

Septembre 2011

Plan Métropolitain d'Aménagement et de Développement

Mémoire présenté par Tous pour l'aménagement du Centre-Sud



Tous pour l'aménagement du Centre-Sud

TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION	1
2	APPUI AU PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT	2
2.1	Le PMad – un outil essentiel, une opportunité à ne pas manquer	
2.2	Pour un plan plus ambitieux avec des priorités claires et des objectifs plus précis	
3	LE COMITÉ-CONSEIL TOUS POUR L'AMÉNAGEMENT DU CENTRE-SUD (TACS)	3
3.1	Description et historique	
3.2	L'Atlas et la démarche cartographique	
3.3	Participation à la présente réflexion _ démarche de l'Atlas	
4	ENJEUX PRIORITAIRES À ADRESSER DANS LE PLAN	5
4.1	La dimension sociale – un ajout nécessaire	
4.1.1	Ajout d'une orientation « sociale »	
4.1.2	L'inclusion pour assurer la mixité dans les « TOD » et les centres urbains	
4.1.3	La réalité particulière des centres-villes	
4.2	Les transports – problématiques et opportunités	
4.2.1	La circulation de transit dans les quartiers centraux existants et futurs	
4.2.2	Mieux planifier l'intermodalité et l'accessibilité à l'échelle régionale	
4.2.3	Un centre convivial - La rue partagée et la piétonisation	
4.2.4	Les structures mal en point – une opportunité d'opérer un réel changement!	
4.2.5	Objectif : réduction des déplacements automobiles de 20%	
4.3	L'environnement, au-delà de la protection	
4.3.1	Objectif verdissement	
5	ANNEXES	9

1. INTRODUCTION

De faubourg à quartier central montréalais, le Centre-Sud n'a cessé de se transformer au fil des époques. Marqué par les périodes d'expansion et de développement, mais aussi par des moments difficiles et des ruptures importantes, le Centre-Sud absorbe les vagues de changement et se forge une identité propre. Constituant un pivot entre le centre-ville, l'est de Montréal et la Rive-Sud, le Centre-Sud est particulièrement concerné et préoccupé par différents enjeux aux dimensions régionales, dont les répercussions se font bien sentir au niveau local.

Aujourd'hui appelé à se questionner sur son avenir, aux formes que son quartier prendra, au visage que celui-ci montrera, les acteurs du développement du Centre-Sud ont tout intérêt à se profiter de l'opportunité qu'offre l'adoption du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) pour participer à l'élaboration d'une vision d'ensemble qui tient compte des particularités de son milieu, le centre-ville métropolitain.

Fidèle à son habitude de se positionner sur le devenir du Centre-Sud et les transformations urbaines qui s'y rattachent, le **comité-conseil Tous pour l'aménagement du Centre-Sud (TACS)** présente ici son mémoire sur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Réalisé suite à une série de rencontres et de séances de travail avec les différents acteurs du milieu social et communautaire du Centre-Sud, ce mémoire vise à démontrer l'importance de l'adoption du Plan, mais également à présenter quelques idées pour bonifier celui-ci en fonction des préoccupations du milieu et permettre sa mise en œuvre de façon concertée.

D'ailleurs, les discussions au sujet du PPU Sainte-Marie ont mis en lumière, une fois de plus, l'importance de l'implication d'une pluralité d'acteurs du milieu social et communautaire dans le développement des grands projets structurants pour la métropole. Le **comité-conseil TACS** propose donc ici plusieurs réflexions et quelques pistes de solutions pour faire du développement de la région métropolitaine une histoire de succès et une source de fierté pour ses résidants.

2. APPUI AU PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

2.1 LE PMAD – UN OUTIL ESSENTIEL, UNE OPPORTUNITÉ À NE PAS MANQUER

Durant les cinquante dernières années, la population de la communauté métropolitaine de Montréal constate les conséquences d'un manque de planification à l'échelle régionale. On se retrouve aujourd'hui avec une situation complètement chaotique et des infrastructures qui tombent en ruine. Il y a consensus concernant la nécessité d'agir, mais il importe de collaborer pour se doter d'une vision commune, d'orientations fortes et d'objectifs clairs qui permettront d'orienter réellement le développement métropolitain pour qu'il soit durable.

Le comité-conseil TACS est convaincu du bien-fondé et de la nécessité du PMAD et appui son adoption. Le PMAD aura des répercussions à toutes les échelles et concerne la qualité de vie d'environ la moitié des québécois. Il est absolument essentiel que la région métropolitaine de Montréal se dote dès aujourd'hui d'un tel Plan et **que sa mise en œuvre soit orchestrée avec le milieu.** L'adoption du PMAD est un moment qu'on peut qualifier d'historique en matière de planification et d'aménagement. Il faut le faire, il faut bien le faire.

Pour faire en sorte que le PMAD favorise un développement durable qui tient compte de la pluralité des enjeux spécifiques aux différentes composantes du territoire, le PMAD doit contenir des cibles claires et précises à toutes les échelles de planification et rejoindre tous les aspects du développement durable – incluant la dimension sociale et la démocratie participative.

2.2 POUR UN PLAN PLUS AMBITIEUX AVEC DES PRIORITÉS CLAIRES ET DES OBJECTIFS PLUS PRÉCIS

La CMM peut et doit utiliser son pouvoir discrétionnaire pour augmenter la variété des enjeux adressés dans le PMAD afin de proposer une vision intégrée du développement dans la région métropolitaine. Les quatre objectifs chiffrés du Plan actuel (canaliser 40% des futurs ménages dans les aires TOD, augmentation de 6% de la superficie des terres cultivées, hausse de 30% de la part modale vers les transports en commun d'ici 2021 et protection des 31 bois métropolitain) sont à la fois peu nombreux, mais également très conservateurs. En effet, les ceux-ci reflètent à près de choses près la situation actuelle et ne constitue pas une réelle amélioration. De plus, le *statu quo* en matière de développement autoroutier est conservé. Même chose pour la protection des boisés de taille modeste (qui se retrouvent particulièrement en ville).

Il faut oser opérer un réel changement pour assurer le développement durable de notre région métropolitaine. **Des cibles beaucoup plus ambitieuses, dans tous les aspects du Plan, doivent être fixées.** Il faut certes beaucoup de volonté et prendre quelques risques, mais les nombreuses expériences étrangères démontrent que le jeu en vaut généralement la chandelle. Au-delà des orientations, proposées, il faut des objectifs chiffrés et des moyens de mise en œuvre spécifiques, que les municipalités pourront transposer dans leurs documents de planification.

3. LE COMITÉ-CONSEIL *TOUS POUR L'AMÉNAGEMENT DU CENTRE-SUD* (TACS)

3.1 DESCRIPTION ET HISTORIQUE

Le **comité conseil Tous pour l'Aménagement du Centre-Sud (TACS)**, anciennement connu sous le nom Table pour l'Aménagement du Centre-Sud, a été mis sur pied en 1996. Coordonné par Rayside Labossière architectes, il regroupe des acteurs provenant de différents milieux (communautaires, culturels, institutionnels, des affaires, résidants). L'instance de direction du TACS est composée statutairement de représentants de la CDEC Centre-Sud-Plateau Mont-Royal, la CDC Centre-Sud, l'Association des résidants des Faubourgs et l'Arrondissement de Ville-Marie ainsi que de Ron Rayside, de Rayside Labossière architectes, à titre de personne-ressource. À ce groupe peut se greffer annuellement un maximum de quatre personnes intéressées. Le comité travaille dans une vision intégrée de l'aménagement en tenant compte de l'activité économique et commerciale, la vie culturelle, l'habitat, les espaces verts et le développement communautaire. Depuis sa mise sur pied, il y a 15 ans, le comité-conseil TACS a travaillé sur plusieurs dossiers majeurs tels que l'emplacement de Bibliothèque nationale du Québec, le projet de développement de la Société Radio-Canada, la venue du CHUM au centre-ville, l'élaboration, etc.

Par son expertise, il a contribué et participé aux nombreuses consultations liées à divers projets touchant l'aménagement du territoire. Les principaux objectifs du comité-conseil TACS sont de favoriser l'appropriation citoyenne des enjeux d'aménagement et de développement urbain et de faire émerger une vision d'ensemble. Ainsi, le comité-conseil TACS s'active à :

- s'informer et informer les différents acteurs du quartier, résidants, organismes, entreprises, institutions du Centre-Sud et les différents paliers gouvernementaux des enjeux autour des projets d'aménagement et de développement urbain ;
- promouvoir le développement urbain pour l'amélioration de la qualité de vie des communautés du quartier ;
- développer des actions d'information, d'animation, de représentation et de mobilisation pour réaliser les objectifs ci-dessus nommés.

3.2 L'ATLAS ET LA DÉMARCHE CARTOGRAPHIQUE

Dans l'optique de faire de l'aménagement un enjeu public, de rendre disponible l'information, de participer à la vulgarisation de l'information, à la sensibilisation et à l'animation, le comité-conseil – Tous pour l'Aménagement du Centre-Sud (TACS) travaille, depuis le début de l'année 2010, sur un ambitieux projet de cartographie. Ce projet s'inscrit dans un contexte de repositionnement du collectif visant à affirmer son rôle conseil et de support aux acteurs du milieu dans la discussion, l'appropriation et l'animation autour des enjeux d'aménagement du quartier.

Les travaux du projet cartographique ont débuté dans un contexte où le chapitre d'urbanisme de l'arrondissement, réalisé en 2004, n'a jamais été adopté. Le comité-conseil TACS avait joué un rôle important au sein de la coalition pour la révision du Plan d'urbanisme du secteur Est de Ville-Marie en 2004. Par la réalisation de son projet d'Atlas, le TACS souhaitait aussi agir en prévision de l'éventuelle révision de ce chapitre d'urbanisme.

Le dépôt de ce mémoire s'appuie principalement sur les réflexions issues de cette démarche cartographique, élaborée avec différents acteurs de développement dans le Centre-Sud, lors de séances de travail thématiques, dont certaines portant spécifiquement sur le PMAD.

3.3 PARTICIPANTS À LA PRÉSENTE RÉFLEXION _ DÉMARCHE DE L'ATLAS

MEMBRES DU COMITÉ-CONSEIL TACS 2010-2011

- **CDEC Centre-Sud / Plateau Mont-Royal**, membre du TACS (Vanessa Sorin)
- **CDC Centre-Sud**, membre du TACS (Marie-Ève Hébert)
- **Association des résidants et résidentes des faubourgs**, membre du TACS (Sébastien Paquet)
- **Rayside Labossière architectes**, membre du TACS (Ron Rayside)
- **Citoyen**, membre du TACS (Simon Welman)
- **Rayside Labossière architectes**, participante non-membre au TACS (Christelle Proulx Cormier)

INVITÉS DU COMITÉ-CONSEIL TACS

- **CSSS Jeanne-Mance** (Marise Guindon)
- **Conseil régional de l'environnement (CRE)** (Daniel Bouchard)
- **Citoyenne** (Pascale Rouillé)
- **Étudiante au baccalauréat en urbanisme (UQAM) et stagiaire chez Rayside Labossière** (Amane Djennane)
- **Étudiant au baccalauréat en urbanisme (UQAM) et stagiaire chez Rayside Labossière** (Mickhaël St-Pierre)
- **Éco-Quartier Sainte-Marie** (Marie-Noëlle Foschini)
- **Vélo-Québec** (Aurélie Larssonneur)

Coordination du comité-conseil TACS : Rayside Labossière architectes

4. ENJEUX PRIORITAIRES À ADRESSER DANS LE PLAN

4.1 LA DIMENSION SOCIALE – UN AJOUT NÉCESSAIRE

4.1.1 Ajout d'une orientation « sociale »

Parce que le développement durable s'appuie sur trois principaux fondements: économique, environnemental et social, il importe que le PMAD, dans lequel on dit souhaiter développer des milieux de vie durables, reflète cette interrelation. **L'ajout d'une orientation à dimension sociale est donc du point de vue du TACS essentielle.** Le développement des milieux de vie ne peut se faire sans considérer les divers enjeux sociaux présents sur le territoire, qui sont d'ailleurs nombreux et variés selon les municipalités de la CMM.

4.1.2 L'inclusion pour assurer la mixité dans les « TOD » et les centres urbains

L'enjeu de la mixité sociale est particulièrement préoccupante dans les centres urbains, dans les secteurs en transition et dans les secteurs « TOD » qui seront développés autour des principaux axes de transport collectif. Dans un contexte d'augmentation constante des valeurs foncières dans ces zones et en raison de la lourde tendance poussant les développeurs à aménager des unités de type condominiums de petite taille au coût relativement élevé, la crainte de l'embourgeoisement est bien présente dans ces milieux de vie.

Le comité-conseil TACS propose que, tel que proposé dans l'avant projet de Loi sur l'Aménagement durable du territoire et l'urbanisme (LADU), **l'inclusion de logements sociaux et communautaires soit obligatoire dans tous types de projets d'habitation.** Cette inclusion devrait être d'un minimum de **30%**. Selon le FRAPRU, c'est **31 200 logements sociaux et communautaires en cinq ans** qu'il faut construire afin de répondre aux besoins les plus aigus des ménages mal logés du territoire de la CMM. De ces unités, il est nécessaire d'**imposer la construction d'une forte proportion de logements pour familles avec enfants**, qui se fait de plus en plus rare. La rétention des familles en ville est d'ailleurs un enjeu montréalais important.

4.1.3 La réalité particulière des centres-villes

Les centres urbains présentent différentes réalités qui leur sont propres. Parmi elles, la question de la mixité, sociale bien sûr, mais également fonctionnelle se pose particulièrement. Il faut assurément aborder cette question qui est préoccupante au centre-ville de Montréal, mais qui sera également de plus en plus préoccupante sur l'ensemble du territoire au fur et à mesure que se développeront les zones « TOD » dont il est question dans le PMAD.

Il est certes primordial d'offrir aux nouveaux résidents des milieux de vie en développement un accès à des emplois et divers services de qualité, mais il importe de s'assurer que l'aménagement planifié permette une cohabitation heureuse des fonctions. Par exemple, le type d'entreprise (services, bureaux, industriel léger, industriel lourd, etc.) influence l'implantation de celle-ci dans le quartier et son rapport aux résidences qui s'y trouvent. Il doit y avoir une compatibilité des fonctions qui se partagent un territoire restreint et dense.

De plus, l'offre de services (commerces, services de santé, services sociaux et communautaires, écoles, etc.) doit tenir compte des caractéristiques de la population qu'elle dessert. Les objectifs et conditions de mise en œuvre doit prendre en compte la mixité des résidents, tant au niveau du revenu que du type de ménage ou de l'âge. La présence de problématiques particulières (itinérance, prostitution, etc.) doit également être considérée dans cette mise en œuvre. **La participation des acteurs sociaux et communautaires qui ont une connaissance approfondie du milieu est donc essentielle pour répondre aux besoins de la population.**

4.2 LES TRANSPORTS – PROBLÉMATIQUES ET OPPORTUNITÉS

4.2.1 La circulation de transit dans les quartiers centraux existants et futurs

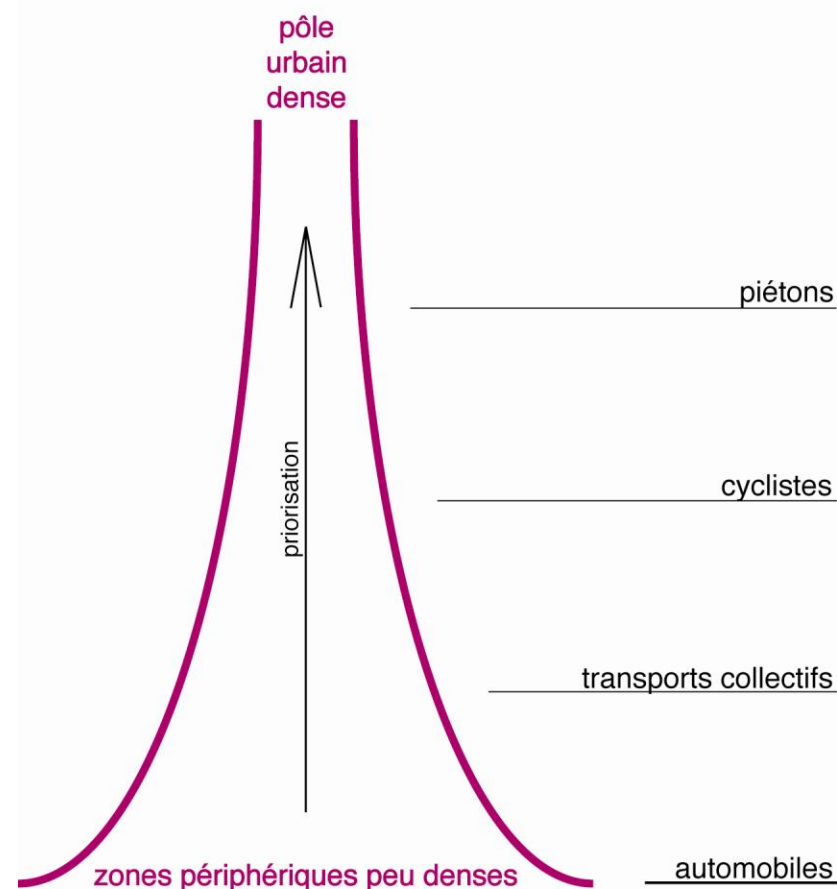
La congestion routière fait de plus en plus souvent les manchettes et touche des dizaines de milliers de travailleurs chaque jour. Outre les travailleurs, les résidents et visiteurs des quartiers où se concentre la circulation de transit subit également les contrecoups de notre dépendance à l'automobile. Parce que le centre-ville montréalais est habité, **il est essentiel de favoriser la réappropriation des rues et artères à vocation locale** (rues bordées de commerces de proximité et rues résidentielles) **et de canaliser la circulation de transit vers les principales artères et voies désignées à cette fin.**

Le débordement des voitures dans les rues et artères locales démontre clairement la nécessité d'augmenter l'offre de transports collectifs efficaces et attrayants à ces endroits afin de déplacer un maximum d'individus entre les pôles d'emplois et les secteurs résidentiels.

Le « système d'entonnoir des transports »

En partant du principe que plus on se rapproche du centre d'un pôle attractif (centre-ville, emplois, services, TOD, etc.), plus la circulation automobile devrait laisser place aux piétons, en passant par le transport collectif – de préférence sur rail) et le vélo. Il s'agit de concevoir cette convergence comme un **« système d'entonnoir des transports »**. Dans cet esprit, le principe de la rue partagée, dont il sera question en 4.2.3 trouve tout son sens.

système d'entonnoir des transports



4.2.2 Mieux planifier l'intermodalité et l'accessibilité à l'échelle régionale

Afin d'assurer une bonne desserte de transports en commun, **il est indispensable de se livrer à l'exercice de réalisation d'un plan d'ensemble en transport à l'échelle régionale, en collaboration avec toutes les compagnies de transport présente sur le territoire.** Celles-ci doivent en effet arrimer leurs démarches afin d'assurer la couverture de du réseau de transports collectifs sur l'ensemble du territoire et de relier efficacement les points d'origines et de destinations principaux en priorité. Certains liens demeurent incomplets depuis toujours.

Dans cette optique, comme le démontrent bien les études de M. Jeffrey R. Kenworthy, du *Curtin University Sustainability Policy Institute* en Australie, **le transport sur rail doit être privilégié** (métro, tramway, trolleybus, etc.) puisqu'il est largement plus efficace et attire un plus grand nombre d'utilisateurs que le transport par autobus.

Différentes mesures doivent être mises en place pour inciter la population des couronnes à utiliser le transport collectif, au moins pour une bonne partie de leur trajet journalier. Il serait possible, par exemple, de fournir un billet de transport collectif (utilisable pour une combinaison de modes transport aller-retour) avec l'achat d'un billet de stationnement incitatif à prix réduit.

Le choix doit devenir évident : le transport collectif doit être plus efficace et attractif que la voiture.

4.2.3 Un centre convivial - La rue partagée et la piétonisation

Partant du principe du « système d'entonnoir des transports » présenté antérieurement, le principe de piétonisation de portions des centres urbains est fort intéressant. Il permet une **dynamisation des rues et une réappropriation de l'espace public par les citoyens.** De plus, ses effets bénéfiques sur le développement économique des secteurs concernés est évident. L'exemple de la piétonisation de la rue Sainte-Catherine est à Montréal (qui est passée d'à peine quelques jours en 2006 à 118 jours en 2011) démontre l'efficacité de ce moyen.

D'autres rues, notamment plusieurs rues résidentielles, pourraient également devenir des **rues partagées**, c'est-à-dire où les modes de transport partagent le même espace, où les délimitations sont floues et où il y a absence de véritable hiérarchie. Souvent, un pavage unique sur un seul niveau annonce la particularité de la rue. Cela peut sembler chaotique et dangereux, mais en réalité, il s'installe un ordre presque naturel, les automobilistes ont tendance à ralentir d'eux-mêmes et la cohabitation se déroule bien. Dans les rues résidentielles peu achalandées, les enfants s'approprient même la rue comme terrain de jeu, sous la surveillance rassurante du voisinage. Plusieurs exemples de succès aux Pays-Bas, en Allemagne, en France et ailleurs démontrent les avantages de ce principe.

4.2.4 Les infrastructures mal en point – une opportunité d'opérer un réel changement

Puisqu'il est certain que des investissements majeurs seront effectués à moyen terme pour réparer, moderniser ou changer des **infrastructures de transport majeures** telles que le pont Champlain, l'échangeur Turcot, la rue Notre-Dame et d'autres encore, **il est possible et même nécessaire de profiter de ces opportunités pour implanter de meilleurs connexions de transports collectifs et actifs en y intégrant les structures nécessaires** (rails, pistes cyclables et voies piétonnes protégées, etc.). Il sera ainsi possible de **créer des liens forts entre les pôles de développement**, comme celui entre le centre-ville montréalais et le cœur de Longueuil.

4.2.5 Objectif : réduction des déplacements automobiles de 20%

Les objectifs de transfert modal proposés dans le Plan sont nettement trop conservateurs. Des mesures doivent être prises pour opérer un réel changement dans les habitudes de transport de la population métropolitaine. Tel que proposé dans la stratégie 0-20-30-60 du Conseil régional de l'Environnement de Montréal (CRE), **il faut viser la réduction de 20% d'ici 2020, des déplacements automobiles, par tous les moyens disponibles.**

4.3 L'ENVIRONNEMENT, AU-DELÀ DE LA PROTECTION

4.3.1 Objectif verdissement

Le PMAD propose de protéger et mettre en valeur les éléments significatifs de notre patrimoine naturel : boisés, rives, plans d'eau, etc. Mais au-delà de la protection de l'existant, **il importe de mettre en place des mesures pour bonifier l'action des végétaux et milieux aquatiques sur notre environnement bâti.** Plusieurs de ces mesures permettraient de **réduire l'importance des îlots de chaleur** de la région et auraient sans aucun doute un effet bénéfique sur la santé de la population.

Quelques exemples :

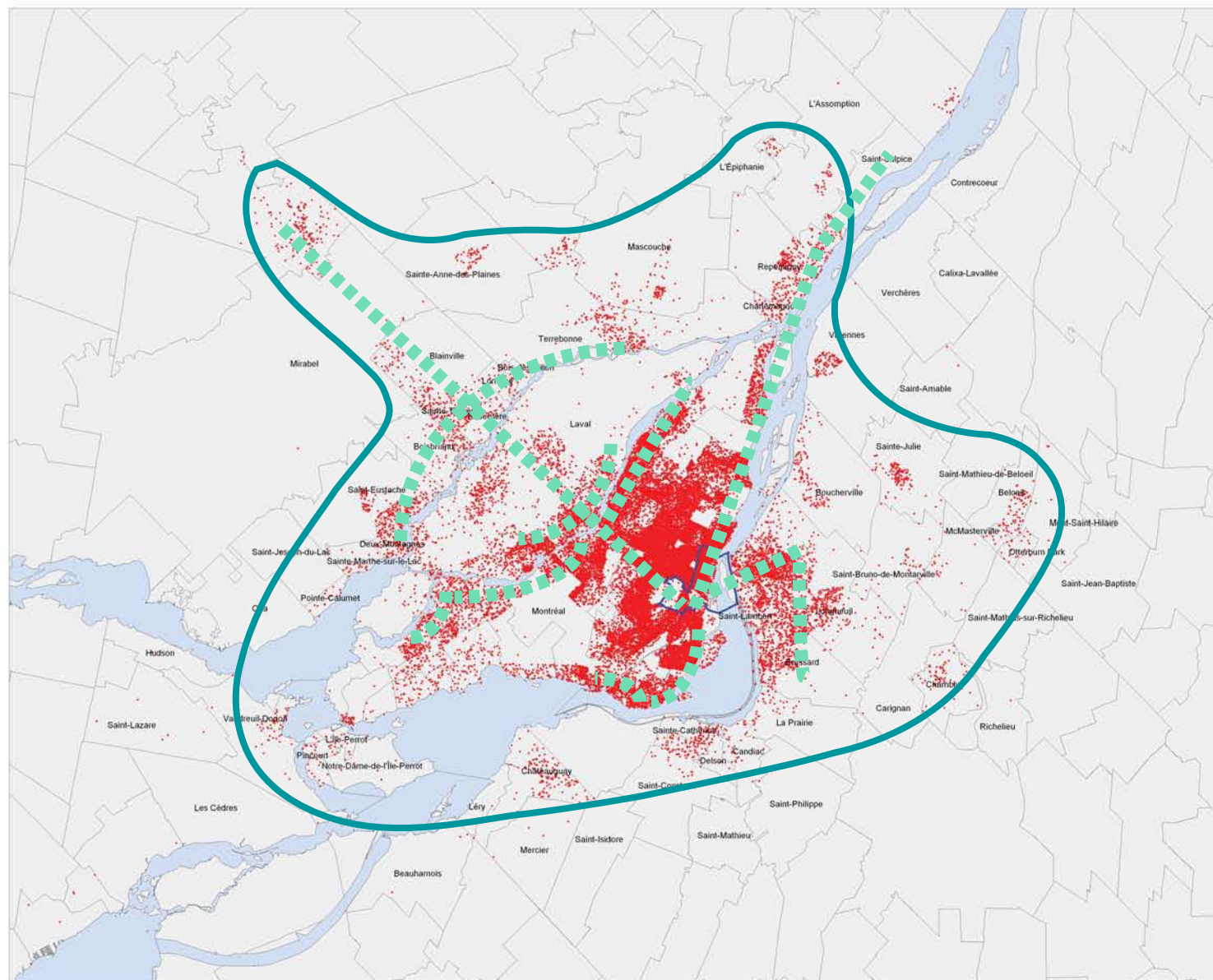
- Verdissement des quartiers existants où la couverture végétale est éparse (programme de plantation massive d'arbres)
- Verdissement des nombreuses immenses aires de stationnement.
- Imposition de mesures de construction écologique (toiture verte ou blanche réfléchissante)

En somme, le PMAD, tel que proposé, est une excellente base de travail qui avec la participation du milieu, une forte volonté politique et les efforts des citoyens, permettra enfin de coordonner les efforts des municipalités de la région métropolitaine pour faire du Grand Montréal, un véritable milieu attractif, compétitif et durable.

5. ANNEXES

CARTOGRAPHIE COMPLÉMENTAIRE

Réalisée dans le cadre des séances de travail du comité-conseil Tous pour l'aménagement du Centre-Sud



Densité
Habitants par km²

 1 Point= 100 habitants

Ville-Marie



 Zone d'accessibilité à au moins
un type de transport collectif
efficace souhaitée

 Liens vers les zones les plus
densément peuplées à consolider

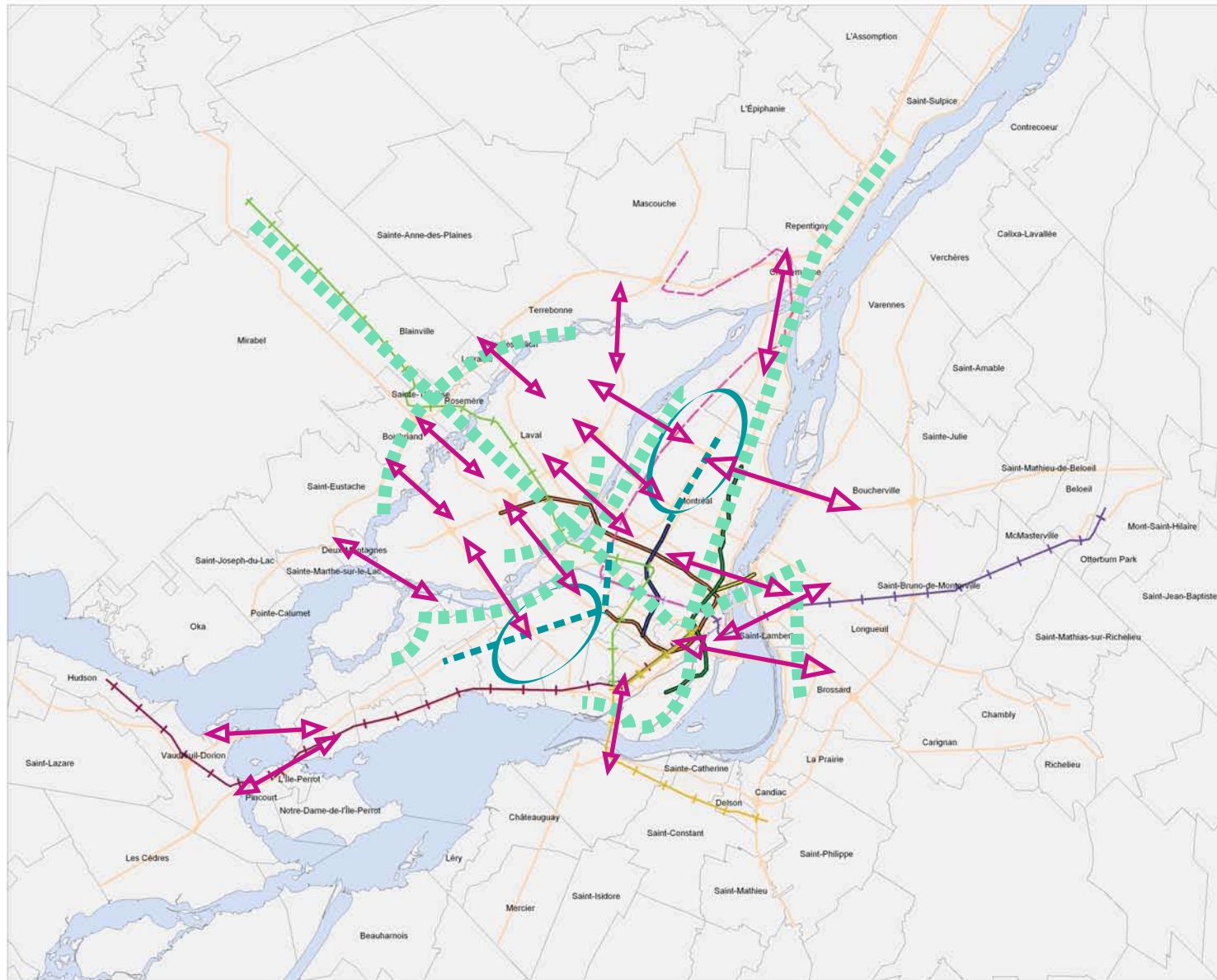
Projection: Québec MTM (Zone 8) NAD 83

Fond de plan: Statistique Canada



RAYSIDE | LABOSSIÈRE

Architecture Design Développement urbain

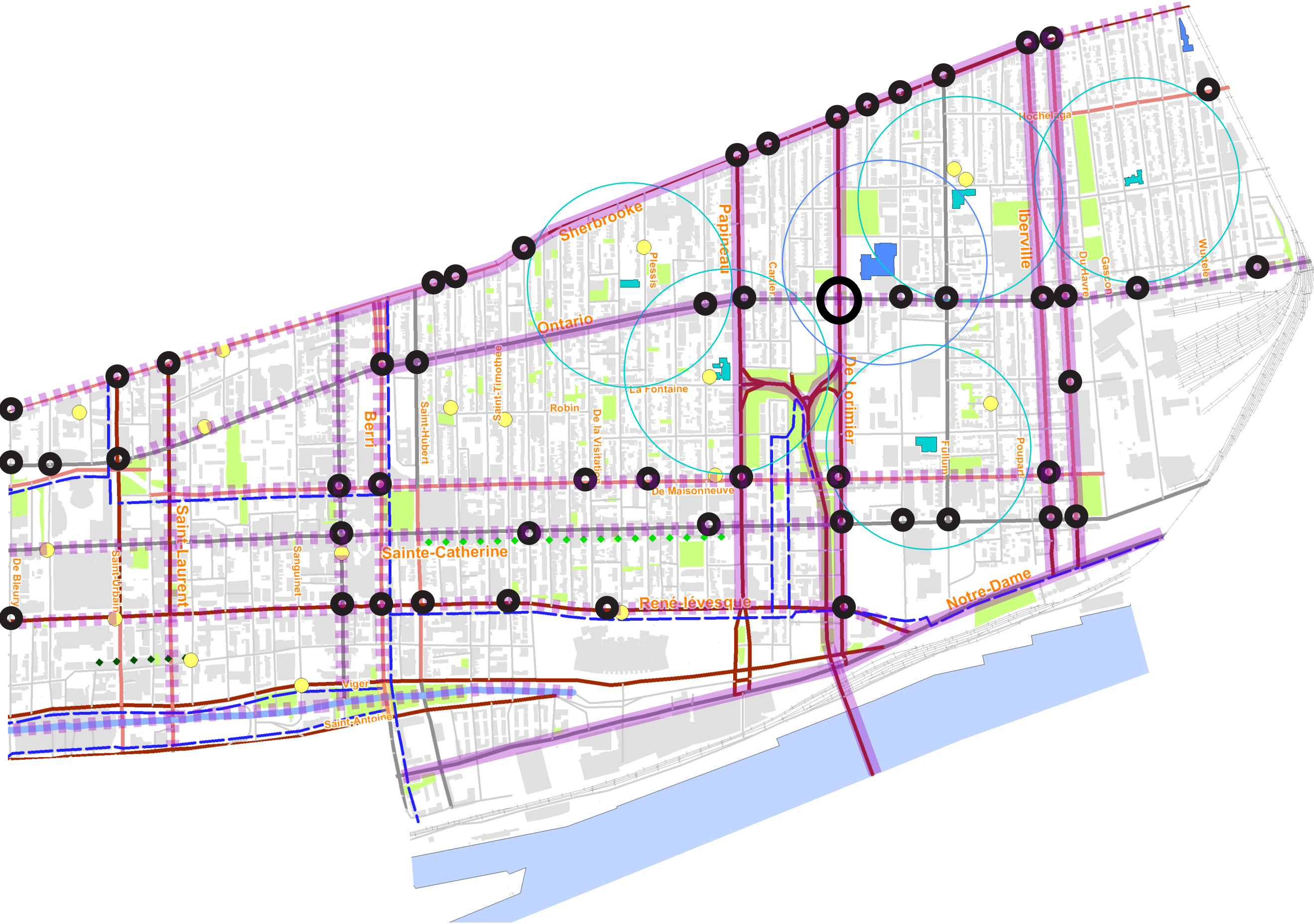


Fond de plan: Statistique Canada



RAYSIDE | LABOSSIÈRE

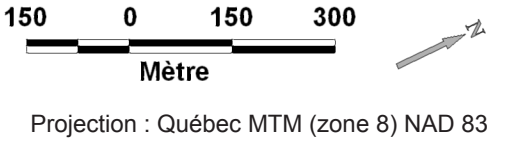
Architecture Design Développement urbain

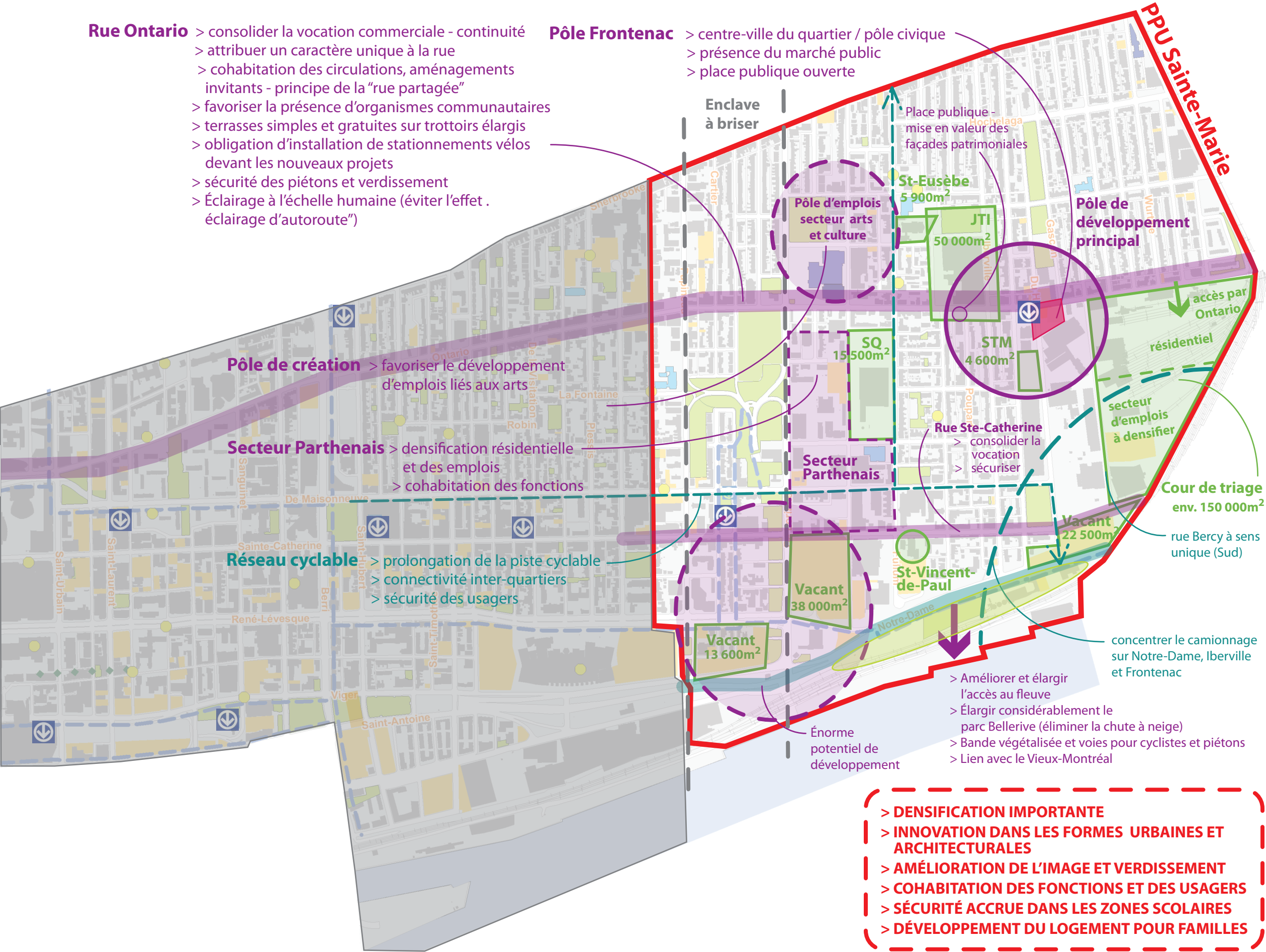


LES ENJEUX DE CIRCULATION
DE TRANSIT DANS LES
QUARTIERS CENTRAUX -
L'EXEMPLE DU CENTRE-SUD

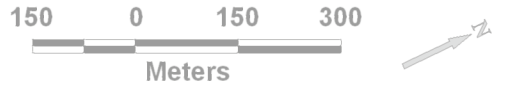
- Autoroute (MTQ)
- Artère principale (MTL)
- Artère secondaire (MTL)
- Collectrice (ARR)
- Locale (ARR)
- Achalandage automobile élevé (congestion)
- Piste cyclable
- Rue piétonne estivale
- Rue piétonne à l'année
- CPE
- École primaire
- École secondaire
- Rayon de 300m (voisinage de l'école)
- Automobilistes victimes d'une collision routière entre 1999 et 2003
 - 6-30
 - 31-102

Source : Rayside Labossière
Fond de plan : Arrondissement Ville-Marie
Convercité





Source : Rayside Labossière
Fond de plan : Arrondissement Ville-Marie
Convercité



Projection : Québec MTM (zone 8) NAD 83