

CONSOLIDER MONTRÉAL EN RESPECTANT ET EN METTANT SOIGNEUSEMENT SON ADN EN VALEUR

MÉMOIRE DE DANIEL CHARTIER

Ce document se veut un appel à protéger efficacement ainsi qu'à mettre en valeur durablement et poétiquement les patrimoines et paysages de la métropole. Il insiste sur l'importance d'agir d'une façon durable et respectueuse des populations pour retisser avec doigté les tissus urbains, surtout ceux qui ont jadis été déchirés par des opérations massives de démolition.

Ce mémoire est soumis dans le cadre de Réflexion 2050, l'exercice de consultation publique préalable au *Plan d'urbanisme et de mobilité de Montréal*. Ce document examine d'abord certains enjeux fondamentaux à l'échelle de la ville. Il présente ensuite une série de mesures visant à consolider les territoires identitaires au cœur de son image de marque. Finalement, il dénonce plus d'un demi-siècle d'injustices environnementales au détriment des populations de l'Est et demande que ce territoire trop souvent sacrifié devienne enfin l'objet d'actions prioritaires pour recoudre finement les profondes brisures du tissu urbain et offrir des milieux de vie bien plus agréables à ses citoyens.

Au passage, ce document fait référence à plusieurs prises de positions présentées lors de consultations passées sous la responsabilité de l'OCPM ou d'autres instances. L'idée est de permettre de mieux saisir le pourquoi et le comment des actions proposées dans le présent document.

Bref, le *Plan d'urbanisme et de mobilité* en cours d'élaboration doit créer les conditions nécessaires pour que soit vivifié durablement Montréal dans le respect de ses populations et de son identité unique.

Le Plan d'urbanisme et de mobilité de Montréal, un exercice trop longtemps reporté

Le Plan d'urbanisme et de mobilité de Montréal aurait dû avoir été discuté et finalisé depuis très longtemps. Ce long délai a favorisé l'éclosion d'une pléthore de gestes peu signifiants ou même de dérives déplorables par la Ville centrale, par les Arrondissements ou par des acteurs d'horizons divers. On peut espérer que ce laxisme se raréfiera suite à la présente démarche.

Les changements climatiques et leurs conséquences désastreuses exigent des actions vigoureuses depuis très longtemps. Les gestes posés depuis des décennies et même

récemment étaient terriblement insuffisants pour adapter nos milieux de vie aux conditions extrêmes qui se déchaînent de plus en plus souvent. Le long délai dans l'élaboration de ce *Plan d'urbanisme et de mobilité* n'aura été utile que s'il sert à définir des orientations et des exigences à la hauteur des défis qui se dressent devant nous et les générations futures.

Le virage inexorable vers une mobilité profondément différente

Le Plan sur la table prend acte de la nécessaire révolution dans les transports.

L'autopartage constitue une révolution qui ne fait que commencer et qui changera de façon profonde la trame urbaine en réduisant de façon significative le surcroît de surfaces consacrées à l'automobile, particulièrement les mers de stationnement qui devront être requalifiées avec soin pour consolider harmonieusement la trame urbaine.

BIXI, le vélo-partage, a pris son envol après des débuts cahoteux. Cette croissance doit se poursuivre dans des territoires qui ne sont encore que très partiellement desservis, dont l'Est et l'extrême Est de Montréal.

Le vélo électrique, incluant le BIXI électrique, constitue une révolution incroyable, permettant à presque tous de franchir des distances et des obstacles qui paraissent auparavant réservés à une minorité. Le vélo à assistance électrique favorise l'activité physique auprès de populations qui n'osaient pas. Plusieurs citoyens incités à l'action ont vu leur santé physique et mentale s'améliorer de façon spectaculaire.

Le réseau de transport collectif doit s'étendre très rapidement. Il doit devenir extraordinairement convivial pour supplanter l'auto-solo comme principal mode de déplacement, même dans les territoires périphériques. L'offre d'un transport collectif convivial est la principale clef de la transition souhaitée

Chaque année, dans le monde, des centaines de kilomètres de tramway apparaissent. Leurs véhicules sont souvent d'une grande beauté et d'une grande convivialité. L'implantation de ces infrastructures est généralement l'occasion d'une requalification profonde des territoires traversés. En lieu et place de l'automobile triomphante, on peut maintenant y voir une multitude de piétons déambulant à travers la verdure et des places publiques incorporant une variété de mobilier. Partout, une fois la révolution tramway amorcée, elle se répand à la vitesse grand V. Quand lancera-t-on le mouvement à Montréal ? Lachine souhaite ardemment un tel geste structurant entre son territoire et le centre-ville. Agissons avec diligence dans ce dossier fondamental. L'Est et le Nord hésitent, mais pourraient se laisser convaincre avec de bons arguments basés sur une adéquation entre le transport et une vision dynamique de tout un Est requalifié. En 2050, la création de plus d'une centaine de kilomètres de tramway sillonnant Montréal devrait avoir transformé très positivement notre trame urbaine.

Le vélo-cargo constitue aussi une révolution qui s'amorce. La révolution du vélo cargo serait bien plus complète si elle était couplée à des wagons ou rames réservées de tramway.

La consolidation du réseau de métro doit aussi faire partie du cocktail idéal de transport collectif.

- La ligne bleue doit être prolongée pour l'interconnecter avec la ligne verte. Cela permettra de faciliter les déplacements des usagers et d'optimiser les opérations de la STM, (partage du garage Honoré-Beaugrand).ⁱ

- Le prolongement de l'extrémité de la ligne orange permettrait enfin d'interconnecter ce mode avec le réseau de trains de banlieue et le REM.

- Finalement, un ou des circuits de métro traversant la trame urbaine en diagonale seraient aussi appropriés à court, moyen ou long termes (ligne Rose de la mairesse Plante, ligne mauve proposée par Québec Solidaire).

À l'opposé, le Skytrain du REM repose sur une illusion. Le modèle d'affaires derrière le REM de CDPQ Infra est une véritable catastrophe qui dévitalisera le reste du système de transport collectif pour 99 ans, renouvelable pour un second terme. Le cadre financier offert aux autres modes de transport collectif en sera asséché. Le REM de l'Est accentuerait les multiples problèmes subis par certaines populations depuis trop longtemps sacrifiées. Pourquoi empirer les conditions de vie de milliers de citoyens pour favoriser une poignée de développeurs? Au contraire, la révolution des transports collectifs doit participer à la revitalisation juste des milieux traversés.

La définition des priorités d'action relatives aux transports collectifs structurants doit se baser sur des études fines des besoins et des options pertinentes non seulement à l'échelle de la région, mais aussi à l'échelle des quartiers. Elle doit absolument inclure de façon proactive une discussion civique large et récurrente auprès des populations traversées.

D'ici quelques années, un réseau complet de navettes fluviales, électriques, devrait relier une multitude de destinations de part et d'autre du fleuve ou de la rivière des Prairies. Ce réseau doit aussi donner accès à certaines îles de l'archipel de Montréal, dont l'île Sainte-Thérèse, transformées en sites de loisir et de contact avec la nature permettant aux citoyens de la région de Montréal de se ressourcer au contact de ce fleuve, l'un des plus beaux de la planète. Ne forçons plus les citoyens à rouler des centaines de kilomètres chaque fin de semaine pour se ressourcer, le fleuve est là tout près, magnifique, enchanteur. À nous d'en profiter avec intelligence et sensibilité.

Cette transition ambitieuse des modes de transport, actifs, collectifs et véhiculaires doit être au cœur de la démarche actuelle.

Retisser des milieux jadis déchirés par les infrastructures de transport

La révolution des transports ne doit pas être un objectif désincarné. Elle doit se faire au service de milieux de vie consolidés, retissés serrés.

Les projets de construction des autoroutes qui sillonnent l'île ont été accompagnés de la destruction de centaines ou milliers d'habitations, ainsi que de dizaines de bâtiments d'une très grande valeur patrimoniale. En lieu et place de ces milieux de vie, se trouvent maintenant des tranchées béantes ou des ouvrages géants supportés par une forêt de piliers de béton. Des milliers de citoyens ont vu leur qualité de vie se dégrader significativement par ces démolitions, puis par la construction des voies rapides et même leur reconstruction souvent brutale.

À de nombreux endroits, ces infrastructures se connectent avec le tissu urbain via des échangeurs autoroutiers représentatifs de la pensée hégémonique des années 50, celle de l'automobile triomphante. Les bretelles d'accélération de ces échangeurs sont non seulement extrêmement dangereuses pour les piétons et les cyclistes qui les traversent, mais ils induisent des vitesses excessives dans les quartiers adjacents, causant des accidents graves et trop souvent mortels à bonne distance de ces aberrations.

Presque tous les viaducs franchissant les infrastructures autoroutières ou ferroviaires sont conçus essentiellement pour les véhicules motorisés. Les piétons et cyclistes doivent se contenter d'étroites surfaces, si surface il y a. L'inconfort est certain et le danger, parfois extrême, les guette.

Ces brisures profondes entre quartiers s'opposent fondamentalement à la création d'une ville résiliente, conviviale où les citoyens pourraient facilement trouver les ressources répondant à leurs besoins. À 15 minutes de chez-soi dit le principe. Le paradigme actuel du tout à l'automobile doit changer. Montréal travailler de concert avec le ministère des Transports du Québec pour mener cette transformation fondamentale et ce, prioritairement, très rapidement, systématiquement.

Comprendre et mettre en valeur les singularités

À Montréal comme ailleurs, l'urbanisme s'est trop souvent apparenté à la culture du plus petit dénominateur commun. Trop longtemps, on a semblé favoriser les projets peinaris qui dérangent le moins d'intervenants, qu'ils soient grands acteurs économiques ou activistes turbulents. Cette crainte de la différence entraîne trop souvent une banalisation des territoires ou des bâtiments d'exception.

Trop souvent, les grandes installations industrielles abandonnées, les emprises routières ou ferroviaires, surdimensionnées, à reconfigurer, ont été décrites comme des exceptions monstrueuses, à atomiser, à banaliser, plutôt qu'y déceler l'occasion de poser des marqueurs identitaires, grâce à la créativité, à l'innovation.

Les décennies de débats sur l'avenir du Vieux-Port de Montréal illustrent bien cette tentation. Jadis, le Gouvernement du Canada et ses entités administratives ont cherché encore et encore à multiplier condominiums, bureaux et commerces sur les quais faisant face au berceau de Montréal. Plusieurs dizaines de millions de dollars ont été confiés à des firmes d'urbanisme, d'architecture et d'ingénierie, en pure perte, pour présenter différentes façons de combler cette fenêtre sur le fleuve par de nouvelles constructions déconnectées de l'histoire des lieux. On a tenté d'entrer dans la gorge de la population ces projets décrits comme étant Le Progrès. Heureusement, les citoyens et organismes se sont mobilisés, à répétition, pour exiger que le Vieux-Port mette d'abord en évidence la relation entre le Vieux- Montréal et le fleuve à travers le précieux héritage portuaire qui les unit. La vue depuis le Vieux- Montréal, sur le fleuve et le port, devait et doit toujours demeurer ouverte ainsi que son corollaire, la vue sur le Vieux- Montréal, depuis l'île Sainte-Hélène, le fleuve, la Cité du Havre et le Vieux-Port. Le Vieux-Port, lieu public ayant conservé sa typologie maritime lieu a grandement favorisé la consolidation du Vieux-Montréal comme lieu porteur d'histoire et d'identité.

Il faut développer une culture d'aménagement du territoire qui valorise ses singularités actuelles, qui célèbre l'urbanité dans toute sa complexité. Assumons la Ville, lieu d'interactions entre humains. Créons des lieux accueillants à la hauteur des meilleures pratiques actuelles dans le cadre de processus menés de concert avec les populations touchées.

Éliminer les gestes disparates, à courte vue

Depuis quelques années, plutôt que servir de moteur à des changements structuraux, l'appellation "transition écologique" a servi de prétexte à l'implantation d'une multitude de petits gestes en rupture avec la nature patrimoniale ou paysagère des territoires touchés. Trop souvent, l'administration de Montréal ou des arrondissements semble confondre installation de structures temporaires et la plantation effrénée d'arbres avec la véritable transformation stratégique de notre société. Des énergies folles et des sommes substantielles sont dépensées annuellement pour des résultats décevants, alors que les véritables gestes fondamentaux, structurants, tardent.

La plantation désordonnée d'arbres à la va-comme-je-te-pousse morcelle de façon systématique et inexorable les grands espaces ouverts. Elle élimine les perspectives vers la montagne, le fleuve et autres marqueurs identitaires. Les plantations massives effectuées dans les grandes emprises, ferroviaires ou autres, sont des gestes à courte vue qui risquent de rendre bien plus difficiles l'établissement de certains segments des réseaux de transport collectif structurants et conviviaux.

Trop souvent, des projets spectaculaires, souvent ponctuels, autoproclamés « sauveurs » de Montréal, mobilisent l'attention médiatique, le temps qu'une nouvelle « saveur du mois » les remplace. Ne faudrait-il pas développer une procédure systématique d'évaluation des projets significatifs cinq ou dix ans après leur complétion, question de juger leur véritable durabilité par-delà des modes?

Développer l'accessibilité physique et visuelle au fleuve

Carte blanche, le rapport préparé par l'OCPM en vue du 375^{ième} anniversaire de Montréal soulignait que l'accès au fleuve Saint-Laurent et à la rivière des Prairies, est un enjeu immensément important pour les Montréalais.

L'accessibilité visuelle et physique aux cours d'eau qui ceignent l'île de Montréal et les îles au milieu de ces cours d'eau doit être une priorité systématique de Montréal et de ses partenaires.

La Ville de Québec a fait de la récupération de ses rives un enjeu central de son 400^e anniversaire. La promenade Champlain, créée après déplacement du boulevard du même nom, est une œuvre d'une facture exceptionnelle, qui a forcé les différents gouvernements à adopter une interprétation créative des normes usuelles relatives aux berges et à la voirie. Cette exceptionnelle contribution résulte d'un travail de longue haleine qui a d'abord permis de relocaliser et de recalibrer le boulevard Champlain, avant de procéder aux aménagements finaux de très grande qualité. Le Gouvernement fédéral a aussi créé deux aménagements remarquables en bordure du fleuve, l'un au bassin Brown, l'autre dans le secteur de Beauport.

Pourquoi Montréal devrait-elle se résigner continuellement à ne réaliser que des demi-mesures ? Montréal a les moyens d'être aussi ambitieuse encore que Québec. Je reviendrai à plusieurs reprises sur la nécessité de poser rapidement gestes structurants tant au cœur de Montréal (parc Jean-Drapeau et Vieux-Port de Montréal) que dans l'Est, (parc de la Promenade Bellerive et ailleurs) pour atteindre ces objectifs fondamentaux pour assurer une qualité de vie adéquate aux Montréalais et pour consolider sa position comme destination touristique.

PRÉSERVER ET CONSOLIDER L'IMAGE DE MARQUE DE MONTRÉAL

Le cœur de l'image de marque de Montréal est formée des éléments suivants :

- les îles de l'Exposition universelle de Montréal (1967)
- le fleuve Saint-Laurent
- le Vieux-Port
- le Vieux-Montréal
- le Centre-ville
- le mont Royal

Cette image de marque est célébrée dans une multitude de cartes postales et de sites internet. Elle se décline de différentes façons: assemblage de quelques éléments ou présentation spectaculaire de l'ensemble de ses composantes. Parfois, les îles de l'Expo sont à l'avant-plan. Parfois, le mont Royal occupe cette position.

L'idée que cette perspective monumentale puisse être à la base d'une prochaine candidature de Montréal au répertoire des sites UNESCO du patrimoine de l'humanité a été développée lors de la conférence intitulée: *Olmsted et le parc du Mont-Royal d'hier à aujourd'hui* que j'ai donnée tenue le 24 mai 2022 conjointement avec Patricia O'Donnell, architecte paysagiste de réputation internationale. À cette occasion, cette dernière a invité Montréal à s'inspirer de Rio de Janeiro qui a réussi à obtenir cette même reconnaissance avec une stratégie basée sur le paysage: île + mer + plage de Copacabana désignée par le génie Burle-Marx + ville vivante + Corcovado / Christ rédempteur + montagne naturelle.ⁱⁱ

Le parc Jean-Drapeau

Depuis des siècles, l'île Sainte-Hélène est l'observatoire privilégié pour apprécier la relation unique entre Montréal et son fleuve majestueux.

Expo 67 fut créé sur cette île en tirant partie de cette formidable relation visuelle entre le fleuve Saint-Laurent et le cœur de Montréal. Expo 67 fut et demeure le symbole rayonnant de la capacité de Montréal à créer des choses exceptionnelles. Pour plusieurs spécialistes, cette exposition universelle précédant l'explosion du voyage de masse a marqué le summum de cette formule. Expo 67 a aussi catalysé une incroyable transformation de Montréal et de la société Québécoise, passant du repli sur soi à une spectaculaire ouverture sur le monde.

Le parc Jean-Drapeau constitue le principal accès au fleuve Saint-Laurent pour une bonne partie de la population montréalaise. Cette unicité doit être célébrée et exploitée résolument avec art et intelligence.

Il y a six ans, le secteur entourant la station de métro île Sainte-Hélène a perdu l'essentiel de sa végétation et de ses milieux humides, remplacés par un immense territoire minéralisé. La réaction de la population fut viscérale. Un plan directeur fut réclamé pour que cessent les spoliations. Une vaste consultation a été tenue sous l'hospice de l'OCPM.ⁱⁱⁱ

Le plan directeur adopté à la suite de cette consultation est exemplaire à plusieurs points de vue. Il doit impérativement être mis en œuvre rapidement pour que cessent les multiples dégradations annuelles et que le potentiel exceptionnel de ce lieu soit mis adéquatement en valeur.

Les études ont démontré que le parc Jean-Drapeau dessert non seulement la population de Montréal, mais qu'une large partie de sa clientèle vient de la rive sud de Montréal. Le parc Jean-Drapeau constitue la plus importante du réseau fluvial en cours de développement par la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM). En conséquence, Montréal doit s'assurer du soutien financier et logistique de la CMM

Cela dit, les stratégies concernant le stationnement ne sont pas totalement en phase avec une vision 2050 qui devrait être encore plus axée sur les transports collectifs, l'autopartage, le vélo électrique, les navettes électriques. Le stationnement pourrait probablement être réduit si le phasage était révisé. Un plan de cette ampleur et de cette complexité demande de multiples ajustements. Cependant, ceux-ci ne doivent pas ralentir ce processus essentiel pour Montréal et sa région.

L'ensemble Vieux-Port / Vieux-Montréal

En 1992, le 350^e anniversaire de Montréal a été marqué par l'inauguration de plusieurs nouveaux équipements urbains. La principale contribution a sans conteste été l'ouverture au public de l'ensemble du Vieux-Port de Montréal et l'aménagement de places publiques dans le Vieux-Montréal. Cette transformation bénéfique faisait suite des décennies de débats publics où les citoyens et organismes ont réclamé haut et fort, à répétition, que le Vieux-Port et le Vieux-Montréal soient mis en valeur dans le respect de leurs identités propres plutôt que pour répondre aux impératifs du marché.

Grâce à cette transformation tant attendue, l'ensemble Vieux-Port / Vieux-Montréal est devenu la principale destination touristique de Montréal. Le Vieux-Montréal est un quartier aimé, vivant.

Ce méticuleux travail de réappropriation de l'espace public doit continuer. L'approche basée sur la compréhension historico-situationnelle des lieux qui a prévalu à cette réappropriation de l'espace public du Vieux-Montréal doit se poursuivre et s'incarner dans les nouveaux aménagements.

La rue de la Commune constitue l'un des plus beaux fronts de mer en Amérique avec Michigan avenue à Chicago. Ce constat a été martelé au gouvernement fédéral pendant plus d'une décennie pour empêcher que cette rue ne soit coupée du fleuve par un mur de condominiums et de commerces érigés sur les terrains du Vieux-Port. Curieusement, cette artère a peu profité de la reviviscence du Vieux-Montréal et du Vieux-Port. Elle se présente malheureusement encore, en maints endroits, comme une entrée de service au quartier historique plutôt que comme sa vitrine! Cette stagnation résulte d'abord du fait qu'elle sert de garage en plein air. L'esplanade à niveaux vantée en 1992 comme future génératrice de cafés et d'animation n'a pas rempli ses promesses. L'incohérence entre le Vieux-Port et l'esplanade de la rue de la Commune doit cesser. Ces deux entités doivent être planifiées de façon intégrée, incluant le transport en commun. Il faut revoir et prolonger vers l'ouest cette esplanade, la plus prestigieuse de Montréal. Tous les éléments doivent être au service de l'image de marque de Montréal et non servir à exacerber le clivage entre les administrations municipale et fédérale.

Le spa Bota Bota est le premier bateau accessible au public de façon permanente. D'autres bateaux de grande et de moyenne envergure pourraient aussi être transformés et ancrés au Vieux-Port pour accueillir le grand public : musée, hôtel, salle de spectacle,

dancing, restaurant, autres fonctions. Le musée des Sciences devrait aussi inclure une composante maritime et ainsi mieux refléter l'histoire du site qui l'accueille et celle des technologies maritimes.

Le silo no 5, lieu atypique par excellence de Montréal, doit être mis en valeur de façon sensible. Ce bâtiment amiral du Vieux-Port, célébré par ceux qui vantent ses mérites architecturaux, citant au passage les éloges lancés par le grand architecte Le Corbusier, doit être mis en lumière et utilisé pour prolonger vers l'ouest l'esplanade de l'avenue de la Commune. Une vue exceptionnelle est offerte depuis les hauteurs de ce lieu hors norme. Restauré de façon créative, il deviendrait rapidement incontournable au niveau touristique, un nouveau repère emblématique. Ce silo devrait voir sa synergie exacerbée avec les autres silos, dont celui de Farine Five Roses, pour annoncer l'entrée à Montréal depuis le boulevard Bonaventure. Après tout, Montréal ne se targuait-il pas, il y a quelques décennies, d'être un pôle mondial de distribution du grain. Pourquoi ne pas y déplacer le musée d'art contemporain et donner à cette institution une très grande envergure ? Pourquoi ne pas y coupler hôtel et restaurants pour que la magie opère jour et nuit?

Différents aménagements hors site et sur les lieux mêmes d'Habitat 67 devraient souligner la présence du bâtiment canadien le plus célébré dans les revues architecturales mondiales. La signature unique de ce bâtiment phare de l'architecture doit être mieux perceptible depuis le Vieux-Port et le parc Jean-Drapeau. Pour cela, il faut d'abord éliminer l'éblouissement causé par les lampadaires bordant le port, excès lumineux qui empêche de bien percevoir tant le plan d'eau que l'architecture exceptionnelle d'Habitat 67. Un traitement lumineux plus discret, approprié, s'impose. De l'autre côté du port, il faut mettre subtilement en lumière ce bâtiment emblématique de Montréal avec les moyens d'aujourd'hui, dans le respect de ses résidents. Il faut viser l'excellence sur les terrains avoisinants, le parc de la Pointe, la jetée Bickerdike. Les projets immobiliers ordinaires doivent cesser sur ce bord de ce grand fleuve qui animait la fierté des Québécois lors de l'Expo 67.

Le subtil travail de mise en valeur de la Place d'Armes et de ses abords doit se poursuivre en incluant la basilique Notre-Dame et le Vieux-Séminaire. Il faut aider les Sulpiciens à pleinement mettre en valeur l'exceptionnel site du Vieux-Séminaire de Montréal. Pourquoi ne pas créer sur la propriété des Anciens seigneurs de Montréal, un musée révélant leurs extraordinaires collections et leur précieux jardin conventuel?

L'aménagement de la place d'Youville, site de l'ancien marché Sainte-Anne et surtout de l'ancien parlement du Canada doit être finalisé. L'émeute et l'incendie criminel qui ont rasé le parlement de l'union du Haut et du Bas Canada ont changé l'histoire de Montréal et celle du Canada doivent être rappelés de façon imaginative dans le respect des autres valeurs du site.

Les commerces du Vieux-Montréal doivent laisser tomber tables en plastique, tapis gazon et camelote de bas de gamme. Les aménagements extérieurs et les mises en situation doivent renforcer le caractère spécifique de l'arrondissement historique.

La grande question est de savoir comment inciter le Vieux-Port et le Vieux-Montréal à développer leurs complémentarités plutôt qu'à accentuer la cacophonie actuelle. Un travail soigné, collaboratif, s'impose d'évidence. Enfin, le Vieux-Montréal doit poursuivre sa consolidation, en se basant sur son histoire exceptionnelle et en améliorant la qualité des services publics offerts aux résidents du quartier et de sa périphérie immédiate.^{iv}

Le mont Royal

La silhouette du mont Royal, dominant la région de Montréal, est un des fondements de l'image de marque de notre ville. La réalité est bien plus complexe que l'image forte de cet escarpement largement couvert d'arbres qui domine notre centre-ville. Une grande partie de la montagne est une grande cuvette centrale, l'Entre-Monts, entourée de trois plateaux sommitaux, autour desquels des escarpements plus ou moins hauts sont perceptibles à des dizaines de kilomètres de distance. L'Atlas du paysage du mont Royal décrit admirablement la situation, les enjeux et les orientations nécessaires pour préserver et mettre optimalement en scène les vues sur la montagne.

Sur cette topographie complexe, s'agglutinent des parcs identitaires, des institutions de santé, de haut savoir et bien plus encore. Ce faisant, la montagne rassemble tant de symboles d'excellence, de lieux porteurs de notre mémoire collective, événements et gens marquants, individuels et collectifs.

Cette présence visuelle du mont Royal est et doit demeurer marquante dans le paysage Montréalais et celui de la région. Le plan doit réaffirmer haut et fort cette prédominance dans le paysage de Montréal. L'Atlas du paysage du mont Royal doit servir d'inspiration au futur Plan d'urbanisme et de mobilité ainsi qu'aux mesures de concordances qui en découleront. La nécessaire densification de Montréal peut se faire en respectant son ADN, basé sur l'importance de son fleuve et de sa montagne

Depuis plus de 30 ans, le parc du Mont-Royal fait l'objet d'un travail systématique de restauration et de réhabilitation fondé sur les principes du plus célèbre architecte paysagiste d'Amérique, Frederick Law Olmsted, le célèbre concepteur de Central Park. Pour plusieurs spécialistes de l'œuvre de ce génie de l'aménagement, son concept le plus abouti concernait le mont Royal. Son thème, une lente montée depuis le pied de la montagne jusqu'à son sommet à travers une série de poèmes paysagers « naturels », allant du paysage champêtre au bois sauvages en passant par une foresterie esthétique.

Ce travail de restauration et de réhabilitation a vu sa pertinence et sa qualité reconnues tant par les spécialistes de l'œuvre d'Olmsted, que par l'Association des architectes paysagistes du Canada ou par Héritage Montréal. À preuve, les prix d'excellence régulièrement décernés aux études et réalisations menées sur ce site emblématique.

Les interventions menées dans le parc du Mont-Royal résultent presque toujours d'un processus d'évaluation et d'intervention simultanée sur l'ensemble des paramètres d'un secteur d'analyse. Le travail couvre, d'une part, la consolidation des points d'intérêt ou celle des milieux naturels et d'autre part, l'amélioration des accès et des parcours. Le Plan doit réaffirmer la nécessité inaliénable de ce processus de conciliation de la mise en valeur des patrimoines culturel et naturel avec un rééquilibrage de l'accessibilité en faveur de l'expérience offerte au promeneur.

Si les premières décennies de restauration ou réhabilitation se faisaient essentiellement à l'intérieur du parc du Mont-Royal, il en est tout autrement aujourd'hui. Les défis actuels exigent une planification concertée extrêmement serrée entre des services divers de la Ville de Montréal (architecture de paysage et biologie, ingénierie, architecture), les institutions établies sur la montagne, (enseignement, hôpital, religion) le gouvernement du Québec et même du Canada, et finalement des intérêts privés.

Les savoirs et savoir-faire que j'ai accumulés pendant 23 ans à analyser, planifier et superviser des travaux sur la montagne comme architecte paysagiste professionnel pour la Ville de Montréal ont été résumés dans le mémoire intitulé *Magnifier et enchanter le mont Royal*.^v

Intervenir sur la montagne demande une approche sortant des sentiers battus ou des normes usitées dans d'autres contextes. L'agrandissement de l'hôpital Général de Montréal devrait suivre une stratégie très différente des 2 tentatives présentées à l'OCPM. Pourquoi ne pas transformer le territoire où se trouve un horrible stationnement étagé en un prolongement de la montagne, espèce de bâtiment / escalier de géant largement végétalisé qui tirerait parti de la trentaine de mètres de dénivellation entre les rues Cedar et des Pins. Ce territoire réinventé permettrait de répondre aux besoins de l'hôpital, tout en mettant mieux la montagne en scène et en facilitant la déambulation piétonnière entre le centre-ville et le parc du Mont-Royal.^{vi}

Un des plus grands défis de Montréal, actuellement, est la requalification des terrains et bâtiments de l'hôpital Royal-Victoria. Cette mission doit être priorisée tant par le Gouvernement du Québec que par la Ville de Montréal avec un engagement très actif de la communauté montréalaise.

Ce site doit être requalifié en suivant les principes mis de l'avant par Les amis de la montagne, Héritage Montréal et l'Association des architectes paysagistes du Québec. Un extraordinaire travail de reconversion s'impose rapidement pour éviter de gaspiller certaines valeurs patrimoniales.^{vii viii}

La montagne est extrêmement populaire. Chaque année, des millions de gens fréquentent cet espace au cœur de la ville. Comment éviter que le mont Royal ne soit victime de son immense attractivité ? Protéger ses valeurs patrimoniales et paysagères tout en favorisant un usage respectueux demandera une approche extrêmement

raffinée que le futur Plan d'urbanisme et de mobilité doit rappeler. Protéger prioritairement ses valeurs patrimoniales et paysagères implique à la fois la nécessité de développer des destinations alternatives ailleurs sur le territoire pour plusieurs activités et de développer sur place des équipements de qualité et sur internet des outils populaires de façon à amener les citoyens à mieux comprendre et surtout à mieux respecter les paysages et les patrimoines de la montagne.

Pour inclure le mont Royal au répertoire des sites du patrimoine UNESCO, la Ville de Montréal avait choisi de mettre de l'avant le travail de consolidation de la mosaïque de parcs et institutions de la montagne dans sa stratégie utilisée initialement sans succès. Ce travail doit se poursuivre. Cependant, il ne sera peut-être pas suffisant. Il faudrait probablement plus encore. Peut-être la mise en réseau avec les autres aménagements exceptionnels légués par Frederick Law Olmsted, une opération à coordonner avec des spécialistes opérant depuis les États-Unis où sont concentrées les grandes œuvres d'Olmsted. Je suis convaincu que la clef de la reconnaissance mondiale du mont Royal tiendra à son inclusion comme point d'orgue dans la mise en scène de l'image de marque de Montréal

L'EST DE MONTRÉAL

Depuis plus d'un demi-siècle, l'Est a subi une multitude d'interventions de grande envergure qui ont profondément dévitalisé sa trame urbaine. Ces agressions ont été planifiées et exécutées par les Gouvernements du Canada (Port de Montréal et corridors ferroviaires) du Québec (pont tunnel, autoroute A-25 et A-40, voie rapide Souigny, projet de REM de l'Est) et la Ville de Montréal (centres de traitement des déchets et plus).

Le projet de REM de l'Est s'inscrivait dans la droite ligne de cette mouvance de transport rapide des personnes ou des marchandises. Les impacts sur les populations traversées par le Skytrain du REM de l'Est ne semblaient pas faire partie des facteurs à considérer dans la première mouture du projet.

Le Port de Montréal travaille inlassablement à augmenter le volume des produits qui transitent à travers l'Est. Les industries qui se bousculent actuellement au portique dans l'Est sont génératrices d'un camionnage intensif. Le Plan stratégique du SIPI (Site Industriel de la Pointe-de-l'Île) promet de changer cela un jour.

Ce jour lointain n'est pas acceptable. La transition vers un avenir plus vert doit se faire rapidement, avec un soutien très actif du Gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal.

L'Est offre un potentiel de développement exceptionnel. Malheureusement, des planificateurs semblent avoir plus à cœur les intérêts de certains développeurs au détriment de ceux des populations qui y vivent. Cela doit cesser. Il faut une vision

volontariste et des moyens d'envergure pour requalifier ce territoire immense vers un avenir qui respectera la qualité de vie de ses habitants plutôt que la dégrader comme ce fut systématiquement le cas depuis des décennies.

Les infrastructures autoroutières

La qualité de vie des résidents de l'Est a été dégradée profondément par l'impact cumulatif des destructions massives liées aux projets autoroutiers et par la construction de grandes infrastructures de transport qu'elles soient en tranchée, au sol ou sur piliers.

Même après plus d'un demi-siècle, le MTQ et la Ville n'ont pas réussi à planifier des gestes d'importance pour recoudre des territoires urbains patrimoniaux jadis déchirés.

Cela doit changer. Des interventions importantes devront être menées de façon très volontariste, systématiquement, à de nombreux endroits, pour corriger cette injustice environnementale.

Malheureusement, les travaux menés depuis près d'une décennie entre le pont tunnel Louis-H LaFontaine et la rue Sherbrooke oublient aussi de corriger significativement la situation malgré des dépenses dépassant le milliard \$!!! Que des brouilles, comme certaines interventions ponctuelles sur des sections de mur anti-bruit.

Pour ajouter l'injure à l'insulte, récemment, le MTQ a dirigé des milliers de véhicules dans la bretelle autoroutière Souigny qui s'infiltré dans le quartier Longue-Pointe. Cet afflux massif de véhicules perturbe profondément la vie de milliers de citoyens. À l'inverse des beaux discours politiques lénifiants, comment peut-on encore tolérer de telles bretelles autoroutières se déversant loin des voies de service, au cœur du tissu résidentiel ? Ces bretelles autoroutières sont des vestiges d'un autre temps. Elles ne doivent plus servir à leur usage initial, mais pourraient être intégrées à des équipements de transport actif et collectif.

Il y a cinq ans, la Ville de Montréal et le Gouvernement du Québec ont conjointement réaménagé l'échangeur Sherbrooke / A-25. Le réaménagement d'une des bretelles autoroutières a rendu la traversée de cet échangeur extrêmement dangereuse pour les cyclistes. Plusieurs citoyens et organismes avons demandé en vain des modifications à projet insensé. Après coup, constatant le caractère monstrueux de l'intervention, une voie cyclable dangereuse et peu conviviale a été insérée et peinte parmi les quatre voies de circulation rapide pour automobiles et camions lourds. La signalisation touristique des autoroutes A-20, A-25 et A-40 dirige les conducteurs dans cet échangeur dans leur trajet vers le Jardin Botanique, le stade Olympique ou vers le centre-ville. Ce lieu doit être traité comme une véritable entrée de ville, noble, avec œuvres d'art majeures plutôt qu'avec les aménagements standards et les plantations ordinaires actuelles.^{ix}

Ce n'est qu'un exemple de la négligence récurrente, parfois méprisante, que l'Est subit. Tel que mentionné ci-haut, la requalification des différents échangeurs sur les autoroutes A-25, A-40 et Souigny doit enfin être identifiée comme prioritaire.

Le Port de Montréal

La destruction massive du tissu urbain n'a pas seulement été l'œuvre néfaste du ministère des transports du Québec. Le Port de Montréal n'est pas en reste. Il a détruit divers quartiers, dont la partie de Longue-Pointe entre les rues Lepailleur et Liébert, à l'est de l'autoroute A-25. Depuis trois décennies, les opérations du Port multiplient les impacts nuisibles sur la qualité de vie des populations voisines (camionnage, bruit, lumière nocturne, laideur de ses installations).

Depuis longtemps, des mesures vigoureuses auraient dû être prises pour réduire ces impacts et pour bonifier les interfaces avec les quartiers adjacents.

Des centaines de millions \$ ont été investis dans le Port depuis quelques années pour augmenter la capacité de cette infrastructure de transport de marchandises.

Aucun geste digne de ce nom n'a encore été posé dans l'Est pour compenser les effets néfastes de ces opérations sur la qualité de vie des citoyens vivant aux abords immédiats de ces installations ou des voies par lesquelles les marchandises transitent. En 2011 paraissait un rapport annonçant monts et merveilles. Curieusement, depuis lors, l'Est a dû se contenter de plantations d'arbres totalisant probablement 1/10 000 des sommes investies pour augmenter la capacité des installations.

Cette mascarade doit cesser. Des mesures efficaces s'imposent pour revitaliser tant le pourtour des installations du port que le tissu urbain adjacent. Les interventions requises doivent inclure des bâtiments emblématiques, des aménagements paysagers soignés, de grandes œuvres d'art, des murs ou talus anti-bruit à la hauteur des besoins, un ou des pôles d'interprétation majeurs. Ces actions s'imposent rapidement ^x

L'accès au fleuve depuis le parc de la Promenade Bellerive et les espaces adjacents

Le Port de Montréal voulait poursuivre son expansion triomphante jusqu'à Montréal-Est. Les citoyens de l'Est ont manifesté leur refus de voir disparaître cette fenêtre sur le fleuve. C'est ainsi qu'est né le parc de la Promenade Bellerive, rare îlot de verdure accessible entre des kilomètres et des kilomètres de quais en béton.

Les 2,2 kilomètres de berges de la Promenade Bellerive constituent le principal accès au fleuve pour plusieurs centaines de milliers de résidents de l'Est. Ce parc figure sûrement parmi les plus fréquentés du réseau des grands parcs de Montréal, accueillant plusieurs centaines de milliers de visiteurs chaque année.

Ce parc et ses abords sont remarquables sous plusieurs aspects comme en témoigne la carte 16 du *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal*, le document qui esquisse les orientations menant au Plan d'urbanisme et de mobilité.



L'agrandissement suivant de ce plan, intitulé *Paysages emblématiques et identitaires*, démontre bien la conjonction remarquable de patrimoines exceptionnels à la Promenade Bellerive et à Longue-Pointe de l'île de Montréal :

- Route du parcours riverain
- Voie panoramique du parcours riverain
- Parc en rive principal
- Principal accès public aux rivages (parc riverain)
- Traverse fluviale, lien nautique



Le statut de parcours riverain - chemin du Roy, ainsi que la concentration d'artéfacts et de vues vers le fleuve imposent une approche stratégique et des moyens conséquents pour mettre en valeur cette richesse patrimoniale entourée de lieux fortement minéralisés.

Dans le parc de la Promenade Bellerive et tout particulièrement dans sa partie est, plusieurs structures témoignent du passé maritime et portuaire.

- ducs d'Albe
- bollards
- amers donnant le cap aux pilotes du Saint-Laurent
- cale sèche et immense porte de la cale sèche

Chacun de ces éléments doit être préservé et mis en valeur in situ pour faire comprendre l'histoire et l'importance des activités maritimes et portuaires. Une occasion de collaboration avec le Port.

Lors de sa création, la Promenade Bellerive et les espaces verts qui longent la rue Notre-Dame relevaient d'une seule autorité. Des processus de planification ont alors pu dégager des orientations fortes et cohérentes pour cet agglomérat dont la spécificité est d'être le **grand accès visuel et physique au fleuve et aux îles de l'archipel pour la population de l'Est.**

En 2001 ou 2002, lors des défusions, le parc de la Promenade Bellerive s'est retrouvé sous l'autorité de l'Agglomération de Montréal alors que l'Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve prenait la responsabilité de la rue Bellerive et des parcs adjacents, Honoré-Mercier, de la capture de Allan, Pierre-Tétreault, Clément-Jetté et Taillon.

Les deux paliers administratifs semblent avoir d'énormes difficultés à coordonner leurs actions. La conséquence, la cohésion s'est effritée au profit d'une multitude de gestes ponctuels souvent criards, sans réel rapport avec la mission stratégique régionale de ce précieux territoire.

C'est ainsi que l'Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve a multiplié les équipements qui obstruent ces vues. Ont été et se multiplient encore plantations ayant le même effet.

Une véritable vision cohérente doit être réitérée et développée conjointement par l'Agglomération et l'Arrondissement. Elle doit se baser sur une connaissance fine de l'histoire des lieux, de ses qualités écologiques, des usages observés, de sa valeur populaire. Elle doit s'inspirer des orientations fixées alors que tout ce territoire relevait de Montréal, qui établissaient clairement l'importance des liens visuels privilégiés depuis la rue Notre-Dame, à travers les parcs adjacents, jusqu'au fleuve

Elle doit aussi répondre aux besoins d'une population que l'on veut desservir adéquatement sans qu'elle n'ait à franchir des centaines de kilomètres en automobile.

Le parc de la Promenade Bellerive est beaucoup trop petit pour répondre à tous les besoins en espaces verts de la population de tout l'Est. Cependant, il fait face à un archipel exceptionnel incluant les îles de Boucherville, l'île Sainte-Thérèse et de nombreuses autres îles. Jadis, existaient des plages sur l'île Sainte-Thérèse et ailleurs. Cette île est la propriété du Gouvernement du Québec et pourrait très facilement redevenir une de ces vastes plages dont la région de Montréal a tant besoin. En raison de sa position stratégique et de sa grande accessibilité, la Promenade Bellerive pourrait devenir le point d'ancrage de plusieurs navettes se rendant à ces destinations loisir.

Cet été, une navette permettait aux promeneurs et aux transiteurs de traverser le fleuve jusqu'à Boucherville. Malheureusement, il n'y avait aucune station BIXI à proximité de cet équipement régional de transport collectif. Cela doit changer. Les systèmes de transports actifs et collectifs doivent être arrimés plus finement si l'on veut effectuer une véritable transition durable.

Le bilan 2013 du *Plan de protection et de mise en valeur des milieux naturels de Montréal* identifiait la création d'un corridor vert et actif entre la rivière des Prairies et le fleuve Saint-Laurent comme l'un des 4 axes d'intervention prioritaires. Ce corridor doit se raccorder au parc de la Promenade Bellerive.

Le récent *Plan nature et sport* reprend la même idée avec deux corridors pour ce faire, l'un frôlant le bois Thomas-Chapais, l'autre longeant la carrière Lafarge et se raccordant à l'extrémité est de la Promenade Bellerive, via les terrains du Port de Montréal.



D'ailleurs, tel que mentionné précédemment, le Port de Montréal ne devrait-il pas créer un pôle d'interprétation des activités portuaires et maritimes aux limites de la Promenade Bellerive, avec peut-être quelques éléments à l'intérieur du site en tirant parti des artefacts existants. La limite ouest de la Promenade et la limite Est

Peut-être même serait-il possible un jour de relier la Promenade Bellerive et la Trame verte de l'Est ? Ce grand projet permettrait peut-être d'encourager la transformation de terrains vagues, méprisés, et de leur redonner un pouvoir d'attraction pour des usages structurants, valorisés.

Bref, tout milite pour que le parc de la Promenade Bellerive devienne le cœur d'un réseau d'envergure régionale. Il serait réinventé en respectant mieux son ADN, prolongé de façon respectueuse à travers les rues et adjacents, mis en scène et interprété à partir des frontières du Port de Montréal, prolongé par un remarquable réseau de corridors verts et actifs.

Autres accès visuels au fleuve

Entre le Vieux-Port et le parc de la Promenade Bellerive, Montréal ne dispose d'aucun accès physique au fleuve. Le plan directeur du secteur des Faubourgs projette un accès visuel vers le fleuve dans un axe près de la tour de Radio-Canada. Le Plan d'urbanisme et de mobilité semble encore plus ambitieux.

Il faut créer d'autres lieux de cohabitation avec les installations du Port de Montréal. Le parc Champêtre, situé à l'extrémité sud de l'axe patrimonial partant du marché Maisonneuve, puis passant par le boulevard et le parc Morgan offre un potentiel exceptionnel pour permettre au public de voir les bateaux et les opérations maritimes.

Plus à l'est, le quai de la Vickers contient l'un des lieux les plus magiques à Montréal, le silo no 4, le bâtiment le plus impressionnant du Port de Montréal. Ne faudrait-il pas utiliser cette singularité avec créativité afin d'offrir un accès en hauteur dominant les installations du port ? Cet accès au fleuve se trouverait dans la continuité d'un autre corridor vert et actif identifié au *Plan Nature et sports*.

Des grandes institutions à requalifier dans le respect des populations adjacentes

L'hôpital Louis-H Lafontaine, (Institut universitaire en santé mentale de Montréal), le Mont Saint-Antoine (Centre de réadaptation pour les jeunes en difficulté d'adaptation) occupent de vastes superficies. Tôt ou tard, ces territoires seront requalifiés. Pour que ces transformations soient réussies, il faut un travail concerté avec les forces du milieu de façon à répondre aux besoins de la population.^{xi}

CONCLUSION

Montréal est célébré pour son héritage architectural et paysager. Continuons à mettre en valeur les saveurs particulières de Montréal ainsi que les éléments qui structurent son image. Le Plan d'urbanisme et de mobilité doit chercher à orchestrer les gestes à grande et à petite échelle dans un esprit affirmé, créateur. La transformation de l'espace civique en une œuvre forte, à partir d'un vocabulaire et d'objectifs cohérents est susceptible de générer de très grands bénéfices financiers, comme le démontrent les décennies d'interventions réalisées dans le Vieux-Port et le Vieux-Montréal.

Depuis plusieurs décennies, à travers une multitude de consultations publiques via l'OCPM et autres instances, les Montréalais ont exprimé avec force leur attachement aux grandes composantes du cœur vibrant de Montréal : îles de l'Expo 67, fleuve, Vieux-Port et Vieux-Montréal, centre-ville, mont Royal. Il ne faut pas prendre ces victoires pour acquises et laisser la gestion au jour le jour désagréger ses valeurs patrimoniales et paysagères. Le Plan d'urbanisme et de mobilité doit réaffirmer haut et fort le caractère exceptionnel de cet ensemble et de ses composantes. Plus encore, il faut développer un

concept rassembleur pour ces entités identitaires, un peu à la façon dont Rio s'est prise pour faire reconnaître un assemblage du même ordre par UNESCO.

Depuis plus d'un demi-siècle, l'Est a subi une multitude d'agressions planifiées et organisées de la part de la Ville de Montréal et des Gouvernements du Québec et d'Ottawa. Ce temps est révolu. Les discours et promesses concernant un renouveau de l'Est se multiplient à juste titre. Malheureusement, le REM de l'Est et certaines des actions proposées collatéralement étaient contraires à une réelle requalification de l'Est au bénéfice de ses résidents. Cela doit changer. L'Est doit faire l'objet d'une attention particulière dans le prochain Plan d'urbanisme et de mobilité. Surtout, ce projet global urbanisme et mobilité doit véritablement servir la population de l'Est et non prioritairement viser à satisfaire à certains développeurs. Le défunt André Lavallée, ex-membre du Comité exécutif de la Ville de Montréal a piloté le premier Plan d'urbanisme de Montréal adopté en 1992. Lors d'une conférence donnée à URBA 2015, il rappelait avec grand regret que les pires échecs de ce premier Plan concernent l'Est. Cette fois-ci doit être la bonne... avec les bons objectifs et surtout avec les moyens appropriés pour y arriver.

Daniel Chartier

Architecte paysagiste

Fellow de l'Association des Architectes paysagistes du Canada

Prix du Mont-Royal

Prix Frederick G Todd

Honneur annuel du Conseil des monuments et sites du Québec (Action patrimoine)

Montréal, le 14 octobre 2022

P.S. Si certains passages du présent document vous semblent incomplets ou ambigus, je vous invite à lire les mémoires personnels ou collectifs dont les références se trouvent à la fin du présent document.

RECOMMANDATIONS PRINCIPALES

ORIENTATIONS GÉNÉRALES

Cesser de reporter les actions structurantes permettant de faire face aux changements climatiques

Adopter des orientations et surtout amorcer rapidement un cortège d'actions à la hauteur des défis qui nous sont imposés par les changements climatiques et leurs conséquences.

Promouvoir une mobilité profondément différente

Favoriser l'autopartage et le vélo partage.

Adapter la trame urbaine pour favoriser les transports actifs, i.e. la marche et le vélo.

Favoriser le vélo cargo en lieu et place de l'usage systématique de gros véhicules.

Créer plus d'une centaine de kilomètres de lignes de tramway d'ici 2050.

Consolider le réseau de métro via des prolongements stratégiques et possiblement via une ligne diagonale entre le Nord-Est et le centre-ville.

Ne pas laisser CDPQ Infra créer de nouvelles lignes de REM en raison de son modèle d'affaires désastreux pour les finances publiques, surtout pour le reste des transports collectifs. Ne pas créer de nouvelles lignes de Skytrain en raison des impacts désastreux d'un tel mode sur la trame urbaine.

Amorcer et poursuivre avec ardeur un processus de planification des transports collectifs respectueux des populations, incluant un volet fondamental de communication / participation.

Créer un réseau complet de navettes fluviales desservant des destinations de loisir et des points de départ soigneusement choisis pour leur accessibilité conviviale via les transports actifs et collectifs.

Retisser des milieux jadis déchirés par les infrastructures de transport

Prioriser l'élimination des barrières physiques aux déplacements sécuritaires et conviviaux. Ces barrières résultent souvent de la démolition des milieux de vie pour faire place à des infrastructures de transport rapide de personnes et de marchandises.

Requalifier systématiquement les grands gaspilleurs d'espace urbain que sont les échangeurs reliant les autoroutes au réseau artériel et local. Créer en lieu et place des lieux sécuritaires et conviviaux intégrés à la trame urbaine.

Comprendre et mettre en valeur les singularités

Passer outre à la culture urbanistique du plus petit dénominateur commun

Développer une culture d'aménagement du territoire qui valorise ses singularités actuelles et qui célèbre l'urbanité dans toute sa complexité. Assumons la Ville, lieu d'interactions entre humains. Créons des lieux accueillants à la hauteur des meilleures pratiques actuelles dans le cadre de processus menés de concert avec les populations touchées.

Raréfier les gestes disparates, à courte vue

Ne pas confondre installation de structures temporaires ou la plantation effrénée d'arbres n'importe comment avec une véritable transformation stratégique de notre société

Ne pas morceler systématiquement et inexorablement les grands espaces ouverts, souvent porteurs de sens ou d'identité.

Ne pas éliminer les perspectives vers la montagne, le fleuve et autres marqueurs identitaires.

Ne pas multiplier les plantations et autres gestes à courte vue qui nuiront à l'établissement de réseaux de transport collectif structurants et conviviaux.

Développer un protocole systématique d'évaluation des projets significatifs cinq ou dix ans après leur complétion pour juger leur véritable durabilité par-delà des modes

Développer l'accessibilité physique et visuelle au fleuve

Poser de façon systématique et prioritaire des gestes d'envergure favorisant l'accessibilité visuelle et physique au fleuve et à la rivière des Prairies

PROTÉGER ET CONSOLIDER L'IMAGE DE MARQUE DE MONTRÉAL

Protéger et consolider l'image de marque de Montréal formée des îles de l'Expo, du fleuve Saint-Laurent, du Vieux-Port de Montréal, du Vieux-Montréal, du Centre-ville et de la Montagne

Faire en sorte que cette vision soit le moteur d'une prochaine offensive pour inscrire non seulement le mont Royal mais tout le cœur de Montréal au patrimoine de

l'UNESCO. À Rio, ce type de reconnaissance n'empêche pas la ville de poursuivre son développement.

Le parc Jean-Drapeau

Mettre en œuvre le plan directeur du parc Jean-Drapeau avec le soutien actif et financier de la Communauté Métropolitaine de Montréal.

Consolider le rôle du parc Jean-Drapeau dans le réseau de parcs fluviaux.

Apporter les ajustements requis dans le cadre du développement des aménagements.

L'ensemble Vieux-Port / Vieux-Montréal

Poursuivre le travail de réappropriation de l'espace public basé sur une compréhension historico-situationnelle de ce territoire à l'origine de Montréal.

Arrêter la transformation du Vieux-Port de Montréal en foire de bas de gamme.

Aménager de façon intégrée le front de mer de Montréal, s'étendant des façades jusqu'au fleuve, une opération qui exigera une concertation fine entre la Ville et le Gouvernement du Canada.

Développer le volet maritime du Vieux-Port, à l'image de Bota Bota.

Réutiliser le silo no 5 de façon à souligner sa valeur architecturale et historique exceptionnelle.

Mettre en scène Habitat 67 en y incluant un volet révision de la mise en lumière du Vieux-Port et de Habitat 67

Mettre en valeur les patrimoine architectural et archivistique du Séminaire de Montréal et de la basilique Notre-Dame

Fédérer les commerçants du Vieux-Montréal à participer à la valorisation de l'unicité du site fondateur de Montréal.

Le mont Royal

Réaffirmer haut et fort la prédominance du mont Royal dans le paysage de Montréal. S'inspirer des progrès illustrés dans *l'Atlas du paysage du mont Royal* pour définir les mesures fines pour protéger les paysages et patrimoines liés à la montagne, tant dans le *Plan d'urbanisme et de mobilité* que dans les mesures de concordance en découlant

Poursuivre le méticuleux travail de restauration et de réhabilitation fondé sur le concept génial édicté par Frederick Law Olmsted, le créateur du parc du Mont-Royal, celui d'une lente montée depuis le pied de la montagne jusqu'à son sommet à travers une série de poèmes paysagers « d'apparence naturelle », allant du paysage champêtre au bois sauvages en passant par une foresterie esthétique.

Concilier mise en valeur des patrimoines culturel et naturel avec l'essentiel rééquilibrage de l'accessibilité. Prioriser l'expérience offerte au promeneur découvrant les paysages de la Montagne

Intervenir sur la montagne demande une approche sortant des sentiers battus ou des normes usitées dans un contexte urbain usuel. Utiliser de façon créative l'importante déclivité des territoires ceinturant la montagne pour consolider la présence de la montagne, pour faciliter son accès à pied tout en consolidant de façon très sensible certaines fonctions urbaines essentielles.

Prioriser la requalification des bâtiments et terrains du Royal Victoria de façon à empêcher la dégradation de ce site exceptionnel et à créer une transition optimale entre le centre-ville et le parc du Mont-Royal.

Éviter que le mont Royal ne soit victime de son immense attractivité. Protéger prioritairement ses valeurs patrimoniales et paysagères implique à la fois la nécessité de développer des destinations alternatives ailleurs sur le territoire pour plusieurs activités et de développer sur place des équipements de qualité et sur internet des outils populaires de façon à amener les citoyens à mieux comprendre et surtout à mieux respecter les paysages et les patrimoines de la montagne.

L'EST DE MONTRÉAL

Mettre fin aux multiples interventions brutales, de grande envergure, basées sur le transport rapide des personnes et marchandises, interventions qui dévitalisent profondément la trame urbaine de l'Est. Proscrire la création d'un REM de l'Est s'inscrivant dans cette mouvance destructrice de qualité de vie pour des milliers de résidents de l'Est

Assurer une transition rapide de l'Est vers un avenir plus vert exigera un soutien très actif de la Ville de Montréal et des Gouvernements du Québec et d'Ottawa.

Prioriser enfin l'Est après des décennies de laisser-aller ou d'interventions dévitalisantes pour la trame urbaine.

Mettre de l'avant une vision volontariste et des moyens d'envergure pour requalifier ce territoire immense en respectant la qualité de vie de ses habitants plutôt que d'en assurer la dégradation comme ce fut le cas trop souvent depuis des décennies.

Les infrastructures autoroutières

Planifier des gestes d'importance pour recoudre des territoires urbains patrimoniaux jadis déchirés par la création d'infrastructures de transport

Faire de l'échangeur Sherbrooke et des territoires adjacents une véritable entrée de ville, noble, avec œuvres d'art majeures.

Partout dans l'Est, transformer en lieux sécuritaires, conviviaux et agréables, les multiples échangeurs autoroutiers qui actuellement constituent des brisures inacceptables dans le tissu urbain

Le Port de Montréal

Réduire les multiples impacts négatifs du Port de Montréal sur le voisinage immédiat et sur certaines artères.

Remodeler ses interfaces avec les quartiers adjacents de façon esthétique et fonctionnelle. Pourquoi ne pas créer des bâtiments de qualité faisant face à la rue Notre-Dame, l'ancien chemin du Roy ?

Créer un / des pôle.s d'interprétation des activités maritimes et portuaires sur son territoire.

L'accès au fleuve depuis le parc de la Promenade Bellerive et les espaces adjacents

Préserver et mettre en valeur in situ les artefacts reliés aux activités maritimes et portuaires (ducs d'Albe, bollards, amers permettant aux pilotes du Saint-Laurent de garder le cap, cale sèche et porte de la cale sèche). Faire ainsi comprendre l'histoire du lieu. Collaborer avec le Port pour ce faire

Développer une véritable vision cohérente est une nécessité. Ce processus doit résulter d'efforts conjoints de l'Agglomération de Montréal et de l'Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Elle doit se baser sur une connaissance fine de l'histoire des lieux, de ses qualités écologiques, des usages observés, de sa valeur populaire. Elle doit s'inspirer des orientations fixées avant 2002, alors que tout ce territoire relevait de la Ville de Montréal. La vision d'alors priorisait la création de liens visuels depuis la rue Notre-Dame, mis en scène à travers les parcs adjacents, jusqu'au fleuve. La nouvelle

vision doit répondre aux besoins d'une population de plusieurs centaines milliers de personnes vivant dans l'Est.

Éviter de surcharger le parc de la Promenade Bellerive par l'ajout de nombreuses fonctions qui devraient être offertes ailleurs. Faire plutôt du parc de la Promenade Bellerive le point d'ancrage de plusieurs navettes se rendant aux destinations loisir de l'archipel, îles de Boucherville, île Sainte-Thérèse... Ces destinations offriraient une alternative aux lieux de loisir exigeant des déplacements de centaines de kilomètres en automobile.

Mailler le réseau de navettes projeté avec les réseaux de BIXIs et de transport collectif

Créer un ou des corridors verts et actifs entre la rivière des Prairies et le fleuve Saint-Laurent se raccordant au parc de la Promenade Bellerive (tel que promis dans le *Bilan 2013 de la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels* et dans le *Plan nature et sports*).

Intégrer ces projets de corridors verts et actifs au projet de requalification du SIPI et tout particulièrement aux programmes de restauration des sites contaminés.

Autres accès visuels au fleuve

Afin d'offrir à la population de l'Est d'autres accès visuels vers le fleuve et les installations portuaires, créer d'autres lieux de cohabitation avec les installations du Port de Montréal.

Faire du parc Champêtre, dans l'axe patrimonial du marché Maisonneuve et du boulevard et parc Morgan un observatoire privilégié pour observer les bateaux et les opérations maritimes.

Faire du silo no 4, le bâtiment le plus impressionnant du Port de Montréal, un accès en hauteur dominant les installations du port à cet endroit ou à proximité dans la continuité d'un des corridors verts et actifs identifiés au *Plan Nature et sports*.

Des grandes institutions à requalifier dans le respect des populations adjacentes

Accompagner le Gouvernement du Québec dans le processus de requalification de plusieurs immenses territoires institutionnels pour que ces sites se redéveloppent dans le respect des besoins des populations vivant aux alentours de ces sites.

PRIORITÉS GLOBALES

Développer un réseau de transport collectif structurant, très convivial, ramifié et bien interconnecté

Protéger et consolider les éléments fondamentaux de l'image de marque de Montréal

Retisser l'Est au profit de ses résidents plutôt que chercher à développer ce territoire au profit des développeurs

RÉFÉRENCES

ⁱ Mémoire personnel soumis à la Commission publique sur le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal Opinions présentées par écrit à la commission Février et mars 2020. Voir pages 11 et 12 https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/final_opinions_ecrites_lr.pdf

ⁱⁱ *Olmsted et le parc du Mont-Royal d'hier à aujourd'hui* Conférence que j'ai donnée le 24 mai 2022 conjointement avec Patricia O'Donnell, architecte paysagiste de réputation internationale <https://www.youtube.com/watch?v=ji1AUYPaweg>

ⁱⁱⁱ Mémoire personnel soumis à l'OCPM sur le parc Jean-Drapeau, mettant l'accent sur l'accès au fleuve, la mobilité durable... https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P94/8.23.1_daniel_chartier_presentation.pdf

^{iv} Mémoire personnel soumis à l'OCPM sur le Vieux-Montréal <https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P66/8a4.pdf>

^v Mémoire personnel soumis au Conseil du patrimoine culturel du Québec concernant le Plan de conservation du site patrimonial du Mont-Royal https://cpcq.gouv.qc.ca/app/uploads/2020/06/Magnifier_et_enchanter_le_MR_2016_11_20_N_B_final.pdf

^{vi} Mémoire personnel soumis à l'OCPM concernant le projet d'agrandissement de l'hôpital Général de Montréal. <https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P50/8b7.pdf>

^{vii} Mémoire de l'Association des architectes paysagiste du Québec relatif au site du Royal Victoria https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P116/8-20_aapq.pdf

^{viii} Mémoire de l'organisme Les amis de la montagne relatif au site du Royal Victoria https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P116/8-17_les_amis_de_la_montagne.pdf

^{ix} Bilan personnel du réaménagement de l'échangeur Sherbrooke + propositions de réaménagement <https://drive.google.com/file/d/1QQohIB40xvpKQUQppwhZifnvGTVSeSHk/view?usp=sharing>

^x Mémoire personnel soumis dans le cadre de la consultation sur le Pôle de la logistique http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/20170612-OPTIMISER_LES_INTERFACES_MERCIER-EST.PDF

^{xi} Analyse et propositions concernant le Mont Saint-Antoine et sa relation avec la station de métro Honoré-Beaugrand https://drive.google.com/file/d/1PMbvz3_t2cUi-KZbc1-ULzS06Ymj2IWA/view?usp=sharing