

Office de la consultation publique de Montréal

Vert Montréal

Mémoire par Jean Léger et Stéphanie Salagan

L'étalement urbain

À notre grand dam, nous sommes témoins depuis le début des années 2000 d'un nouveau phénomène consistant à créer des centres d'achats où, l'automobile circule dans de vastes avenues où les commerces représentant les bannières commerciales les plus populaires défilent à perte de vue et ce reposant sur d'immense surface le plus souvent à proximité de projets résidentiels en cours de construction. Ce modèle connu sous le vocable des "Smart Centre" a tout sauf de l'appellation Smart! En effet, comment est-ce possible que de tel projets chevauchant la mise en place du PDAM et favorise l'étalement urbain en dézonant des terres agricoles et en permettant le développement de l'asphaltage sur les terres et de ce fait la circulation automobile.

Dans le PDAM, les statistiques de 2010 démontrent que les gaz à effet de serre sont émis principalement par le transport soit; 36% par les automobiles et les camions lourds et légers par 50%. Ces statistiques ne font qu'empirer depuis.

Ceci étant dit, nous proposons :

- La conservation non-négociable des terres zonées agricoles afin de stopper l'étalement urbain qui encourage le déplacement en voiture et pour favoriser du même coup l'alimentation locale;
- Encourager davantage les petites entreprises de proximité pour recréer des ambiances de villages agréables à vivre et ce surtout dans des lieux où est déjà mis en place un système de transport en commun. Par exemple, à côté d'une station de train de banlieue ou de terminus d'autobus ou de métros. Ceci afin que les gens puissent se déplacer à pied principalement pour faire leurs courses et leurs activités lucratives et non-lucratives;
- Que le transport des camions lourds soit permis seulement en-dehors des heures de trafic (permis seulement entre 9h30 et 14h30) afin de libérer les routes et de réduire le nombre de déplacements;

- Encourager les voies de contournement pour les camions;
- Mettre en place un train léger sur rail (tramway) pour dégager le métro Berri-Uqam, par exemple, parallèle aux lignes de métro très fréquentées (le long de la ligne orange jusqu'à Jean Talon, le long de la ligne verte jusqu'à Lionel-Groulx). Suggestion possible d'instaurer le tramway sur la rue Sherbrooke également;
- Connecter les lignes oranges pour fermer le cercle de la station Côte-Vertu à Mont-Morrecy (en passant par Laval);
- Développement continu de la construction de lignes de métro;
- Allonger la plage horaire des trains dans la journée, la soirée et la fin de semaine;
- Le Québec étant une province avec un grand territoire, mettre en place un TGV comme en Europe (ex : commencer par Montréal-Trois-Rivières-QC-Saguenay, Montréal-Ottawa, Montréal-Mont-Laurier-Val d'Or);
- Redévelopper un prototype semblable au moteur-roue tel que préalablement conçu par Pierre Couture et le mettre en marché.

L'aménagement du territoire

Une lecture du Plan métropolitain d'aménagement et de développement du grand Montréal (PDAM) nous indique que la place accordée à la préservation des milieux naturels pourrait atteindre 30% dans un avenir lointain si bien entendu des mesures courageuses sont mises de l'avant. Pour le moment selon le PDAM, seulement 19% du territoire serait en milieu naturel protégé.

Toutes et tous savent combien les arbres de la ville centre de Montréal sont malmenés et ce pour diverses raisons. La maladie (Agrile du Frêne), la saison de l'hiver alors que les déneigeuses endommagent les troncs lors de leur passage, les automobilistes qui les déracinent lors de fausses manœuvres de stationnement, vandalisme, verglas, etc. Nous sommes aussi témoin que dans la grande majorité des cas, les arbres longeant les rues et trottoirs de la ville centre ne sont pour ainsi dire jamais remplacés faute d'intérêts?, de budget? Difficile de savoir. Le paysage urbain est décevant pour quiconque qui comme moi suis de l'extérieur de la ville centre. De voir cet abandon, ce laisser-aller à quelque part quelque chose de troublant sachant que lorsque nous sommes en ville déjà que les arbres manquent cruellement à l'appel sur le plan visuel.

Pour atteindre cet objectif ambitieux nous formulons la proposition suivante :

- Un arbre par citoyenNE. Étant donné que le dernier recensement de 2011 indique une population de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) évalué à 3 709 045 habitantEs, alors il s'agit du même nombre d'arbres que la CMM que nous proposons afin de reboiser principalement le centre de l'Île de Montréal soit 1 886 480 arbres toujours selon l'observatoire statistique du grand Montréal. Les essences devraient être des plus indigènes de l'Amérique et aussi l'importance à accorder dans cette proposition un ratio feuillus/conifères de même équivalence sachant que lors de nos longs hivers, les conifères représentent la seule source de verdure dans le paysage urbain;
- Que le ratio béton, asphalte ou ciment soit considérablement réduit pour laisser une place supérieure aux aménagements paysagers. Pour chaque pied carré d'acquisition d'un bâtiment ou de l'aménagement d'une structure, qu'un pourcentage soit alloué à un ratio d'aménagement de végétaux en remplacement du béton;
- Aménager des boisers, des forêts urbaines et des terrains de jeux débetonnés, naturels avec des jeux laissés à l'imagination des jeunes et des citoyens (que les citoyenEs décident de comment aménager le terrain de jeux);
- Réaménagement paysager de style naturel a contrario du style moderne (épuré) de la Place-des-arts et tous les lieux où des promoteurs ont fait ou feront du développement futur