



Conseil régional
de l'environnement
de Montréal

Plan d'urbanisme de Montréal

ARRONDISSEMENT VILLE-MARIE

Mémoire soumis lors de la consultation du 26 février 2004

INTRODUCTION

Le **Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal)**, organisme à but non lucratif, se préoccupe des enjeux environnementaux de l'île de Montréal depuis 1996. Fort de sa centaine de membres corporatifs et de son expérience en concertation, le CRE-Montréal possède l'expertise du travail en collaboration avec plusieurs partenaires sur de nombreux dossiers environnementaux, touchant les secteurs du transport, de l'aménagement, des matières résiduelles, des espaces verts, de l'eau et de l'air. Par ailleurs, le CRE-Montréal est actuellement impliqué très activement dans la démarche enclenchée par la Ville de Montréal visant la mise en oeuvre d'un Plan stratégique de développement durable pour la métropole.

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) s'est penché sur deux orientations stratégiques qui l'interpellent plus particulièrement, soit l'orientation stratégique de l'**accessibilité** et celle de la **qualité**. Nous nous sommes également intéressés aux secteurs de planification détaillée du **Mont-Royal** et à celui du **Havre de Montréal**; enfin, nous avons des remarques et suggestions à faire concernant l'un des grands axes d'interventions particulières, celui de la rue Berri.

1. Orientation stratégique : Accessibilité
 2. Orientation stratégique : Qualité
 3. Secteur de planification : Le Mont-Royal
 4. Secteur de planification : Havre de Montréal
 5. Grand axe d'intervention : Rue Berri
- Documents annexés

1. Orientation stratégique : Accessibilité

Objectif 1 proposé par l'arrondissement : Faciliter les déplacements multi modaux vers et dans le centre, en privilégiant le transport en commun

En juin 2001, le gouvernement du Québec a rendu public son Cadre d'aménagement et de développement de la Métropole fondé sur le principe du développement durable. Le cadre d'aménagement de la région métropolitaine se veut un document de référence pour les orientations gouvernementales présentées à la Communauté métropolitaine de Montréal. Il est le fruit d'un consensus et l'aboutissement d'une démarche de concertation entre l'ensemble des ministères et organismes gouvernementaux. Il établit notamment des objectifs en matière de consolidation des quartiers anciens, d'étalement urbain, de réduction de gaz à effet de serre, de transport en commun.

Pour le CRE-Montréal, l'arrondissement Ville-Marie doit prendre une position claire et précise en matière de transport. Comme le propose l'orientation du cadre d'aménagement pour la région métropolitaine en matière de transport des personnes, l'arrondissement devrait retenir un objectif visant à :

« Susciter en ce qui a trait au transport des personnes, **une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et une réduction de l'utilisation de l'automobile...** » (Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, juin 2001, page 91)

Conséquemment, le CRE-Montréal est d'avis que l'objectif devrait être :

Susciter en ce qui a trait au transport des personnes, une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés

Enfin, nous souscrivons aux stratégies d'interventions que sont :

- 1. Aménagement de nouvelles infrastructures de transport en commun permettant une liaison rapide vers le centre ainsi qu'entre le centre des affaires, le quartier international.***
- 2. Augmentation de la capacité des infrastructures existantes de trains de banlieue vers le centre.***
- 3. Augmentation des réseaux piétonniers dans les projets de développement***
- 4. Développement du réseau cyclable notamment dans l'axe est-ouest***

Par ailleurs, nous sommes d'avis que les stratégies d'interventions suivantes doivent être modifiées :

1. Stratégie d'intervention proposée par l'arrondissement : Diminution du nombre de places de stationnement de surface de longue durée

« On ne pourra jamais favoriser l'utilisation du transport en commun pour les déplacements travail-domicile tant que l'on imposera pas de contraintes plus importantes à l'utilisation de la voiture individuelle. »¹

Souvent négligé dans la planification des systèmes de transport, le stationnement des véhicules automobiles constitue pourtant une composante majeure d'une stratégie de gestion des déplacements puisqu'on le retrouve à l'origine et à la destination de chaque déplacement. Le stationnement constitue de ce fait un outil privilégié puisqu'il influence directement le choix modal de déplacement. Les interventions dans ce domaine figurent parmi les mesures les plus efficaces pour accroître l'achalandage du transport en commun.

« La plupart des intervenants s'entendent maintenant pour dire que le stationnement influence de façon significative le choix des modes de transport des individus. Il est démontré que la disponibilité d'un espace de stationnement sur le lieu de travail ainsi que l'absence ou le faible coût qui y est souvent associé favorisent grandement l'utilisation de l'automobile »²

Jusqu'à maintenant la politique de la ville de Montréal en matière de stationnement a été de répondre à la demande. Or, l'assurance de disposer d'une place de stationnement à proximité des lieux de travail a incité les navetteurs à utiliser leur automobile pour les déplacements domicile-travail. Pour favoriser l'utilisation des transports en commun, la ville de Montréal doit mettre en place des mesures visant à restreindre la construction de nouveaux stationnements et à réduire significativement le nombre de stationnements de longue durée. Les mesures de réduction du nombre de places de stationnement de longue durée doivent être jointes à des mesures conservant le stationnement de courte durée afin de ne pas nuire aux activités commerciales. Enfin, la ville de Montréal doit conserver le stationnement des résidents pour ne pas favoriser l'exode vers les banlieues.

Conséquemment, le CRE-Montréal est d'avis que la Stratégie d'intervention devrait être :

Politique de stationnement avec un objectif de diminuer le nombre total de places de stationnement de longue durée

¹ Mignot, Corinne, « Le stationnement urbain comme outil de maîtrise de la circulation », *Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité*, février 1995, page 22.

² Ministère des Transports du Québec, *Plan de gestion des déplacements*, Québec, 2000, page 48.

Objectif 2 proposé par l'arrondissement :
Réduire les nuisances et les impacts liés à la circulation (congestion, bruit, sécurité et autres)

En juin 2001, le gouvernement du Québec a rendu public son Cadre d'aménagement et de développement de la Métropole fondé sur le principe du développement durable. Le cadre d'aménagement de la région métropolitaine se veut un document de référence pour les orientations gouvernementales présentées à la Communauté métropolitaine de Montréal. Il est le fruit d'un consensus et l'aboutissement d'une démarche de concertation entre l'ensemble des ministères et organismes gouvernementaux. Il établit notamment des objectifs en matière de consolidation des quartiers anciens, d'étalement urbain, de réduction de gaz à effet de serre, de transport en commun.

Pour le CRE-Montréal, l'arrondissement Ville-Marie doit prendre une position claire et précise en matière de transport. Comme le propose l'orientation du cadre d'aménagement pour la région métropolitaine en matière de transport des personnes, l'arrondissement devrait retenir un objectif visant à :

« Susciter en ce qui a trait au transport des personnes, **une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et une réduction de l'utilisation de l'automobile...** » (Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, juin 2001, page 91)

Conséquemment, le CRE-Montréal est d'avis que l'objectif devrait être :

Réduire l'utilisation de l'automobile et ses impacts sur les milieux de vie

Enfin, nous souscrivons aux stratégies d'interventions que sont :

- 1. Révision du plan de voies autorisées de circulation lourde. Restreindre le transport de marchandise\camionnage sur certaines rues**
- 2. Reconfiguration des viaducs**

Par ailleurs, nous sommes d'avis que les stratégies d'interventions suivantes doivent être modifiées :

- 1. Stratégie d'intervention proposée par l'arrondissement : réaménagement de la rue Notre-Dame en boulevard urbain**

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal est d'avis que la véritable solution pour la rue Notre-Dame réside dans l'aménagement d'un boulevard urbain permettant une amélioration significative de l'offre de transport public et surtout un aménagement ne permettant pas d'augmenter les débits de circulation. Cette solution a l'avantage de répondre aux grands défis de toute l'agglomération montréalaise tout en ayant l'avantage de satisfaire les besoins des résidents de l'est de Montréal et du Port de Montréal, de respecter les engagements du Québec en matière d'environnement et de préserver l'accès au Fleuve pour l'avenir.

Conséquemment, le CRE-Montréal est d'avis que la Stratégie d'intervention devrait être :

Réaménagement de la rue Notre-Dame en boulevard urbain visant à favoriser l'utilisation des transports en commun et à réduire l'utilisation de l'automobile

2. Stratégies d'intervention proposées par l'arrondissement : mesures d'atténuation de la circulation de transit

Depuis plusieurs années, la région métropolitaine de Montréal, comme plusieurs agglomérations nord-américaines, connaît une augmentation de l'utilisation de la voiture et par conséquent du nombre de véhicules sur les routes. Cette situation engendre d'importants problèmes de congestion routière. Au fil des ans, les autorités ont préconisé la construction de nouvelles infrastructures routières comme des autoroutes, des ponts ou l'élargissement de voiries existantes, afin de pallier à la congestion et assurer une fluidité du trafic. Or, plusieurs recherches démontrent que la construction de nouvelles infrastructures en transport pour régler la congestion n'est pas la solution appropriée. Au contraire, la construction de nouvelles infrastructures routières favorise l'augmentation de l'utilisation de l'automobile causée par la demande induite.

La **demande induite** est la demande qui est « *créée ou générée par un accroissement de capacité qui permet d'accommoder de nouveaux automobilistes qui autrement auraient adopté des comportements différents* ».

Dans le contexte où l'autoroute 25 desservira les secteurs où la pression démographique sera la plus forte et que la 25 et Notre-Dame seront les accès les plus directs au centre-ville, la rue Notre-Dame deviendra un axe de transit important pour les résidents de la couronne nord-est. Or, les prévisions des débits de circulation du ministère des Transports et l'étude d'impact du projet de modernisation de la rue Notre-Dame ne tiennent pas compte du prolongement de l'autoroute 25 vers Laval alors que le gouvernement prévoit que la couronne nord devrait connaître la plus forte croissance démographique de la région de Montréal, soit 36% entre 2001-2021.

En avril 2000, le ministère des Transports a dévoilé son plan de gestion des déplacements contenant l'ensemble des projets de transport pour la région de Montréal pour les dix prochaines années. Dans le contexte où les projets de transport pour la région de Montréal sont connus, l'arrondissement Ville-Marie ne peut proposer un projet de boulevard urbain sur la rue Notre-Dame sans tenir compte de l'impact du prolongement de l'autoroute 25. Le ministère comme la Ville de Montréal continue d'isoler les différents projets de ponts, d'autoroutes et de transports en commun sans se préoccuper de l'impact de l'ensemble de ces projets les uns par rapport aux autres et sur la métropole. Or, il est inacceptable de présenter à la population des projets (Notre-Dame, Commission Nicolet et Autoroute 25) sans présenter les impacts de l'ensemble des projets de transport de la région de Montréal.

Conséquemment, le CRE-Montréal est d'avis que la Stratégie d'intervention devrait être :

Restreindre l'utilisation de l'automobile à destination de l'arrondissement Ville-Marie

3. Stratégie d'intervention proposée par l'arrondissement : mesures d'encouragement aux usagers du transport en commun

La solution aux nombreux problèmes de transport dans la région de Montréal passe par un accroissement de l'usage du transport en commun. L'augmentation de leur utilisation, permettra, entre autres, de désengorger le réseau routier, d'améliorer la qualité de l'air en milieu urbain, en plus de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Pour attirer un plus grand nombre de voyageurs vers les transports en commun, il faudra améliorer l'offre de service, mais également limiter l'utilisation de la voiture. Cette solution offre l'avantage, contrairement à l'augmentation de la capacité routière, de contribuer non seulement à l'amélioration de la mobilité, mais aussi à la qualité de vie, à la vitalité et à la prospérité de l'ensemble de l'arrondissement. De plus, les transports collectifs sont parfaitement en mesure d'absorber la croissance des déplacements prévue dans la région de Montréal.

Enfin, le CRE-Montréal considère que certaines mesures sont essentielles à la mise en place d'une politique de transport viable pour l'arrondissement et la région métropolitaine de Montréal. Ces mesures sont complémentaires au développement du transport en commun et doivent être mises en place de façon concomitantes et coordonnées :

- ❖ Développement de nouveaux services de transport collectifs (minibus ou navettes légères, taxi-bus, taxis collectifs) adaptés à la demande et aux besoins particuliers : services express, services hors-pointe, dessertes locales, résidentielles ou en zone de faible densité. À titre d'exemple, mentionnons la desserte des parcs industriels et des nouvelles zones résidentielles. Ces micro-réseaux devront être raccordés aux réseaux supérieurs du transport en commun.
- ❖ Mise en place de programmes de covoiturage ou d'autopartage (Communauto). Pour être efficace, le covoiturage et l'autopartage nécessitent un certain nombre de mesures complémentaires, dont l'implantation de voies et de stationnements réservés (dédiées) aux véhicules à coefficient élevé d'occupants. De plus, il est impératif que des mesures dissuasives vigoureuses (amendes) soient instaurées afin d'éviter que les autres véhicules les utilisent.

Conséquemment, le CRE-Montréal est d'avis que la Stratégie d'intervention devrait être :

Mesures favorisant le transport en commun, le covoiturage et l'autopartage

2. Orientation stratégique : Qualité

Le Conseil régional de l'environnement partage pour l'essentiel les objectifs réunis sous le chapitre **Qualité**. Nous insistons sur l'importance du verdissement du quartier. Nous ajoutons les cours d'écoles comme cibles urgentes de cet exercice. Le verdissement est une mesure relativement peu coûteuse, qui fait appel à tous les intervenants, entreprises, institutions et citoyens. Les résultats sont rapidement perceptibles. Des organismes comme les Éco-Quartiers pourraient devenir des partenaires fort efficaces pour peu que l'on leur en fournisse les moyens.

3. Secteur de planification : le mont Royal

Situé au cœur de la nouvelle ville de Montréal, le mont Royal s'élève au milieu de la trame urbaine représentant un site naturel, un lieu de vie et un emblème important pour l'ensemble des montréalais. Les citoyens se l'approprient de bien des façons, notamment en côtoyant ses espaces verts, les institutions qui l'habitent ou en profitant des panoramas exceptionnels qu'il offre depuis ses trois sommets. Mais la renommée du mont Royal dépasse les limites de l'île. En effet, elle correspond à un lieu connu et visité par les touristes tant québécois, canadiens, qu'étrangers.

Or, divers projets de développement exercent continuellement des pressions sur ce site unique, mettant en péril certains secteurs de ce patrimoine montréalais tant au niveau de ses espaces naturels, de son paysage que de son patrimoine bâti. Il est donc nécessaire que le Ministère de la Culture et des Communications dote le mont Royal d'un statut de protection solide et durable.

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal se préoccupe particulièrement du mont Royal comme milieu naturel et donc oriente ses recommandations vers les espaces verts présents sur le site. Toutefois, le CRE-Montréal reconnaît aussi l'importance du domaine bâti présent sur le site, qui dans certains cas est l'œuvre de grands architectes et évoque un pan de l'histoire montréalaise. Ces constructions revêtent alors un intérêt architectural et historique incontestable non seulement pour les montréalais mais également pour l'ensemble des Québécois. D'autre part, par sa situation géographique particulière où l'urbanité tient une place prépondérante, et cela depuis la création de Montréal, le mont Royal doit composer avec de multiples vocations qui font partie aussi de sa richesse historique, culturelle et naturelle. La qualité plurielle de ce site nécessite de déterminer les différents enjeux qui le concernent.

LE MILIEU NATUREL ET SA RELATION À LA POPULATION

Tout d'abord, il est important d'évoquer le **caractère vert incontournable du site** dont le parc du Mont-Royal, fruit des plans du grand architecte paysagiste Olmstead, représente une partie

certaines significatives mais une partie seulement. Espace de loisir et de détente par excellence, il est aussi à l'origine d'une première découverte de la nature pour de nombreux montréalais. Les bénéfices liés aux espaces verts en ville ne sont plus à démontrer, tant en termes de qualité de vie des citoyens, qu'en termes de qualité de l'environnement (comme la filtration de l'air et des rayons UV du soleil, le drainage des eaux de pluie). L'appropriation de ce lieu par la population locale est incontestable ; ne l'est pas moins, l'attrait qu'il représente pour les touristes. À ce titre, le parc du Mont-Royal est un bien culturel pour tous les Québécois. La protection de ce patrimoine vert doit donc être assurée et augmentée, notamment en réduisant la dimension des stationnements à la maison Smith et au Lac aux Castors, et en limitant le passage des véhicules transitant par la voie Camilien Houde pour circuler entre les flancs est et ouest de la Montagne.

Toutefois, la notion d'espaces verts faisant partie du mont Royal dépasse largement les limites de l'actuel parc du Mont-Royal. Il existe toujours autour du parc plusieurs grands espaces verts localisés sur des terrains appartenant à des institutions, telles que des cimetières, des hôpitaux, des universités, des collèges et des communautés religieuses, qui font partie non seulement du paysage du mont Royal, mais qui viennent aussi agrandir les limites «vertes» du parc. Il faut porter une attention particulière à ces espaces verts privés qui participent de la nature sur la Montagne. Il suffit d'imaginer à quoi ressemblerait le mont Royal entièrement construit et dont le domaine vert se confinerait aux seules limites de l'actuel parc pour en comprendre toute l'importance.

Premièrement, afin de consolider et d'agrandir le parc du Mont-Royal, il est important de mettre en place un **programme pro-actif d'acquisition** des espaces verts en bordure du parc en commençant par le boisé du sommet de la colline d'Outremont d'une superficie de neuf hectares (dont une partie est située dans la portion nord-est du Cimetière Notre-Dame-des-Neiges).

Deuxièmement, jouxtant directement le parc du Mont-Royal, les **cimetières** ont un rôle capital à jouer dans la conservation des espaces verts de la Montagne et du paysage naturel de la Montagne. Par conséquent, il est important que cette vocation soit maintenue et que le développement de projets de construction de bâtiments funéraires soit écarté.

Troisièmement, le parc du Mont-Royal est ceinturé par une **couronne institutionnelle riche en espaces verts** qui doivent faire également l'objet d'une protection. Certains de ces terrains comprennent notamment des arbres matures de grand intérêt par leur âge et leur essence. Il n'est pas nécessaire de démontrer la qualité de tels arbres (tant en termes esthétique, environnemental qu'au niveau de l'habitat faunique qu'ils procurent) et leur caractère difficilement remplaçable une fois coupés. Ils font partie intégrante du patrimoine vert du mont Royal. Néanmoins, il n'existe aucune garantie de pérennité de ces espaces verts puisqu'ils sont susceptibles de disparaître au profit de projets de développement. Conséquemment, il faut prendre rapidement les mesures nécessaires afin de s'assurer que ces espaces verts soient conservés et viennent ainsi consolider le domaine vert du mont Royal.

LA PLACE DU MONT ROYAL DANS LE PAYSAGE MONTRÉLAIS

Le mont Royal représente le seul lieu naturel sur toute la superficie de l'île de Montréal offrant l'opportunité unique d'admirer un panorama de la Ville dans toutes les directions, le fleuve Saint-Laurent et même au-delà puisqu'il est possible par temps clair de distinguer les Montérégiennes et les Laurentides. Inversement, sa morphologie impose fortement sa présence dans le paysage montréalais et cela depuis une grande distance de la montagne elle-même. Le mont Royal fait donc indubitablement partie du «décor» montréalais et participe au visage particulier de la Ville.

S'assurer que cette fonction paysagère demeure à l'avenir est crucial pour le maintien de l'attrait général de la Ville et celui que le lieu exerce non seulement sur ses habitants mais également sur les visiteurs. Il apparaît indispensable de donner des directives précises quant aux modifications possibles **des vues sur et depuis le mont Royal**.

L'INSERTION DANS LE RÉSEAU VERT MONTRÉALAIS

Développer le réseau vert à Montréal n'est pas un projet nouveau puisque le projet Archipel qui poursuivait cet objectif remonte à 1979. Relier le mont Royal à d'autres grands espaces verts, tels que le parc Lafontaine et le Jardin Botanique, ou à des lieux d'intérêt culturel et patrimonial comme le centre-ville et le Vieux-Port, par des **corridors verts** permettrait à la population locale et aux visiteurs de circuler entre ces lieux de loisir et de détente, non seulement en utilisant des modes de déplacements alternatifs (marche, vélo, patins), mais également en demeurant dans un environnement propice à de telles activités. De plus, les résidents des quartiers traversés bénéficieraient également de tels corridors verts comme voie de déplacement à la fois sécuritaire et agréable. Finalement, l'amélioration de la promenabilité générale de la ville de Montréal et de l'accessibilité au parc du Mont-Royal pour les personnes à pied ou en vélo participe à une meilleure qualité de vie urbaine et à la mise en valeur du mont Royal. De ce fait, il devrait être considéré dans les plans de développement.

4. Secteur de planification : Le Havre de Montréal

Le document est muet quant aux objectifs retenus pour ce secteur de planification. Nous tenons toutefois à faire les représentations suivantes. D'un point de vue général, il nous est apparu que le plan directeur soumis à la consultation par la Société du Havre met trop l'emphase sur la vocation récréo-touristique du pôle, pris comme un en-soi, en sous-estimant les dimensions de son **intégration aux quartiers et à la vie quotidienne de Montréal**. En d'autres mots, le prestige international de Montréal passe au premier plan des préoccupations. Or, même s'il est indéniable que le secteur du Havre a une valeur et un potentiel de développement qui dépasse le contexte local, il n'en demeure pas moins que l'on doit chercher à en faire une partie intégrante du milieu de vie quotidien des Montréalais. Il nous apparaît donc essentiel de considérer les grands axes stratégiques du plan directeur aussi d'un point de vue social, de l'emploi, des bureaux et commerces, des liens avec la vie des quartiers environnants. C'est dans la mesure où les Montréalais réussiront à s'approprier à l'année cet espace pour leurs activités quotidiennes que celui-ci pourra constituer un véritable pôle d'attraction pour les visiteurs. Il faut rejeter avec force toute « dysnélandisation » du site. D'ailleurs, il ne s'agit pas d'un site unique mais de plusieurs interfaces avec plusieurs quartiers de Montréal.

D'autre part, nous considérons que les **espaces verts** situés dans le secteur à l'étude doivent être regardés également dans une perspective de service à la population locale. Le **parc Jean-Drapeau** est avant tout un espace vert offrant un contact privilégié avec la nature et le fleuve aux citoyens de la métropole. Cette fonction doit être confirmée et confortée pour éviter que des

projets puissent venir la compromettre. Le **parc de la Cité du Havre** représente aussi un joyau inestimable : une fenêtre sur le Fleuve et une vue imprenable sur la Ville. La vocation de ce parc doit être réaffirmée et consolidée par l'incorporation au parc du terrain adjacent, situé à l'est du complexe d'Habitat 67. De même, toute nouvelle activité non conforme au caractère vert du parc devrait être à l'avenir exclue dans le Plan. Selon nous, le plan directeur devrait prendre partie clairement sur ces enjeux et éviter les faux-fuyants.

Du côté du **Fleuve**, la naturalisation des berges et leur accessibilité représente des aménagements très pertinents mais le lien avec l'eau ne doit pas être limité à cette dimension. En effet, l'accessibilité physique au milieu aquatique doit aussi être priorisée; des rampes de mise à l'eau et des accès pour la baignade devraient aussi être prévus.

Cela est possible de plus en plus et c'est tout le rapport des Montréalais avec ce site qui s'en trouverait transformé. La rive sud du Fleuve devrait aussi être intégrée au développement du concept. Toutefois, il existe une condition préalable à ce type de développement : une bonne qualité de l'eau en rive. Il nous semble donc essentiel que la question de la diminution de la pollution de l'eau en rive soit également abordée dans ce plan directeur. On ne peut décemment développer un projet de cette ampleur, dont la principale caractéristique est d'être tourné vers le fleuve, sans proposer d'intégrer à une vision de l'avenir la nécessaire prise en compte de la qualité des eaux du fleuve.

Sur le plan du réseau de **transport**, nous partageons l'analyse de la société à l'effet qu'il faille diminuer la pression de l'automobile sur le quartier. Au-delà des diverses mesures nécessaires pour y arriver, encore faut-il que cet objectif soit vraiment partagé et non l'expression d'un simple vœu pieux. Il faut donc **éliminer l'accès au Casino par la voiture privée**, à l'exception des voitures-taxis. Investir des dizaines de millions de dollars dans un tramway sous prétexte que Loto-Québec fait de l'argent sans pour autant éliminer les quelque cinq millions de mouvements véhiculaires annuels vers le Parc Jean-Drapeau serait un véritable gaspillage de fonds publics. **Prévoir des stationnements incitatifs en périphérie du quartier** nous semble une bonne idée sans pour autant multiplier ces derniers comme si l'accès au Vieux-Montréal ne pouvait se réaliser également par les transports en commun d'où que l'on provienne sur l'île et même d'ailleurs. Il faudra s'assurer que ces nouveaux espaces de stationnement dont les emplacements seront plus judicieusement choisis viennent se substituer à ceux déjà existants sans augmenter l'offre globale : il faut que les choix du Plan viennent eux aussi renforcer l'approche générale souhaitée pour toute la ville d'une réduction de la place de l'automobile et non la contrarier. Le tracé emprunté par le tramway qui desservira le site devrait être repensé d'abord en fonction de desservir à l'année la population montréalaise et celle du quartier. De ce point de vue, la rue Notre-Dame serait sans doute un meilleur choix que celui de la rue de la Commune, du moins pour une partie du tracé, quitte à prévoir, pour la période d'été, lors de l'achalandage touristique, une formule d'appoint, genre bus découverts et circuits adaptés à cette clientèle.

Finalement, nous tenons à insister sur le fait que la Ville de Montréal poursuit actuellement plusieurs démarches auxquelles il est important de prévoir des **arrimages**. Tout d'abord, la Ville se trouve en processus d'élaboration de son Plan d'urbanisme qui touche à de nombreuses dimensions. D'autres chantiers qui concernent le secteur du Havre sont également en cours. Concernant les aspects liés plus spécifiquement à l'environnement, il y a la mise en place de son Réseau bleu, de son Réseau des grands parcs (dont fait partie le parc Jean-Drapeau). La Ville et plus de quatre-vingts partenaires travaillent également à la confection d'un Plan stratégique de développement durable qui devrait à terme intégrer et consolider ces diverses interventions.

5. Grand axe d'intervention : Rue Berri

Nous sommes tout à fait favorables aux orientations mises de l'avant dans le document de consultation de l'arrondissement, à la rubrique secteur de planification détaillée; **Le pôle Berri.**

L'aménagement de la rue Berri est à refaire dans la perspective de lui enlever son caractère autoroutier et d'introduire des parcours piétons est-ouest reliant la rue Saint-Denis à la rue Saint-Hubert à mi-îlot.

Nous ajoutons que l'on devrait envisager le déménagement du terminus d'autobus à la Place Bonaventure et le remplacer par du résidentiel du commercial et de l'institutionnel sur les rues Berri, Ontario et De Maisonneuve; par du résidentiel sur la rue Saint-Hubert.

Documents annexés

Les espaces verts et bleus du parc Jean-Drapeau, un patrimoine Montréalais à protéger; CRE-Montréal; février 2004.

Recommandations pour la future politique sur les espaces verts de la ville de Montréal, CRE-Montréal, décembre 2002

Le stationnement comme outil de gestion des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal; CRE-Montréal; mars 2002.

,Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame; CRE-Montréal; janvier 2002.