



**HÉRITAGE**  
M O N T R É A L

**Mémoire sur la proposition de Plan de transport pour Montréal  
« Réinventer Montréal »**

Présenté lors des assemblées publiques de

**la Commission du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire,  
l'aménagement urbain et le transport collectif**  
(le 22 août 2007)

et

**la Commission du conseil d'agglomération sur l'environnement, le  
transport et les infrastructures**  
(le 7 septembre 2007)

---

## 1. Introduction

### 1. Présentation d'Héritage Montréal

Héritage Montréal est un organisme indépendant, créé en 1975 par des montréalais engagés pour œuvrer à la promotion de la conservation et de la mise en valeur du patrimoine historique, architectural, naturel et culturel des communautés du Québec. Notre action porte principalement sur Montréal et sa région et se concentre sur une définition inclusive du patrimoine architectural et urbain comme porteur de mémoire; celui-ci comprend autant le bâti que le paysage, l'archéologie et la dimension patrimoniale ou historique des usages et des lieux. Héritage Montréal se préoccupe également d'aménagement, d'urbanisme, de développement urbain durable ainsi que des pratiques et processus de consultation et de participation citoyenne aux décisions affectant ce patrimoine et cet environnement.

### 2. Principes d'intervention

En 2005, le Conseil d'administration d'Héritage Montréal adoptait les Principes d'interventions publiés sur son site web [www.heritagemontreal.org](http://www.heritagemontreal.org). Élaborés par notre Comité Patrimoine et Aménagement (COPA), ces principes ont été endossés par l'Assemblée générale de l'organisme en 2006. Ils guident l'organisme dans la préparation de ses positions comme ce mémoire sur le projet de Plan de transport.

### 3. Préoccupations relatives au transport

Le transport occupe une place importante dans l'histoire autant que dans la vie actuelle et le développement futur de Montréal. L'existence et la forme de notre métropole sont grandement tributaires de la volonté des différentes sociétés humaines qui se sont succédées sur son site, de se déplacer sur l'île et ailleurs sur le continent, prenant Montréal comme point d'arrêt. Les modes de transport ont évolué tout comme leurs objectifs et l'envergure des enjeux liés à la mobilité des personnes et des biens à Montréal. Cependant, certains des axes tracés par les fondateurs de Ville-Marie ou par leurs successeurs, les Sulpiciens,

demeurent valides et forment un système dont on ne peut nier la valeur historique à défaut de constater leur intérêt patrimonial sur le terrain.

C'est donc dire que le transport a une dimension patrimoniale et historique, à Montréal comme dans tant d'autres villes du monde. Il assure aussi la vitalité des bâtiments ou des quartiers patrimoniaux en permettant leur accessibilité et leur bon usage. Par contre, la conception des infrastructures de transport et de voirie au cours des 50 dernières années, ne s'est que très rarement distinguée par sa grande sensibilité à l'environnement urbain et humain de Montréal et ses quartiers. Force est de constater que l'imposition d'une vision du transport uniquement centrée sur des infrastructures et l'application de normes nord-américaines fondées sur la fluidité de la circulation véhiculaire, a causé des dommages très importants et des pertes irremplaçables au cadre de vie de nombreux quartiers et au patrimoine historique, architectural, naturel ou paysager de Montréal. Lorsqu'elles sont possibles, les corrections de désastres urbains de cet ordre sont fort coûteuses comme on le constate avec les autoroutes Ville-Marie, Décarie et Bonaventure ou avec les échangeurs Parc/Pins, Turcot ou Côte-des-Neiges/Remembrance.

Héritage Montréal est aussi préoccupé par les effets néfastes des véhicules de transport, en particulier les véhicules motorisés, sur l'état de conservation des édifices et des sites patrimoniaux. Ces impacts sont de plusieurs ordres :

- **Banalisation du paysage urbain et des environnements patrimoniaux** : Préoccupés uniquement de fluidité et de rapidité des déplacements, les axes de transport traversent les quartiers et ensembles patrimoniaux comme les plans d'eau ou la montagne en restant indifférents à leur personnalité propre. Cette indifférence se traduit aussi par un foisonnement de signalisation et d'affichage routier voire autoroutier, comme on en retrouve en plein centre-ville face au Musée des beaux-arts, ainsi que des nuisances physiques comme l'empoussièrement, le bruit ou le manque d'intégration des infrastructures de transport – tous types de véhicules confondus – dans le milieu urbain ou aux abords de biens patrimoniaux.

- **Pollution atmosphérique** : Bien qu'elle soit massivement publicisée en relation avec les problèmes de santé ou de changement climatique, cette pollution affecte les pierres, les métaux, les vitraux et les autres matériaux, souvent sculptés, dont sont faits nos édifices, monuments et autres ouvrages patrimoniaux comme on l'observe dans l'arrondissement historique du Vieux Montréal. Elle touche aussi les arbres et végétaux qui participent à l'architecture et au paysage urbain des parcs et des rues de nos quartiers. Cette pollution provient principalement des véhicules motorisés mais aussi des méthodes de déglacage des voies de circulation. En octobre 1990, Héritage Montréal a d'ailleurs organisé avec la Ville de Montréal une rencontre de spécialistes internationaux sur l'effet de cette pollution sur le patrimoine bâti.
- **Vibrations et mouvements de sol** : Ces phénomènes naissent du passage répétés de véhicules et sont accentués par le poids de ceux-ci et l'état des chaussées. Ils sont aussi causés par les travaux de construction et le drainage temporaire ou permanent requis pour les infrastructures de transport. Ils affectent le patrimoine souterrain ou archéologique de la ville ainsi que les bâtiments anciens dont la structure peut être fragilisée au point de justifier une démolition. Ce fut d'ailleurs le cas de l'ancien poste de police du Vieux Port, bel édifice situé au pied de la chapelle de Bonsecours, démoli récemment pour cette raison laissant un trou dans l'encadrement architectural de la rue de la Commune.

#### 4. Processus consultatif

Héritage Montréal note que le Plan de transport, aux différentes étapes de sa préparation, ne fait pas l'objet d'une consultation publique menée selon les règles de l'art par l'Office de consultation publique de Montréal. Cela ne correspond pas au principe établi pour l'adoption du Plan d'urbanisme adopté en 2004, dont il émane pourtant.

Nous ne mettons pas en cause la pertinence d'une étude publique par des instances du Conseil municipal et du Conseil d'agglomération. Cependant, nous aurions préféré que ces commissions puissent éclairer leurs travaux et discuter de la

proposition de l'administration en disposant des conclusions d'un exercice indépendant mené par l'Office de consultation publique qui rendrait acte et ferait l'analyse des mémoires et exposés présentés par les citoyens et organismes avant de formuler ses recommandations aux instances décisionnelles composées d'élus.

## **2. Commentaire général sur le projet de Plan de transport**

Héritage Montréal salue l'engagement de l'administration à doter Montréal d'un outil qui permette une gestion plus harmonieuse et efficace des divers modes de déplacement sur son territoire et une planification des besoins futurs. Nous apprécions l'ambition d'une approche novatrice qui repose tant sur les investissements, sur les équipements que sur les comportements et sur les règlements. Nos dossiers nous indiquent d'ailleurs qu'un tel outil était promis et attendu depuis près de 20 ans et nous sommes heureux de pouvoir contribuer à son contenu et, surtout, à sa mise en œuvre.

### **1. Urbanisme et aménagement**

Héritage Montréal note l'importance accordée aux dimensions urbanistiques dans la proposition. C'est bien par ce moyen qu'on pourra « Réinventer Montréal », terme qu'on associe tout naturellement au Plan d'urbanisme et aux pratiques que les citoyens et bâtisseurs ont eux-mêmes fait évoluer en réponse aux réalités nouvelles. Cela marque un progrès majeur depuis l'époque encore très proche où le transport demeurait une chasse-gardée dominée par une culture technique véhiculaire et l'application de normes de fluidité d'inspiration nord-américaine. La priorité urbanistique nous libère d'une vision strictement statistique du transport qui a malheureusement souvent négligé les impacts de ses choix sur la qualité et la viabilité du milieu urbain ou sur la préservation des éléments de son patrimoine.

Une stratégie d'aménagement visant à améliorer la situation du transport en harmonie avec les autres usages de l'espace urbain devrait comprendre certaines mesures d'ordre urbanistique; par exemple, l'encouragement à la mixité du territoire urbain afin de réduire la distance entre les lieux d'emploi, de résidence, de loisir ou de magasinage. Ces mesures, contenues dans le Plan d'urbanisme, devraient être rappelées dans le Plan de transport et ce, d'autant plus qu'elles contribuent véritablement à réaliser ce Montréal réinventé que le Plan de transport aura ensuite à mieux desservir.

Enfin, Héritage Montréal rappelle que la réalité d'une approche urbanistique demande l'engagement réel des expertises en aménagement pour l'élaboration et la mise en œuvre du Plan de transport et ce, même si le Service d'urbanisme a été malheureusement aboli par la présente administration. À ce titre, c'est avec appréhension que nous avons noté l'absence des responsables des services chargés de l'urbanisme au sein de la délégation représentant l'administration montréalaise lors de l'assemblée publique de la Commission du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif sur ce Plan de transport, le 22 août dernier. Pour éviter de retomber dans une approche isolée, voire sectaire en transport qui a tant coûté à Montréal, il est essentiel de corriger cette situation et d'arrimer fermement le Plan de transport au Plan d'urbanisme tant au niveau des orientations et du contenu que de la responsabilité de la mise en œuvre.

## **2. Place du piéton**

Héritage Montréal apprécie particulièrement la plus grande reconnaissance accordée aux déplacements personnels à pied ou par les autres usagers premiers des trottoirs. Cela participe à la valorisation de la dimension « urbanopodique » de la métropole et de ses quartiers dans une perspective de développement urbain, durable ou culturel à l'aune de la personne citoyenne. En 2002, Héritage Montréal avait d'ailleurs avancé dans les diverses rencontres préparatoires au Sommet de Montréal, le principe de la « promenabilité » de l'espace urbain définie d'abord en termes de continuité et de qualité de l'expérience d'un déplacement pédestre dans et entre les quartiers, y compris pour les personnes handicapées. La marche et la promenade sont bien plus que de banals modes de déplacement exprimés en termes statistiques; ils sont une forme essentielle d'appropriation et d'appréciation citoyenne d'une ville promenable comme Montréal.

En ce sens, tout en appréciant le choix de la Ville de Montréal de se donner une *Charte du piéton* et en reconnaissant pleinement la réalité des besoins urgents de rattrapage pour assurer la sécurité des intersections ou la fonctionnalité pédestre des trottoirs afin que l'ensemble des générations de montréalais puissent en profiter pleinement sans risque ou conflit avec les

autres modes de transport y compris les vélos, Héritage Montréal regrette que ce document ne parle que d'aspects fonctionnels du déplacement piéton. En effet, la Ville de Montréal est reconnue pour son patrimoine, manifeste ouvertement sa réalité de métropole culturelle et a reçu le titre convoité de *Ville UNESCO de design*. Elle ne devrait pas ainsi faire abstraction de la contribution réelle du cadre bâti et aménagé, des plantations de rue, des plaques commémoratives, des œuvres d'art et du mobilier urbains, de l'architecture et du design au plaisir de se déplacer à pied à Montréal.

### **3. Impacts sur le patrimoine**

Le document ne fait aucune mention du patrimoine ni de la dimension historique du transport hormis une référence aux équipements du Métro ou aux épisodes récents de la gouvernance à Montréal. C'est là une trop grande absence pour un tel document émanant de la Ville de Montréal, l'une des très rares grandes métropoles à s'être dotée d'une Politique du patrimoine.

Le transport à Montréal n'est pas un sujet sans histoire et sans littérature. En ce sens, on regrettera que le Plan de transport ne soit pas mieux situé dans un contexte historique qui offre à la population des repères pour mieux examiner les propositions actuelles à l'aune des leçons du passé. Il est ainsi utile de réaliser qu'un grand nombre de rues montréalaises ont été tracées à une échelle humaine, avant 1940, en ménageant des distances de marche entre les différentes fonctions d'un quartier. Malgré la présence de l'automobile dont la première arrive à Montréal en 1899, cela a donné à la métropole un cœur de quartiers traditionnels qui participent au patrimoine collectif tout en constituant des milieux de vie de qualité dont s'inspire le Nouvel Urbanisme. Il est tout aussi utile de se rappeler que les interventions courageuses de citoyens et d'urbanistes comme Alex et Blanche Van Ginkel qui ont évité de défigurer Montréal avec des infrastructures lourdes de transport comme ce projet d'autoroute sur pilotis le long de la rue Saint-Paul, en plein quartier historique ou celui d'une voie rapide en remplacement du Canal de Lachine.

On aurait aussi intérêt à mieux comprendre le patrimoine que les différents modes de transport ont généré à Montréal. Ce patrimoine est très riche, fort diversifié et comprend autant des édifices, des structures et ouvrages de génie civil que des traces archéologiques de toutes époques. Rarement reconnu comme un tout, il va du fleuve au chemin du Roy et à la Maison des Cyclistes en passant par le canal de Lachine, les ponts Victoria, Viau ou Jacques Cartier, les tunnels du Mont-Royal ou Wellington, le plan de Ville Mont-Royal et d'autres cités-jardins, les gares et ateliers ferroviaires – Windsor, Viger, Pointe-Saint-Charles, les ateliers et archives des compagnies de tramway, les garages collectifs comme celui de l'avenue Bernard, le Métro de Montréal, les fantaisies comme la célèbre Orange Julep et le motel Raphaël, voire le vertigineux échangeur Turcot.

Montréal dispose d'un Centre d'histoire réputé, d'archivistes qualifiés et d'organismes en patrimoine engagés qui auraient dû être mis à contribution pour combler ce trou de mémoire du Plan de transport et le doter d'un volet « Protection et Mise en valeur du Patrimoine » qui en fasse un participant effectif à la métropole culturelle que Montréal est. Dans ce volet, il serait primordial d'inclure l'automatisme pour tous les projets de transport, d'une évaluation de leurs impacts possibles sur le patrimoine bâti, archéologique, culturel ou naturel en termes de conservation, de viabilité ou d'accessibilité et prévoir un rôle du Conseil du patrimoine à ce sujet. Il faut aussi inclure une collaboration positive avec les organismes en patrimoine pour un programme de valorisation du patrimoine du transport dans les quartiers comme Héritage Montréal le fait par son programme Patrimoine en quartiers développé par la voie d'un vaste partenariat qui comprend notamment la Ville de Montréal et la Société de transport de Montréal (voir [www.memorablemontreal.com](http://www.memorablemontreal.com)).

#### **4. Priorités et lacunes du Plan**

Héritage Montréal apprécie l'amplitude des chantiers proposés dans le Plan de transport dont la majorité nous semblent bienvenus, voire attendus depuis longtemps. Cependant, nous nous préoccupons du grand nombre de priorités et de l'absence de propositions réalisables à court terme dans le

cadre politique ou financier actuel. Car, en attendant de « Réinventer Montréal » une fois de plus, il serait souhaitable de « Réaliser Montréal » en s'assurant de la capacité d'entretien des équipements actuels et proposés, ce que la réalité nous rappelle régulièrement ces temps-ci. C'est dans cet esprit pragmatique qu'Héritage Montréal propose de mettre d'abord en œuvre les mesures réalisables dans le cadre politique et financier actuel et de prioriser les propositions associées à l'amélioration des déplacements pédestres au centre-ville et dans les quartiers ainsi que les mesures favorables à l'utilisation du vélo, dans un respect des piétons et autres usagers premiers des trottoirs

D'autre part, nous suggérons d'intégrer au Plan de transport, le développement d'une desserte d'éco-navettes urbaines reliant les ensembles emblématiques du cœur de la métropole que sont le Vieux Montréal, le canal de Lachine, le centre-ville, le mont Royal et le Quartier Latin. Alors que le Plan de transport met fortement l'accent sur une attrayante proposition de nouveau tramway, l'expérience de plusieurs villes européennes ou nord-américaines milite plutôt en faveur de la mise en place, dans un périmètre donné, de telles navettes, identifiables par un design novateur, agréables aux usagers et parfois gratuites. D'un engagement financier moins rigide, cette formule contribuerait rapidement à l'objectif d'attractivité recherché par les nouveaux tramways dont la réalisation est plus lente. Il y a là l'occasion d'illustrer la reconnaissance de l'expertise montréalaise en design et en technologies motrices alternatives sans assujettir les finances publiques et la trame urbaine.

Enfin, nous souhaiterions trouver dans un tel plan, l'engagement de mise en œuvre des politiques déjà en place. Nous pensons notamment aux engagements visant à limiter l'accroissement de l'offre de stationnement au centre-ville afin de favoriser une gestion concertée de l'offre de stationnement, y compris des parcs institutionnels, en fonction des différentes demandes et, surtout, le recours à d'autres modes de déplacement vers le centre de l'agglomération et ainsi, la réduction des pressions automobiles sur les quartiers anciens qui l'entourent. Il y a là un fondement de la crédibilité durable de ce Plan de transport qui a su amener une vaste participation de la société montréalaise dans toute sa diversité d'intérêt et d'intelligence de la question.

### 3. **Commentaire sur les 21 chantiers proposés**

Les commentaires spécifiques aux chantiers reposent sur les principes généraux et sur les 32 ans d'expérience d'Héritage Montréal en matière de patrimoine, d'aménagement et de processus publics à leur égard. Ces commentaires ne réduisent donc pas la portée des commentaires généraux exposés dans la section précédente quant aux points suivants :

- La primauté de l'urbanisme et d'une exigence de qualité dans l'architecture et l'aménagement urbain réel
- La priorité accordée à la continuité, la qualité et la fonctionnalité du déplacement pédestre sur l'ensemble du territoire montréalais et
- L'obligation d'une prise en compte effective et préalable du patrimoine par l'intégration d'un processus d'évaluation d'impacts patrimoniaux globaux dans la planification, la réalisation et l'entretien des infrastructures et de programmes associées au transport.

#### 1. **Réseau de tramway**

Héritage Montréal reçoit avec intérêt la proposition de rétablir un réseau de tramway à Montréal bien que nous y voyons un projet ambitieux à long terme qui ne devrait pas servir de prétexte pour reporter la réalisation de mesures nécessaires à court terme, notamment celles relative à la qualité des déplacements pédestres ou cyclistes. Sur le choix des lignes du réseau initial, nous souhaiterions que la priorité soit accordée la réalisation de celle le long du canal de Lachine tout en regrettant que la Ville de Montréal et Parcs Canada n'aient pas su intervenir pour sauvegarder certaines des voies ferrées riveraines il y a quelques années. Une autre priorité serait la desserte des secteurs à urbaniser dans le cadre du projet de la Société du Havre ce qui participerait à la réalisation d'un urbanisme novateur en y réduisant la dépendance aux véhicules automobiles. Enfin, la desserte du secteur Maisonneuve, jadis accessible par lien ferré, mériterait d'être examinée dans le cadre d'une grande dorsale Est-Ouest entre le

lac Saint-Louis au centre-ville et aux quartiers anciens de l'Est du cœur de la métropole.

Héritage Montréal tient aussi à signaler aux Commissions que ses représentations et celles d'autres organismes en patrimoine auprès de l'Agence métropolitaine de transport dès les premières évocations publiques d'un projet de tramway sur l'avenue du Parc sont restées sans réponse malgré la réalité des enjeux patrimoniaux sur ce tracé dont une partie est actuellement incluse dans l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal. Compte tenu de la valeur symbolique et de l'intérêt patrimonial du cadre bâti de cette avenue et de plusieurs autres artères ciblées dans la proposition de réseau initial, nous demandons que des consultations spécifiques aient lieu aux étapes préliminaires de planification et de conception des aménagements, avec les organismes en patrimoine et les associations de résidents.

Enfin, Héritage Montréal croit qu'il est essentiel de ne pas voir uniquement ces propositions aux échelles macroscopique (réseau) et microscopique (détails techniques). Il est essentiel de veiller à la qualité de leur insertion dans le milieu urbain, à l'aménagement des bouts de ligne souvent situés dans des secteurs surchargés comme les abords de l'ancienne Park Avenue Station aujourd'hui la gare Jean-Talon. L'architecture, la construction et les matériaux de ces installations, y compris le mobilier et la signalisation, doivent respecter l'échelle humaine et citoyenne autant que le principe de durabilité en encourageant le bon travail et l'entretien. Aussi, il faudra voir à la solidité des infrastructures ou du Montréal souterrain que croiseraient les tracés.

## **2. Navette ferroviaire Centre-ville / Aéroport Montréal-Trudeau**

La requalification de l'axe Aéroport-Centre-ville, actuellement décrié comme une entrée indigne de la métropole, devrait être une priorité en termes d'aménagement comme d'accessibilité. La proposition de réaliser la navette ferroviaire nous apparaît bienvenue en autant qu'elle contribue à cette requalification du trajet au plan de son design et de son paysage urbain.

Sur ce trajet, l'espace actuellement occupé par l'ancien triage Turcot et l'échangeur spectaculaire des autoroutes Ville-Marie et Décarie ne semble pas faire l'objet d'une vision d'aménagement qui en respecterait les repères que sont la vue vers le centre-ville ou la falaise Saint-Jacques, elle-même désignée comme écoterritoire par la Ville de Montréal. Héritage Montréal demande donc que la Ville de Montréal se dote d'un plan d'aménagement de qualité pour l'ensemble du lien Centre-ville / Aéroport Montréal Trudeau qui intègre le projet de navette ferroviaire et soit cohérent avec les objectifs du Plan d'urbanisme en matière de qualité de la forme urbaine, du paysager et de préservation des écoterritoires.

### **3. Modernisation des équipements du Métro de Montréal**

Héritage Montréal appuie cette proposition en rappelant cependant que le Métro de Montréal fait partie de notre patrimoine de métropole et mérite d'être traité comme tel. En 1999, Héritage Montréal avait participé à une intervention auprès des autorités de la Société de transport responsable du Métro après que des travaux de rénovation particulièrement destructeurs et indignes de ce patrimoine eurent été réalisés dans le cadre du programme Réno-Métro. Cela avait donné lieu à la mise sur pied d'un Comité patrimoine réunissant des représentants de la Société de transport, d'Héritage Montréal et d'autres organismes pour guider les interventions. Malheureusement, les autorités de la Société de transport ont cessé de réunir ce Comité patrimoine.

À l'heure de la modernisation d'autres équipements du Métro, Héritage Montréal demande que l'actuelle Société de transport de Montréal réactive son comité Patrimoine, un mécanisme normal pour une entreprise publique qui gère un élément aussi important du patrimoine architectural, artistique et urbain du Québec moderne.

Héritage Montréal croit également nécessaire que la Société de transport, en cohérence avec les termes de la Politique du patrimoine de la Ville de Montréal, mette en œuvre un programme d'interprétation de l'architecture, de la construction, des œuvres d'art et des dimensions historiques des stations de Métro. Héritage Montréal a déjà mené des réflexions

à ce sujet. Par exemple, nous avons suggéré à la Société de transport d'exploiter la face des Cartes Autobus Métro pour illustrer les stations de Métro et leurs œuvres d'art ou tout autre sujet patrimonial ou culturel pertinent. Ce geste éducatif contribuerait à promouvoir le lien d'appartenance entre les usagers et le réseau de Métro dans la ville. Compte tenu de l'expérience des organismes en patrimoine dans ce domaine, une collaboration avec la Société de transport serait tout indiquée. Pour sa part, Héritage Montréal y est ouvertement disposé.

#### **4. Prolongement du Métro vers l'est**

Héritage Montréal reconnaît que ce prolongement faisait partie du réseau originel dont les autorités gouvernementales ont préféré reporter la réalisation en préférant l'extension vers Laval. Sans juger de la pertinence de ce choix, nous croyons cependant utile de rappeler que les stations de Métro forment, depuis le début du réseau, des ouvrages d'architecture que l'on a généralement souhaités marquants. Héritage Montréal demande donc que des concours d'architecture soient tenus pour la sélection des équipes d'architectes qui recevront la commande de chacune des futures stations et que le choix des artistes soit fait dès le départ afin d'assurer leur pleine intégration aux équipes de conception et ainsi, l'enrichissement véritable de l'ensemble architectural et artistique du Métro de Montréal.

#### **5. Amélioration des services de la STM**

Sans commentaire spécifique.

#### **6. Favoriser le covoiturage**

Sans commentaire spécifique.

#### **7. Transport en commun sur Champlain/Bonaventure**

Sans commentaire spécifique.

#### **8. Réseau d'autobus rapides en sites propres**

Héritage Montréal est favorable en principe à ce moyen de favoriser le transport en commun. Cependant, les solutions d'aménagement actuelles ne nous apparaissent pas satisfaisantes en termes de qualité d'intégration au milieu ou de fonctionnalité dans le cas d'artères anciennes comme l'avenue du Parc. De plus, nous nous inquiétons de voir les terre-pleins qui embellissaient certains boulevards montréalais, jadis sacrifiés à l'automobile l'être à nouveau pour servir aux autobus et le paysage urbain de Montréal, victime encore une fois de la guerre des transports.

Enfin, la préoccupation première d'Héritage Montréal pour le sort des piétons et promeneurs nous amène à mettre les instances municipales en garde contre l'accumulation de voies réservées aménagées pour le bénéfice des modes de transport mécanisés, motorisé ou non, le plus souvent au détriment des piétons en particulier en hiver.

#### **9. Mesures prioritaires pour autobus**

Commentaires semblables à 8.

#### **10. Plans de gestion des déplacements**

Héritage Montréal note qu'une partie importante du développement immobilier se fait en périphérie du cœur de la métropole, dans un cadre urbain qui favorise naturellement l'automobile. Cela invite à revoir radicalement le modèle d'urbanisation des zones périphériques de l'île de Montréal afin de favoriser par une mixité des fonctions et un aménagement plus urbain, l'usage de modes actifs de déplacement.

#### **11. Modernisation de la rue Notre-Dame**

Héritage Montréal a intervenu auprès du BAPE pour rappeler les forts enjeux patrimoniaux de cette ancienne voie de circulation qui a fait partie de l'ancien Chemin du Roy. On se rappellera que l'ancienne Prison de Montréal dite du Pied du Courant ou des Patriotes, a failli être démolie pour faire passer la voie rapide prévue dans le prolongement de l'autoroute Ville-Marie. De

même, les propositions de divers experts associés au ministère des Transports du Québec à l'effet de relocaliser les bâtiments patrimoniaux comme la station de pompage Craig ou l'ancienne tonnellerie de la St. Lawrence Sugar pour dégager le chemin ne répondent pas aux principes de la conservation du patrimoine et nous sont inacceptables.

En termes d'aménagement, Héritage Montréal voit dans cette proposition l'occasion d'améliorer la relation entre les quartiers montréalais et le Fleuve. C'était un des principes directeurs des propositions d'aménagement des urbanistes de la Ville de Montréal. À ce titre, Héritage Montréal s'inquiète de l'impact de la disparition des équipes d'urbanisme à la Ville de Montréal sur la qualité urbaine d'une telle entreprise et demande que la Ville s'engage à maintenir l'expertise professionnelle en aménagement réunie pour l'élaboration des propositions au service de leur réalisation.

## **12. Train de l'Est**

Héritage Montréal appuie la mise en œuvre de telles liaisons entre le centre et l'Est de Montréal et de la région métropolitaine. Par contre, il nous apparaît essentiel de prévenir toute médiocrité dans l'architecture et l'aménagement des arrêts et stations le long des lignes projetées et ce, même lorsqu'il s'agit d'installations temporaires au début de la mise en place du service. L'offre de service doit être de qualité, dans les horaires comme dans l'architecture des lieux que fréquenteront les usagers ce qui nous semble réalisable compte tenu de l'ingéniosité de nos architectes et designers.

## **13. Réseau cyclable**

Héritage Montréal salue les succès d'organismes comme Le Monde à bicyclette et Vélo Québec qui ont su sensibiliser la population et les autorités à l'importance de l'utilisation du vélo comme mode de déplacement en ville et même à l'extérieur. Ces efforts sont accompagnés d'une sensibilisation des cyclistes aux besoins d'un comportement courtois et responsable envers les piétons que tous ne respectent pas malheureusement.

Ainsi, la préoccupation première d'Héritage Montréal pour le sort des piétons et promeneurs nous amène à mettre les instances municipales en garde contre l'accumulation de voies réservées aménagées pour le bénéfice des modes de transport mécanisés, motorisé ou non, le plus souvent au détriment des usagers de la marche. Nous nous inquiétons de voir des efforts majeurs entrepris pour redonner la jouissance de certains espaces urbains aux piétons – la Place Normand-Béthune, par exemple, dans le Quartier Concordia – mis en cause par les propositions de pistes cyclables. Nous sommes aussi conscients de certaines exploitations malheureuses de l'image positive des pistes cyclables pour justifier l'autorisation de projets néfastes au patrimoine comme ce fut le cas avec les mausolées que la Ville de Montréal autorisa au cimetière Notre-Dame des Neiges. Héritage Montréal demande donc que le travail de planification des pistes cyclables soit harmonisé avec les efforts d'aménagement d'espaces publics et de protection du patrimoine.

#### **14. Charte du piéton**

La reconnaissance de l'importance des déplacements piétons nous semble bien justifiée alors que l'on est plutôt habitué au discours sur les infrastructures lourdes de voirie au service des véhicules motorisés ou, de plus en plus, des vélos. En notre ère de plus grande reconnaissance des dimensions culturelles et durables du développement urbain, la marche est non seulement un mode de déplacement accessible, valable au plan de la santé et de l'éthique mais aussi un moyen de connaître et apprécier la ville, ses quartiers et leur patrimoine diversifié par le simple fait de pouvoir y passer ou s'y promener agréablement.

Héritage Montréal apprécie donc la proposition de mettre en œuvre la Charte du piéton mais souhaiterait la voir complétée d'un volet humain et urbain, associé à la qualité de l'expérience des promenades en ville. Nous œuvrons actuellement à développer un réseau de parcours de promenades afin d'identifier les lieux particulièrement intéressants ou agréables autant que les situations nuisibles aux déplacements piétons dans et entre les quartiers. En ce sens, Héritage Montréal souhaite collaborer étroitement avec la Ville de Montréal selon

un mode semblable à celui qui a permis l'extraordinaire développement du réseau cyclable.

Enfin, Héritage Montréal reconnaît le Montréal souterrain comme un des éléments emblématiques de la métropole. Nous regrettons toutefois que l'architecture de ce remarquable labyrinthe soit souvent d'une déplorable médiocrité qui n'est pas à la hauteur du statut de Ville UNESCO de design reçu par Montréal. La ville intérieure n'offre par ailleurs que de très rares explications à ses millions de visiteurs. Héritage Montréal demande donc que le Montréal souterrain soit assujéti à une réglementation qui établisse une exigence de qualité architecturale et artistique pour tout nouveau projet de rénovation ou d'agrandissement du Montréal souterrain. Héritage Montréal offre également de collaborer avec les propriétaires et la Ville de Montréal afin de réaliser un programme d'interprétation et de mise en valeur de l'histoire, l'architecture et les œuvres d'art de ce réseau réputé pour le bénéfice des montréalais et touristes qui le fréquentent.

### **15. Caractère piéton du centre-ville et des quartiers centraux**

Héritage Montréal appuie la proposition de consolider la qualité de l'expérience piétonne au centre-ville et dans les quartiers de Montréal. Cependant, nous ne sommes pas en faveur de la piétonnisation permanente de secteurs de Montréal comme mesure pour atteindre cet objectif.

Les rues montréalaises ont été généralement conçues et aménagées comme voies carrossables et devraient le demeurer. L'exemple de la rue Prince-Arthur illustre les effets négatifs d'une piétonnisation permanente avec la transformation de cette ancienne rue de quartier aux services diversifiés en un lieu consacré presque exclusivement à la restauration pour une clientèle venant surtout de l'extérieur du voisinage et génératrice de nuisances nouvelles pour le quartier. Les exemples de la place Jacques-Cartier, réaménagée pour accueillir mieux les piétons sans exclure l'automobile, ou les fermetures temporaires des rues Sainte-Catherine, Saint-Laurent, Mont-Royal ou Dollard, démontrent l'intérêt d'un travail d'aménagement et de gestion qui offre des moments propices

à la flânerie urbaine et à une appréciation de l'offre d'activités sur les rues commerciales.

En appui à l'objectif de ce chantier, il nous semblerait souhaitable de procéder avec un élargissement sensible des trottoirs en choisissant des matériaux plus sympathiques aux piétons et à la marche et en prévoyant des plantations bien nourries et bien entretenues. L'utilisation plus fréquente de caniveaux ou de bouches d'égouts engagés dans les trottoirs comme cela se fait dans le Vieux Montréal et dans d'autres rues étroites contribuerait à réaliser cet élargissement en minimisant les coûts de déplacements des infrastructures, un frein possible à de telles améliorations. L'élargissement des trottoirs n'est pas une intervention isolée puisqu'elle doit s'accompagner d'un mobilier adéquat, bien conçu et bien entretenu ainsi que des poubelles en nombre, en quantité et en qualité suffisants (sans oublier le service de collecte de leur contenu). Enfin, force est de constater que l'exclusivité de l'usage pédestre des trottoirs reste un fait théorique dans plusieurs quartiers dont le centre-ville. Sans vouloir réprimer totalement leur usage par les cyclistes, il serait nécessaire d'assurer une priorité aux piétons et une plus courtoisie des cyclistes ou autres véhicules faisant usage du trottoir.

## **16. Qualité de vie dans les quartiers**

Tout en appréciant les propositions relatives aux aménagements sécurisants des intersections dans les quartiers centraux, Héritage Montréal reste préoccupé par le traitement réservé aux quartiers anciens adjacents au centre-ville comme secteurs de transit vers le centre de l'agglomération. Cette situation est amplifiée par le manque de fermeté dans la mise en œuvre de certains éléments du Plan d'urbanisme de 2004 comme la politique visant à réduire le nombre de stationnements au centre-ville, les transformant en objectifs perçus comme décoratifs tant il sont contournés par l'autorisation de projets publics ou privés ces dernières années. Ce transit automobile lourd met en cause le caractère ou même la valeur patrimoniale de plusieurs rues anciennes de ces quartiers – par exemple, la rue Christophe Colomb – qu'on souhaite transformer en artères administratives pour les rendre éligibles à une nouvelle forme de partage du financement de leur entretien.

Héritage Montréal demande donc que le Plan de transport adopte un principe de fermeté eu égard à la pression du transit automobile sur les rues des quartiers anciens et à l'offre de stationnement au centre-ville.

### **17. Sécurité des déplacements**

Sans commentaire spécifique.

### **18. Entretien et développement du réseau routier**

Héritage Montréal prend note des projets prioritaires. La transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain est un projet dont l'idée remonte au moins à 1987. Nous saluons la persévérance de la Ville de Montréal à son sujet, espérant que sa réalisation se fasse en cohérence avec les objectifs de protection du canal de Lachine et de son patrimoine industriel ainsi qu'avec les propositions d'aménagement des rives.

Quant aux propositions de nouveaux tronçons, Héritage Montréal s'oppose à tout développement du réseau routier qui porterait atteinte aux parcs nature, notamment les bois de Liesse et de l'île Bizard (que certaines propositions récentes prévoient percer d'une autoroute) et autres espaces verts ou ensemble patrimoniaux. Également, il nous semblerait opportun de préciser le tracé du boulevard Rodolphe Forget pour ne pas causer de nuisances aux quartiers résidentiels et tirer parti des secteurs industriels environnant.

Enfin, eu égard aux besoins d'entretien du réseau routier et des viaducs qui le complètent, Héritage Montréal demande que soient prise en compte les qualités architecturales de certains ouvrages et l'opportunité de réaménagement de secteurs dans le but d'une meilleure intégration au contexte urbain ou paysager. Nous pensons notamment aux ouvrages d'art réalisés dans les années 1930 avec les programmes de chômage par des ingénieurs et architectes qui les ont dotés de motifs architecturaux intéressants. Par ailleurs, il faut répéter des réaménagements comme celui du carrefour des avenues du Parc et des Pins qui demeure un grand succès bien que les surfaces asphaltées, répondant à des normes y soient encore

très vastes. Le réaménagement de l'échangeur vétuste à l'intersection des chemins de la Côte-des-Neiges et Remembrance serait une priorité pour améliorer cette entrée du parc du Mont-Royal, dans l'arrondissement historique et naturel constitué par le gouvernement du Québec.

## **19. Déplacements économiques et transport de marchandises**

Héritage Montréal note le caractère marginal de ce chantier alors que les transports de nature économiques demeurent fort importants, ne serait-ce que pour desservir l'infrastructure commerciales des quartiers dont les modes de gestions ont grandement évolués depuis quelques années, remplaçant l'entrepasage en arrière-boutique par de plus nombreuses livraisons en grands camions.

Tout comme il serait irréaliste de prétendre à la disparition de l'automobile (dont on observe la transformation en un véhicule plus sensible aux enjeux environnementaux et aux réalités urbaines), on ne peut imaginer la disparition du camionnage à court terme. Des mesures d'aménagement comme l'exploitation des corridors ferroviaires désaffectés ou de gestion comme les horaires de livraison (avec un contrôle effectif) devront être prises pour réduire leurs impacts négatifs.

## **20. Gouvernance**

Héritage Montréal se préoccupe grandement des effets de l'actuelle gouvernance du territoire de l'île de Montréal où s'enchevêtrent arrondissements, municipalités, agglomération et instances supra-municipales. Doublée d'une organisation marquée par une idéologie de la décentralisation qui dispersa les expertises en aménagement du territoire et la disparition du Service de l'urbanisme, un service essentiel à une métropole moderne, cette gouvernance met en question la réalisation d'un plan qui demande une vision à long terme et une obligation collective de résultats au-delà des intérêts qui semblent dominer nombres de discussions de ce type. Nous demandons donc la mise en place d'un mécanisme formel et obligatoire de suivi et de rapport qui porte tant sur les projets ponctuels du Plan de transport que sur ses objectifs, notamment

en termes de cohérence, de qualité d'aménagement et d'impact réel sur la qualité de vie, le bilan environnemental ou les comportements en matière de transport à Montréal.

### **21. Moyens de mise en œuvre**

Héritage Montréal souhaiterait que certains des éléments du Plan puissent déjà être réalisés à l'intérieur du cadre financier et politique actuel.

<b>Annexe : Lettre à M. André Lavallée relative au Plan de transport</b>
--

Montréal, le 17 août 2007

M. André Lavallée  
Membre du Comité exécutif responsable de l'aménagement et du transport collectif.  
Hôtel de ville  
275, rue Notre-Dame est  
Montréal (Québec)  
H2Y 1C6

**Objet : Plan de transport de Montréal**

Monsieur Lavallée,

*Par sa mission première, Héritage Montréal se préoccupe de patrimoine mais cette préoccupation première a toujours été mise en relation avec les enjeux d'aménagement et de participation ou consultation publique. Dans cette perspective, nous avons pris connaissance du projet de Plan de transport que vous présentiez en juin dernier et dont on attendait la publication depuis fort longtemps. Héritage Montréal entend communiquer certaines observations aux Commissions qui recevront les mémoires de citoyens et organismes dans les dernières semaines d'août. En voici un aperçu.*

*En premier lieu, nous saluons l'importance accordée aux préoccupations d'aménagement dans le document, y compris à l'échelle locale ou du piéton. Cela marque un progrès majeur depuis l'époque encore très proche où le transport demeurait une chasse-gardée dominée par une culture technique véhiculaire et l'application de normes de fluidité d'inspiration nord-américaine. La priorité urbanistique nous libère d'une vision strictement quantitative du transport qui a malheureusement trop souvent négligé les impacts pourtant fort conséquents et coûteux à corriger, de ses choix sur la qualité et la viabilité du milieu urbain ou sur la préservation des éléments de son patrimoine architectural, naturel ou paysager.*

*La reconnaissance de l'importance des déplacements piétons nous semble bien justifiée alors que l'on est plutôt habitué au discours sur les infrastructures lourdes de voirie au service des véhicules motorisés ou, de plus en plus, des vélos. En notre ère de plus grande reconnaissance des dimensions culturelles et durables du développement urbain, la marche est non seulement un mode de déplacement accessible, valable au plan de la santé et de l'éthique mais aussi un moyen de connaître et apprécier la ville, ses quartiers et leur patrimoine diversifié par le simple fait de pouvoir y passer ou s'y promener agréablement. Cependant, on doit s'inquiéter de l'accumulation d'obstacles*

Mémoire d'Héritage Montréal sur la proposition de Plan de transport pour  
Montréal

*comme les voies de circulation véhiculaires ou cyclables, les voies réservées au transport public ou à un éventuel réseau de tramway, et son impact sur la facilité et la qualité des déplacements à pied au centre-ville comme dans les quartiers ou entre ceux-ci.*

*Aussi, Héritage Montréal souhaiterait que le Plan comporte des solutions spécifiques pour améliorer à court terme la déserte de certains ensembles emblématiques que sont le Vieux Montréal, le mont Royal, le centre-ville et le canal de Lachine, entre le fleuve et la montagne. Alors que le Plan met fortement l'accent sur le concept de tramway, proposition par ailleurs valable pour relier des secteurs lointains ou nouveaux au centre-ville, l'expérience de plusieurs villes européennes ou nord-américaines milite plutôt en faveur de la mise en place, dans un périmètre donné, de navettes identifiables et parfois gratuites. Cette solution s'avérerait plus flexible en termes de financement et aiderait grandement à relier ces pôles emblématiques. D'autre part, il y a là l'occasion de mettre en valeur promptement la reconnaissance de Montréal comme ville UNESCO de design pour répondre au besoin d'une identité distincte pour ces navettes dont le fonctionnement peut aussi permettre de valoriser l'expérience montréalaise des technologies motrices alternatives. Elle offre l'avantage important d'une mise en œuvre très rapide qui aidera à mettre les infrastructures plus lourdes en plan selon un rythme plus acceptable pour les finances publiques comme pour la trame urbaine.*

*Héritage Montréal reste également préoccupé par le traitement réservé aux quartiers anciens adjacents au centre-ville, comme secteurs de transit vers le centre de l'agglomération. Cette situation est amplifiée par le manque de fermeté dans la mise en œuvre de certains éléments du Plan d'urbanisme de 2004 comme la politique visant à réduire le nombre de stationnements au centre-ville, les transformant en objectifs perçus comme décoratifs tant il sont contournés par l'autorisation de projets publics ou privés ces dernières années. Ce transit automobile lourd met en cause le caractère ou même la valeur patrimoniale de plusieurs rues anciennes de ces quartiers – par exemple, la rue Christophe Colomb – qu'on souhaite transformer en artères administratives pour les rendre éligibles à une nouvelle forme de partage du financement de leur entretien.*

*Pour éviter de telles situations qui entretiennent le cynisme citoyen face à des documents pourtant novateurs et nécessaires comme le Plan de transport, il nous semble essentiel d'établir un mécanisme formel et obligatoire de suivi. Ce mécanisme doit porter tant sur les projets ponctuels prévus au Plan que sur les objectifs visés, notamment en termes de cohérence et de qualité d'aménagement. Un tel mécanisme de suivi est d'autant plus important que l'on imagine mal comment l'actuelle gouvernance du territoire de l'île de Montréal découpée entre arrondissements, municipalités, agglomération et instances supra-municipales garantira la réalisation d'un plan qui demande une vision à long terme et une obligation collective de résultats.*

*En ouvrant le transport, sujet spécialisé, sur l'aménagement et la réalité de l'espace vivant et vivable de notre ville, le Plan de transport amène des propositions valables mais ambitieuses. En gardant ses distances de l'objectif parfois obsessionnel de fluidité, il nous rapproche des préoccupations actuelles de développement durable, de qualité d'aménagement et de milieux de vie, de mise en valeur du patrimoine et du paysage de la ville qui sont inscrits dans plusieurs politiques adoptées par la Montréal (Plan d'urbanisme, politiques du patrimoine et des milieux naturels, stratégie de développement durable). Nous saluons ce progrès important et espérons vivement que des suites lui seront données, notamment dans les mesures qu'il propose et qui peuvent être mises en œuvre rapidement car, sur le terrain des rues et des quartiers, ces solutions sont de plus en plus attendues.*

*Urbainement vôtre,*

*Le directeur des politiques,*

*Dinu Bumbaru*

*c.c. Michael Appelbaum, Maire de Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce et président de Commission du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures  
Manon Barbe, Mairesse de LaSalle et présidente de la Commission du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif  
Louise Letocha, présidente du Conseil du patrimoine de Montréal*