transport.

### **Commentaires spécifiques**

Le Groupe Cardinal Hardy aimerait commenter plus particulièrement l'arrimage des stratégies du Plan d'urbanisme avec le Plan de transport (Partie II Positionnement de Montréal - Les réseaux de transport : Éléments structurants de l'aménagement du territoire (pp. 30-31). Nous souscrivons entièrement à la

volonté de « favoriser une densité d'occupation du sol plus élevée, une plus grande mixité des fonctions urbaines et un aménagement du domaine public de qualité ». Nous souscrivons plus particulièrement à la volonté de la Ville de « concevoir tout projet d'infrastructures d'envergure comme des projets urbains et non seulement comme des projets de transport ».

Dans l'esprit du développement, orienté sur le Transport collectif et actif (TOD : Transit Oriented Development), plusieurs conditions doivent être définies afin de favoriser la consolidation, la densification et le redéveloppement des secteurs à proximité des équipements de transport collectif. Parmi celles-ci, nous aimerions vous soumettre quatre conditions à intégrer à tout projet majeur d'infrastructures de transport :

- Valorisation de la densité et de la mixité d'occupation du sol;
- Vitalité des activités riveraines;
- Qualité et convivialité des aménagements;
- Mobilisation des intervenants.

#### Valorisation de la densité et de la mixité d'occupation du sol

*Cette condition vise à optimiser la génération des déplacements pour la demande de transport en commun et à favoriser la demande à toute heure du jour.*

La densité d'occupation figure parmi les principaux objectifs du TOD pour augmenter la rentabilité et le niveau de service d'un équipement de transport collectif. Ainsi, les grands axes de transport planifiés, tels que le prolongement du métro à l'est, l'implantation de SLR au centre-ville, l'avenue Du Parc et le chemin Côte-des-Neiges doivent être appuyés par des outils de planification (Plan d'urbanisme, secteurs de planification détaillés, programme particulier d'urbanisme, etc.) afin d'assurer la viabilité de l'équipement et des investissements. Il existe plusieurs exemples de stratégies nord-américaines, tels que les primes de densité, le crédit aux acheteurs sans voiture et/ou le crédit aux promoteurs immobiliers pour des projets qui se développent à l'intérieur des corridors de transport collectif.

Par ailleurs, le marché immobilier de Montréal est restreint (résidentiel, commercial et bureau). Il faut « viser juste » avec une densité adéquate qui tient compte de la période d'absorption, du marché et du contexte environnant d'insertion. Nous citons à titre d'exemple, les projets du Faubourg des Récollets (Multimédia), Faubourg Québec et Saint-Laurent, qui après plus de dix ans, sont toujours inachevés malgré un marché immobilier très fort.

À l'instar de grandes villes européennes, une plus grande mixité des usages, particulièrement l'occupation du rez-de-chaussée des immeubles par des bureaux, commerces ou équipements collectifs, doit être encouragée dans les secteurs anciens ou les secteurs en repositionnement tels que Griffintown ou le

Faubourg des Récollets. Cette mixité permet l'animation des quartiers à toutes heures de la journée. Elle évite le déclin d'un secteur lorsque les vocations trop spécifiques ne sont plus en expansion dans le marché immobilier. La Cité Multimédia est un bon laboratoire pour observer ce phénomène. D'abord réservé aux entreprises de communication (haute technologie), le ralentissement de la demande a amené les décideurs et les promoteurs à diversifier les types d'occupation en y introduisant l'habitation et des espaces commerciaux.

En résumé, les stratégies de densité et mixité reliées à l'implantation d'infrastructures de transport doivent tenir compte de la réalité « montréalaise ». Elles ne peuvent pas se faire aux dépens des activités économiques en place, au cœur de Montréal (Sainte-Catherine/centre-ville/Vieux-Montréal). Il ne s'agit pas de créer systématiquement de nouveaux pôles d'activités autour des noyaux de transport collectif, mais plutôt de renforcer les pôles existants. Selon nous, le contexte montréalais correspond plutôt à une approche TOR (Transit Oriented Redevelopment) qu'à une approche TOD.

### Vitalité des activités riveraines

*Cette condition vise à soutenir, à l'aide de programmes et d'incitatifs, les riverains touchés par les grands chantiers.*

Il nous semble incontournable d'avoir, lors de grands travaux de transport, des mesures d'accompagnement pour les riverains. Ces mesures visent à atténuer les impacts des travaux sur les activités et les résidents afin de favoriser l'effet catalyseur de ces travaux. Ces mesures permettent également d'assurer l'adhésion des divers intervenants touchés par ces travaux. Parmi ces mesures, nous préconisons :

- Un programme de revitalisation commerciale;
- Un programme d'aide à la rénovation d'immeubles (résidentiels ou commerciaux) ou à la mise en valeur du patrimoine;
- Des mesures compensatoires lors des travaux.

### Qualité et convivialité des aménagements

*Cette condition vise à encourager et à faciliter les transports actifs par l'utilisation prioritaire du domaine public par les piétons et les cyclistes.*

Les aménagements du domaine public doivent être réalisés avec la plus grande qualité possible : matériaux, éclairage, mobilier et plantations doivent être conçus à partir de critères rigoureux (esthétisme, pérennité, entretien, coûts, etc.). Tous les projets publics montréalais largement publiés et primés présentent ce dénominateur commun : la qualité et la convivialité de l'espace public. La place d'Youville, la rue de la Commune (portion Est), le Vieux-Port de Montréal et le Quartier international sont parmi les projets qui ont marqué les deux dernières

décennies à Montréal. Des projets récents, tels que le square Dalhousie et la rue McGill s'inscrivent également dans cette approche.

Pour soutenir le titre de « Montréal : Ville Unesco de design », des ressources professionnelles et financières supplémentaires devront être consacrées dans l'élaboration des projets d'infrastructures. Architectes, designers urbains, architectes de paysage et ingénieurs devront constituer le cœur des ressources professionnelles travaillant, en collégialité, sur un objectif commun : donner la priorité aux espaces piétonniers et cyclables en ciblant de hauts standards de qualité.

À cet égard, la collaboration entre les aménagistes et les ingénieurs en transport doit s'accorder sur les objectifs d'apaisement de la circulation routière au profit du transport collectif et actif. La Ville doit faire un choix entre la fluidité du trafic, référant à des géométries autoroutières, et la requalification des rues par l'intégration d'un mode de transport collectif efficace. Il en va de même pour les développements immobiliers organisés autour d'un pôle de transport (TOD); les ratios de stationnement doivent subir une réduction substantielle afin de miser sur l'utilisation du transport collectif.

Enfin, la ségrégation entre les pistes cyclables et les voies routières ne contribuent pas à protéger les piétons puisque chacun s'approprie sa voie de manière exclusive; les usagers réduisent ainsi leur vigilance et les risques de collisions s'accroissent. De plus, les automobilistes voient leur champ de vision réduit aux intersections surtout lorsqu'une bande de stationnements longe la piste cyclable. Ils sont alors contraints de s'aventurer sur les traverses piétonnières et cyclables pour vérifier si le passage est libre. Les modèles européens misent plutôt sur des voies partagées afin de contribuer à la sécurité des personnes. L'aménagement de ce type de voies encourage la qualité quant au traitement des surfaces, des traverses, de la signalisation et de l'éclairage. Par ailleurs, nos conditions hivernales, souvent décriées pour ne pas suivre les modèles européens, ne doivent plus apparaître comme des obstacles à la créativité, mais plutôt comme une spécificité à rehausser dans la conception de rues conviviales et sécuritaires.

### Mobilisation des intervenants

*Cette condition vise à assurer la concertation et la sensibilisation des intervenants ainsi que la coordination des actions autour d'un projet commun.*

Les grands projets d'infrastructures, tels que les SLR, impliquent des travaux majeurs, de longue haleine avec des impacts importants sur le milieu d'insertion. Les expériences récentes, en Europe particulièrement, nous démontrent qu'il faut mettre en place des procédures de concertation soutenues « avant, pendant et après les travaux ». Ainsi, les actions suivantes sont proposées :

- Élaborer et mettre en place une stratégie de communication, de sensibilisation et consultation;
- Mettre en place une instance de coordination afin d'arrimer les différentes mesures à mettre en place, coordonner les divers intervenants, offrir un guichet unique pour faciliter la gouvernance du projet.

En conclusion, les quatre conditions que nous préconisons devraient accompagner les grands chantiers de transport, particulièrement, ceux axés sur les transports collectifs et actifs. La mise en œuvre de ces conditions implique une redéfinition de certains modèles d'aménagement, toujours en vigueur chez les professionnels en transport, dont ceux des services municipaux. Par exemple, la définition géométrique des rues favorisant la circulation automobile ne peut plus être l'unique prémisses des projets de réaménagement de rue. La rue doit regagner son rôle d'espace de sociabilité tout en encourageant des modes de transport moins dommageables pour l'environnement que l'automobile. Les projets d'aménagement, parmi les 21 chantiers du Plan de transport, nécessitent une approche conceptuelle ouverte et inventive afin de ne pas devenir des réalisations illustrant l'ambivalence des décideurs, qui promeut à la fois la santé, la qualité de l'environnement et la fluidité routière.

Groupe Cardinal Hardy

377 de la Commune Ouest  
Montréal, Québec  
H2Y 2E2  
(514) 844-1818  
groupe@cardinal-hardy.ca

