

Mémoire préparé dans le cadre de la consultation publique portant sur le :

Plan de développement de Montréal,

Demain Montréal

Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal

29 août 2013

Présentation de la firme

Filiale du Groupe Régis Côté, LOCI Stratégies est une agence privée offrant des conseils personnalisés et spécialisés en design, planification et développement urbain. Son siège social est situé à Montréal. Son équipe multidisciplinaire est composée d'urbanistes, d'architectes, de designers urbains et d'architectes paysagistes.

Les professionnels de LOCI Stratégies appuient la démarche entreprise par la ville de Montréal de se doter d'un plan pour faire la promotion de son territoire et encadrer son développement. *Demain Montréal* est un exercice englobant et compréhensif, et ne se limite pas à une approche du développement urbain de manière unidimensionnelle. Les grands enjeux (société, environnement, transport, économie, culture) y sont traités. Le Plan est ancré dans l'urbanisme actuel. Acceptabilité sociale (de par l'exercice de consultation citoyenne effectué tout au long du processus d'élaboration à travers les 19 arrondissements de la ville) et développement durable sont au cœur de cet ouvrage. Les actions ciblées misent sur les ressources existantes et sur des projets collectifs ayant pour objectif de minimiser l'impact environnemental de la ville.

Contenu général du Plan

Le plan en est un ambitieux dans les initiatives à entreprendre, et le nombre de secteurs sensibles à redévelopper. Cependant, le Plan peine à s'identifier. Il traite de nombreux éléments, allant des perspectives et des orientations de développement, aux projets concrets. La vision de développement quant à elle nous laisse sur notre appétit. Bien que nobles dans leurs intentions, les trois grandes perspectives : vivre et grandir à Montréal, travailler et étudier à Montréal et aménager la ville; ne font pas explicitement ressortir l'identité même de la ville et les objectifs de développement. Bien qu'ils relatent des caractéristiques intéressantes sur la métropole, il nous est difficile de nous projeter dans l'avenir. Nous déplorons que la vision de Montréal ne soit pas exprimée plus clairement. Il en est de même pour l'identité de Montréal. C'est une ville à l'identité

forte, mais celle-ci n'est pas explicitement définie ou elle se trouve diluée dans l'ensemble du plan.

Quant au contenu général du document, on peut se questionner sur son objectif. Est-ce un plan définissant des perspectives de développement, un plan de propositions concrètes ou un outil qui fait la promotion des projets urbains déjà annoncés? Puisqu'il n'a aucune portée réglementaire, on peut se demander quelle est sa valeur ajoutée dans le développement de la ville? Le plan d'action énumère les nombreux projets en cours et à venir en matière d'investissements dans les infrastructures municipales et les équipements de transport collectif sur le territoire sans toutefois se responsabiliser sur la concrétisation de ses projets et ses retombées économiques ou sociales sur la ville. En n'étant pas accompagné d'indicateurs de performance ou de mécanismes de suivi les actions qu'elle prescrit, le plan se libère des éventuels résultats pouvant découler de celles-ci.

Le plan perd également en force en voulant traiter de tout et en tentant d'être le plus succinct possible. Les propositions avancées vont parfois jusqu'à se contredire et nuisent à sa crédibilité. Les solutions ne nous apparaissent pas toujours les plus adéquates.

Vivre et grandir à Montréal

Un exemple se situe dans cette quête d'attirer les familles et les inciter à faire le choix de demeurer en ville. Les pistes de solutions pour y arriver restent vagues, ne tiennent pas toujours compte des enjeux actuels, et certaines intentions, pourtant nobles, nuisent à la volonté de retenir les familles. La création de milieux de vie complets, l'amélioration des équipements collectifs municipaux, des infrastructures et des espaces publics est rattaché à un coût. L'envers de la médaille, énoncé dans le plan, est par conséquent une hausse des valeurs foncières, et ses effets sur le prix des propriétés et le relevé de taxes municipales. Ces conséquences deviennent trop souvent un fardeau financier pour ces ménages qui ont trop souvent à jongler avec des budgets serrés. En revanche, les solutions pour contrer ce poids supplémentaires (subventions à

l'achat d'habitations pour les familles) ne suffisent pas à contrebalancer ses dépenses additionnelles en n'étant pas suffisamment adaptées à la réalité actuelle.

En ces temps de crise financière et immobilière, ceux qui craignent la surenchère immobilière ne trouvent pas réponse à ces préoccupations. Les solutions pour freiner la spéculation immobilière et le développement spéculatif sont rares, voire inexistantes. Trop souvent, les projets d'habitation ne répondent pas au besoin des familles. Les grands logements se font rares. Sinon, ils sont trop souvent inabordables

Travailler à Montréal

Le plan fait également état des nombreux projets urbains en cours et à venir. A cet effet, nous ne pouvons que saluer la volonté de la ville de Montréal de transformer son centre-ville en milieu dans lequel il fait bon vivre, travailler et se divertir, une transformation qui a débuté depuis plusieurs années déjà et dont les intentions se perpétuent à travers ce plan. De plus, les erreurs du passé en développement urbain semblent avoir trouvé réponses dans des mécanismes plus rigoureux pour assurer la création de véritables milieux de vie avec les services espérés.

Le Plan de développement de Montréal témoigne de la volonté de freiner l'immigration vers la banlieue et de stimuler la croissance résidentielle tout en permettant aux habitants de se loger à prix modique. Ce sujet est en effet essentiel. Pour garder les habitants de Montréal et notamment les moins aisés, nous préconisons de stimuler l'emploi. Le Plan de développement de Montréal traite des pôles économiques métropolitains, mais nous souhaiterions mettre l'accent sur les pôles économiques plus vétustes de l'île. En effet, de nombreux pôles en perte de vitesse situés dans les quartiers centraux peuvent être revitalisés et revalorisés. Ce sont par exemple des entrepôts, des centres de distributions, des bâtiments au grand gabarit autrefois utilisé pour l'industrie du textile, ou encore des garages automobiles. Ces secteurs mériteraient une attention particulière, notamment en raison de l'impact que leur revitalisation peut avoir sur la population des quartiers voisins. Le redéveloppement de ces pôles économiques favoriserait la diversification des emplois sur l'île, et offrirait aux habitants la possibilité de travailler à Montréal. Bien que nous

reconnaissons l'importance des secteurs tertiaires dans la vitalité économique de notre métropole, il ne faut pas négliger le secteur d'activité secondaire, créateur de nombreux emplois et essentiel au bon fonctionnement d'une économie locale forte.

La vision d'une ville compacte et dense se perd cependant en jetant un œil sur les projets urbains à venir. Tandis qu'on parle de développement des secteurs situés aux extrémités de l'île, on ne parle pas de stratégies pour inciter au redéveloppement de ces quartiers centraux au fort potentiel de revitalisation et dont les investissements en infrastructures municipales nous apparaissent moindres.

Transport et mobilité

En matière de transport, la volonté de faire de Montréal une métropole accessible en transport collectif, et de réduire la dépendance à l'automobile est bien présente dans le plan de développement de Montréal. Ce désir de réduire la place de l'automobile dans les secteurs centraux se fait néanmoins au détriment des secteurs commerciaux qui doivent une partie de leurs recettes à ce mode de transport. Les fuites commerciales dues aux limitations de stationnement et mesures entreprises pour encourager les transports alternatifs ne sont pas négligeables.

En échange, la ville multiplie les projets pour accroître l'accessibilité aux secteurs centraux à partir des quartiers éloignés afin d'accroître la part modale du transport collectif et inciter un changement de mentalité en matière de modes de déplacement. Les mesures proposées (prolongement du métro, tramway) représentent des investissements majeurs. Les solutions financièrement et techniquement responsables (SRB, voies réservées) ayant un potentiel tout aussi intéressant en matière d'achalandage pour le contexte démographique actuel et les prévisions futures se font rares. En effet, le gabarit des artères de circulation montréalaises permet le plus souvent la création de voies réservées ou la mise en place du système de transport rapide par bus (SRB), qui permettraient d'atteindre l'objectif de la ville de 55% des déplacements des montréalais en transports collectif et actif aux heures de pointe du matin en 2020. La

proposition de création d'un seul tronçon de SRB sur le boulevard Pie IX semble trop modeste au regard des avantages qu'offre ce mode de transport (décongestion routière, efficacité, souplesse de fonctionnement, coûts limités...) et au potentiel d'implantation à Montréal.

En conclusion, nous saluons l'initiative de la ville de Montréal pour la réalisation de son plan de développement et les interventions qu'elle y prévoit. Nous souhaitons lui donner notre appui général, tout en insistant sur des éléments qui nous semblent parfois à reconsidérer. Nous sommes convaincus que le plan de développement de Montréal aboutira à des actions et des projets concrets qui répondront à sa vision et feront rayonner Montréal au-delà de ses frontières et contribueront à en faire une ville modèle.

Merci de l'intérêt que vous porterez à ce mémoire.



Pierre Marcotte, architecte et urbaniste associé directeur
MOAQ, OUQ
Groupe Régis Côté