



Opposition officielle à l'Hôtel de Ville de Montréal

Montréal 2015-2025

Rapport minoritaire de l'Opposition officielle déposé à la
Commission sur le Schéma d'aménagement et de développement de Montréal

Le 9 décembre 2014

Montréal 2015-2025

Le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, en plus de sa portée réglementaire, devrait nous permettre de dresser un portrait clair de la ville comme nous désirons la voir évoluer au cours de la prochaine décennie.

À quoi ressemblera l'île de Montréal en 2025 et que ferons-nous d'ici là pour y arriver? Comment arriver à organiser l'aménagement pour que les transports, l'habitation, le développement économique, les espaces urbains et les infrastructures publiques favorisent l'épanouissement des Montréalais dans toutes les sphères de leur vie?

Bref, le Schéma, pour mobiliser les protagonistes du développement et de l'aménagement, doit identifier des cibles et objectifs clairs, et par cohérence dicter le cadre réglementaire pour nous permettre d'y arriver. Comme la commission l'évoque (R2), le Schéma doit être plus précis, incisif et amiteux. L'histoire nous enseigne que la planification urbaine souffre de ne pas avoir eu d'orientations bien définies. Il faut offrir aux communautés de se rassembler autour de projets et de défis communs pour ensuite partager ensemble les retombées d'une ville qui évolue bien.

C'est à regret que nous sommes obligés de constater que le projet de schéma n'a pas su définir des orientations claires et encore moins faire des choix conséquents qui permettraient l'émergence d'une cité qui répond aux défis des prochaines décennies. Pourtant, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) avait généré un vent d'enthousiasme quant à la volonté de la région métropolitaine d'adopter un virage du 21^e siècle pour un ensemble urbain avec une intensification de l'activité en son cœur, soit l'île de Montréal. Au lieu d'être porté par cet élan, on a plutôt l'impression que les rédacteurs de ce projet de schéma n'ont voulu que se plier à un exercice technique de conformité au PMAD sans vouloir le dépasser et démontrer un réel leadership au sein de la communauté métropolitaine.

Ce projet de schéma ne mobilise pas, sauf pour susciter des critiques quant aux questions qu'il élude. Au mieux, pour répondre à nos questions sur Montréal d'ici 2025, ce projet de schéma génère de la marge de manœuvre à l'agglomération pour la définition de sa vision lors des étapes subséquentes que seront : les plans d'urbanismes et conformité des règlements d'urbanismes; le plan de transport; la politique du patrimoine ainsi que le plan d'adaptation aux changements climatiques.

Pour bonifier le schéma à venir, notons que la commission a bien fait son travail en identifiant des chantiers supplémentaires qui demanderont une attention plus pointue au cours des prochains mois : la notion de cœur de quartier, la trame verte et bleue, le logement social, une politique de stationnement et le redéveloppement des friches industrielles.

La démarche

Un projet de cette envergure aurait grandement bénéficié d'un cadre de consultation plus large, par exemple par le biais de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). Plus de temps aurait aussi permis de mieux cerner une proposition qui aurait guidé avec plus d'acuité la rédaction des plans d'urbanisme. De plus, comme la commission en fait la recommandation (R1), le Schéma étant un outil légal complexe, l'éducation des groupes et des citoyens aurait inévitablement amené des mémoires plus encadrés, plus précis, et encore plus étayés au grand bénéfice de la commission.

Les Montréalais et autres résidents de l'agglomération réclament une plus grande participation aux exercices de planification. Pour la suite du processus, ce sera aux élus et à l'administration de Montréal de savoir catalyser ces forces.

Pour ce qui est du travail de la commission, nous devons louer la qualité du travail des commissaires qui ont littéralement veillé tard pour en faire le plus possible. Dans ce contexte de délais restreints, nous trouvons que la commission a su dégager des propositions de réajustements nécessaires pour réorienter la version finale. Le président de la commission a insisté, avec justesse, pour dire qu'un tel exercice n'aurait pas entraîné une aussi grande implication des élus il y a peine deux ou trois décennies. Le travail vigilant de la commission démontre une certaine maturité dans la compréhension des enjeux urbanistiques chez les élus et il serait tout à fait approprié de les inclure désormais en amont lors de la planification du prochain schéma.

Recommandations minoritaires

Le Schéma se doit d'être un énoncé fort en faveur d'un développement basé sur une augmentation des parts modales du transport en commun et du transport actif. Cela passe par A) une redéfinition de la trame urbaine basée sur ce principe et B) par des choix conséquents d'investissements en transport.

Recommandation A

Qu'il n'y ait plus de développement résidentiel de type non-TOD (i.e. basé sur un accès préférentiel aménagé pour l'auto), dans les territoires à développer (carte 32). Tout développement devrait être précédé obligatoirement de l'aménagement d'un moyen de transport en commun structurant.

Recommandation B

Qu'il y ait un moratoire sur toute nouvelle construction routière et que les projets prévus à la carte 10 (Grands projets de construction routière) soient reclassés en projets de transport en commun ayant une composante minoritaire dédiée à l'automobile. Toute nouvelle emprise routière (carte 10) devrait être conçue pour donner une place

prépondérante au transport en commun et au transport actif avec une emprise exclusive.

Il est inconcevable qu'en 2014, après avoir documenté à de nombreuses reprises les conséquences de la construction de quartiers orientés sur l'automobile, que l'agglomération s'apprête à donner le feu vert à des projets de développement qui rendront dépendants de l'automobile ses nouveaux résidents. Les résidents de l'ouest de l'île sont les premiers à subir les conséquences de ce type de développement néfaste puisque les autorités ont promis successivement un meilleur accès au transport en commun à ces zones qui ne s'est finalement jamais concrétisé. Le plaidoyer de l'ex-ministre Clifford Lincoln lors des audiences de la commission fait écho à cette erreur historique où le développement n'a pas été accompagné par une stratégie intégrée de transport en commun. Alors que l'agglomération s'apprête à utiliser ses derniers terrains vierges pour développer de nouveaux quartiers résidentiels, il serait inconcevable qu'elle n'encadre pas ceux-ci avec les meilleurs standards qui ont été développés en urbanisme au cours des dernières années. Nous sommes fortement en désaccord avec un schéma d'aménagement qui offrira plutôt un cadeau empoisonné aux nouvelles familles qui s'installeront dans le « car oriented development » du Schéma d'aménagement. Nous croyons que les résidents de l'ouest de l'île méritent mieux et qu'il est plus que temps d'inverser la tendance. En inversant la logique actuelle où le développement immobilier précède l'arrivée (promis, mais jamais concrétisée) du transport en commun, nous croyons qu'il sera possible de forcer la main aux autorités pour améliorer substantiellement l'offre de transport en commun dans l'ouest de l'île. Il faut passer d'une logique où la population est prise en otage par un mauvais développement à une logique où la population profite du développement. Malheureusement, le projet de schéma d'aménagement abdique devant ses responsabilités et préfère se réfugier confortablement dans la continuité malgré l'échec évident de cette logique. S'il y avait un seul exemple pour nous rappeler cet échec, c'est bien sûr la congestion routière qui afflige des milliers de Montréalais au quotidien.

Recommandation C

Le plus grand potentiel de Montréal n'est pas dans la création de nouveaux développements résidentiels sur des terres vierges, mais au cœur de l'île, là où le transport en commun est déjà présent et performant, mais où l'utilisation du sol n'a pas atteint son plein potentiel.

Que le Schéma d'aménagement de l'agglomération oriente le redéveloppement de son territoire dans les secteurs TOD sous employés. En plus des terrains « à construire » et « à transformer », tels qu'illustrés à la carte 2, p.20 du projet du SAD, puis repris à la carte 32, p.127 du même document, introduire une nouvelle catégorie de terrains « sous employés à densifier » correspondant aux stationnements de surface, qu'ils soient légaux ou non, ainsi qu'aux commerces d'un seul niveau n'occupant qu'une faible partie du terrain sur lesquels ils sont construits, la balance étant dédiée au stationnement. Cette

nouvelle catégorie vise particulièrement les « strips commerciaux » et les secteurs industriels légers désaffectés ou fortement en déclin. Repérer et cartographier cette catégorie « sous employés à densifier ». Revoir la carte 2 du projet de SAD en conséquence.

Nous jugeons cette étape essentielle pour le redéveloppement et la création de cœurs de quartier.

Conclusion

Nous souhaitons conclure en remerciant le personnel du service de l'urbanisme et tout particulièrement madame Sylvie Lalonde, secrétaire recherchiste, et monsieur Jules Patenaude, coordonnateur – consultations publiques. Évidemment, nous tenons à souligner l'implication des nombreux groupes et citoyens qui ont pris le temps d'écrire un mémoire et de venir le présenter devant la commission. Il ne fait aucun doute que cette importante mobilisation démontre l'attachement qu'ont les Montréalais envers leur ville. Finalement, nous souhaitons remercier les membres de la commission qui ont fait preuve d'une vigilance et d'une rigueur importante au cours de la durée des travaux. Malgré nos réserves, il ne fait aucun doute que le travail d'équipe aura permis de relever la barre en plus d'identifier des chantiers pour poursuivre la réflexion.

Cela dit, il reste encore du travail à faire. L'identification par les membres de la commission de plusieurs chantiers à approfondir pour améliorer le Schéma ne doit pas être prise à la légère. Chaque membre de la commission devra être vigilant pour éviter que cela soit interprété comme un chèque en blanc par l'Administration. Nous exprimons donc le souhait que le nouveau Schéma d'aménagement soit un outil vivant et qu'il soit actualisé avec le soutien de la commission au cours des prochaines années.

Montréal 2015-2025

Rapport minoritaire de l'Opposition officielle déposé à la
Commission sur le Schéma d'aménagement et de développement de Montréal

Le 9 décembre 2014

Montréal 2015-2025

Le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, en plus de sa portée réglementaire, devrait nous permettre de dresser un portrait clair de la ville comme nous désirons la voir évoluer au cours de la prochaine décennie.

À quoi ressemblera l'île de Montréal en 2025 et que ferons-nous d'ici là pour y arriver? Comment arriver à organiser l'aménagement pour que les transports, l'habitation, le développement économique, les espaces urbains et les infrastructures publiques favorisent l'épanouissement des Montréalais dans toutes les sphères de leur vie?

Bref, le Schéma, pour mobiliser les protagonistes du développement et de l'aménagement, doit identifier des cibles et objectifs clairs, et par cohérence dicter le cadre réglementaire pour nous permettre d'y arriver. Comme la commission l'évoque (R2), le Schéma doit être plus précis, incisif et amiteux. L'histoire nous enseigne que la planification urbaine souffre de ne pas avoir eu d'orientations bien définies. Il faut offrir aux communautés de se rassembler autour de projets et de défis communs pour ensuite partager ensemble les retombées d'une ville qui évolue bien.

C'est à regret que nous sommes obligés de constater que le projet de schéma n'a pas su définir des orientations claires et encore moins faire des choix conséquents qui permettraient l'émergence d'une cité qui répond aux défis des prochaines décennies. Pourtant, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) avait généré un vent d'enthousiasme quant à la volonté de la région métropolitaine d'adopter un virage du 21^e siècle pour un ensemble urbain avec une intensification de l'activité en son cœur, soit l'île de Montréal. Au lieu d'être porté par cet élan, on a plutôt l'impression que les rédacteurs de ce projet de schéma n'ont voulu que se plier à un exercice technique de conformité au PMAD sans vouloir le dépasser et démontrer un réel leadership au sein de la communauté métropolitaine.

Ce projet de schéma ne mobilise pas, sauf pour susciter des critiques quant aux questions qu'il élude. Au mieux, pour répondre à nos questions sur Montréal d'ici 2025, ce projet de schéma génère de la marge de manœuvre à l'agglomération pour la définition de sa vision lors des étapes subséquentes que seront : les plans d'urbanismes et conformité des règlements d'urbanismes; le plan de transport; la politique du patrimoine ainsi que le plan d'adaptation aux changements climatiques.

Pour bonifier le schéma à venir, notons que la commission a bien fait son travail en identifiant des chantiers supplémentaires qui demanderont une attention plus pointue au cours des prochains mois : la notion de cœur de quartier, la trame verte et bleue, le logement social, une politique de stationnement et le redéveloppement des friches industrielles.

La démarche

Un projet de cette envergure aurait grandement bénéficié d'un cadre de consultation plus large, par exemple par le biais de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). Plus de temps aurait aussi permis de mieux cerner une proposition qui aurait guidé avec plus d'acuité la rédaction des plans d'urbanisme. De plus, comme la commission en fait la recommandation (R1), le Schéma étant un outil légal complexe, l'éducation des groupes et des citoyens aurait inévitablement amené des mémoires plus encadrés, plus précis, et encore plus étayés au grand bénéfice de la commission.

Les Montréalais et autres résidents de l'agglomération réclament une plus grande participation aux exercices de planification. Pour la suite du processus, ce sera aux élus et à l'administration de Montréal de savoir catalyser ces forces.

Pour ce qui est du travail de la commission, nous devons louer la qualité du travail des commissaires qui ont littéralement veillé tard pour en faire le plus possible. Dans ce contexte de délais restreints, nous trouvons que la commission a su dégager des propositions de réajustements nécessaires pour réorienter la version finale. Le président de la commission a insisté, avec justesse, pour dire qu'un tel exercice n'aurait pas entraîné une aussi grande implication des élus il y a peine deux ou trois décennies. Le travail vigilant de la commission démontre une certaine maturité dans la compréhension des enjeux urbanistiques chez les élus et il serait tout à fait approprié de les inclure désormais en amont lors de la planification du prochain schéma.

Recommandations minoritaires

Le Schéma se doit d'être un énoncé fort en faveur d'un développement basé sur une augmentation des parts modales du transport en commun et du transport actif. Cela passe par A) une redéfinition de la trame urbaine basée sur ce principe et B) par des choix conséquents d'investissements en transport.

Recommandation A

Qu'il n'y ait plus de développement résidentiel de type non-TOD (i.e. basé sur un accès préférentiel aménagé pour l'auto), dans les territoires à développer (carte 32). Tout développement devrait être précédé obligatoirement de l'aménagement d'un moyen de transport en commun structurant.

Recommandation B

Qu'il y ait un moratoire sur toute nouvelle construction routière et que les projets prévus à la carte 10 (Grands projets de construction routière) soient reclassés en projets de transport en commun ayant une composante minoritaire dédiée à l'automobile. Toute nouvelle emprise routière (carte 10) devrait être conçue pour donner une place

prépondérante au transport en commun et au transport actif avec une emprise exclusive.

Il est inconcevable qu'en 2014, après avoir documenté à de nombreuses reprises les conséquences de la construction de quartiers orientés sur l'automobile, que l'agglomération s'apprête à donner le feu vert à des projets de développement qui rendront dépendants de l'automobile ses nouveaux résidents. Les résidents de l'ouest de l'île sont les premiers à subir les conséquences de ce type de développement néfaste puisque les autorités ont promis successivement un meilleur accès au transport en commun à ces zones qui ne s'est finalement jamais concrétisé. Le plaidoyer de l'ex-ministre Clifford Lincoln lors des audiences de la commission fait écho à cette erreur historique où le développement n'a pas été accompagné par une stratégie intégrée de transport en commun. Alors que l'agglomération s'apprête à utiliser ses derniers terrains vierges pour développer de nouveaux quartiers résidentiels, il serait inconcevable qu'elle n'encadre pas ceux-ci avec les meilleurs standards qui ont été développés en urbanisme au cours des dernières années. Nous sommes fortement en désaccord avec un schéma d'aménagement qui offrira plutôt un cadeau empoisonné aux nouvelles familles qui s'installeront dans le « car oriented development » du Schéma d'aménagement. Nous croyons que les résidents de l'ouest de l'île méritent mieux et qu'il est plus que temps d'inverser la tendance. En inversant la logique actuelle où le développement immobilier précède l'arrivée (promis, mais jamais concrétisée) du transport en commun, nous croyons qu'il sera possible de forcer la main aux autorités pour améliorer substantiellement l'offre de transport en commun dans l'ouest de l'île. Il faut passer d'une logique où la population est prise en otage par un mauvais développement à une logique où la population profite du développement. Malheureusement, le projet de schéma d'aménagement abdique devant ses responsabilités et préfère se réfugier confortablement dans la continuité malgré l'échec évident de cette logique. S'il y avait un seul exemple pour nous rappeler cet échec, c'est bien sûr la congestion routière qui afflige des milliers de Montréalais au quotidien.

Recommandation C

Le plus grand potentiel de Montréal n'est pas dans la création de nouveaux développements résidentiels sur des terres vierges, mais au cœur de l'île, là où le transport en commun est déjà présent et performant, mais où l'utilisation du sol n'a pas atteint son plein potentiel.

Que le Schéma d'aménagement de l'agglomération oriente le redéveloppement de son territoire dans les secteurs TOD sous employés. En plus des terrains « à construire » et « à transformer », tels qu'illustrés à la carte 2, p.20 du projet du SAD, puis repris à la carte 32, p.127 du même document, introduire une nouvelle catégorie de terrains « sous employés à densifier » correspondant aux stationnements de surface, qu'ils soient légaux ou non, ainsi qu'aux commerces d'un seul niveau n'occupant qu'une faible partie du terrain sur lesquels ils sont construits, la balance étant dédiée au stationnement. Cette

nouvelle catégorie vise particulièrement les « strips commerciaux » et les secteurs industriels légers désaffectés ou fortement en déclin. Repérer et cartographier cette catégorie « sous employés à densifier ». Revoir la carte 2 du projet de SAD en conséquence.

Nous jugeons cette étape essentielle pour le redéveloppement et la création de cœurs de quartier.

Conclusion

Nous souhaitons conclure en remerciant le personnel du service de l'urbanisme et tout particulièrement madame Sylvie Lalonde, secrétaire recherchiste, et monsieur Jules Patenaude, coordonnateur – consultations publiques. Évidemment, nous tenons à souligner l'implication des nombreux groupes et citoyens qui ont pris le temps d'écrire un mémoire et de venir le présenter devant la commission. Il ne fait aucun doute que cette importante mobilisation démontre l'attachement qu'ont les Montréalais envers leur ville. Finalement, nous souhaitons remercier les membres de la commission qui ont fait preuve d'une vigilance et d'une rigueur importante au cours de la durée des travaux. Malgré nos réserves, il ne fait aucun doute que le travail d'équipe aura permis de relever la barre en plus d'identifier des chantiers pour poursuivre la réflexion.

Cela dit, il reste encore du travail à faire. L'identification par les membres de la commission de plusieurs chantiers à approfondir pour améliorer le Schéma ne doit pas être prise à la légère. Chaque membre de la commission devra être vigilant pour éviter que cela soit interprété comme un chèque en blanc par l'Administration. Nous exprimons donc le souhait que le nouveau Schéma d'aménagement soit un outil vivant et qu'il soit actualisé avec le soutien de la commission au cours des prochaines années.