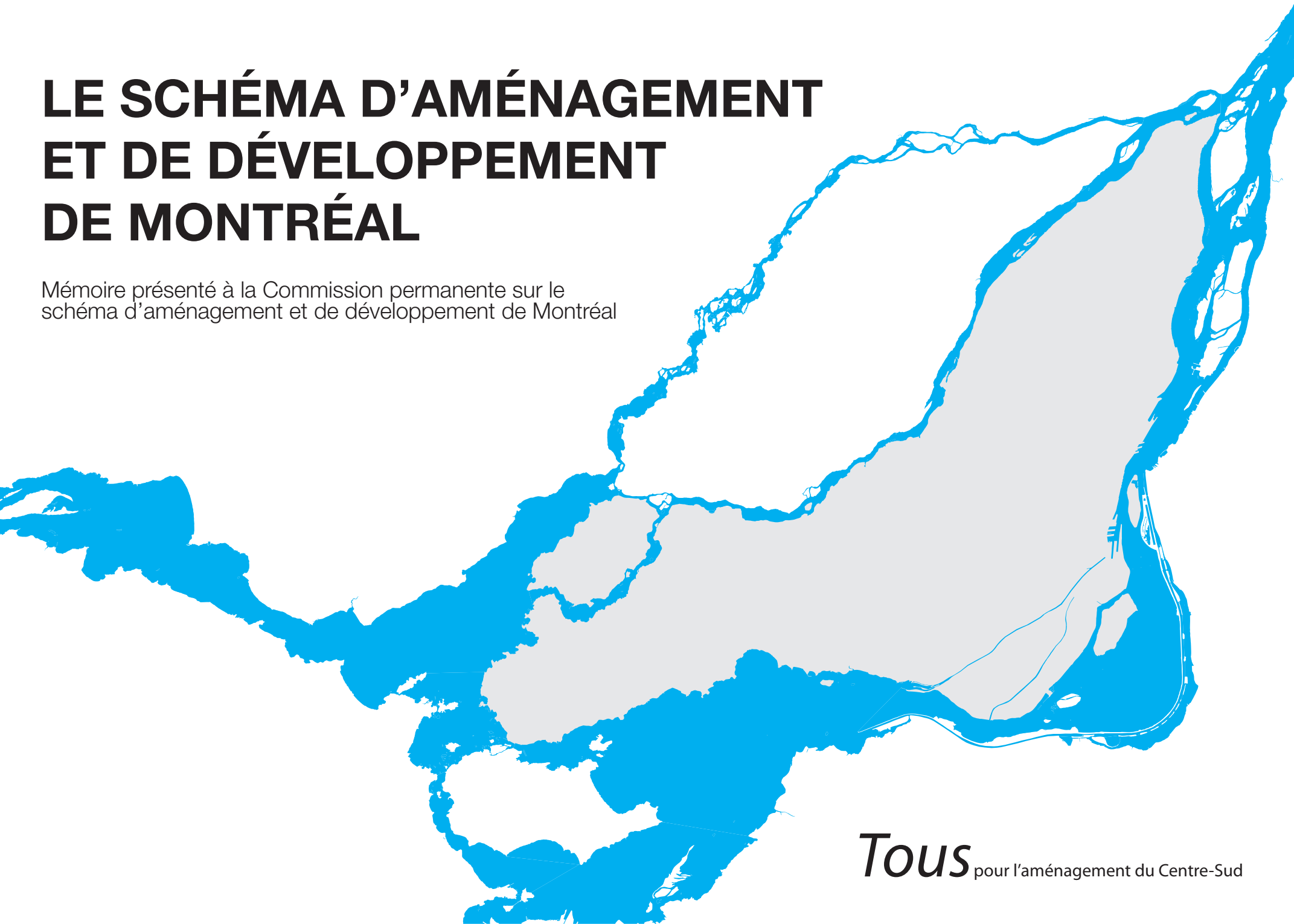


3 novembre 2014

LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE MONTRÉAL

Mémoire présenté à la Commission permanente sur le
schéma d'aménagement et de développement de Montréal



Tous pour l'aménagement du Centre-Sud

TABLE DES MATIÈRES

1	SOMMAIRE	1
2	LES PARTICIPANTS À LA PRÉSENTE RÉFLEXION	1
2.1	Les personnes présentes à la discussion du 22 octobre 2014	1
3	INTRODUCTION	2
4	LE COMITÉ-CONSEIL TOUS POUR L'AMÉNAGEMENT DU CENTRE-SUD (TACS)	3
4.1	Description et historique	3
5	DES MILIEUX DE VIE COMPLETS	4
5.1	Le cœur des quartiers	4
5.2	L'habitation pour tous	4
5.3	Les espaces publics	5
5.4	Les équipements collectifs	6
5.5	Le patrimoine	6
5.6	La densité	7
6	LES ESPACES VERTS ET L'ENVIRONNEMENT	16
6.1	La trame verte	16
6.2	La trame bleue	16
6.3	La protection des espaces verts	16
6.4	Le verdissement et le développement de la canopée	16
6.5	La protection des rives et des milieux humides	17
7	LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET LES TRANSPORTS	22
7.1	Le développement économique	22
7.2	La valorisation des mini-pôles et des artères commerciales	22
7.3	Le transport de biens	22
7.4	Le transport collectif et actif	23
7.5	Un plan de mobilité cohérent à toutes les échelles	23

8	LES AUTRES CONSIDÉRATIONS	27
8.1	Le portrait du territoire	27
8.2	Le processus de consultation	27
8.3	La mise en œuvre des objectifs du SAD	27
8.4	Le financement et la prise de décision	28
9.	CONCLUSION	29

1 SOMMAIRE

Tous pour l'aménagement du Centre-Sud (TACS) souhaite, à travers ce document, partager les éléments de réflexion du milieu social et communautaire de Ville-Marie, afin de participer à la réflexion sur le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD). **Les réflexions présentées ici ont été soulevées lors d'une séance d'échanges et de discussions qui s'est tenue le 22 octobre dernier en présence d'acteurs variés et de citoyens de l'arrondissement de Ville-Marie. De plus, l'équipe de développement urbain de chez Rayside | Labossière, a également examiné en profondeur le document de projet de SAD afin d'enrichir davantage la réflexion.**

Notre démarche a mis en évidence l'importance d'un développement futur cohérent et concerté qui ne doit pas chercher à homogénéiser les quartiers malgré l'atteinte recherchée d'une certaine densité. En ce sens, le développement de l'agglomération de Montréal devrait s'appuyer sur les noyaux des quartiers qui composent son territoire. La consolidation des milieux de vie, avec des services en tout genre et une desserte importante en transport en commun et actif, intégrant une mixité au niveau de l'offre résidentielle, est une priorité du milieu. À cela s'ajoute l'importance d'assurer un accès au fleuve et à des espaces publics de qualité. Territoire habité par 1,8 millions de personnes, dont la qualité de vie est réputée internationalement, l'agglomération de Montréal, par le biais du SAD doit chercher à améliorer le cadre de vie qu'elle offre tout en faisant preuve d'audace et de créativité.

Pour la TACS, l'importance et la particularité de l'arrondissement de Ville-Marie pour l'ensemble de l'agglomération de Montréal doit faire l'objet d'une attention spéciale. Les dynamiques internes de l'arrondissement de Ville-Marie étant tributaires de ce qui se passe à sa périphérie, le SAD constitue donc un document de référence phare pour le territoire d'action de la TACS.

2 LES PARTICIPANTS À LA PRÉSENTE RÉFLEXION

2.1 LES PERSONNES PRÉSENTES À LA DISCUSSION DU 22 OCTOBRE 2014

- **Ron Rayside**, Rayside Labossière architectes et Tous pour l'aménagement du Centre-Sud
- **Philippe Cossette** Rayside Labossière architectes et Tous pour l'aménagement du Centre-Sud
- **Jérémie Watters** Rayside Labossière architectes et Tous pour l'aménagement du Centre-Sud
- **Catherine Thibault** Rayside Labossière architectes et Tous pour l'aménagement du Centre-Sud
- **Vanessa Sorin**, CDEC Centre-Sud Plateau Mont-Royal et Tous pour l'aménagement du Centre-Sud
- **François Bergeron**, Corporation de développement communautaire Centre-Sud
- **Éric Michaud**, Comité logement Ville-Marie et Tous pour l'aménagement du Centre-Sud
- **Alain Arsenault**, CSSS Jeanne-Mance
- **Christine Caron**, Table de concertation du Faubourg Saint-Laurent
- **Stéphane Febbrari Vermette** Table d'interaction Peter-McGill
- **Lucette Leclerc**, Résidente
- **Marie-Ève Hébert**, Centre hospitalier universitaire de Montréal (CHUM)
- **Carole Libion** Centre d'éducation et d'action des femmes
- **Joanie Brière**, Éco-quartier Sainte-Marie
- **Simon Wellman**, Résident
- **Jules Brunelle-Marineau**, Stagiaire, Rayside Labossière architectes
- **Hatem Touman**, Stagiaire, Rayside Labossière architectes

3 INTRODUCTION

Divisée, unie et ensuite fragmentée, l'île de Montréal souffre depuis trop longtemps d'un manque flagrant de planification d'ensemble. Que ce soit en matière de transport, de partage d'infrastructures ou de développement économique l'agglomération se doit d'adopter une approche d'ensemble pour répondre à ces problématiques communes. En ce sens, l'adoption d'un nouveau SAD, en décembre prochain, devrait être porteur à la fois d'une vision d'avenir rassembleuse alliant audace et développement durable.

L'enjeu est de taille : établir les objectifs et balises de planification du territoire, pour les 14 villes liées et l'ensemble de la Ville de Montréal, pour - au minimum - les cinq prochaines années. Rappelons que le dernier SAD date de 1987. Les changements politiques et administratifs des deux dernières décennies ont sans aucun doute ralenti les processus de planification régionale, dont fait partie l'adoption du SAD. Ainsi, il est important que le présent exercice de planification soit bien réalisé.

Le SAD doit devenir un document de référence qui est en mesure de structurer le développement de l'île de Montréal. Il ne doit pas être perçu comme une formalité obligatoire qui compromet au minimum les villes de l'agglomération de Montréal. Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) a mis la table afin que toutes les MRC et les agglomérations de la région métropolitaine mettent de l'avant une planification cohérente et exigeante sur plusieurs points. En ce sens, avec l'adoption du SAD, l'agglomération de Montréal doit emboîter le pas et, de par son statut de cœur de la région métropolitaine, aller plus loin afin de montrer l'exemple.

Dans la version du document soumise à consultation, le SAD se contente trop souvent de dresser un inventaire de la situation existante et des projets déjà prévus. Bien que cette partie du travail soit exigée par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU), elle doit servir de base de planification à titre de point de référence. Un tel document doit servir à se projeter dans l'avenir, se fixer des objectifs de développement et des cibles, pour les 5, 10, voir 15 prochaines années. Le SAD établit la vision commune du

développement pour l'ensemble de l'île de Montréal, mais aussi de quelles façons les villes concernées atteindront les objectifs. **Dans l'ensemble, le document de SAD soumis à la consultation manque cruellement de vision et de cibles à atteindre. Les défis auxquels fera face l'agglomération sur cette période sont nombreux et les façons de faire doivent être repensées.** Par exemple, la réfection des égouts et des aqueducs ne doit pas être faite à la pièce, mais bien planifier en fonction de ces réseaux sur un horizon de 20 ans. Il faut arrêter d'être dans l'urgence et voir venir les travaux qui seront à réaliser. Cela favorisera un meilleur phasage des travaux et permettra d'éviter d'ensevelir l'agglomération sous des cônes et de tuer les artères commerciales.

Trop souvent, le SAD reprend simplement les exigences du PMAD sans les bonifier ou chercher à les adapter au contexte de l'agglomération. Le principe de conformité, qui exige entre autres aux plans d'urbanisme (PU) des municipalités de l'île à se conformer aux exigences du SAD, est un puissant levier qui permettra d'adopter des exigences élevées en matière de développement urbain. Ainsi, il est questionnable à plusieurs égards, de reprendre les exigences du PMAD, qui sont valides autant pour la MRC de l'Assomption que pour l'agglomération de Montréal, sans exiger davantage de la part des villes touchées par le SAD. En d'autres mots, est-ce que l'agglomération doit être planifier sur les mêmes critères qu'une MRC de banlieue? **Si l'agglomération souhaite demeurer le chef de file des bonnes pratiques en matière d'urbanisme au sein de la région métropolitaine, elle doit aller de l'avant et fixer des exigences élevées.**

En ce sens, le SAD doit être assez précis pour assurer la cohérence des visions de développement de l'ensemble des villes formant l'agglomération. Le SAD ne doit pas seulement formuler des souhaits ou se donner des objectifs vagues qui ne sont pas contraignants et qui changent peu de choses à la réalité actuelle de la planification urbaine. **En d'autres mots, le SAD doit rassembler des énoncés de vision commune, des objectifs ambitieux et des outils et des mécanismes de suivi crédibles et détaillés.**

4 TOUS POUR L'AMÉNAGEMENT DU CENTRE-SUD (TACS)

4.1 DESCRIPTION ET HISTORIQUE

Tous pour l'Aménagement du Centre-Sud (TACS), anciennement connu sous le nom de *Table pour l'Aménagement du Centre-Sud*, a été mis sur pied en 1996. Il regroupe des acteurs provenant de différents milieux (communautaire, culturel, institutionnel, des affaires, résidentiel). L'instance de direction du TACS est composée statutairement de représentants de : la CDEC Centre-Sud-Plateau Mont-Royal, la CDC Centre-Sud, l'Association des résidents des Faubourgs, ainsi que Rayside Labossière architectes. À ce groupe peuvent se greffer différents acteurs de développement concernés par les sujets abordés. Le comité travaille dans une vision intégrée de l'aménagement en tenant compte de l'activité économique et commerciale, la vie culturelle, l'habitat, les espaces verts et le développement communautaire. Depuis sa mise sur pied, il y a plus de 15 ans, le comité-conseil TACS a travaillé sur de nombreux dossiers majeurs tels que l'emplacement de la Bibliothèque et archives nationales du Québec, le projet de développement de la Société Radio-Canada, la venue du CHUM au centre-ville, le PPU Sainte-Marie et le PMAD.

Par son expertise, il a contribué et participé aux nombreuses consultations liées à divers projets touchant l'aménagement du territoire. Les principaux objectifs de la TACS sont de favoriser l'appropriation citoyenne des enjeux d'aménagement et de développement urbain et de faire émerger une vision d'ensemble. Ainsi, la TACS s'active à :

- s'informer et informer les différents acteurs du quartier, résidents, organismes, entreprises, institutions du Centre-Sud et de Ville-Marie et les différents paliers gouvernementaux des enjeux autour des projets d'aménagement et de développement urbain;
- promouvoir le développement urbain pour l'amélioration de la qualité de vie des communautés du quartier;
- développer des actions d'information, d'animation, de représentation et de mobilisation pour réaliser les objectifs ci-dessus nommés.

La TACS assure donc à la fois un rôle de :

- expertise et veille;
- représentations;
- soutien dans l'établissement des priorités d'aménagement, d'enjeux et de vision d'ensemble;
- diffusion et partage d'informations.

5 DES MILIEUX DE VIE COMPLETS

5.1 LE CŒUR DES QUARTIERS

Le développement des quartiers doit s'appuyer sur le cœur de chacun d'entres eux. En effet, l'agglomération de Montréal se caractérise par la présence d'une multitude de petits noyaux de taille variable. Ces derniers sont généralement le nid d'une mixité de fonctions et d'usages les rendant extrêmement dynamiques, vivants et fonctionnels.

Ces cœurs de quartier sont également liés à un fort sentiment d'appartenance. Ainsi, dans l'arrondissement de Ville-Marie plusieurs sous-quartiers se chevauchent. Chacun de ces secteurs possède son histoire et ses caractéristiques particulières. Si certains résidents ne s'identifient pas nécessairement à l'arrondissement dans son ensemble, la plupart sont interpellés par l'une ou l'autre de ses multiples dénominations.

Ces identités sont au cœur de la vie des résidents. Par exemple, en raison de leur particularité, les multiples identités de Ville-Marie attirent des visiteurs et contribuent à l'image de Montréal comme étant une ville diversifiée. Ces quartiers doivent donc jouer un rôle structurant dans le développement de l'ensemble du territoire de l'agglomération.

Cette notion générale de cœur de quartier devrait être incluse aux objectifs et aux interventions du SAD afin de les consolider et de favoriser leur développement. Bien que cette notion joue sur l'identité et le sentiment d'appartenance, elle pourrait s'avérer d'une grande utilité en matière de planification, en ce sens qu'elle pourrait inclure les services de base qui devraient se retrouver (implanter / consolider) dans un cœur de quartier. Par exemple, l'exigence d'y retrouver une épicerie favoriserait sans aucun doute l'élimination des déserts alimentaires sur le territoire de l'agglomération.

Le cœur d'un quartier ne peut battre sans la présence de familles. En se fixant comme objectif l'augmentation significative du nombre de familles sur l'île de Montréal, le SAD ferait un pas dans la bonne direction. En fait, l'atteinte de cet objectif pourrait être encouragée par la présence de services adaptés à une population de tous les âges.

Montréal est reconnue comme une des villes en Amérique du Nord qui possède un centre-ville des plus habités, et ce, par une population de différentes couches sociales. Cette caractéristique est aujourd'hui menacée par le développement à outrance de petites unités de condominium adaptées aux jeunes professionnels et aux spéculateurs. **La mixité au centre-ville est donc à protéger.**

Dans la mouture actuelle du projet de SAD, il est prévu de réaliser un plan de développement du centre-ville. Cette planification ne doit pas exclusivement être faite en fonction du développement économique, mais bien de façon à créer un centre-ville ayant toutes les caractéristiques d'un milieu de vie complet et attrayant non seulement pour les jeunes professionnels, mais également pour les familles. D'ailleurs, l'augmentation du nombre de familles au centre-ville devrait être un des objectifs de ce plan.

5.2 L'HABITATION POUR TOUS

Besoin de base universel, se loger convenablement devient de plus en plus difficile, et ce, particulièrement pour les familles et pour les moins nantis de notre société. Actuellement, la dépendance des municipalités aux impôts fonciers entraîne la standardisation des unités construites : des condominiums de petite taille au coût relativement élevé. **La proportion de logements locatifs (particulièrement ceux de grandes tailles) diminue donc sans cesse, alors que les besoins pour ce type de logements demeurent.** Ce développement effréné de condominiums a pour effet de contribuer à la hausse des valeurs foncières, lesquelles ont augmenté cinq fois plus rapidement que l'inflation au cours des dernières années.

Par ailleurs, aucun mécanisme ne permet actuellement de protéger efficacement le parc locatif. Il existe bien, dans certains arrondissements, un moratoire sur la transformation de logements locatifs en condominiums, mais

la transformation de logements locatifs en propriété indivise permet de contourner facilement le moratoire.

Néanmoins, quelques arrondissements ont récemment fait preuve de volonté politique en utilisant les outils urbanistiques à leur disposition pour éviter que le marché privé ne décide de l'offre sur leur territoire. C'est le cas de l'arrondissement Mercier - Hochelaga-Maisonneuve, qui a adopté un *Plan d'action pour l'inclusion des logements sociaux et abordables* dans les projets résidentiels et de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal, qui a décidé de protéger les espaces de création du Mile-End de la conversion.

À l'instar de ces arrondissements, tous les milieux de vie devraient pouvoir compter sur de tels outils pour préserver une proportion de logements accessibles pour les ménages à revenu modeste et les familles.

Le développement de projets mixtes, qui comprennent des unités pour familles avec enfants ainsi que des logements locatifs (de type social et communautaire), qui s'intègrent au milieu de vie, est l'avenue privilégiée par le milieu local pour maintenir la mixité sociale caractéristique de Montréal et de ses quartiers centraux.

Le SAD doit se doter d'objectifs clairs sur la construction de nouveaux logements sociaux, afin de balancer l'offre résidentielle sur son territoire, et particulièrement dans l'arrondissement de Ville-Marie, où la pression est très forte. D'ailleurs, des SAD de d'autres agglomérations urbaines ont fixés des cibles en la matière. Par exemple, le SAD de Sherbrooke a comme objectif que 10 % des unités développées soient du logement social. Le SAD doit donc encourager le développement de logements sociaux et d'unités résidentielles familiales accessibles afin de garantir la mixité sur le territoire et particulièrement dans les quartiers centraux. La demande est forte et touche de nombreux groupes : travailleurs, étudiants, etc. L'accessibilité à du logement de qualité, situé à proximité des services et des lieux de travail (particulièrement pour les travailleurs du domaine de la santé), favoriserait la rétention des travailleurs et des familles sur l'île de Montréal et en particulier dans les quartiers centraux.

Le SAD pourrait préciser que tous les sites publics et parapublics - ces sites inclus tous les bâtiments et terrains appartenant aux villes, aux gouvernements fédéral et provincial ainsi qu'à tous leurs organismes

subsidiaries (armée, commissions scolaires, hôpitaux, etc.) - en situation de conversion ou de construction, devraient être réservés prioritairement pour des usages sociaux et communautaires. Ce serait une formidable mesure pour mettre de l'avant l'augmentation du nombre d'unités familles et de logements sociaux disponibles.

Aussi, un nombre trop élevé de propriétaires de terrains et d'immeubles à logements négligent leur propriété, soit dans une logique de spéculation foncière, soit uniquement par déresponsabilisation. De nombreux logements habités sont donc insalubres et la rénovation représente souvent une opportunité pour le propriétaire de hausser drastiquement les loyers, ou même, de vendre les unités sous forme de copropriété. Plusieurs locataires au revenu modeste ont ainsi dû quitter leur demeure et chercher avec peine un nouveau toit. La situation est même devenue dramatique au niveau des maisons de chambres.

La TACS propose que le SAD mette en place des programmes incitatifs pour l'entretien adéquat des immeubles, de façon à assurer le maintien des ménages occupants dans leur unité, après les travaux. Par exemple : des taxes progressives, l'aide par un crédit d'impôt pour la rénovation ou la décontamination, etc. D'autre part, les terrains qui demeurent vacants ou sous-utilisés devraient être taxés davantage, afin de limiter la spéculation qui rend difficile le développement de projets variés.

Enfin, si le SAD prend cette direction, il contribuera à éviter l'augmentation de l'étalement urbain : nombreux sont les ménages qui font le choix de quitter l'île au profit de la banlieue, car l'immobilier est trop dispendieux ou simplement parce qu'ils ne trouvent pas de logement assez spacieux.

5.3 LES ESPACES PUBLICS

Les espaces publics sont au cœur de la vie sociale en milieu urbain. C'est pourquoi ils doivent être traités avec soin. **Le SAD doit favoriser la mise en valeur de ces espaces en prévoyant des outils budgétaires et réglementaires que les villes et arrondissements mettront de l'avant.**

La planification de milieux de vie complets passe par l'intégration des espaces publics et des espaces verts. L'inclusion d'espaces publics dans les nouveaux projets d'une certaine ampleur devrait être un objectif clair du

SAD, en particulier dans les cas où une garderie ou une école est à proximité. De plus, le document complémentaire devrait contenir des normes à cet effet.

Toujours en lien avec les espaces publics, les initiatives vertes et en l'agriculture urbaine doivent être encouragées. L'agriculture urbaine se développe de plus en plus. Dès lors, des dispositions uniformes à l'ensemble du territoire de l'agglomération doivent se trouver dans le document complémentaire, afin d'encourager cette pratique et de favoriser l'utilisation des terrains vacants à cette fin, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle.

Sur le plan des initiatives vertes, les programmes de verdissement de ruelles, de carrés d'arbre, de stationnements, de toitures doivent être favorisés dans le contexte actuel de crise environnementale.

5.4 LES ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

Principalement concentrés au centre-ville, les équipements collectifs d'envergure d'agglomération ne devraient pas faire l'objet de changement majeur au cours des prochaines années selon le SAD. **En effet, à l'exception de la possibilité d'une extension du Palais des congrès vers l'Est, on y recense que les projets en cours.**

À l'échelle des quartiers, les équipements collectifs locaux revêtent une grande importance. Les écoles, les CPE, les garderies, les cliniques, les centres sportifs et communautaires et les autres équipements collectifs jouent un rôle crucial dans la vie et le dynamisme des quartiers. **Il faut donc les préserver, les consolider et favoriser leur développement là où les besoins se font sentir. La consolidation de ces équipements doit se faire en harmonie avec les cœurs de quartiers existants.**

Les équipements collectifs représentent des centres civiques importants et leur localisation doit refléter cet état de fait. Leur présence au centre des quartiers aide à consolider les cœurs de quartier existants et, dans les nouveaux développements, à en faire émerger. **Leur intégration et leur planification ne doivent pas uniquement se faire sur le critère de**

l'accès au transport en commun, mais aussi sur la base du cœur de quartier.

Par ailleurs, un des objectifs du SAD est de « privilégier une approche de collaboration et de mise en commun des ressources pour la planification, l'aménagement et l'utilisation des équipements ». Cet objectif est tout à fait louable, mais comme c'est le cas à plusieurs reprises dans le document, il n'y a pas de mécanismes clairs identifiés, et on ne sait pas qui s'occupera d'en faire le suivi.

De plus, le SAD doit aussi traiter les espaces verts comme des équipements collectifs, récréatifs et sportifs. À la lecture du document, ce n'est pas du tout le cas. Il semble important de rappeler que de nombreux espaces verts ont des équipements sportifs qui sont rassembleurs pour les résidents des quartiers où ils se trouvent. Dans la version actuelle du SAD, il n'en est nullement question ; ce devrait donc être corrigé.

5.5 LE PATRIMOINE

Les bâtiments et lieux patrimoniaux ne sont pas seulement objets de mémoires. Ils définissent notre identité collective actuelle et sont autant de reflets de notre singularité comme métropole francophone en Amérique, ancien fleuron industriel et ville de culture mondialement reconnue. À l'échelle des quartiers, le patrimoine renvoie en général au sentiment d'appartenance à l'endroit et à l'esprit du lieu. Par exemple, le Plateau-Mont-Royal ne serait pas ce qu'il est sans ses emblématiques escaliers. Dans sa version actuelle, le SAD divise le patrimoine en deux catégories : des zones d'intérêt patrimonial d'importance variable et des grands ensembles institutionnels.

Dans la première catégorie, le degré d'intérêt patrimonial des zones identifiées est bien illustré. Les objectifs font référence à l'importance de protéger l'architecture vernaculaire typique et industrielle.

Dans la seconde catégorie, des grands ensembles institutionnels sont identifiés. Ces grands ensembles emblématiques sont visés par des mesures de protection qui cherchent à protéger l'intégrité des sites même

s'ils changent de mains. **Dans le contexte actuel, de la construction des nouveaux CHU, et du déménagement de certaines communautés religieuses devenues trop petites et âgées pour occuper de grands bâtiments, il s'avère extrêmement important de protéger ces ensembles. Il est primordial d'en préserver l'intégrité tout en s'assurant que les reconversions assureront le maintien de ces sites dans les sphères publique, sociale, communautaire et/ou institutionnelle. Il est important de prévoir ces transitions pour éviter la perte de sites à haute valeur patrimoniale.**

Le SAD pourrait aller plus loin en faisant l'inventaire des églises à protéger en les inscrivant au document. Cela permettrait d'éviter de perdre des bâtiments qui ont été au cœur de la vie des quartiers montréalais. **De plus, le SAD devrait se prononcer par rapport à un processus qui devrait être adopté quand vient le temps de reconvertir une église sur cette liste.**

De plus, le SAD devrait identifier les cœurs de quartiers qui ont une valeur historique afin que ces lieux fassent l'objet d'une attention particulière en matière d'aménagement urbain. En ce sens, le document complémentaire devrait établir les balises d'aménagement afin de préserver et d'embellir ces endroits.

Le SAD doit également voir à ce que les villes et arrondissements adoptent des mesures de protection d'urgence quand un bâtiment important pour la communauté est menacé. Il faut éviter à tout prix de revivre l'épisode de la maison Redpath.

5.6 LA DENSITÉ

La densité est au cœur des objectifs dans le PMAD et conséquemment dans le SAD. La densité est importante afin de maintenir des services de proximité et ainsi créer des milieux de vie complets et dynamiques. De plus, concentré à proximité d'axes de transport collectif, la densité favorise l'utilisation de celui-ci, en plus de rentabiliser les infrastructures existantes.

L'adoption de ces seuils de densité doit être accompagnée de mesures visant la mixité de l'offre résidentielle (condo, logements sociaux et

communautaires, petits et grands logements, etc.) dans le cadre de secteurs plus denses. La densité ne doit surtout pas devenir synonyme d'exclusion sociale particulièrement dans le cadre des TOD.

De plus, la densité doit favoriser l'éclosion d'une desserte commerciale et en services de proximité. **Ainsi, les zones de TOD identifiées au SAD devraient être accompagnées de mesures de zonage assurant la mixité de fonctions afin d'assurer le développement de milieux de vie complet.**

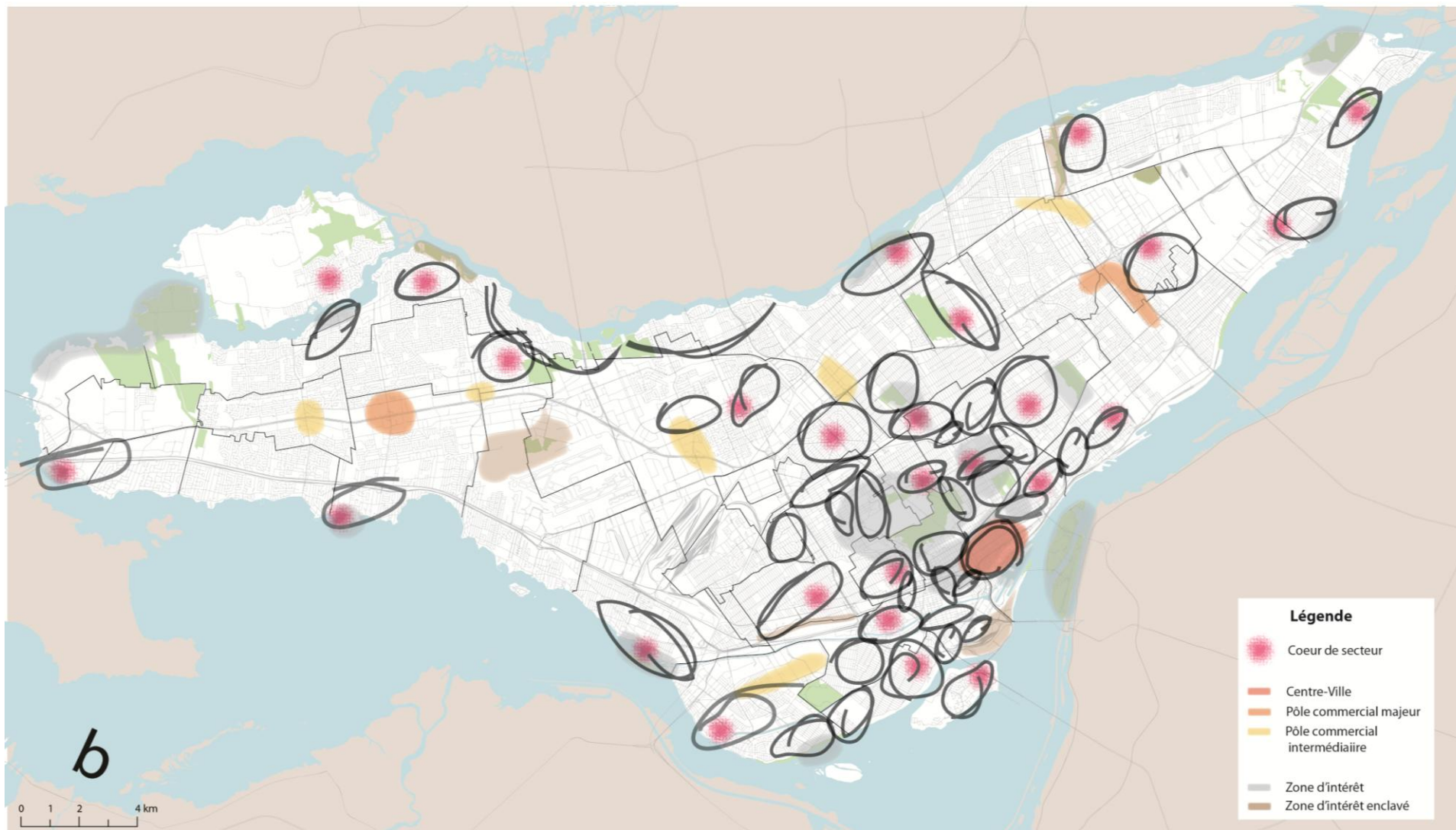
Le SAD reprend à la lettre ce qui est indiqué au PMAD. Il n'y a aucune bonification des densités visées, ce qui aurait pu être le cas, particulièrement dans les extrémités est et ouest de l'île. Le SAD n'identifie aucune cible dans une échelle de temps. Par exemple, le SAD pourrait adopter des cibles de densité brutes minimales sur un horizon de planification de 2011-2031.

La densité ne doit pas se traduire par des milieux de vie impersonnels. La forme que la densité prendra est très importante. **Dans le cas du centre-ville, il y a un jeu d'équilibre à faire afin que ce secteur demeure dynamique et habité par une population variée.**

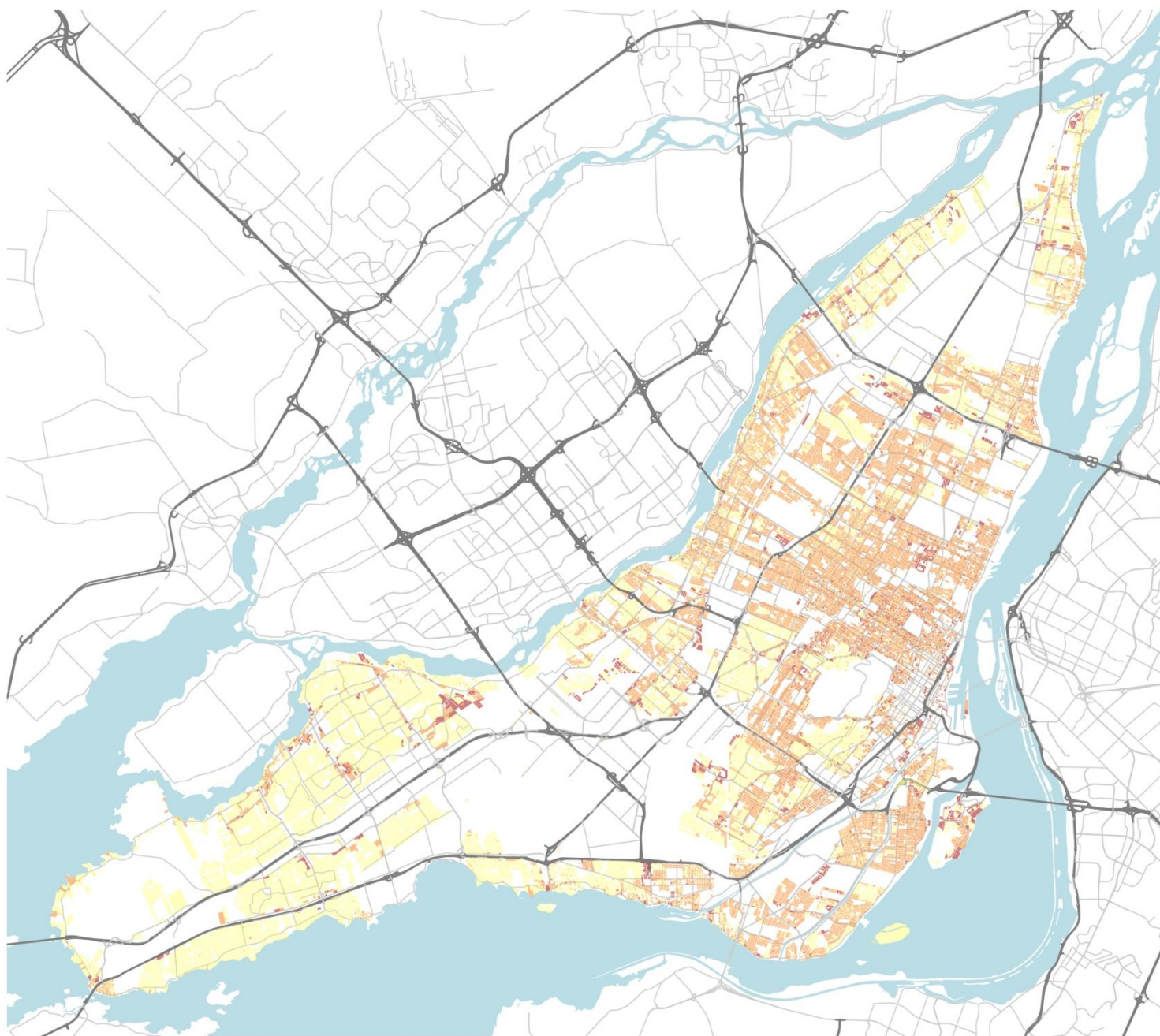
Principales recommandations :

1. La notion générale de cœur de quartier devrait être incluse aux objectifs et aux interventions du SAD afin de les consolider et de favoriser leur développement;
2. Fixer comme objectif l'augmentation significative du nombre de familles sur l'île de Montréal avec une cible à atteindre;
3. Toutes les municipalités devraient adopter des outils pour préserver une proportion de logements accessibles pour les ménages à revenu modeste et les familles;
4. Le SAD doit se doter d'objectifs clairs sur la construction de nouveaux logements sociaux;
5. Le SAD doit prévoir la mise en place des programmes incitatifs pour l'entretien adéquat des immeubles;
6. Le SAD doit favoriser la mise en valeur des espaces publics en prévoyant des outils budgétaires et réglementaires que les villes et arrondissements mettront de l'avant;
7. Le SAD doit traiter des espaces verts comme des équipements collectifs, récréatifs et sportifs;
8. Le SAD doit s'assurer de permettre le maintien des grands sites à caractère institutionnel dans les sphères publique, sociale, communautaire et/ou institutionnelle;
9. Le SAD devrait identifier les cœurs de quartiers qui ont une valeur historique afin que ces lieux fassent l'objet d'une attention particulière en matière d'aménagement urbain;
10. Les zones de TOD identifiées au SAD devraient être accompagnées de mesures de zonage assurant la mixité de fonctions afin d'assurer le développement de milieux de vie complet.

LES CŒURS DE QUARTIERS



Source : Fond de plan SAD, 2014



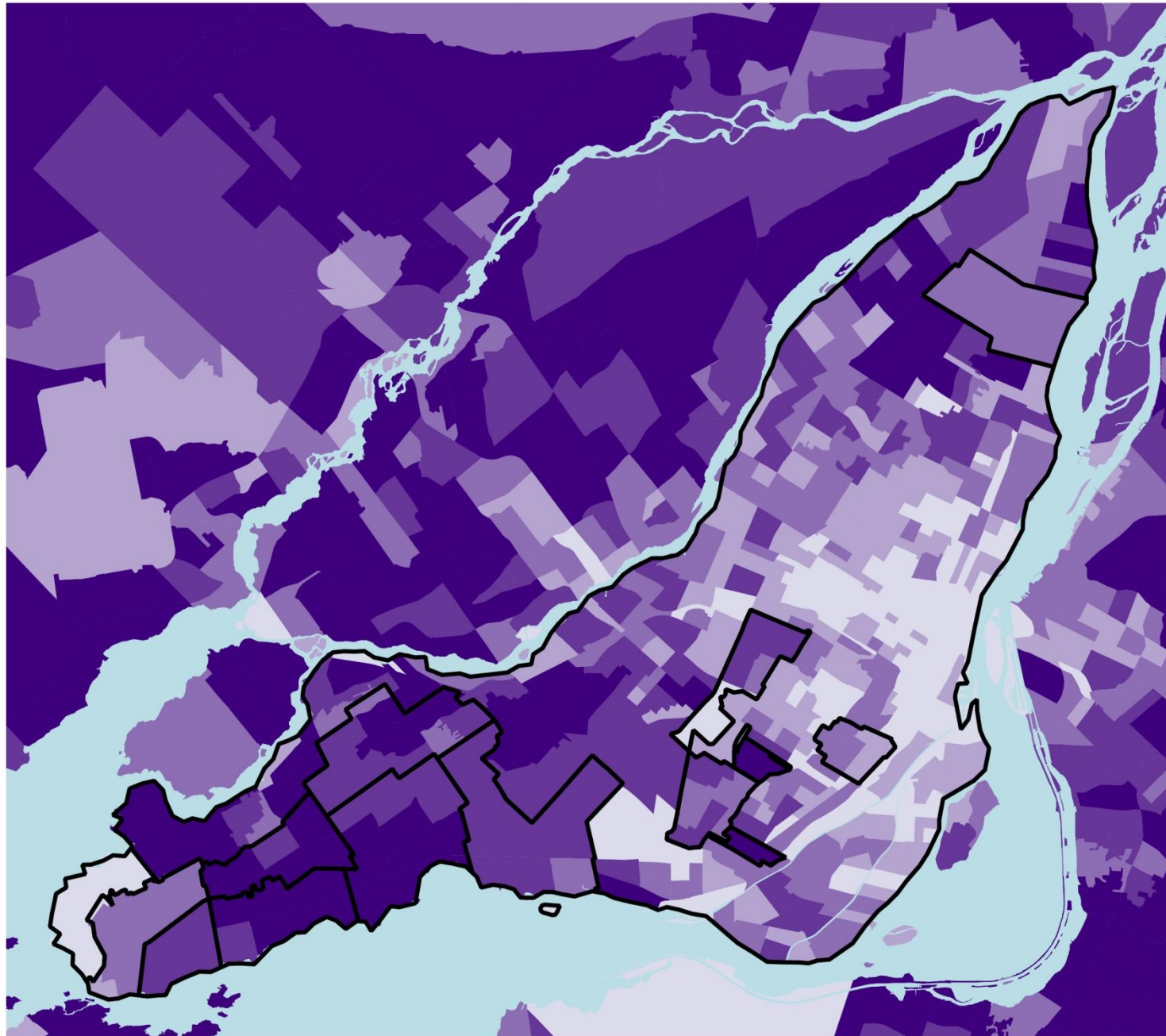
TYPES DE RÉSIDENCE

- Résidence de 1 logement
- Résidence de 2 log. ou plus
- Condo

0 2.5 5 km



Source : Communauté métropolitaine de
Montréal
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses
Québec



RÉPARTITION DES LOGEMENTS DE PLUS DE 3 CHAMBRES À COUCHER

Nombre de logement

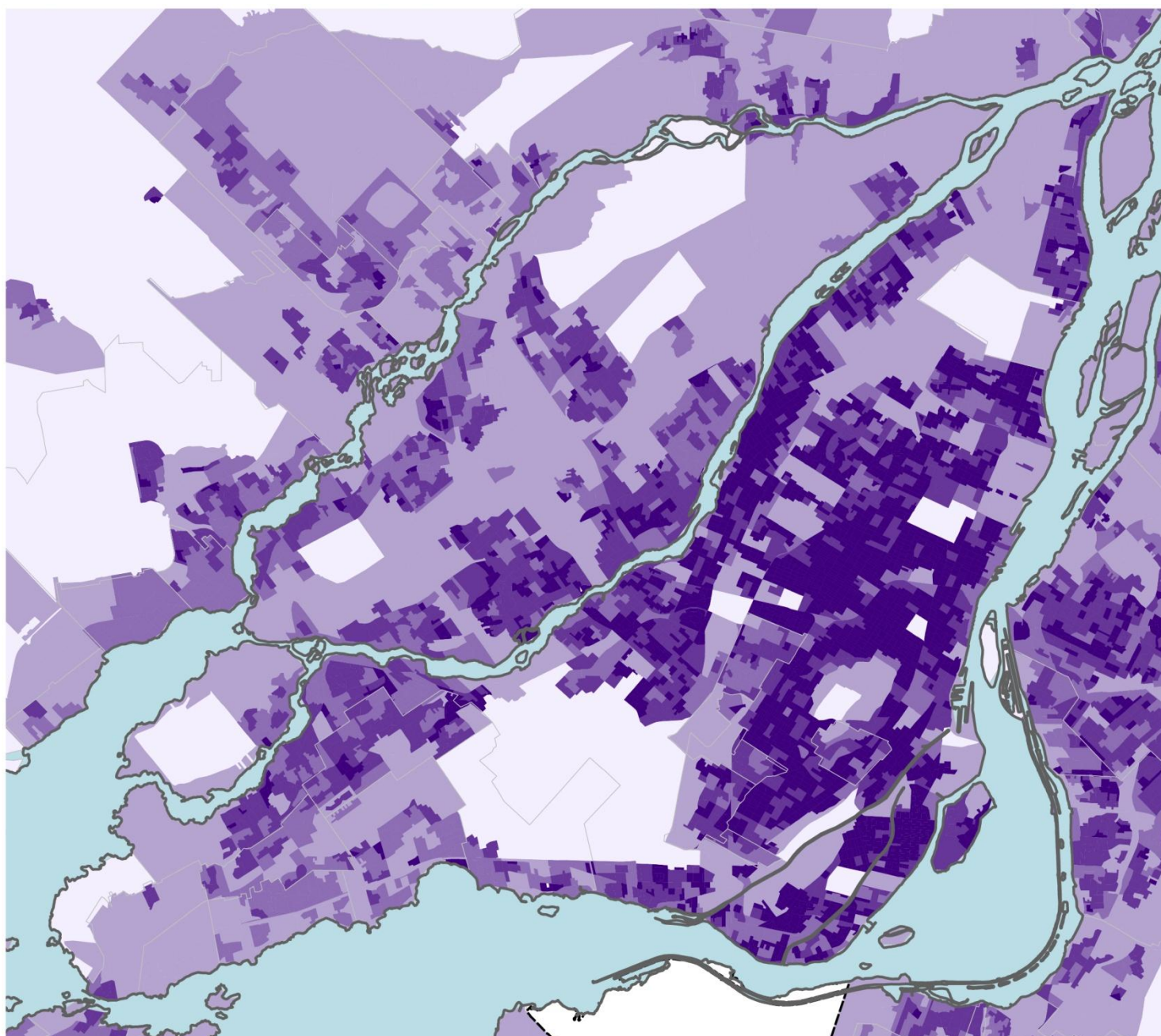
- 0 - 300
- 300 - 600
- 600 - 935
- 935 - 1280
- 1280 - 3065

Agglomération de Montréal

0 2.5 5 km



Source : Ville de Montréal, MSSS, Enquête nationale auprès des ménages 2011.
Fond de plan : Ville de Montréal, Gouvernement du Québec.



DENSITÉ
DE LA POPULATION (2011)

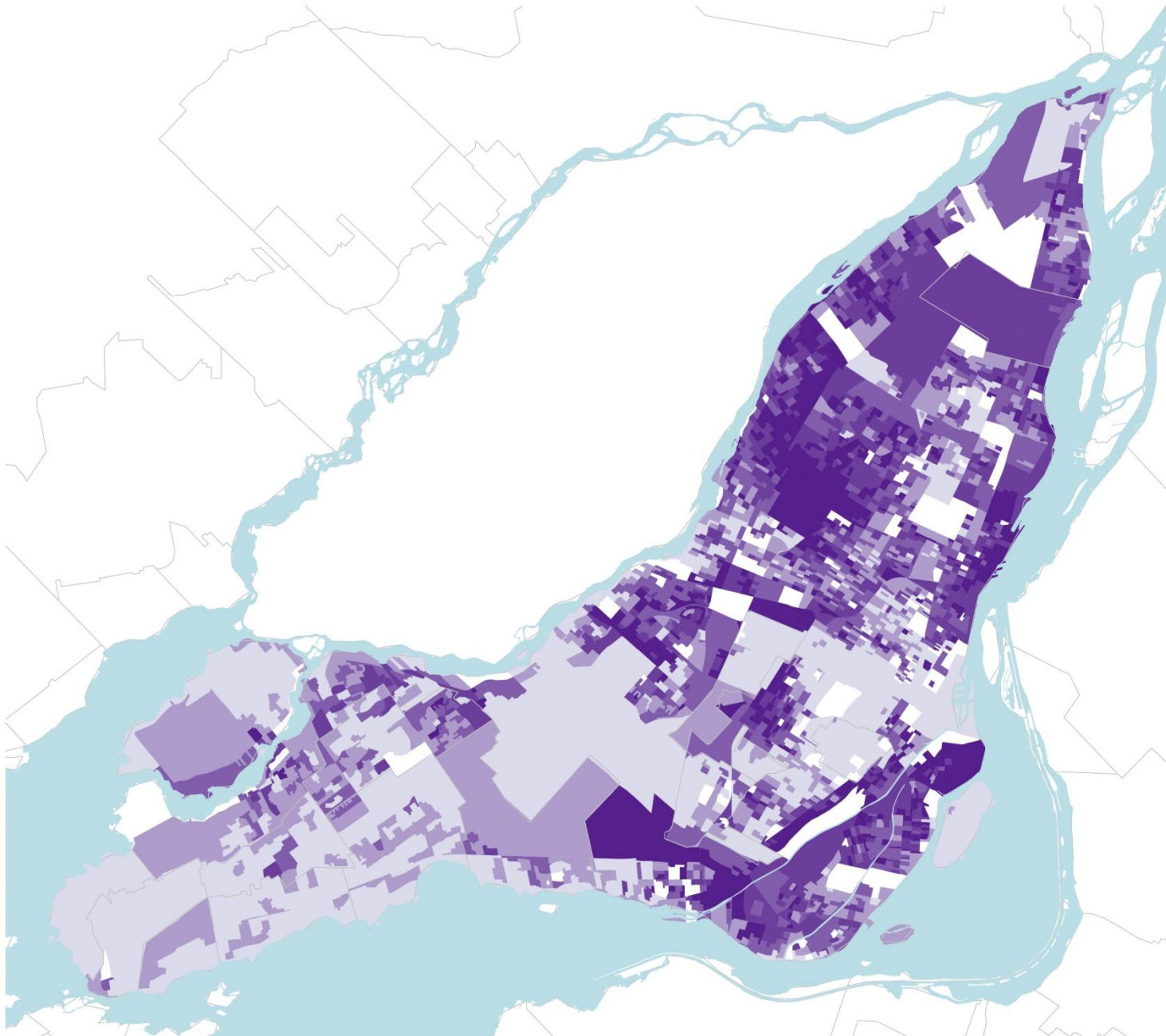
Personne / km²

- 0 - 94
- 94 - 1746
- 1746 - 3221
- 3221 - 5900
- 5900 - 174800
- Municipalité du Québec

0 2.5 5 km



Source : Ville de Montréal, MSSS,
Statistique Canada.
Fond de plan : Ville de Montréal, Gouvernement
du Québec.



DÉFAVORISATION MATÉRIELLE

Indice de défavorisation matérielle

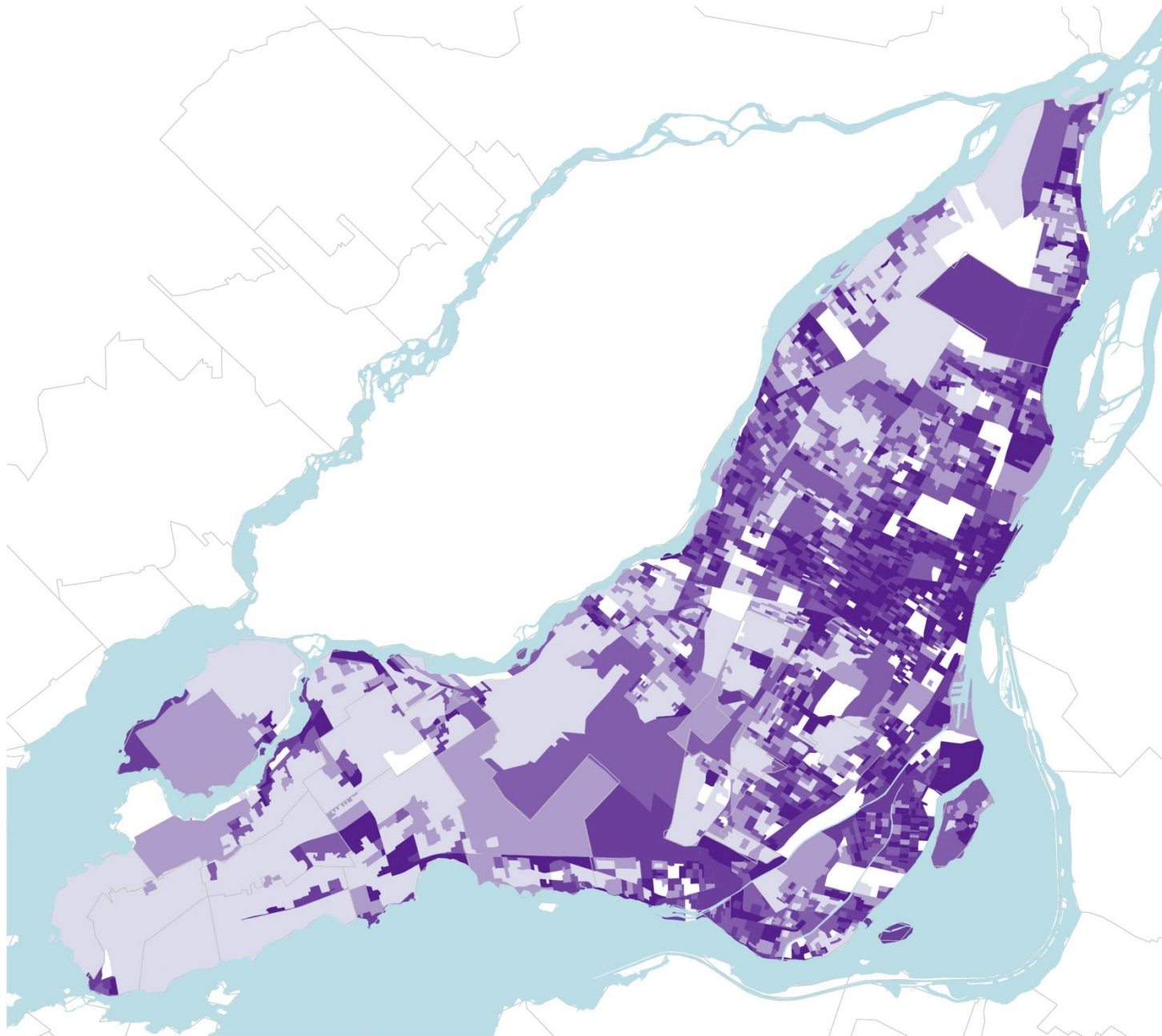
- 1 - Moins défavorisé
- 2
- 3
- 4
- 5 - Plus défavorisé
- Municipalité du Québec

La défavorisation matérielle reflète la privation de biens et de commodité de la vie courante. Elle prend en compte la proportion de personnes de 15 ans et plus sans certificat ou diplôme d'études secondaires, le ratio emploi/population chez les 15 ans et plus et le revenu moyen des personnes de 15 ans et plus (Institut national de santé publique).

0 2.5 5 km









Source : Ville de Montréal, MSSS, DSP.
Fond de plan : Ville de Montréal, Gouvernement du Québec.



DÉFAVORISATION SOCIALE

Indice de défavorisation sociale

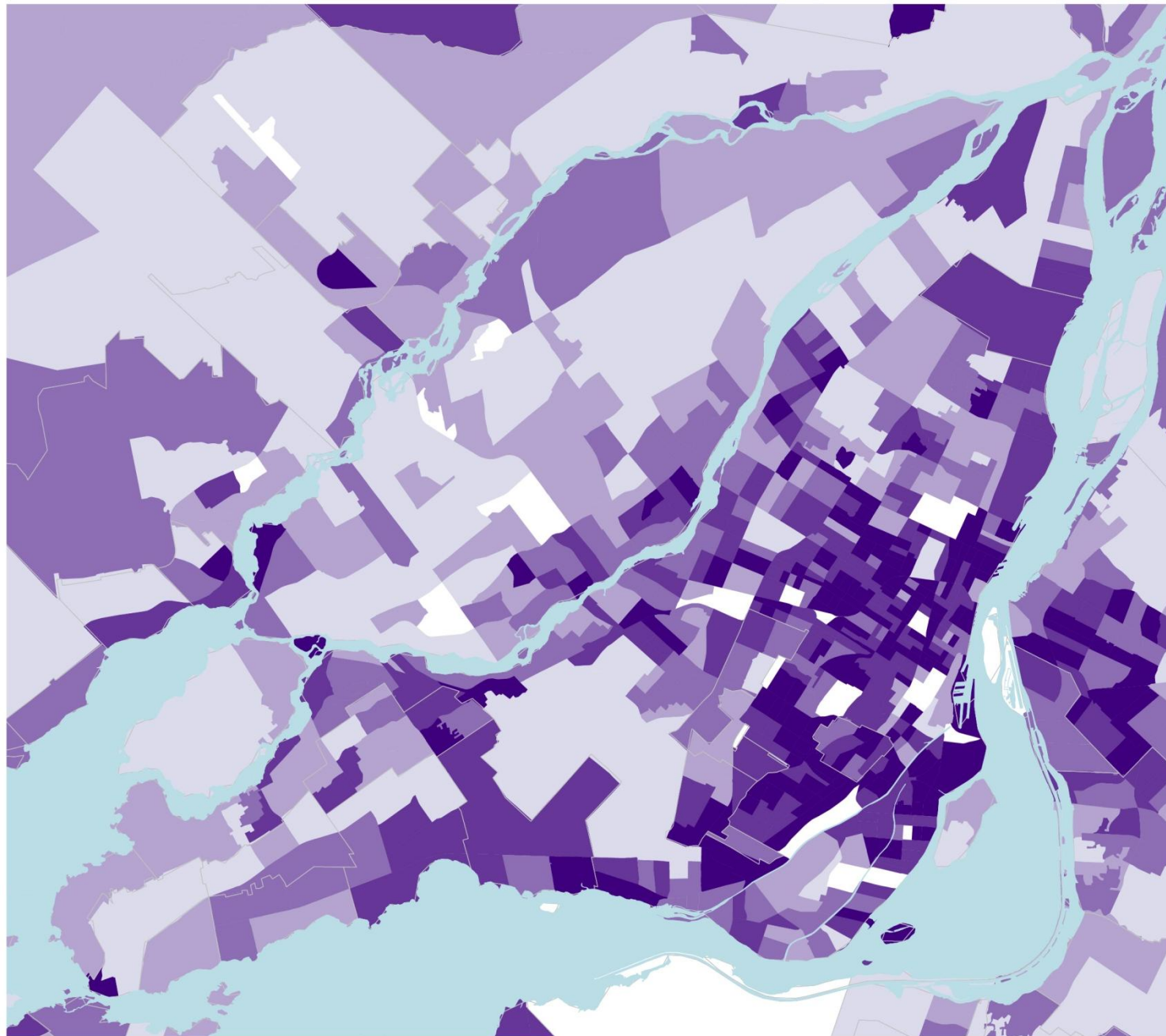
-  1 - Moins défavorisé
-  2
-  3
-  4
-  5 - Plus défavorisé
-  Municipalité du Québec

La défavorisation sociale souligne la fragilité du réseau social, de la famille à la communauté. Elle prend en compte la proportion de personnes de 15 ans et plus vivant seules dans leur domicile, la proportion de personnes de 15 ans et plus séparées, divorcées ou veuves et la proportion de familles monoparentales (Institut national de santé publique).

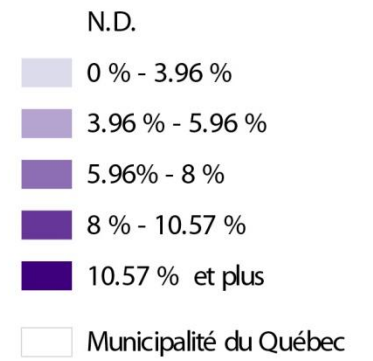
0 2.5 5 km



Source : Ville de Montréal, MSSS, DSP.
Fond de plan : Ville de Montréal, Gouvernement du Québec.



LOGEMENTS NÉCESSITANT
DES RÉPARATIONS
MAJEURES (2011)



0 2.5 5 km



Source : Ville de Montréal, MSS,
Statistique Canada.
Fond de plan : Ville de Montréal, Gouvernement
du Québec.

6 LES ESPACES VERTS ET L'ENVIRONNEMENT

6.1 LA TRAME VERTE

Le SAD doit illustrer comment les espaces verts de l'île seront ramifiés. Ce concept de trame verte, utilisé depuis plusieurs années et à différentes échelles, fait généralement consensus. Toutefois, dans la cartographie du SAD, il est sous-exploité. **Afin de les ancrer dans la planification et l'aménagement de l'agglomération, les trames devraient être comprises dans le concept d'organisation spatiale du SAD. Cela démontrerait l'importance que l'on donne collectivement à ces concepts.**

De plus, le lien Oka - St-Hilaire, identifié au PMAD ne se reflète malheureusement pas dans le SAD. Ce lien entre la couronne nord et la couronne sud revêt une importance certaine pour la communauté métropolitaine de Montréal, d'un point de vue écologique et récréatif. Il est donc surprenant qu'il ne soit pas représenté.

Le SAD doit inclure des mesures favorisant les liens entre les différents projets de verdissement. Par exemple, il devrait adopter des mesures priorisant les projets qui auront pour effet de relier entre elles les ruelles vertes, les parcs, les avenues ou la montagne, de sorte à créer de réels corridors verts trouvant des ramifications dans tous les quartiers. En ce sens, l'emprise des voies ferrées représente un potentiel intéressant de lien entre différents espaces verts : leur verdissement pourrait être indiqué au SAD.

6.2 LA TRAME BLEUE

L'accès au fleuve est un enjeu important pour l'ensemble des citoyens de l'agglomération qui partagent le fait d'être des insulaires. Dans l'arrondissement de Ville-Marie cet enjeu a été soulevé à de nombreuses occasions et fait l'objet de revendications constantes.

En ce sens, l'accès au fleuve doit être favorisé par des gestes concrets quand l'occasion se présente. Par exemple, le réaménagement du boulevard Notre-Dame présente une belle occasion d'en améliorer l'accès et

de devenir un projet structurant pour ce secteur. Rien à cet effet n'est identifié dans le SAD.

En fait, le SAD ne pousse pas très loin sa réflexion sur l'accès au fleuve. Il n'indique pas comment la trame bleue se concrétisera, particulièrement dans les quartiers centraux. Il n'établit pas de cadre de référence qui guiderait les villes et arrondissements si des changements majeurs devaient se produire en bordure du fleuve. Le SAD est un énoncé de vision, il sert à se projeter dans le futur en se donnant des lignes directrices, c'est pourquoi il doit mettre en priorité la réappropriation des berges dans les quartiers centraux comme élément structurant d'une future planification.

La protection des rives et du littoral est proposée dans le SAD mais vise uniquement les berges qui présentent un caractère naturel. Cette vision doit être élargie pour que des rives soient renaturalisées et qu'elles puissent redevenir des lieux publics attractifs. D'ailleurs, les parcours riverains ne sont pas représentés par les berges, mais par des routes dans le document actuel. Le SAD devrait traiter les berges dans l'optique de créer un parc linéaire ceinturant l'île.

6.3 LA PROTECTION DES ESPACES VERTS

Il reste 10 % d'espaces verts sur l'ensemble du territoire de l'agglomération. Ces espaces présentent un potentiel écologique d'intérêt variable, mais contribuent tous à la réduction des îlots de chaleur et à l'amélioration de la qualité de l'air. **C'est pourquoi l'ensemble de ces terrains devrait être protégé au lieu des 8 % actuellement visés par le SAD.**

6.4 LE VERDISSEMENT ET DÉVELOPPEMENT DE LA CANOPÉE

Les espaces verts et, de façon générale, la végétation, contribuent à contrer les effets nocifs des changements climatiques. Ainsi, il serait

essentiel que le développement de l'agglomération de Montréal permette la renaturalisation de certains espaces. Par exemple, des milieux humides ou des friches et des boisés pourraient être recréés afin de faciliter la gestion des eaux de pluie.

D'un point de vue local, les organismes et résidents de l'arrondissement de Ville-Marie, comme d'autres secteurs de Montréal, sont préoccupés par la qualité de leur environnement. Plusieurs secteurs de l'arrondissement souffrent d'un déficit de canopée et d'espaces verts, de manière générale.

Une attention particulière devrait donc être apportée aux quartiers résidentiels dépourvus d'arbres. La plantation massive d'arbres sur rue doit être bonifiée là où elle est déficiente. De plus, elle doit être anticipée dans les secteurs où les arbres arrivent à maturité. Les ruelles vertes constituent également des occasions privilégiées pour verdir les quartiers aux rues étroites où la plantation d'arbres est difficile.

D'autre part, dans un souci de diminuer davantage l'impact des îlots de chaleur montréalais, les propriétaires qui remplacent leur toiture devraient, à l'instar du règlement dans l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie, installer une membrane blanche ou un toit vert. **De plus, les initiatives de construction et de rénovation écologiques, qui diminuent la consommation des ressources, devraient être davantage soutenues financièrement et, dans certains cas, carrément exigées.**

Le SAD devrait inclure des normes plus strictes quant à la plantation d'arbres dans les nouveaux projets et les stationnements. **Les normes BNQ pourraient être inscrites au SAD afin de favoriser le verdissement des stationnements.** À l'heure actuelle, le SAD vise la plantation d'arbres dans les zones d'îlots de chaleur, alors que l'ensemble du territoire profiterait de la présence accrue d'arbres.

De plus, la diversification des espèces plantées devrait constituer un objectif sur l'ensemble du territoire afin de contrer les infestations comme l'agrile du frêne. D'ailleurs, le remplacement des frênes malades devrait constituer un objectif clair du SAD.

Le SAD devrait inclure des balises de verdissement touchant à la fois le domaine public et privé. Cela augmenterait de façon considérable le nombre d'arbres plantés dans les prochaines années.

De plus, le SAD n'aborde pas de front le sujet de la contamination des sols. **Le SAD pourrait inclure des normes ou procédures à suivre afin d'encourager la décontamination.** L'agglomération pourrait même se doter d'un fonds qui se financerait à l'aide d'une taxe sur la contamination prélevée lors de l'émission de permis, par exemple. Le SAD doit prendre ses responsabilités sur ce problème qui touche l'ensemble du territoire. Par exemple, le SAD pourrait encourager l'implantation d'initiatives de phytodécontamination pour atténuer avec le temps les limites causées par la contamination des sols.

6.5 LA PROTECTION DES RIVES ET DES MILIEUX HUMIDES

Si l'accès au fleuve doit être un élément structurant du développement, la protection des rives et des milieux humides apparaît évidente. Pour ce faire, les normes prescrites par le SAD concernant les bandes riveraines devraient être bonifiées afin de préserver les milieux naturels et d'améliorer la qualité de l'environnement.

La protection des berges favorise l'amélioration de la qualité de l'eau. Dans une optique de réappropriation des berges, pour des projets d'accès à l'eau ou de plage urbaine, cette protection revêt une importance écologique essentielle à la réussite de ces projets. Il est étonnant que les normes proposées dans le document complémentaire du SAD soient en deçà de celles inscrites dans la politique québécoise de protection des rives, du littoral et des plaines inondables. Pour s'y conformer, la bande riveraine à protéger devrait être d'au moins 15 mètres.

Les milieux humides sont des niches écologiques fertiles extrêmement importants, particulièrement dans l'agglomération montréalaise. Conséquemment et étant donné leur petit nombre, **le SAD devrait prévoir des mesures plus sévères afin de protéger l'ensemble des milieux humides.**

Principales recommandations :

1. Les trames devraient être comprises dans le concept d'organisation spatiale du SAD;
2. Le SAD doit inclure des mesures favorisant les liens entre les différents projets de verdissement;
3. Le SAD doit indiquer comment la trame bleue se concrétisera, particulièrement dans les quartiers centraux;
4. La protection des rives et du littoral proposée doit être élargie afin que des rives soient renaturalisées et qu'elles puissent redevenir des lieux publics attrayants;
5. L'ensemble de ces terrains devrait être protégé au lieu des 8 % actuellement visés par le SAD;
6. Les initiatives de construction et de rénovation écologiques, qui diminuent la consommation des ressources, devraient être davantage soutenues financièrement et, dans certains cas, carrément exigées;
7. Les normes BNQ pourraient être inscrites au SAD afin de favoriser le verdissement des stationnements.
8. Le SAD pourrait inclure des normes ou procédures à suivre afin d'encourager la décontamination des sols;
9. Les normes prescrites par le SAD concernant les bandes riveraines devraient être bonifiées afin de préserver les milieux naturels et d'améliorer la qualité de l'environnement.



COUVERT VÉGÉTAL

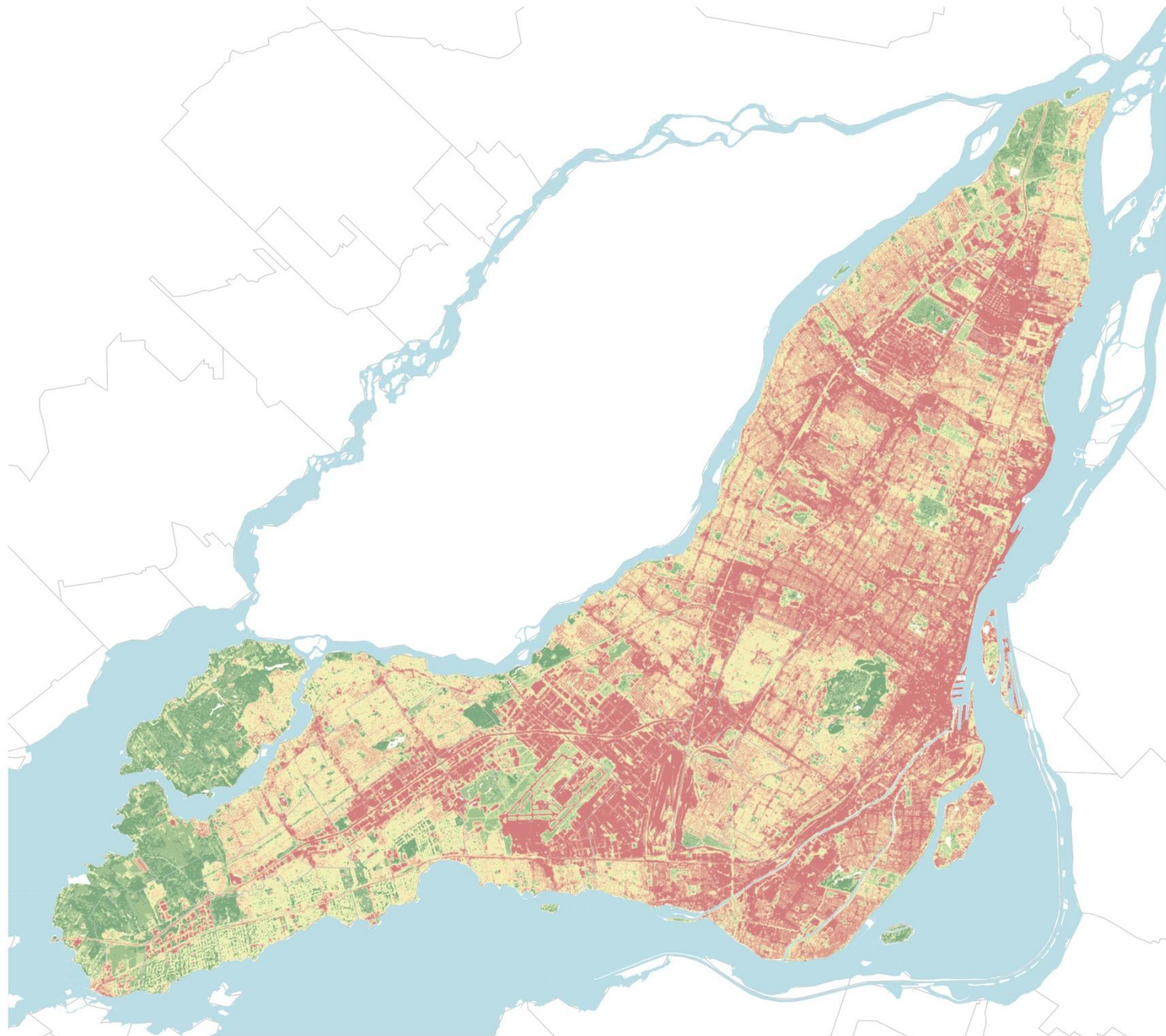
- Canopée
- Parc

Pour la Ville de Montréal
seulement

0 2.5 5 km



Source : Ville de Montréal
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses
Québec



ÎLOT DE CHALEUR

Température à la surface





0 2.5 5 km

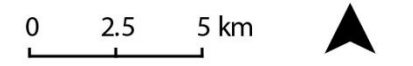


Source : Ville de Montréal, MSSS, Gouvernement du Québec.
Fond de plan : Ville de Montréal, Gouvernement du Québec.



PROPOSITION POUR UNE
VRAIE TRAME
VERTE ET BLEUE

-  Trame bleue
-  Rive, trame verte, parc, éco-territoire, emprise ferroviaire



Source : Ville de Montréal
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec

7 LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET LES TRANSPORTS

7.1 LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Le SAD reprend les grands pôles à vocation économique de l'agglomération, c'est-à-dire le centre-ville, le pôle de l'Est et celui de l'Ouest, identifiés au PMAD, mais de façon moins précise. Ces grands pôles rassemblent beaucoup d'emplois et ont une importance certaine pour l'agglomération. Néanmoins, de plus en plus d'emplois se concentrent dans des secteurs à vocation traditionnellement résidentiels. Cela est la conséquence de la transformation de plusieurs secteurs d'emploi. Par exemple, les entreprises dans le domaine informatique n'ont plus à être situées au cœur de zones d'emploi dédiées.

La présence d'emplois de qualité dans les quartiers limitrophes au cœur des affaires et notamment des emplois dans les domaines de la production, de la transformation et de la création sont assurément un atout pour le dynamisme de ces quartiers. Or, **le SAD concentre ses actions principalement sur les grandes zones d'emplois et laisse de côté les plus petites zones intégrées au tissu urbain résidentiel.** Le SAD pourrait baliser davantage les zones ayant l'affectation « dominante résidentielle » afin de garantir le maintien des logements dans ces secteurs. **En d'autres mots, la mixité d'usages est souhaitée, mais elle ne doit pas induire une réduction du parc de logements. Cette mixité devrait donc faire l'objet d'objectifs chiffrés en ce qui concerne la proportion des différentes fonctions.**

Puisque l'accès à un emploi de qualité est fondamental dans l'équilibre de la vie des résidents de l'agglomération montréalaise, la préservation et le développement de lieux d'emplois diversifiés au cœur des quartiers sont importants et méritent d'être intégrés de façon stratégique au SAD.

Les zones en transition et celles qui le seront dans un avenir de 15 ou 20 ans doivent être bien identifiées. Leur redéveloppement doit faire l'objet d'une planification intégrée. Le SAD doit prendre position de façon claire sur l'avenir de sites complexes qui demande une attention particulière.

7.2 LA VALORISATION DES MINI-PÔLES ET DES ARTÈRES COMMERCIALES

Les artères commerciales constituent généralement les colonnes vertébrales des milieux de vie et leur vitalité est intrinsèquement liée à la qualité de vie des quartiers qui les bordent. Toutefois, de nombreux commerçants localisés sur ce type d'artères peinent à rentabiliser leur entreprise en raison des coûts exorbitants des loyers commerciaux. Aucun mécanisme de contrôle des coûts des loyers n'existe. **Le SAD devrait identifier des mesures afin de protéger la vitalité des artères commerciales des hausses de loyer excessives.**

D'une part, le cas de l'arrondissement de Ville-Marie, la vocation locale entre en conflit avec la vocation régionale des artères du centre-ville et rend difficile la consolidation de la vie de quartier. Cette situation est particulièrement difficile pour les commerces qui offrent des services de première nécessité pour les résidents (fruiterie, boulangerie, quincaillerie, etc.). D'autre part, les artères commerciales sont souvent l'un des plus importants « employeurs » locaux d'un quartier et permettent à des milliers de ménages de vivre et de travailler dans leur milieu de vie.

Parce qu'elles participent grandement au dynamisme économique de Montréal et qu'elles consolident la vitalité des quartiers, les artères commerciales doivent être valorisées concrètement dans les mesures mises de l'avant par le SAD.

7.3 LE TRANSPORT DE BIENS

Le transport des marchandises est une des causes les plus importantes du trafic routier sur l'île de Montréal. Cela cause des nuisances importantes particulièrement pour les habitants des quartiers centraux. À lui seul, le port de Montréal génère en moyenne 1 000 camions par jour. **Ainsi, dans plusieurs secteurs de l'agglomération, le bruit, la pollution et même la**

sécurité sont compromis par le transport de biens. Afin d'améliorer les milieux de vie, le SAD doit identifier des mesures de mitigation pour atténuer ces nuisances.

De plus, au niveau du camionnage, le SAD doit aussi prévoir des mesures de mitigation précises par rapport aux infrastructures autoroutières qui subiront des réparations majeures dans les prochaines années (A-40, échangeur Turcot, etc.). Il serait intéressant que le SAD identifie les routes alternatives qu'emprunteront les véhicules lourds afin de traverser l'île pendant les travaux qui dureront quelques années.

7.4 LE TRANSPORT COLLECTIF ET ACTIF

La question des transports est certainement l'une des plus préoccupantes dans l'arrondissement de Ville-Marie, comme dans tous les cœurs des métropoles du monde. **Véritable territoire de transit et principal lieu de destination de la région, le centre-ville de Montréal souffre quotidiennement de la congestion routière, dont les coûts réels sont largement sous-estimés.**

À la fois cœur économique et milieu de vie, il semble difficile de développer un réseau cohérent qui permet la circulation fluide des marchandises et encore plus des individus, que ceux-ci se déplacent au moyen de modes de transports actifs, collectifs ou individuels.

L'adoption du SAD est une occasion en or de se fixer collectivement des cibles de réduction de l'utilisation de l'automobile et, parallèlement, d'augmentation de l'utilisation des transports collectifs et actifs. Il n'y a pas de cibles chiffrées sur ce thème : le SAD devrait fixer des objectifs concrets de transfert de la part modale vers les transports collectifs et actifs en ce qui concerne notamment les déplacements à destination du centre-ville. Il doit également se doter des moyens nécessaires pour atteindre ces cibles.

À cet effet, la planification du développement des infrastructures ne doit pas se limiter à celle liée au transport collectif et routier, mais aussi à celles liées au transport actif à l'échelle de l'agglomération. Ainsi, le réseau cyclable de l'agglomération devrait clairement être identifié

dans le SAD. Des objectifs ciblés d'achèvement ou d'amélioration du réseau pourraient également être ajoutés.

Des critères de planifications généraux (exigences de fonctions mixtes, intégration du transport actif, etc.) pour les TOD devraient être inclus dans le document complémentaire. Cela orienterait le développement non seulement sur une densité à atteindre, mais aussi sur des éléments touchant directement à la mobilité à petite échelle.

Aussi, le SAD devrait inclure des estimations au niveau des fonds nécessaires à l'atteinte des objectifs fixés et identifier des acteurs appelés à jouer un rôle dans le financement des infrastructures projetées.

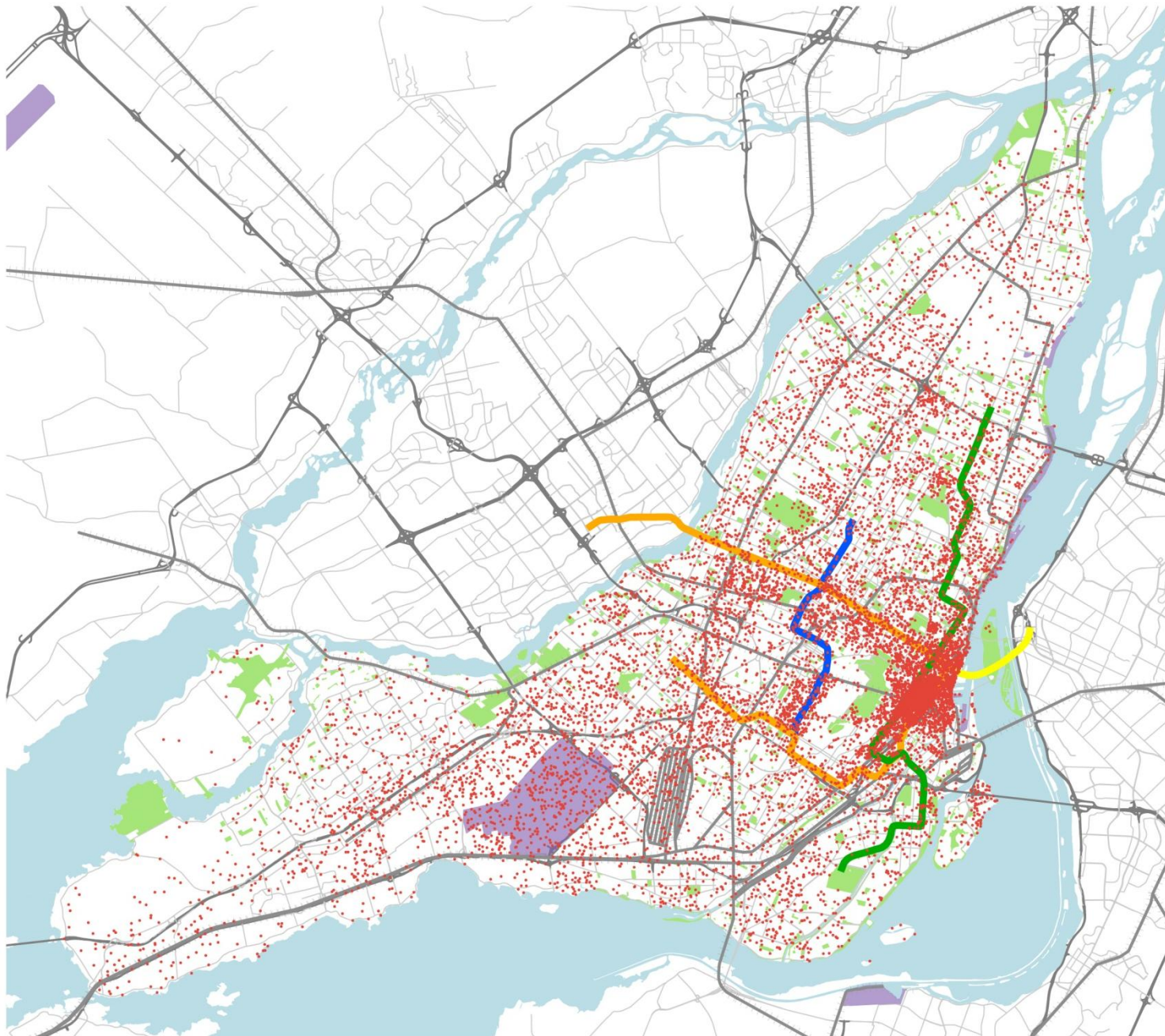
7.5 UN PLAN DE MOBILITÉ COHÉRENT À TOUTES LES ÉCHELLES

Au cours de la dernière décennie, les problèmes liés à la mobilité n'ont fait qu'amplifier. Au cœur des préoccupations des résidents de l'agglomération de Montréal, les problématiques liées au transport des biens et des personnes (la pollution, la congestion, l'efficacité et l'accessibilité aux transports en commun et actif, la sécurité, la santé, etc.) présentent un défi de taille en matière de planification. À petite échelle, ces problématiques varient selon que l'on vive dans une petite rue tranquille avec peu de logements à l'hectare ou dans un arrondissement aussi central que celui de Ville-Marie. Ainsi, dans cet arrondissement les impacts négatifs du transport sont principalement liés à la circulation de transit, au camionnage, aux stationnements de surface, au manque et parfois à la déficience des infrastructures cyclables et piétonnières, à la pollution et aux vitesses pratiquées par les véhicules à moteur.

C'est parce que les impacts de la congestion routière touchent à la fois l'économie, la santé, l'environnement et la qualité de vie, qu'il est plus que nécessaire et urgent d'élaborer un Plan de transport général pour l'agglomération, qui se décline par municipalité, par arrondissement et par quartier. **Des plans de mobilité locale et d'agglomération doivent être réalisés et appliqués sur la base d'objectifs communs afin d'assurer les déplacements, la quiétude et la sécurité dans tous les quartiers. Cela devrait être inclus dans le SAD.**

Principales recommandations :

1. La préservation et le développement de lieux d'emplois diversifiés au cœur des quartiers sont importants et méritent d'être intégrés de façon stratégique au SAD;
2. Le SAD doit identifier des mesures afin de protéger la vitalité des artères commerciales des hausses de loyer excessives;
3. Le SAD doit identifier des mesures de mitigation pour atténuer les nuisances liées au transport de biens;
4. Le SAD doit aussi prévoir des mesures de mitigation précises par rapport aux infrastructures autoroutières qui subiront des réparations majeures dans les prochaines années;
5. Le SAD doit fixer des objectifs concrets de transfert de la part modale vers les transports collectifs et actifs en ce qui concerne notamment les déplacements à destination du centre-ville;
6. Le SAD doit inclure la planification des infrastructures liées au transport actif à l'échelle de l'agglomération : le réseau cyclable de l'agglomération devrait être identifié;
7. Des critères de planifications généraux (exigences de fonctions mixtes, intégration du transport actif, etc.) pour les TOD devraient être inclus dans le document complémentaire;
8. Le SAD doit exiger la formulation de plans de mobilité locale et à l'échelle de l'agglomération, réalisés et appliqués sur la base d'objectifs communs afin d'assurer les déplacements, la quiétude et la sécurité dans tous les quartiers.



EMPLOIS ET INFRASTRUCTURES

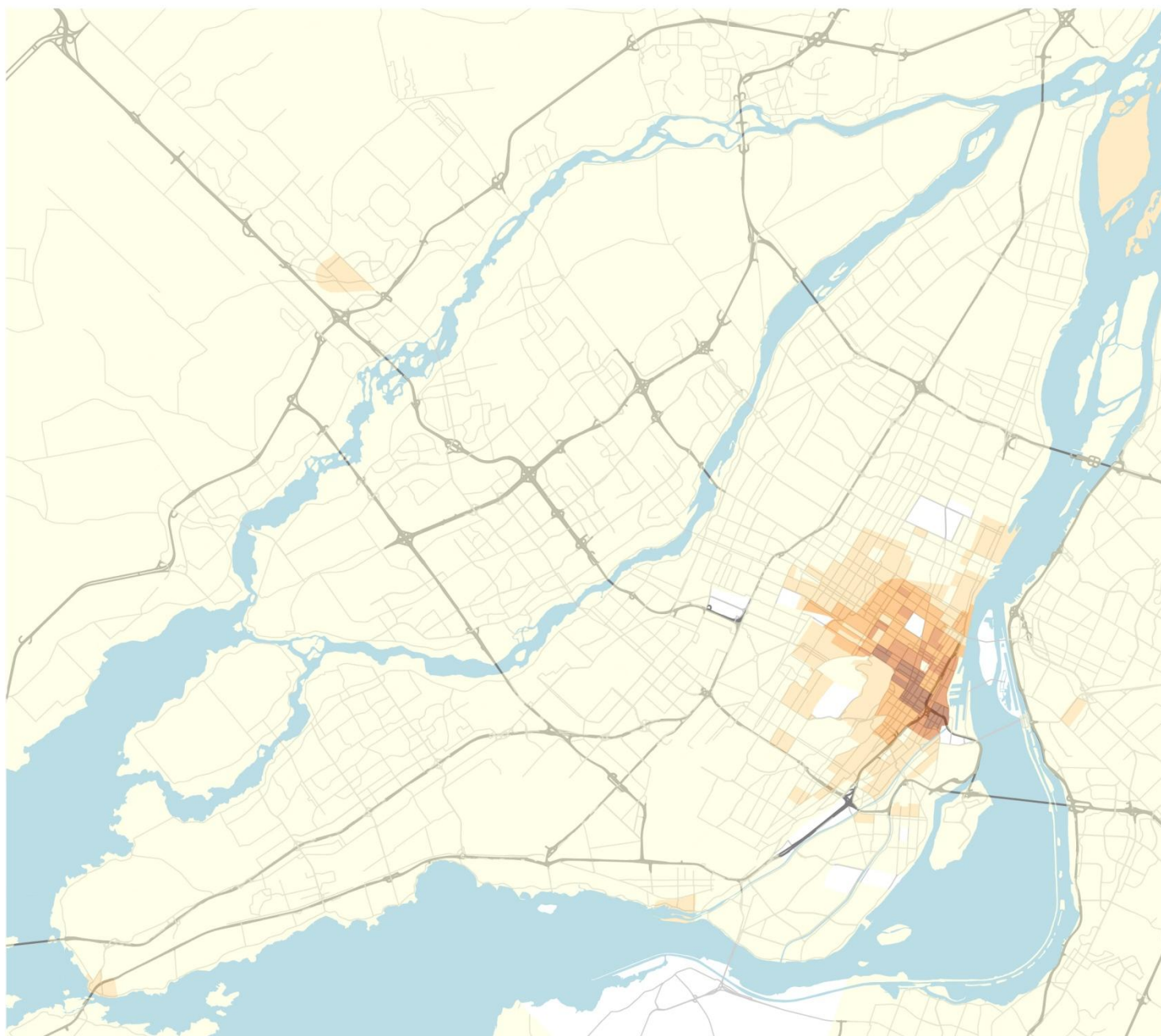
- 100 emplois
- Port et aéroport
- Chemins de fer

- Lignes de métro
- Bleu
- Jaune
- Orange
- Verte

0 2.5 5 km



Source : Ville de Montréal
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses
Québec



POPULATION UTILISANT LE
TRANSPORT ALTERNATIF POUR
ALLER AU TRAVAIL (2011)

Pourcentage de la population

- 0 - 6 %
- 7 - 12 %
- 13 - 19 %
- 20 - 25 %
- 26 % et plus

0 2.5 5 km



Source : Ville de Montréal, ENM 2011
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses
Québec

8 LES AUTRES CONSIDÉRATIONS

8.1 LE PORTRAIT DU TERRITOIRE

Selon les définitions légales existantes, le SAD n'est pas qu'un outil de planification. Il est aussi un outil de connaissance du territoire. En ce sens, le SAD dresse un portrait sur les différents éléments qui composent le territoire. Toutefois, le portrait contenu dans la version de l'actuelle SAD s'avère beaucoup trop succinct : il ne permet pas de saisir toute la complexité du territoire de l'agglomération. **Le défi n'est pas simple, car le SAD ne doit pas s'arrêter à des généralités, mais bien identifier les spécificités qui distinguent différentes parties de l'île.**

À titre d'exemple, dans son portrait, le SAD devrait identifier les sols contaminés ou du moins les grandes zones de contamination sur l'île. **Sachant que la contamination est une contrainte importante à la réalisation de projets en tout genre, une telle caractérisation des sols serait fort utile, à la fois pour les décideurs et les promoteurs de projets en tout genre.**

Dans le même ordre d'idée, mais sur un autre sujet, il est question d'implantation d'infrastructures numériques. Pourtant, il n'y a rien dans le portrait qui évoque les infrastructures numériques existantes. En ce sens, il serait intéressant que le SAD développe davantage sur l'existant afin de mieux exposer la nature des infrastructures souhaitées, leur lieu d'implantation, etc.

Pour le centre-ville, il n'y a rien concernant la partie du parc de bureaux qui ne sont plus adaptés à la réalité actuelle du travail de bureau. Cette question doit être abordée dans le futur plan de développement du centre-ville.

8.2 LE PROCESSUS DE CONSULTATION

Le processus d'adoption du SAD semble être sur la voie rapide, au point où les délais, entre les dates où le document de SAD a été rendu public et les consultations menées par la commission, sont très rapprochés. **En fait, les délais prescrits ne permettent pas à la société civile de s'approprier**

correctement le document et de pousser l'analyse de celui-ci en profondeur. En procédant ainsi, l'agglomération de Montréal se prive de nombreuses bonifications que des citoyens ou des groupes de tout acabit n'auront malheureusement pas le temps de formuler.

Considérant l'importance de ce plan pour l'île de Montréal. **Il aurait été opportun de prendre plus de temps pour assurer un processus efficace, inclusif et mobilisateur.** À l'instar des consultations publiques qui ont eu lieu dans le cadre de l'adoption du Plan de développement de Montréal (PDM), celles pour le SAD auraient dû mobiliser davantage de citoyens étant donné l'importance du document pour l'avenir de l'agglomération.

Une agglomération, en particulier celle de Montréal, ne doit pas s'en tenir au strict minimum prévu par la LAU en matière de concertations et de consultations publiques.

8.3 LA MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS DU SAD

Selon la LAU, le SAD doit être accompagné d'un document indiquant les coûts approximatifs des équipements et des infrastructures proposés et d'un plan d'action qui identifie clairement les partenaires et les moyens prévus pour atteindre les objectifs identifiés. Ces documents n'ont pas été soumis à la consultation. Cette lacune rend le SAD, et son analyse, incomplet.

En effet, comment analyser l'importance et le réalisme de la réalisation de chacune des actions proposées si l'on ne dispose ni des coûts estimés ni des procédés de mise en œuvre prévus. Cela cause, d'une part, un déficit démocratique, car la société civile peut difficilement se prononcer sur cette question, et d'autre part, donne l'impression que l'agglomération a bâclé le SAD qu'elle adoptera sous peu. Bref, tout cela n'a rien de rassurant.

À plusieurs reprises le SAD nomme comme intervention la mise en place de partenariats ou l'adoption d'outils sans identifier les acteurs ou instances concernés. De plus, il n'est jamais question de qui assurera tel ou tel suivi (l'agglomération, la Ville de Montréal, l'ensemble des villes liées, la STM,

l'AMT). **Plus de précisions en la matière favoriserait sans aucun doute une meilleure mise en œuvre et permettrait aux citoyens de savoir qui est responsable de celle-ci pour chacune des interventions.**

8.4 LE FINANCEMENT ET LA PRISE DE DÉCISION

Chacune des villes de l'agglomération de Montréal doit se donner les moyens de réaliser des projets porteurs pour l'avenir. Toutefois, la fiscalité actuelle du milieu municipal, qui repose principalement sur la taxation du foncier, génère inévitablement une vive compétition entre chacune des villes.

Conscient des contraintes des municipalités en matière de financement, la TACS a néanmoins identifié la dépendance des municipalités aux impôts fonciers comme une limite majeure au développement de milieux de vie diversifiés qui répondent réellement aux besoins de la population et qui cadrent avec les plans et politiques de l'agglomération. En d'autres termes, le besoin de percevoir un maximum de taxes foncières empêche, par exemple, la Ville de Montréal d'atteindre ses propres objectifs en matière de rétention des familles. Les villes d'aujourd'hui ne sont plus que de simples créatures du Gouvernement du Québec, mais bien des institutions politiques complètes qui doivent assumer de nombreuses responsabilités.

Bien que la question de la fiscalité municipale ne rentre pas directement dans le mandat du SAD, le document pourrait cependant préciser les besoins et difficultés en matière de financement, permettant un dialogue avec les différents paliers de gouvernement. La question du péage urbain, qui refait surface avec la venue d'un nouveau pont Champlain, ramène la question du partage des revenus que tirera le gouvernement fédéral de celui-ci.

Cela met de l'avant à la fois l'importance de la diversification des sources de revenus pour les villes et le manque de pouvoir de l'agglomération de Montréal sur des aménagements qui ont un grand impact sur le territoire. En ce sens, depuis plusieurs années, nombreux sont ceux qui réclament des pouvoirs spéciaux pour l'agglomération et la Ville de Montréal, ce qui permettrait une meilleure planification du territoire et un meilleur arrimage des projets.

Principales recommandations :

- 1. Le SAD doit bien identifier les spécificités qui distinguent les différentes parties de l'île;**
- 2. Le SAD doit bonifier la section de portrait et y inclure une section sur les sols contaminés et une sur les infrastructures numériques existantes;**
- 3. L'agglomération doit, dans les plus brefs délais, rendre public le plan de mise en œuvre du SAD;**
- 4. Le SAD doit identifier clairement les entités responsables de la mise en œuvre de chacune des interventions.**

9 CONCLUSION

L'adoption du SAD représente une occasion en or de se projeter collectivement dans l'avenir à l'aide d'un cadre légal qui donne des balises claires pour l'aménagement du territoire pour l'ensemble de l'île de Montréal. C'est entre autres pourquoi cet exercice ne doit pas être bâclé. Rien n'est urgent pour l'instant.

Le SAD doit miser sur une réelle approche intégrée, où tous les éléments s'imbriquent pour favoriser la consolidation de milieux de vie complets, inclusifs, dynamiques, habités et sécuritaires. Le développement de chaque secteur doit s'arrimer à la vision d'ensemble, mais doit aussi permettre de renforcer les qualités propres de chaque quartier.

Par ailleurs, la vision d'avenir que porte le SAD ne doit pas s'attarder à chercher un consensus trop large qui, au final, édulcore toutes les propositions audacieuses au profit de principes d'aménagement génériques, applicables à n'importe quelle grande ville. L'identité de l'agglomération de Montréal doit être au cœur des orientations et de la vision proposées.

Aussi, les moyens de mise en œuvre, tels que les outils urbanistiques qui découleront des étapes de planification subséquentes, doivent être à la hauteur de la vision élaborée. Si le SAD ne s'engage pas dans l'élaboration d'une vision qui implique un changement de paradigme important en matière d'aménagement, l'ensemble des collectivités en souffrira lors de l'élaboration des plans d'urbanisme. La TACS souhaite ardemment que les répercussions du SAD soient à la hauteur des espérances des habitants de l'île de Montréal.

De nombreux défis attendent assurément l'ensemble de l'agglomération avec la production, pour chacune des villes, d'un plan d'urbanisme au cours des années à venir. La TACS est prête à retrousser ses manches et à collaborer à la mise en œuvre d'une vision d'avenir pour l'ensemble de l'île.

