

# PRÉSENTATION à l'OFFICE de CONSULTATION PUBLIQUE Sur le PLAN d'URBANISME de la ville de MONTRÉAL.

Jacques Larin,

Résidant du centre-ville.

## PRÉAMBULE :

Futilité de l'exercice

Démoralisation

Injustice

Espoir

## 1 – COMMENTAIRES GÉNÉRAUX :

### L'ÉTABLISSEMENT DE PRINCIPES DE BASE.

Le plan d'urbanisme est un cadre d'organisation de la vie dans la ville et de structuration du développement :

- doit s'appliquer à tous uniformément
- établit des normes contraignantes et crédibles
- donne le message que ces normes doivent être respectées

La ville – et le centre-ville – sont des milieux de vie et non seulement des lieux de transit vers la banlieue

### L'ÉTALEMENT URBAIN.

- Le développement de la ville et la vitalité du centre-ville en dépendent.
- 1- Le plan d'urbanisme de la ville doit se situer dans une perspective régionale.
  - il doit amener la mise en place de mesures de restriction et de compression de la banlieue
- 2- Le plan doit contrer l'étalement par des mesures de restructuration du centre-ville.
- 3- Le plan doit contrer l'étalement par des perspectives d'amélioration de la qualité de la vie dans la ville.

#### LA MIXITÉ DES USAGES ET DES POPULATIONS.

- La mixité des usages doit comporter un aspect dynamique ou sont prévus des modes d'arbitrage des conflits dans les zones fragiles de frottement.
- La mixité démographique quand elle comporte des écarts importants doit être assistée

#### LA PRISE EN COMPTE DES COMPOSANTES DE LA GÉOGRAPHIE ET DE L'HISTOIRE.

- Au lieu d'utiliser les accidents du terrain la ville a tendance à les oblitérer,
- l'alignement des bâtiments avec la rue créerait de meilleures perspectives.

#### LES ESPACES URBAINS, LES PLACES PUBLIQUES ET LE RÉFLEXE DU CAGIBI.

- On a tendance à encombrer les espaces publics.

#### L'ESTHÉTIQUE DANS L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES URBAINS.

- L'affichage n'est pas en soi une composante de l'esthétique urbaine,
- Il faut développer un sens de l'esthétique dans l'aménagement des espaces et dans le développement du mobilier urbain.

#### LE RESPECT DE L'ARCHITECTURE.

- Le respect de l'œuvre architecturale...connais pas.
- Les horreurs.

#### LE DÉVELOPPEMENT DE PERSPECTIVES ET LES RUES ASSASSINÉES.

- On a assassiné des rues complètes.
- Une seule rue à perspective ...et encore.

#### LA PLACE DU PIÉTON DANS LA VILLE.

- il faut créer des points d'intérêt dans la ville et les relier par des circuits intéressants.

#### LA « MITIGATION » DES IMPACTS DU DÉVELOPPEMENT ET DES MODIFICATIONS AUX RÈGLEMENTS DE ZONAGE.

- Le développement ne peut pas être sauvage et se faire aux dépens des petits.

#### LA RECONSTITUTION DE MILIEUX DE VIE COMPLEXES, PLUS AUTOSUFFISANTS.

- Le modèle a déjà existé dans nos murs

## 2 – LE VILLAGE SHAUGHNESSY :

### LAVIE EST UN COMBAT.

- Il faut s'accrocher pour vivre en ville.
- un peu de support pourrait aider.

### LA REVITALISATION DE LA RUE SAINTE-CATHERINE.

- Peut-être il faut repenser les usages de la rue.
- La rue étouffe et ne peut plus supporter la construction en hauteur directement sur la rue

### LA RESCAPAGE DU SQUARE CABOT.

- Au secours...il se meurt.
- Il faut lui redonner une fonction.
- 

### L'APAISEMENT DE LA CIRCULATION DANS CE MILIEU RÉSIDENTIEL.

- Il n'y a pas de raison pour que le trafic de l'autoroute traverse le quartier.

### L'AMÉNAGEMENT DES ABORDS DES TUNNELS VERS SAINT-HENRI.

- On a fait là un travail innommable.

### L'AMÉNAGEMENT PAYSAGER.

- Il faut repenser la place des arbres et créer un peu de décor.

# **PRÉSENTATION à l'OFFICE de CONSULTATION PUBLIQUE sur le PLAN d'URBANISME de la VILLE de MONTRÉAL.**

Jacques Larin  
Résidant du centre-ville

## **PRÉAMBULE**

Il est difficile de se mettre à la tâche pour produire un commentaire sur le plan d'urbanisme. Il existe un premier plan et on estime qu'il est temps de le réviser. Le problème est que l'expérience de l'application du premier plan montre que l'exercice, à Montréal, n'a pas une grande utilité. Il est évident que les développeurs ont appris à ne pas s'embarrasser des orientations du plan. Tout projet hors normes est régulièrement adopté. Si bien que la tendance chez les constructeurs est non pas de se contraindre à faire des projets qui se coulent dans les cadres déterminés par le plan, mais à dresser des projets comme si le plan n'existait pas au départ. On sait qu'au pire on aura à s'astreindre à une comparution devant une Commission publique. Et l'on sait par expérience que toute dérogation, si elle a de l'envergure et le poids d'un investisseur important derrière elle, sera entérinée.

Au fond, le plan est réduit à l'état d'insignifiance et, pour les promoteurs immobiliers, il est une chose qu'à toutes fins pratiques il suffit d'ignorer.

Pour les petits propriétaires ou les investisseurs sans poids et sans réelle influence, cependant, les directives du plan constituent des limites et des contraintes réelles.

Dans ce contexte, quel avantage y a-t-il à avoir un plan s'il ne contraint pas les promoteurs dont les projets ont le plus d'impact sur le cadre urbain alors que, pour les petits dont les projets ne peuvent avoir que des impacts mineurs, il pose des contraintes parfois tâtilloannes.

À Montréal, le plan d'urbanisme reçoit une application à deux temps. Cela engendre un système de privilèges pour les grands et produit un sentiment de discrimination et d'injustice chez les petits.

## **I – COMMENTAIRES GÉNÉRAUX.**

### **1 – L'ÉTABLISSEMENT DE PRINCIPES DE BASE.**

En regard de ce qui précède et pour faire que le plan d'urbanisme ait une signification réelle pour le porteurs de projets, il est impératif que le plan établisse que les prescriptions qu'il propose s'appliquent à tous uniformément et que tout projet de construction doit se dessiner en conformité avec les orientations du plan établi.

Le plan doit avoir une signification pour le développement de telle ou telle partie de la ville. S'il est besoin de faire des dérogations, c'est que le plan a été mal conçu ou qu'il est inutile et que l'on n'a pas établi de perspectives valables qui méritent d'être respectées. Un plan ne peut pas être un jeu ouvert soumis à tous les aléas ou à toutes les forces en présence. Un plan vise à régulariser le développement de la ville dans une projection d'avenir et selon une vision et un projet partagés.

Un plan sans signification réelle a par ailleurs des impacts. D'abord, il ne conduit pas au développement désiré. De plus, comme il doit être fait suivant un processus démocratique et représenter les vœux des citoyens par rapport à leur ville, s'il n'a pas de signification réelle, il ne peut être qu'une mascarade de la démocratie.

D'autre part, un plan sans signification conduit à des injustices constantes. En effet, celui qui construit selon les normes connues, en projetant s'établir dans un environnement donné, qu'on lui dit déterminé et prévisible, quand il voit, tout à coup, cet environnement bousculé par une dérogation, subit un préjudice et est victime d'une injustice.

Un plan, par essence, comporte des contraintes. On ne peut pas avoir un plan et un "buffet" d'exonérations disponibles et au choix des investisseurs. Ces termes sont contradictoires et ne peuvent conduire à un développement harmonieux et à un progrès désiré dans la construction de la cité.

Il est évident que les promoteurs immobiliers n'ont pas considéré, à Montréal, le plan d'urbanisme comme une donnée qui les concerne. Les projets ne s'élaborent pas dans la vision d'un ensemble, mais à la pièce, selon le bon vouloir, la richesse, l'influence de chacun.

Dans ce sens, le premier plan n'a pas eu de crédibilité. Le même processus ne peut pas se reproduire et perdurer. Il faut que les dirigeants de la ville affirment la réalité du plan et que la culture des promoteurs en reconnaisse l'existence, la validité et la signification.

Le message à ce plan doit être clair et catégoriquement affirmé. Toute dérogation doit être excessivement exceptionnelle. Si la demande en est reçue, elle doit se justifier uniquement sur sa contribution à la réalisation du plan le milieu donné ou entraîner une révision sectorielle du plan.

## **2- LA LUTTE À L'ÉTALEMENT URBAIN.**

Il est devenu évident que le développement et la vitalité de la ville dépendent de ce qui se produit et va se produire encore du côté de l'étalement vers les banlieues.

On semble établir un plan comme si cette réalité n'existait ou ne concernait pas la ville. On ne semble pas considéré que la ville fait partie d'un ensemble plus grand et que cet ensemble constitue un déterminant de la ville future.

On ne peut pas faire comme si l'étalement urbain relevait d'une autre sphère de préoccupations et n'avait rien à voir avec le plan d'urbanisme et l'avenir de la ville.

On semble opter pour une sorte de laisser-faire. La banlieue se développe...c'est bien dommage... « mais que voulez-vous ! ». Comme si l'étalement urbain était issu d'une réalité Cosmique ou de la volonté divine. Pourtant l'étalement urbain est l'ouvrage de l'homme, d'urbanistes même, et planifiée.

Les forces de l'étalement mettent en cause les intérêts de la ville. Et, dans la confrontation des intérêts, la ville se doit de prendre activement les siens en mains.

Déjà des tendances se font jour aux États-Unis et l'on commence à élaborer et à mettre en place des stratégies « containment ». Le plan d'urbanisme doit s'inspirer des ces exemples et inscrire, dans son cadre, les mesures à mettre en place et s'engager, avec les autres acteurs concernés à ce niveau, à poursuivre une politique de limitation des banlieues.

## **II – COMMENTAIRES SPÉCIFIQUES.**

### **1 – LA MIXITÉ DES USAGES ET DES POPULATIONS.**

Le discours dominant dans le cours des dernières années établit comme une orientation fondamentale la mixité des usages et des populations. On en est venu à en faire pratiquement un article de foi, révélé peut-être, en tout cas, incontournable et indiscutable.

On considère cependant la question dans son aspect statique uniquement. On a des usages et des populations qui sont accolées comme des taches de couleurs sur un graphique. Mais la mixité a aussi des aspects dynamiques, c'est-à-dire, elle est vécue au quotidien et produit inévitablement des frottements. Cet aspect de la question est cependant obnubilée et le soulever produit des réactions exaspérées et outragées.

La mixité des usages produit des zones ou des activités plus ou moins compatibles se rencontrent journallement. Les commerces ont besoin que des marchandises soient livrées, que des ordures soient stockées, que des clients ou des employés stationnent leur voiture,...les restaurants laissent échapper des odeurs de cuisson...les bars, les terrasses projettent leur musique...Les résidents tout autour subissent les inconvénients liées à ces activités. À l'heure actuelle, il appartient au résident d'entreprendre des actions pour assurer sa défense contre les exagérations et les abus. C'est la victime qui porte la charge des actions et de plus elle ne réussit le plus souvent qu'à provoquer des effets correcteurs qu'après de longs combats et une immense exaspération.

La philosophie qui prédomine dans ces cas est que le résident victime d'une agression sonore, olfactive, d'un trafic indû, d'empiètements sur sa propriété...quand il se plaint est d'abord considéré comme un empêchement de tourner en rond et on estime qu'il doit s'ajuster, développer son sens de la tolérance, et, au besoin, simplement apprendre à hausser ce seuil de tolérance. « Tolérance » est le maître-mot ici. On l'emploie à tout venant. Mais il s'applique à la victime. Quant à l'agresseur, il n'a qu'à attendre que la victime se calme, s'ajuste ou déménage d'exaspération. La situation en est une de déséquilibre. La victime est toujours en

état de faiblesse et victimisée une fois par l'agresseur et une seconde fois par l'inaction, la passivité ou la lenteur du système.

Le plan d'urbanisme doit prévoir cette dynamique inégale et désigner les zones de rencontre de la mixité comme espaces fragiles et, à la fois, prévenir les incidents en mettant de l'avant des règles claires pour le contrôle des impacts environnementaux des activités des établissements commerciaux, industriels ou de loisirs dans les zones mixtes et en développant des programmes et des mesures d'intervention et d'arbitrage spécifiques et adaptées pour les services municipaux impliqués.

La mixité des populations est encouragée mais dans les mêmes perspectives statiques et de laisser-faire. La mixité est facile quand les écarts de standards, de conduites et d'habitudes de vie entre les populations mises en présence sont minimales. Ce n'est plus le cas quand les écarts sont majeurs. La dynamique naturelle dans ces cas entraîne une dégradation du milieu de vie et c'est le plus petit commun dénominateur qui devient la règle. On voit, par exemple, disparaître les bancs dans l'entrée des stations de métro pour éviter qu'ils ne soient accaparés par les itinérants. La population disposait d'un élément de confort. Elle en est privée dans une tentative pour essayer de contrôler la situation. Les exemples du même genre pourraient être multipliés.

Le plan doit prévoir les moyens d'aider les populations mises en présence à faire réciproquement les ajustements requis. Encore ici, on ne peut pas se limiter à encourager la tolérance. Il doit se rétablir un équilibre ou les personnes marginales ont aussi à faire des ajustements. Cela ne se fait pas naturellement. Il faut que les populations trouvent les moyens de faire les ajustements réciproques. Dans ces cas elles doivent trouver, à la ville, les moyens qui vont les aider.

Le plan d'urbanisme doit désigner des zones, comme le centre-ville, par exemple, où les populations marginales sont concentrées par l'effet de diverses politiques et mettre en place les mécanismes d'aide à l'ajustement mutuel et à l'arbitrage des difficultés rencontrées.

## **2 – LA PRISE EN COMPTE DES COMPOSANTES DE LA GÉOGRAPHIE ET DE L'HISTOIRE.**

Le plan d'urbanisme indique que l'on tiendra compte de la topographie de Montréal qui a l'avantage d'offrir une diversité d'accidents et de sites.

La perspective est stimulante. Seulement, il semble bien que cette valeureuse intention se présente sur le tard. Il est en effet assez aberrant de voir avec quelle frénésie à Montréal on s'évertue à oblitérer le relief géographique et les traces de l'histoire.

À l'heure présente même, on fait tous les efforts pour redresser la Côte du Beaver Hall, comme si on s'attaquait à une aberration de la nature. On a aussi prestement, après avoir fait disparaître les vestiges de la porte de Québec, rétabli le viaduc qui fait disparaître la colline de la forteresse et oblitère le coteau Saint-Louis, côté est, comme s'il s'agissait de chancres affreux qu'il faut cacher et redresser pour faire place aux soucis éminents de la circulation automobile. Pourtant les moteurs des véhicules modernes ont bien suffisamment de puissance pour dominer quelques côtes. De même, la falaise Saint-Jacques...disparue derrière le béton de l'autoroute.

Les rues ne sont pas non plus toutes alignées selon le plan orthogonal dominant. Pourtant, au lieu de se servir de cet avantage qui diversifie le paysage visuel, on s'évertue à massacrer les perspectives visuelles que ces exceptions pourraient créer. La rue Sherbrooke pourrait être belle avec ses différentes courbures si les bâtiments étaient alignés sur la rive de la rue et non pas comme on le fait partout sur le cadre du cadastre. Dans les courbes, au lieu d'avoir une perspective visuelle en douceur, le regard est heurté par une série de décrochements qui rend la perspective chaotique et finalement déplaisante à l'œil.

On a ainsi assassiné bien des rues et des possibilités. Le boulevard René Lévesque est un exemple d'un boulevard raté. Il pourrait servir, dans les livres d'architecture, de modèle à ne pas suivre. Il en va de même avec le boulevard de Maisonneuve et le boulevard du président Kennedy. Ce sont des rues que l'on a proprement assassinées. Il est assez symptomatique de voir aussi qu'aucun piéton ne les emprunte et qu'elles sont à toutes fins pratiques absentes de la vision que les citoyens ont de la ville. Ce sont comme des rues fantômes, laides et juste bonnes pour les automobiles.

L'alignement des bâtiments sur la ligne de la rue devrait être inscrite comme exigence de construction.

On devrait même entreprendre un effort de correction et inciter les constructeurs à réorienter les façades lors de rénovations. Il est malheureux, par exemple, que l'on ait pas saisi l'occasion pour le faire dans le cas des façades victoriennes sur la rue Sherbrooke au coin de Saint-Mathieu alors qu'elles serviront d'extérieur à l'étage d'accueil d'un nouveau complexe de condos.

### **3 – LES ESPACES URBAINS, LES PLACES PUBLIQUES ET LE RÉFLEXE DU CAGIBI.**

Il est étonnant et déprimant de voir comment à Montréal on a la phobie des espaces. On abhorre le vide et la première tendance est toujours de combler tout espace qui paraît un peu grand et sans doute suspect..

Cela se produit dans toutes les place publiques de Montréal. Sans cesse, on rogne sur les espaces qui devraient permettre à la vue de courir et de se reposer en déposant dans les espaces publics, là un abri-bus, ici une cabine téléphonique, là une station de métro, ici un kiosque de fleurs....et tous les poteaux de signalisation que l'on peut récupérer à la ronde. Les squares publics, les places, sont encombrés de tout ce que l'on trouve facile de planquer là parce qu'«il y a de l'espace. À Montréal, les places publiques sont traitées comme on le fait du cagibi chez soi. On ouvre la porte, on y jette ce que l'on a dans la main et l'on s'empresse de refermer pour que tout ce qui s'y trouve empilé ne dégringole pas sur soi.

Le Square Philip en est un exemple. De la rue en face. On ne le voit plus. Le monument est invisible. Le Square est oblitéré. Le Square Amélie Gamelin s'est vu écrasé par cette aberrante et affreuse station de métro. Le Square Cabot fait figure d'arrière-cour.

Le plan d'urbanisme doit redonner leur fonction d'espace et d'esthétique à ces places et arrêter qu'on s'en serve comme débarras.

La ville a diverses fonctions bien sûr, mais elle a aussi celle d'offrir à ses citoyens le répit de quelques endroits protégés où l'on peut encore trouver un peu de beauté et de sérénité.

#### **4 - L'ESTHÉTIQUE DANS L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES URBAINS.**

Le mobilier urbain à Montréal n'ajoute pas un complément visuel à l'environnement comme il le devrait. Peu des éléments du mobilier urbain n'a de valeur au-dessus de l'utilitaire.

Quand on veut faire une valeur ajoutée, on le fait mal. On place bien un peu partout des bacs à fleurs, par exemple. Cependant, c'est comme si on les balançait des camions qui les amènent sur place sans souci de leur apparence dans l'environnement. De sorte que souvent ces bacs sont tout croches. Ils ne sont pas à niveau ou enlignés avec rien dans leur espace immédiat. Ils contribuent davantage à créer une image de chaos qu'à embellir la ville.

On a fait un effort pour aménager la rue de LaGauchetière dans le quartier chinois. Dans l'esprit de l'esthétique chinoise, on a déposé des pierres pour créer l'idée d'un jardin. Malheureusement, on s'est mis à entourer ces pierres des poubelles locales, des cabines de téléphones, des poteaux de signalisation, ... de sorte que ces pauvres pierres sont devenues un des éléments du chaos environnant au d'être des points d'intérêt et de repos mental.

La place Normand Béthune, à ce plan, est une honte. Non seulement elle est mal placée, dans un espace sans forme, mais elle est mal structurée, mal entretenue et simplement laide, en plus, comme les autres places, d'être encombrée de tout. Le socle du monument en béton souligne la pauvreté.

Il faut arrêter de faire aussi comme si on considérait l'affichage commercial comme une composante de l'esthétique urbaine. Il s'agit bien au contraire d'une pollution visuelle qu'il importe de contrôler. On a réussi à le faire un moment. Mais depuis les choses se sont relâchées et la publicité est redevenue envahissante et incontrôlée. ... La ville à la merci des agences publicitaires.

#### **5 – LE RESPECT DE L'ARCHITECTURE.**

À Montréal, on se vante de posséder une architecture riche et variée. C'est un legs du passé. Non seulement on ne le développe plus véritablement, mais on ne respecte pas ce qui était un acquis. Entre le discours et la réalité, il y a un gouffre étonnant.

Il n'est pas besoin de parler du patrimoine que l'on a dilapidé joyeusement dans les décennies qui ont précédé et qu'on continue à massacrer ou à oblitérer.

De plus, on n'a pas le respect de l'oeuvre architecturale qui perdure et l'on fait allégrement du charcutage barbare dans le patrimoine bâti. L'exemple le plus navrant est bien celui de l'ancien édifice de Simpson. Pour le sauver sensément, on l'a complètement et totalement défiguré. La crête de l'édifice, sa volumétrie générale se trouvent radicalement gâchées par l'espèce de hangar que l'on a ajouté à la façade. Les lignes art déco sont camouflées par

l'affiche contournée qui n'a rien à voir avec le style de l'édifice et les bannières publicitaires fichées dans le décor. La grande porte découpée au coin droit débalance toute la composition. C'est une véritable catastrophe.

La Place Ville-Marie a souffert aussi. L'espace central entre les parties du complexe est toute encombrée. On a creusé des portes dans les édifices magnifiquement simples et droits qui bordent la place au nord. Ces portes sont soutenues par des colonnes rondes dans ces édifices dont les lignes droites faisaient la délicate harmonie.

On a remplacé les vitrines de l'édifice du Dominion Square. Elles étaient entourées de détails de bronze. On les a remplacées par des vitrines achetées avec installation comprise chez Reno-dépôt. Quelle misère !

Et les exemples foisonnent.

Le plan d'urbanisme doit mettre un frein à ces horreurs.

## **6 – LE DÉVELOPPEMENT DES PERSPECTIVES ET LES RUES ASSASSINÉES.**

Il a déjà été question de l'alignement des édifices avec la direction de la rue et des effets désastreux que l'ignorance de cette règle entraîne sur les perspectives visuelles. On a ainsi littéralement assassiné des rues entières.

La ville n'a pas développé non plus de rue ouvrant sur des perspectives visuelles intéressantes. Il en existe une, le boulevard Mc Gill College. La perspective est intéressante mais courte, ce qui lui enlève malheureusement une qualité de prestige. Elle pourrait en regagner si elle ouvrait une voie sur la montagne, à travers le campus et si le portail d'entrée de l'université était réaménagé pour être centré par rapport à l'avenue.

Par ailleurs, il se présente d'autres possibilités qu'on pourrait exploiter. La rue Amherst, par exemple, avec la tour de l'horloge au fond, la rue Metcalfe avec le monument de Monseigneur Bourget que l'on vient de déplacer, la rue Atwater, peut-être, avec sa vue sur les édifices en forme de châteaux vers le nord, la rue Rachel aussi. Tout ce qu'il faut à ces différents endroits c'est de créer des aménagements qui dirigent le regard et encadrent la perspective.

## **7 – LA PLACE DU PIÉTON DANS LA VILLE.**

Dans le cours des dernières décennies des efforts considérables ont été faits pour faciliter la vie des automobilistes. Dans le cours des dernières années, des efforts considérables ont été consentis pour améliorer la circulation des cyclistes. Il faudrait maintenant boucler la boucle et revenir aux préoccupations par rapport aux piétons.

Le premier élément à considérer est l'apaisement de la circulation pour que se crée dans la ville un climat de sécurité et de convivialité propice à la vie comme piéton. Dans ce cadre, il est évident que l'on doit résister à la croisade entreprise par les promoteurs de la vie en automobile pour permettre de tourner à droite sur le feu rouge. La circulation automobile crée

suffisamment d'agitation et de stress dans la ville. Il importe de ne pas augmenter indûment la tension entre piétons et automobilistes pour des gains supposées, par ailleurs insignifiants.

La ville de Montréal doit bien être la dernière ville de la terre où l'on n'a pas réussi à créer des rues piétonnes et à instituer un réseau de rues réservées aux piétons. On justifie ce fait par l'opposition des commerçants. Or il s'avère que dans les milieux où l'expérience s'est faite les commerçants en bénéficient finalement et se rallient. Les hommes d'affaires n'ont pas non plus l'habitude de faire la démonstration de vues progressives et ils ne sont pas l'unique catégorie de citoyens dont les opinions doivent compter.

Les villes qui bénéficient d'un urbanisme élaboré présentent aux piétons des points d'intérêts divers, accessibles à pieds et connectés entre eux par des trajets intéressants. Paris est un exemple éminent de cette possibilité. À l'autre extrême, Montréal n'offre rien du genre. La ville présente plutôt des axes d'intérêts parallèles, sans connexion entre eux. On peut suivre Sainte-Catherine à pieds, on peut difficilement passer de là au Vieux Port, au quartier chinois, au parc du Mont-Royal sans traverser des no-man lands.

Il serait important que l'on développe une grille de trajets reliant des points d'intérêt, en prévoyant des points de repos, des lieux de restauration, des passages de lieux d'architecture,...

## **8 – LA MITIGATION DES IMPACTS DU DÉVELOPPEMENT ET DES MODIFICATIONS AUX RÈGLEMENTS DE ZONAGE.**

Le développement ne peut pas se faire de façon sauvage au détriment des petits et des sans voix.

Aux États-Unis, on a commencé à développer des systèmes de contrôle et de compensation (mitigation of impacts) dans le cas de développements urbains qui affectent négativement la vie des citoyens déjà installés.

La dérogation aux règlements de zonage produit aussi des effets sur les citoyens déjà établis dans le voisinage et qui avaient formulé leur projet de vie dans un quartier donné en fonction des données qui y étaient établies et qui normalement décrétées par l'administration municipale doivent avoir une certaine crédibilité. Quand pour les intérêts d'un particulier ou d'une corporation, la donne change, le citoyen affecté devient la victime des intérêts d'un autre. Celui qui produit les dommages devrait être responsable des préjudices qu'il cause. Ce principe de la responsabilité est fondamental dans une société de droit, pourtant dans le développement de la ville, il ne s'applique pas. Selon la philosophie de l'heure, la victime doit s'ajuster, tandis que l'agresseur a tout le droit de poursuivre sa petite vie tranquille. Il n'a même pas à se préoccuper de l'autre et à prévoir seulement l'impact de ses projets sur la vie et les investissements des autres.

Le plan d'urbanisme doit prévoir des mécanismes qui rendent le développement urbain juste et équitable.

## **9- LA RECONSTITUTION DE MILIEUX DE VIE COMPLEXES, PLUS AUTOSUFFISANTS.**

Le plan d'urbanisme présente l'idée d'un développement où les milieux comportent les éléments essentiels à la vie et deviennent relativement autosuffisants.

Le modèle a déjà existé à Montréal dans les quartiers, par exemple de Saint-Henri ou de Maisonneuve où l'ouvrier vivait à proximité de son lieu de travail et trouvait dans son coin les services et institutions nécessaires à son existence et à celle de sa famille.

Les circonstances permettent d'entrevoir, sous des formes adaptées, un retour à ce modèle et à entrevoir de réduire, par les nouvelles formes de travail, les besoins de déplacements et de circulation à distance.

La formule mérite assurément d'être encouragée.

## **III – LE VILLAGE SHAUGHNESSY,**

### **1 - LA VIE EST UN COMBAT.**

Il est difficile d'être résidant du centre-ville à Montréal et de le demeurer. Tous les problèmes que l'on peut imaginer dans un milieu de vie s'y produisent et s'y reproduisent, se diversifient, se renouvellent avec une constance et une régularité décourageantes. Le commerce de la drogue, les drogues, la prostitution, le trafic, le dépôt sauvage d'ordures en tout lieu et en tout temps, le bruit des bars et des terrasses avec leur musique trop forte, les cris des nocteurs la nuit, le vandalisme, les itinérants, mendiants, psychiatisés et jeunes marginaux étendus partout, les odeurs de gras lâchées par les restaurants, les rats fouillant leurs déchets, les bouteilles, les emballages de "fast food" balancés partout ...et les incivilités... innombrables, incroyables, stressantes à la fin, ...etc... Il faut s'accrocher, être obstinés pour demeurer sur place. La tentation de fuir vers la banlieue est toujours latente, et beaucoup finissent par y succomber.

Le plus frustrant est le fait que le résidant dans le cœur de la ville n'a pas d'appuis effectifs de la part de la municipalité, assurément pas à l'égal des gens d'affaires. Il est considéré comme une anomalie, et digne uniquement de l'intérêt que l'on peut porter à un original détraqué. Les attitudes de ses concitoyens, des élus même et des employés des services municipaux s'ensuivent. Le résidant du centre-ville suscite peu d'empathie. S'il se plaint, l'attitude qu'il rencontre est déterminée par la conception très répandue: "vous avez choisi de vivre en ville, subissez-en les conséquences". J'ai même, et à plusieurs reprises entendu cette remarque de la part d'élus au conseil de ville et d'administrateurs des services municipaux. En conséquence, l'intervention des services municipaux dans les cas où des résidents se plaignent est plutôt réticente. Cela peut s'expliquer en partie par le manque d'effectifs. Mais les attitudes ne sont pas fondamentalement sympathiques. Le résidant du centre-ville fait face aussi à « l'idéologie de la tolérance ». Cela se traduit par le fait que s'il a des ennuis qui lui

sont infligés par d'autres, il doit apprendre à « tolérer ». L'agresseur a des droits. L'agressé doit faire montre de tolérance et s'adapter. Les nombreux conflits entre propriétaires de bars trop bruyants et les résidants en périphérie de ces établissements se jouent sur ces motifs. Le propriétaire du bar a le droit de faire marcher son commerce, les jeunes ont le droit de s'amuser. Même si le bruit projeté à l'extérieur est parfaitement abusif, le résidant n'avait qu'à ne pas se planter là, ou il peut toujours s'en aller en banlieue, s'il était le moins raisonnable.

Les résidants de la ville, et notamment du centre-ville, ont besoin de soutien parce que la ville devient un milieu où les possibilités d'incivilités se multiplient et le laisser-faire généralisé amplifie le phénomène.

Les intervenants municipaux sont surchargés, leurs outils de travail sont devenus désuets, les attitudes sont toujours biaisées en faveur des "agresseurs" ou de ceux qui introduisent des tensions dans l'environnement. Les "victimes" doivent subir et se taire. Il leur faut une ténacité exemplaire pour réussir à faire aboutir les choses et apporter des changements, d'abord nécessairement rejetés, mais avec lesquels, quand ils sont appliqués, tout le monde se porte mieux en fin de compte.

Dans ce contexte, le plan d'urbanisme doit déclarer que la résidence en ville est un choix valide et que la ville entend promouvoir ce mouvement.

Au delà d'une déclaration de principe, la ville doit mettre en place et mettre à jour les moyens d'aménager les intérêts divergents des différents groupes de citoyens et en particulier de consacrer des ressources nouvelles et spécialisées dans les zones fragiles où se joue la mixité des usages.

## **2 – LA REVITALISATION DE LA RUE SAINTE-CATHERINE DANS L'OUEST.**

Le tronçon de la rue Sainte-Catherine entre Guy et Atwater présente une image peu reluisante. Les commerces ferment, les façades se barricadent, les populations marginales pullulent et enlèvent aux citoyens ordinaires l'usage tranquille des rues, des places, des stations de métros. La rue Sainte-Catherine dans l'essentiel de sa longueur est vouée à des usages de commerce et loisirs, devant, en principe, depuis quelques décennies, desservir une clientèle régionale. Mais les centres commerciaux se sont multipliés et sont accessibles même s'il se trouvent en périphérie. La concurrence est devenue trop forte. La rue Sainte-Catherine, dans l'ouest, a fléchi. Dans ces conditions, il faudrait peut-être revoir les fonctions de ce tronçon de rue et au lieu de chercher une continuité avec le reste de cette longue artère lui redonner une destination spécifique, renouvelée et mieux adaptée au contexte actuel.

Ce secteur a déjà été un quartier résidentiel. La fonction résidentielle pourrait y être rétablie suivant un modèle mixte avec des établissements de commerce.

On pourrait encourager le rétablissement du commerce de proximité et peut-être de spécialités: artisanat, antiquités, livres....

L'orientation du plan à l'égard de la reconstitution de milieux de vie plus complexes, plus intégrés et plus autosuffisants, pourrait servir de guide à ce renouveau et orienter la croissance du milieu.

L'université Concordia s'étend vers ce secteur. Il est certain que son installation graduelle vers l'ouest aura des impacts importants sur le développement du coin. Le plan d'urbanisme n'a pas l'air de prévoir cette éventualité.

La rue Sainte-Catherine n'est pas large, Nous ne sommes pas à New York avec ses larges avenues. On ne peut donc pas s'inspirer de ce modèle et laisser se bâtir des édifices en hauteur le long de cette petite coulée qui deviendrait vite un canyon détestable. On a qu'à mesurer déjà l'effet écrasant sur la rue de l'édifice du collège Lassalle. Le nouvel immeuble que finit de construire l'université Concordia au coin de la rue Guy montre aussi à quel point ce genre de construction, en hauteur, directement sur la ligne de la rue, écrase, étouffe et fait de la rue comme un lieu menaçant. Il est certain que ce pauvre petit tronçon de rue ne peut pas supporter d'autres implantations du genre. L'édifice de Concordia, affreux, gigantesque et totalement non-intégré au paysage architectural environnant, est assurément un modèle à ne pas suivre, (et l'on aura démoli le cinéma York pour faire cela ! Montréal est à désespérer !).

### **3 – LE RESCAPAGE DU SQUARE CABOT.**

Le Square Cabot construit dans un milieu à caractère anlo-saxon à l'époque était conçu comme un parc de voisinage à l'anglaise. C'était un lieu de repos, de rencontre et de voisinage pour les résidents des alentours, comme dans les quartiers de Londres.

Le quartier a changé. Le square est dorénavant entouré de commerces et d'institutions. Il a perdu son caractère d'origine. Et, au fil des temps, comme on fait à Montréal, on l'a complètement massacré. Comme il est accoutumé on s'est servi d'un espace rare dans un parc rare pour y implanter l'entrée de la station de métro. ...un espace vide, vite on s'est empressé de combler ce vide "que je ne saurais voir". Et puis, au cours des temps, un petit abri-bus et puis pourquoi ne pas le rogner un peu pour permettre aux autobus de faire la ronde autour...et les petits poteaux de signalisation... et tout le reste.

Le parc est devenu, comme trop d'espaces publics à Montréal, un lieu minable, sans architecture, sans grâce, sans attrait.

Les itinérants du coin l'ont bien reconnu et ils en ont fait l'arrière-cour des établissements qui les accueillent dans le voisinage.

La square crie au secours.

Il est vain de penser qu'il puisse reconquérir sa fonction d'origine. Il ne peut plus être un lieu communautaire et de voisinage. Pourquoi aller s'asseoir dans la fumée et le bruit des autobus? Il doit devenir un simple lieu d'architecture, intégré dans un milieu sur-urbanisé et être un repos pour les yeux et un soupir pour l'âme.

#### 4 – L'APAISEMENT DE LA CIRCULATION DANS LE MILIEU RÉSIDENTIEL DU VILLAGE SHAUGHNESSY.

Il existe une sortie de l'autoroute au coin de Saint-Mathieu et René Lévesque et une entrée, au coin suivant, devant la rue Saint-Marc.

Il est évident que ces aménagements produisent une circulation intense dans le quartier.

Pour avoir réclamé des efforts pour réduire la circulation dans le quartier, je me suis fait répondre qu'ils s'agissait d'infrastructures de l'autoroute et qu'on ne pouvait toucher à quoi que ce soit. Tout changement est impossible. Vous habitez en ville. Vous devez tolérer. Dossier clos.

Pourtant, à la sortie de l'autoroute, les voitures peuvent traverser le "village", mais doivent inévitablement tourner à droite ou à gauche à une rue, deux rues ou trois rues plus loin. Pourquoi faut-il que les voitures traversent le "village" avant de tourner. Elles pourraient tout aussi bien, sans s'abîmer, tourner à gauche ou à droite directement à la sortie de l'autoroute sur René-Lévesque et enfilé sur une grande voie de circulation.

Le plan d'urbanisme a l'air de prendre des orientations pour canaliser le trafic dans les grandes voies de circulation en vue de libérer les voies secondaires, en particulier dans les secteurs résidentiels.

Voilà une orientation qui devrait servir de base à la résolution du problème dans le quartier. C'est exactement l'application d'une telle mesure que les résidents réclament depuis longtemps.

#### 5 – L'AMÉNAGEMENT DES ABORDS DES TUNNELS VERS SAINT-HENRI, SOUS RENÉ LÉVESQUE.

Ces tunnels ont été construits dans la période frénétique des démolitions et des constructions vouées à l'auto. Ils sont l'un et l'autre d'une utilité très marginale, d'autant plus que des alternatives pouvaient et peuvent être envisagées. Mais l'on n'en pas moins démolit de fastueuses demeures témoins d'une époque révolue de l'histoire de Montréal et monuments de l'architecture bourgeoise, notamment la maison de Lord Strathcona.

Cela a été remplacé par des structures de béton aussi laides, aussi brutes, aussi impersonnelles qu'il soit possible d'imaginer. Des structures massives à la bunker. Il n'y a là aucun effort d'architecture. C'est même son antithèse.

Cette "oeuvre" est innommable.

Le plan d'urbanisme doit prévoir un ré-aménagement de ces installations honteuses.

## 6- L'AMÉNAGEMENT PAYSAGER DANS LE QUARTIER.

Le quartier a un certain caractère. Il n'a pas de charme.

En grande partie cela est dû à l'aménagement paysager rudimentaire qu'on y a fait.

On a remplacé les lampadaires, mais on les a choisis dans un modèle qui n'a rien à voir avec le caractère et l'histoire du quartier.

Les arbres sont plantés sur le trottoir de sorte que les passants doivent se mettre en ligne pour les contourner. Trop près des maisons, ils les camouflent et ne produisent pas une perspective dégagée, aérée et un peu rustique. D'autant plus qu'à la manière de Montréal on les plante où il y a de la place entre les tuyaux d'égout et les fils électriques souterrains. Aucune recherche, aucune attention aux détails qui font l'urbanisme et l'architecture.

Il serait intéressant que l'on pense à des arrangements du genre de ceux qu'a réalisés la ville de Westmount sur l'avenue Greene.

\* \* \* \* \*