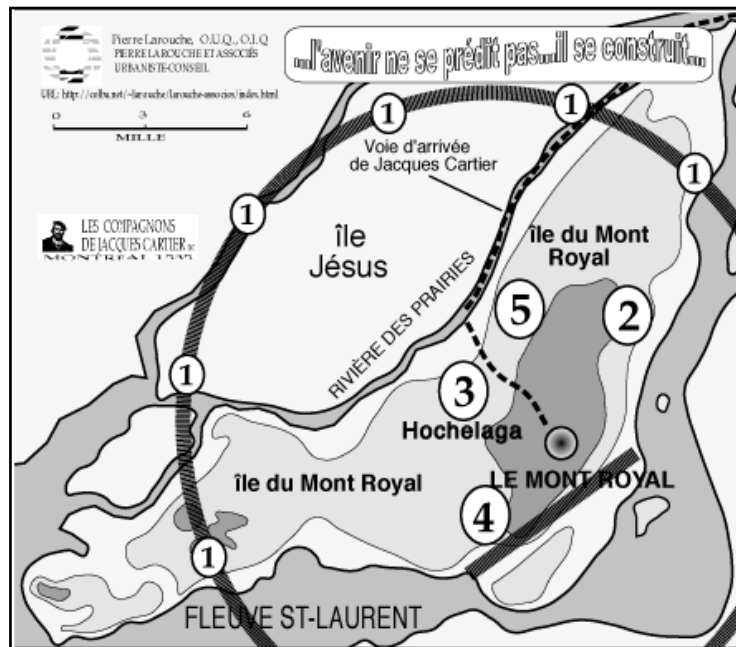


Appréciation Plan d'Urbanisme de Montréal



ASPECTS COUVERTS - PHILOSOPHIES D'URBANISME

- 1 . Organisation métropolitaine
- 2 . Politiques de développement
- 3 . Mont Royal
- 4 . Canal Lachine
- 5 . Sault-au-Récollet

MAI 2004



PIERRE LAROUCHE, URBANISTE
PIERRE LAROUCHE ET ASSOCIÉS
C.P. 44586, SUCCURSALE BARCLAY,
MONTRÉAL, H3S 2W6

H

<http://colba.net/~larouche/larouche-associes/index.html>

Appréciation Plan d'Urbanisme de Montréal

Montréal mai 2004

Mesdames et Messieurs,

Le présent document vise les aspects les plus importants du PLAN D'URBANISME de Montréal. Il vous informe ce qu'un praticien de l'urbanisme, Pierre Larouche, un urbaniste sensible au patrimoine historique de Montréal, voit dans le présent document.. La préparation d'un tel document est une tâche ardue, une tâche d'autant plus difficile qu'il est fait sous la tutelle de milieux politiques dont parfois les intérêts sont contraires aux besoins de développement de la ville. Aussi, nous voulons féliciter l'équipe qui a produit le document.

Par ailleurs, cette équipe a nécessairement été soumise aux influences du milieu politique qui la gouverne. À titre d'exemple, nous ne mentionnerons ici que le cas du prolongement de l'artère CAVENDISH à travers CÔTE SAINT-LUC, un prolongement à l'étude depuis près de 40 ans.... Pourquoi de telles hésitations de la part du politicien responsable de l'urbanisme, M. Robert Libman? Nous lui laissons la réponse.

LES PHILOSOPHIES D'URBANISME

Il serait faux de penser que les philosophies d'urbanisme sont toutes semblables. Au contraire. L'urbanisme vise à établir un juste milieu entre les divers "possibles" acceptables au public. Aussi, le présent Plan d'Urbanisme est-il nécessairement adapté à la culture de la société qui le mettra en exécution. À ce titre, le présent document est le produit de la philosophie dans laquelle baigne Montréal, une ville sise en Amérique du Nord. Le présent plan est donc nécessairement le produit de cette culture. Voyons brièvement deux philosophies fort distinctes.

L'URBANISME À LA SUÉDOISE

Selon la philosophie suédoise, tout nouvel équipement urbain doit constituer une contribution à la construction de la ville, une ville aux objectifs et impératifs prédéfinis. Aussi à cette fin, l'État définit au préalable un modèle d'organisation d'ensemble. En matière de transport en commun, Stockholm a défini un modèle à deux composantes: l'une routière, l'autre de transport en commun. Aussi, l'intérêt privé est-il assujéti à l'intérêt collectif. Les résultats obtenus de ce mode d'organisation, en particulier de l'organisation du transport en commun, sont de qualité telle que le banlieusard suédois utilise le transport en commun à une fréquence 15 à 20 fois plus élevée que ne le fait le banlieusard montréalais. Aussi à Montréal, la faible utilisation du transport en commun se traduit par des déficits énormes des sociétés chargées de ce service. Ce déficit est de quelque 500 millions de dollars ANNUELLEMENT. Le public ignore la chose. De plus, les politiciens préfèrent leur taire la chose. Aussi, le présent plan d'Urbanisme taie la chose.

L'URBANISME À L'AMÉRICAINNE

En revanche en Amérique, une philosophie fort différente anime le développement des villes. Cette philosophie veut que "*le private enterprise knows best*" et que la ville est, et doit rester, le produit des actions individuelles. Tout dirigisme d'État est considéré contraire au bien de la société et doit être rejeté. Ici le promoteur est roi et maître. Sur ses épaules repose la responsabilité de mettre sur pied un projet rentable. Alors, on lui donne droit de cité. Si son projet contrevient aux vues locales, alors sur lui repose la tâche de l'acceptation par le public de son projet. Peu importe les effets positifs ou négatifs du projet sur la ville. L'intérêt du particulier passe avant celui de la collectivité. Les résultats d'une telle politique de développement sont souvent catastrophique: étalement urbain, congestion des voies routières, en particulier celles d'accès à la ville, baisse du transport en commun métropolitain, centre-ville envahie quotidiennement par la voiture du banlieusard, etc..

Que dire du présent Plan d'Urbanisme de Montréal? À ce titre le document est le reflet de son milieu. Il fait preuve de peu de vision d'avenir tout comme le passé historique de Montréal y est

généralement absent.

1. ORGANISATION MÉTROPOLITAINE

Aspect développement métropolitain, le Plan d'Urbanisme de Montréal est muet. Cette absence de vision est particulièrement néfaste pour la métropole compte tenu des multiples problèmes qui affligent le fonctionnement de l'agglomération: étalement urbain, congestion des voies routières, baisse du transport en commun métropolitain, et encore. Aspect transport en commun, à Stockholm, capitale de la Suède, le transport est efficace. Quelque 80% des

déplacements vers le centre-ville se font par transport en commun. À Montréal, la situation est inverse. Le transport en commun est inefficace. Et pour de bonnes raisons. Aucune des quelques 65 municipalités composant l'agglomération n'a planifié l'organisation de cette agglomération. Aucune d'elle avait le mandat pour ce faire.. Elles ne pouvaient le faire. Plus encore, le travail en cours à la CMM (Communauté Métropolitaine de Montréal) se limite à l'agencement de ces plans aux vues municipales. Cette même CMM ne touchera pas à la vision de la métropole à construire.

DEUX RÉSEAUX DE TRANSPORT - L'agglomération nécessite 2 réseaux de transport. Un réseau automobile. Un deuxième réseau de transport en commun. Le meilleur réseau routier ne pourra jamais seul suffire aux besoins en déplacement des gens. La congestion routière aux approches des ponts qui enjambent le Saint-Laurent est un bel exemple. L'agglomération ne pourra jamais fonctionner adéquatement sans un transport en commun métropolitain à haute capacité en voie autonome. Dans le modèle suédois, l'État regroupe les fonctions urbaines les plus importantes en des centres de développement.. Ces centres offrent alors aux résidents un milieu de vie fort intéressant. De plus ces centres alimentent les réseaux de transport en commun lesquels voient leurs entrées financières profiter. Au titre d'une organisation métropolitaine efficace, le présent Plan d'Urbanisme de Montréal est muet. Les sociétés publiques de transport en commun donnent un service qui laisse grandement à désirer. Elle devraient être regroupées en une seule société.

2. POLITIQUES DE DÉVELOPPEMENT

De façon générale, la définition du plan d'urbanisme est l'occasion pour la ville de faire un constat de la situation et de définir les rectificatifs requis. Mentionnons les suivants:

ARMOIRIES DE LA VILLE - Les présentes armoiries constituées des quatre fleurs (le lys français, la rose anglaise, le chardon écossais, un trèfle irlandais) remontent aux premières années du régime anglais, à l'année 1833. Retouchées par la suite, elles sont demeurées les mêmes. Ces armoiries sont désuètes et appartiennent aux archives. TOILES DU GRAND CHALET - Les murs intérieurs du Grand Chalet du parc Mont-Royal sont dotés de 17 grandes toiles peintes en 1930 par les artistes de l'époque. Leur dimension: chacune 8 pieds par 4 pieds. Elles sont de valeur inestimable. On y compte 6 Paul-Émile Borduas, un Marc-Aurèle Fortin. Un des Bordas représente le plan La Terra de Hochelaga montrant la bourgade Hochelaga, plan qui fut produit à Venise en 1556. Aucune politique municipale n'est ici définie. DOCUMENTS ORIGINAUX DE JACQUES CARTIER - Des études faites des documents originaux permettent d'entrevoir que les documents originaux produits en 1535 par l'explorateur Jacques Cartier lors de sa venue à Hochelaga se trouvent dans les dossiers de Venise. Aucune politique municipale n'est ici définie.

HOCHELAGA - Ces mêmes documents originaux indiquent que cette bourgade était sise dans le cuvette du Mont Royal, une cuvette aujourd'hui occupée par les cimetières Notre-Dame-des-Neiges et Mont-Royal. Des fouilles archéologiques y sont requises.

3. MONT ROYAL (voir le Patrimoine archéologique - carte 2.6.2)

Le Mont Royal est beaucoup plus qu'un parc. Le Mont Royal, est le berceau de Montréal, le berceau du Canada. D'où le toponyme: *LA MONTAGNE SACRÉE* (voir site web <http://colba.net/~larouche/montroyal/index.html>). Sa protection et sa mise en valeur est une obligation de première importance. Félicitons ici l'équipe de la ville de Montréal qui confirme le fait par le plan 2.6.2. ARRONDISSEMENT HISTORIQUE - Les limites établies par le Ministère de la Culture et des Communications du Québec définissent un arrondissement historique et naturel ne couvrant qu'une partie de la Montagne. Il est nécessaire de corriger ces limites afin de couvrir l'ensemble des 3 collines du Mont

Royal, en particulier la Petite Montagne, maintenant appelée Westmount. Ces 3 collines forment un tout géologique: le Mont Royal.

DÉCOURAGER L'ACCÈS AUTOMOBILE - Les présentes aires de stationnement sur la montagne seront bientôt insuffisantes. Force est de contrecarrer la présente tendance à un accès accru par automobile.

Jadis le Mont Royal bénéficiait d'un funiculaire fort convenable. Un équipement semblable est requis.

BORDURE VERTE LE LONG DE LA CÔTE-DES-NEIGES - Sur l'avenue Côte-des-Neiges, le cimetière Notre-Dame-des-Neiges est bordé d'un espace vert dans lequel jadis coulait le ruisseau drainant le Lac aux Castors. Compte tenu que le cimetière connaîtra des besoins de développement, il importe de définir, dès maintenant, les mesures de protection requises. Une acquisition de cette bande apparaît nécessaire.

LA QUALITÉ DES ACCÈS À LA MONTAGNE. Plusieurs accès piétonniers à la montagne doivent être repensés. Outre l'échangeur de l'avenue des Pins qui sera refait, mentionnons la traverse piétonnière face au monument G.-E. Cartier qui laisse à désirer. Présentement elle est davantage conçue comme obstacle à l'automobile que voie piétonnière.

RELIER LES 3 COLLINES DU MONT ROYAL - Relier les 3 collines par un réseau piétonnier constitue un impératif majeur de mise en valeur du Mont Royal. Un document fut jadis transmis au politicien M. Robert Libman. Nous attendons toujours réponse écrite.

4. CANAL LACHINE (voir le schéma des secteurs d'emplois - carte 2.4.1)

Le Canal Lachine fut jadis un des centres industriels majeurs de Montréal. La transformation de la technologie industrielle intervenue ces dernières années et la construction de la voie maritime du Saint-Laurent ont rendu désuète la vocation jadis industrielle du canal. Aujourd'hui, l'industriel averti ne voudra pas de l'endroit. L'avenir du canal repose sur une nouvelle vocation. Une vocation de loisirs, de résidence. Malheureusement, le Plan Directeur d'Urbanisme maintient la vocation industrielle de ce territoire.

LE ZONAGE INDUSTRIEL BORDANT LE CANAL - Les territoires bordant le canal ont été zonés industriels. À ce titre, le plan d'Urbanisme de Montréal demande correction. Ce zonage entretient auprès des résidents des quartiers limitrophes le faux espoir qu'un jour le canal reviendra à sa fonction de jadis et de source de grand emploi.

LE CANAL LACHINE - AXE MAJEUR DE LOISIRS ET RÉSIDENCE - Déjà on peut entrevoir ce que demain le territoire sera: navigation de loisir, piste pour cycliste, habitation luxueuse, et autres activités du genre. Et fort peu d'industrie.

5. SAULT-AU-RÉCOLLET (voir le Patrimoine archéologique - carte 2.6.2)

Le Sault-au-Récollet est riche en lieu de mémoire. Pendant plus d'un siècle, de l'an 1535 à 1642, ce territoire fut le seul témoin des premiers événements de la Nouvelle-France. Grands explorateurs alors à la recherche d'une voie vers les Indes, tel le père Jacques Marquette, y passèrent et y firent leur marque. Une statue de ce dernier orne l'un des corridors du Capitol, Washington - DC. (**voir <http://colba.net/~larouche/5-recollet/index.html>**). Cette statue fut un don de l'État du Wisconsin. Au Sault-au-Récollet, il importe d'agir avant que ne disparaisse dans la nuit des temps ces richesses du passé aujourd'hui en bonne part disparues.

L'ÉGLISE DE LA VISITATION - L'église de la Visitation remplaça en 1751 la chapelle du Fort Lorette qui avait été construite en 1700. Tout comme les chapelles existantes des missions de Tadoussac, d'Odanac et autres, la chapelle du Fort Lorette avait belle allure. Trop petite pour les besoins grandissants de l'endroit, elle fut démolie et remplacée par la présente église de la Visitation. Le site web

<http://colba.net/~larouche/eglise-visitation/index.html> décrit l'histoire de cette église. Sa valorisation voudra en particulier faire ressortir le Mignard acquis alors par le curé Chambon. Pierre Mignard fut un célèbre peintre de la cour du roi Louis XIV et renommé pour le coloris de ses rendus.

MUSÉE DU SAULT-AU-RÉCOLLET - La commémoration de cette période de l'histoire de la Nouvelle-France fait appel à un musée dit Musée du Sault-au-Récollet. Ce musée ajouté au présent *Parc Nature de l'Île de la Visitation*, commémorera les mille et un événements qui ont marqués ce lieu. De l'an 1535, année de la venue de Jacques Cartier à Hochelaga, à l'année 1642, année de l'implantation de Ville-Marie, le Sault-au-Récollet fut le témoin des premiers événements du pays. Ce lieu fut la porte d'entrée vers l'intérieur d'un continent alors appelé les Indes Occidentales.

CONCLUSION

Nous souhaitons avec vous, Mesdames Messieurs, que le plan d'urbanisme augure pour Montréal un lendemain meilleur. En conclusion, vous nous permettrez de vous faire part deux commentaires.

D'une part, nous nous interrogeons sur l'objectivité du présent Office de Consultation Publique de Montréal. Des événements passés nous a laissé songeur sur cet organisme jadis fortement inféodé au parti politique municipal. Nous demandons que les présentes considérations soient prises en compte et attendons votre réponse.

D'autre part, il nous apparaît nécessaire que soit simplifiée la procédure d'émission des permis de construction décrite en Annexe du plan d'urbanisme.

Nos respects

Pierre Larouche, urbaniste
larouche@colba.net
mai 2004



PIERRE LAROUCHE, URBANISTE
PIERRE LAROUCHE ET ASSOCIÉS
C.P. 44586, SUCCURSALE BARCLAY,
MONTREAL, H3S 2W6