

Une occasion **UNIQUE** qui ne se représentera pas avant longtemps... il faut donc la **saisir** sans hésiter !

INTRODUCTION

J'adhère totalement aux grandes conclusions des participants à l'**Événement**, tenu le 13 octobre 2017, autour d'une vision de développement du sud-est de Ville-Marie, à savoir :

1 — La nécessité de développer une **VISION** cohérente, concertée et **inclusive** pour **créer un milieu de vie complet**;

2 — Profiter de la récupération d'une trentaine d'hectares de terrains industriels et de services, ainsi que de stationnements, pour **permettre un ACCÈS au FLEUVE** et créer des **zones étendues de VERDURE** dans un milieu qui en a grandement besoin, parce qu'extrêmement pollué par l'omniprésence d'asphalte, de béton, d'acier, de bruit et de congestion routière.

3 — **PLANIFIER le développement d'un quartier** en se ré-appropriant des espaces de façon à **consolider le tissu urbain actuel**, c'est-à-dire une mixité de travailleurs, étudiants, professionnels, commerçants, retraités, immigrants, personnes en perte d'autonomie, etc. Offrir une diversité de **commerces** et de **services** de proximité à un secteur où le **résidentiel** devrait reprendre ses droits.

Certaines idées très intéressantes ont émergé de ces échanges de 2017 grâce à la présence d'une diversité d'intervenants et de parties prenantes. N'ayant pas participé à ces échanges et n'étant pas associée à des organismes du milieu communautaire, j'aimerais néanmoins apporter, à titre de **résidente du quartier** depuis 2011 et dont l'intention est d'y résider jusqu'à la fin de mes jours, ma vision des **problèmes** et **opportunités** du secteur visé par ces réaménagements de grande envergure, qui se veulent innovants et exemplaires.

FORUMS CITOYENS des 16 et 23 mars 2019

Après avoir assisté aux 4 forums citoyens, trois autres considérations ont guidé ma réflexion :

4 — Dans une perspective plus large, il faut prendre acte de la **destruction** systématique de ce quartier, depuis un siècle, **au seul profit du transport** automobile individuel et du camionnage de transit — pont Jacques-Cartier (années 1920), élargissement du boulevard Dorchester/René Lévesque (années 1953-55), construction de la «Place Radio-Canada» et de ses immenses terrains de stationnement pour le bénéfice de ses employés (années 1963-64); élargissement de la rue Notre-Dame (années 1970), qui ont nécessité la démolition de milliers d'habitations. Non seulement l'effet conjugué de ce démaillage urbain a-t-il chassé des milliers de résidents de la proximité de leur lieu de travail, mais favorisé l'étalement urbain hors de l'île de Montréal, et oblige aujourd'hui à rebâtir une partie du centre-ville Est de Montréal. Le réinvestissement et la reconstruction projetés devront **nécessairement** mettre à contribution un grand nombre d'acteurs publics, institutionnels, industriels, commerçants et privés.

5 — Si l'on doit aujourd'hui rebâtir dans une perspective exemplaire innovante digne du 21^e siècle et de **l'urgence climatique** [2 fois plus rapide sous nos latitudes qu'ailleurs sur la planète], il faut nécessairement faire entrer dans l'équation une **contribution significative** de la Ville de Montréal à la **réduction des gaz à effet de serre** et de la **pollution** en général que subit ce secteur, en particulier, et l'île toute entière. Celle-ci passe obligatoirement par une

réduction très importante du trafic motorisé sur son territoire, que l’on sait produire près de la moitié des effets délétères pour la santé des habitants et de la planète. Comme la conduite des gouvernements fédéral et provinciaux n’est pas exemplaire en ce domaine, relâchant leurs cibles et obligations internationales sans sourciller, **de plus en plus, le fardeau retombe sur les villes et les municipalités**, qui, elles, se sont mises à bouger un peu partout sur la planète, en initiant des projets très innovants.

6 — Dans une perspective plus sociologique, est-ce normal que l’on doive fermer les écoles à Montréal aux moindres soubresauts de la température hivernale qui, soit dit en passant, iront en s’accroissant, selon les prédictions des scientifiques — parce que, non pas les élèves mais souvent leurs enseignants ne peuvent pas se présenter pour donner leurs cours, ou leurs parents, utiliser leurs voitures pour se rendre au travail ? L’éducation ne devrait-elle pas être considérée comme un service essentiel au même titre que la santé ou la sécurité, et obliger les écoles à assurer enseignement et services aux élèves, beau temps, mauvais temps. On ne ferme pas les hôpitaux parce qu’il fait tempête ! Mais pour ce faire, il faudrait sans doute que les enseignants **habitent plus près de leur lieu de travail**; que les résidences, loyers, taxes et transport en commun puissent être abordables pour le plus grand nombre... Autrement dit, que **Montréal redevienne une ville accueillante pour la «classe moyenne»**, comme diraient nos politiciens de tous les paliers de gouvernement confondus.

PROBLÈMES et amorces de solutions

Les «autoroutes» Notre-Dame et Ville-Marie — clés de tout développement ultérieur du quartier des Faubourgs

Mon plus grand grief en tant que résidente du quartier concerne l’«**autoroute**» **urbaine Notre-Dame** — parce que j’habite juste à côté —, porte d’entrée et de sortie quotidienne du **tunnel-autoroute Ville-Marie** pour les résidents des couronnes nord et sud de Montréal, qui se répartissent par la suite au centre-ville, en fonction des différentes sorties du tunnel; et pour le camionnage de transit qui l’emprunte pour rejoindre l’autoroute 15 (nord ou sud), l’ouest de l’île et l’Ontario.

Dans une métropole qui tente de dépolluer son centre-ville et ses abords, la perspective à moyen terme à retenir n’est PAS de mieux aménager le flux grandissant de circulation de transit, mais de le **réduire considérablement**. Londres a assaini son centre-ville depuis le début des années 2000 avec succès; Montréal devrait être capable de l’envisager à son tour !

Le projet de convertir la rue Notre-Dame en **boulevard urbain** existe depuis 2002, lorsque le BAPE a bloqué l’idée de prolonger le Ville-Marie en voies encastrées du style «autoroute Décarie». Depuis 17 ans, rien n’a bougé, la congestion urbaine n’a fait que s’accroître, alors que ce dossier tout à coup ressurgit des oubliettes.

Ébauche d’un programme pour réduire les gaz à effet de serre

Voici à l’état d’ébauche un programme qui devrait être pensé sur un horizon de **dix ans** et impliquer à terme l’ensemble de l’île de Montréal et ses couronnes, les organismes publics, entreprises, travailleurs et résidents. Je crois qu’il est grand temps que Montréal cesse de concevoir son aménagement urbain en fonction des non-résidents de l’île, acteurs ou «victimes» de l’étalement urbain :

1- **Abandonner le statut d’«autoroute urbaine» de la rue Notre-Dame**, avec l’accord du Ministère des transports du Québec; récupérer des zones appartenant au Port de Montréal;

forcer le **camionnage de transit** à emprunter la Rue du Port, l’autoroute Métropolitaine ou les voies de contournement de l’Île de Montréal plutôt que les rues de Montréal pour accéder à leur destination sur l’île ou ailleurs; réduire l’emprise du boulevard Notre-Dame pour dégager **deux voies réservées en tout temps pour le transport en commun** sont des idées qui datent déjà de plus de 15 ans.

2- Il est impératif de créer des **zones de verdure** dans ce secteur, de planter des milliers d’arbres, d’arbustes et de fleurs en pots ou en pleine terre, pour dépolluer et assainir l’air, faire revenir les oiseaux et les papillons, créer un milieu de vie pour les résidents et non une piste de course pour la circulation motorisée. Pourquoi ne pas concevoir un **parc linéaire** en partie surélevé, puisque les berges du fleuve ne sont pas toujours accessibles, comme le *High Line* à NewYork — lui-même inspirée de la *Coulée verte* de Paris — qui s’étendent sur plusieurs kilomètres et sont fréquentés par des centaines de milliers de visiteurs, aussi bien résidents que touristes, chaque année. Le *Brooklyn Bridge Park* pourrait aussi être une source d’inspiration. pour les spécialistes de l’aménagement paysager riverain.

3- Assurer un service de **transport en commun de surface**, non polluant, rapide et de grande qualité aux heures de pointe sur cette artère, à partir du pont-tunnel Louis H.-Lafontaine jusqu’au centre-ville empruntant la rue Notre-Dame, puis le boulevard René-Lévesque, [PAS un train, un métro de surface ou tout moyen de transport qui bloqueraient le transit nord-sud sur tout le parcours de Notre-Dame], mais par **autobus** électriques sur des voies dédiées. Des taxis autorisés (et règlementés) pourraient également emprunter ces voies.

4- Créer une immense **gare d’autobus** aux abords de pont-tunnel L.-H.-Lafontaine (comme Panama à Brossard) servant de **relais** pour les autobus venant des banlieues et ceux desservant les rues Sherbrooke (métro Honoré-Beaugrand) et Notre-Dame (et autres destinations — telles prolongement de la ligne Bleue du métro ou la future ligne Rose). Cette gare devra incorporer des **stationnements souterrains ou étagés** pour permettre aux travailleurs de la banlieue qui fréquentent **quotidiennement** la métropole d’y garer leur véhicule, pour emprunter le transport en commun ou le taxi. Créer une tarification cohérente et incitative (stationnement/transport en commun). Améliorer l’offre de stationnement également, si faisable, à proximité de la station de métro Honoré-Beaugrand avec une tarification de métro incitative, toujours pour inciter les non-résidents des banlieues nord et sud d’y garer leur véhicule et prolonger leur course en transport urbain.

5- Inciter les banlieues nord et sud à améliorer, chez eux, le **transport public interurbain**, assortis de tarifs incitatifs, pour diminuer le nombre de voitures qui entrent à Montréal par l’Est. Inciter les banlieues à construire des **stationnements étagés** partout où c’est possible, aux abords des ponts entrant sur l’Île de Montréal, coordonnés avec des gares d’autobus, pour favoriser l’option du transport en commun pour les résidents des banlieues qui travaillent sur l’île de Montréal.

6 - Suggérer fortement aux **établissements publics ou privés** du secteur Sainte-Marie/ Faubourgs (Ministère de l’Éducation, Sûreté du Québec, Hydro-Québec, MacDonald Tobacco, Énergir, STM, Radio-Canada, SAQ, Télé-Québec, commissions scolaires, etc.) à adopter des **politiques** incitant leurs employés à opter pour le télétravail, lorsque c’est possible, et utiliser le transport en commun, par des horaires plus souples et des formes de reconnaissance lorsque s’opère l’abandon de la voiture privée comme moyen de transport; **forcer** ces établissements à **supprimer totalement les espaces de stationnement** de surface qu’ils possèdent ou louent pour leur personnel, pour les convertir en espaces verts ou récréatifs. Ne conserver que quelques places de stationnement réservés sur rue, pour leurs invités.

7- **Suggérer** aux mêmes grandes compagnies étatiques, industrielles, administratives, commerciales ou de services d’adopter des **politiques d’embauche** favorisant, à qualifications égales, l’emploi de personnes résidant à Montréal.

8- Comme première mesure pour financer le transport en commun, ré-instituer des **péages sur toutes les voies d’accès** menant à l’Île de Montréal pour tout véhicule motorisé entrant sur l’île de Montréal, avec des tarifs modulés pour les travailleurs à plein et demi-temps, pour les propriétaires de chalets qui s’y déplacent régulièrement, et pour le camionnage de transit, dont les usagers auront le fardeau de la preuve de justifier leur obligation d’entrer/sortir de l’île en motorisé, plutôt que d’utiliser des voies alternatives pour contourner l’île. L’administration de cette contrainte peut être grandement facilitée par les moyens électroniques déjà existant (**caméras, transpondeurs**, etc.). Les entreprises et commerces de l’île seront mis à contribution pour inciter leurs employés/fournisseurs de l’extérieur de l’île à **s’enregistrer** à la Ville Centre (ou à une corporation privée qui gère le système), annuellement pour obtenir un transpondeur et se conformer à la réglementation.

9- Développer en parallèle **le réseau de métro** à Montréal (lignes bleue, verte, rose ou autres) et tout moyen de transport rapide (de surface ou aérien) est **essentiel** à moyen terme, mais onéreux, pour réduire encore davantage le nombre de voitures circulant sur l’île de Montréal, en tout temps.

10- Comme à **Londres**, la circulation au **centre-ville** de Montréal (dont le périmètre reste à définir) ne serait réservée, à terme, qu’aux services essentiels, ambulances, transport en commun électriques, taxis électriques autorisés, cars de touristes, camions de livraison de taille moyenne non polluants, etc. et aux **piétons**. C’est faisable, Londres y est parvenu alors que c’est une ville beaucoup plus peuplée que Montréal, mais avec un «Tube» (métro) beaucoup plus développé ! En comparaison, Paris a également un réseau de très grande envergure de métros et de trains de banlieues mais souffre depuis toujours de congestions monstres aux heures de pointe et d’un encombrement incroyable de voitures dans ses rues à toute heure du jour, parce qu’elle n’a pas repensé le transport urbain dans la perspective du 21e siècle, vouée à la dépollution et à la réduction des gaz à effet de serre. Le contraste est des plus saisissants quand on traverse de Londres à Paris, par le tunnel sous la Manche, et qu’on arrive à la Gare du Nord à 18h — véritable capharnaüm de bruit, pollution et hurlements !

11- Comme autre mesure, un **péage urbain** pour les véhicules circulant au centre-ville peut être envisageable, comme l’on fait adopté plusieurs grandes villes soucieuses de réduire les GES et la congestion urbaine — Stockholm, Londres, Milan, New York, etc.

Montréal — à l’exemple d’autres villes canadiennes — est très en retard en ce qui concerne la planification de mesures visant à décongestionner ses voies d’accès et réduire les GES. Depuis que l’on sait que le **réchauffement climatique au Canada est deux fois plus rapide qu’ailleurs** sur la planète, il est impératif de bouger très rapidement sur la question des émissions provenant de la circulation motorisée urbaine.

Brasserie Molson et autres structures

Les structures industrielles désuètes auxquelles on ne trouve pas de 2e vie acceptable socialement et financièrement devraient être éliminées pour laisser place à des résidences ou autres bâtiments utiles. Si on est capable d’admettre que certains hôpitaux ont terminé leur vie utile, remplacés par de plus modernes, et rasés pour faire place à autre chose, on peut certainement éliminer de vieilles usines désaffectées et non recyclables. Je ne partage pas l’avis de certains défenseurs du patrimoine industriel à l’effet qu’il faut tout conserver, même ce

qui est sans intérêt du point de vue architectural (esthétique), qui est décrépît et irrécupérable, uniquement parce que ce sont des «marqueurs» de l’histoire de Montréal. La photographie, le film, la vidéo, des plaques commémoratives pourront toujours suppléer comme témoins du passé, pour la postérité.

La **Brasserie Molson** est emblématique de Montréal à plus d’un titre. Elle a joui pendant presque de 250 ans d’un **accès unique et privilégié au port et au fleuve** pour mener à bien ses opérations industrielles et commerciales et devenir un fleuron de l’entreprise québécoise. Il serait tout à fait juste qu’une partie des terrains qu’elle occupe revienne à la Ville pour y construire des logements sociaux ou autres, espaces verts, belvédères, réhabilitation du parc Sohmer, etc. pour permettre un accès plus direct au fleuve à ses résidents [cession des terrains pour 1 \$, ou préemption par la Ville des lots].

Des multiples bâtiments du complexe Molson/Coors, il serait à-propos de garder le plus ancien — le bâtiment en pierre grise pour faire le musée de la bière projeté et d’éliminer toutes les autres structures, y compris la plus haute qui comprend l’horloge. De très belles photographies pourraient rappeler aux visiteurs du futur musée que les Montréalais ont pu voir pendant des «décennies» cette **tour de brique rouge**, marquée du logo du brasseur, et son imposante **horloge**, que la compagnie pourra décider de reconstruire, peut-être, dans la nouvelle localité où elle s’établira. La Tour de l’Horloge du Vieux-Port non loin, est plus ancienne et plus jolie.

Faut-il garder l’ancien immeuble de la Canadian Rubber à côté des installations de Molson/Coors, édifice industriel massif, vieillot, qui masque la vue du fleuve, ou reloger ses résidents ailleurs ? La question doit être posée.

Allons-nous permettre à des développeurs de «privatiser» les espaces ainsi libérés le long du fleuve, pour construire des tours de condos de luxe pour le bénéfice de quelques centaines de privilégiés, et obstruer la vue pour tous les autres résidents du secteur. Souhaitons que la Ville sera bien avisé de **résister aux pressions des puissants lobbys** qui ne manqueront pas de se manifester quand ces dizaines d’hectares de terrains seront libérés dans le secteur des Faubourgs, au cours des années à venir, et imposer sa vision du développement et ses Règlements. Il ne faudrait pas reproduire l’erreur de construire, par accommodements de tous ordres, des tours de hauteurs démesurées dans un secteur qui ne le permet pas — comme celle de Radio-Canada, imposée politiquement, ou celle du 3535 Papineau devant le Parc Lafontaine, au début des années 70. Les mauvais exemples sont légions à Montréal et il faudrait, un jour, apprendre de ses erreurs !

La station de **pompage Craig** devrait être transformée en maquette 3D ou en dossier iconographique aux **Archives de la Ville de Montréal**. Son état de vétusté semble, en effet, la condamner à la démolition, étant donné son accès impossible là où elle se trouve. Même si elle était déménagée il faudrait engager d’énormes sommes pour la reconstruire et l’aménager — et pour en faire quoi ? — on ne peut pas créer des musées à tous les coins de rues ! Les sommes dépensées pour sa re-localisation et sa restauration seraient sans doute mieux dépensées ailleurs.

Le site de Radio-Canada

Quel projet politique insensé que la construction de la «Place Radio-Canada» et sa tour-phare, pour lesquels on a rasé sans pitié plusieurs quadrilatères densément peuplés, sectionné des rues et re-configuré sept hectares de terrain au seul bénéfice de la radio-télédiffusion d’État. Les archives, photos et témoignages de l’époque révèlent que les artisans de cette destruction disaient, avec la plus grande arrogance, faire œuvre utile en «dératisant le Faubourg à

m’lasse». Aujourd’hui, 55 ans plus tard, le diffuseur d’État n’a pas le choix de se concevoir plus modestement, parce qu’à défaut de se rendre irremplaçable, son auditoire l’a déserté en grande partie, alors que l’offre de communications s’est diversifiée. Reste cette tour, témoin de la folie des grandeurs d’une autre époque !

Espérons — nonobstant le fait que le **promoteur March** a déjà baptisé son projet de «*Quartier des Lumières*» et semble bien en contrôle de ses billes ! — que la Ville saura faire rebâtir ce quartier résidentiel en parfaite harmonie avec les immeubles environnants. Tous les espaces commerciaux ou de service de cette aire de reconstruction devraient avoir des stationnements souterrains. Plus **aucun stationnement privé de surface payant**, comme on les connaît aujourd’hui, ne devrait être tolérés dans l’arrondissement Ville-Marie ou ailleurs aux abords du centre-ville de Montréal. Il restera cette tour hors proportions qui créera des tourbillons de vent permanents dans le secteur, comme le fait le 3535 Papineau (Les Dauphins), devant le parc Lafontaine.

Les «Portes Sainte-Marie»

Aucun développement ne s’est fait dans cet immense quadrilatère depuis 20 ans parce que le dépolluer coûtera une fortune, qu’aucun développeur ne veut assumer en totalité. Des industries très polluantes ont occupé ce site — tannerie, caoutchouc, plomb, linoléum, atelier mécanique du CP, peinture, etc. — l’une de plus importantes concentration industrielle de Montréal, aux 19e et 20e siècles, où travaillait une population ouvrière à majorité francophone. C’est un incendie, en 2001, qui a rasé la dernière usine de peinture (au plomb) encore en opération, Carter White Lead (devenue Carterchem), laissant en friche ce terrain occupant une position stratégique aux abords du pont Jaques-Cartier.

Re-peupler le **quadrilatère** de ce quartier ancien et très typé de Montréal, y percer des accès piétonniers ou voituriers, planter des arbres, créer des espaces verts, des boutiques sur la rue **Sainte-Catherine** contribuerait à revitaliser cette artère moribonde, de De Lorimier à Frontenac. Les résidents de ce secteur manquent cruellement de commerces et de services de proximité. Redonner une partie de son lustre à la rue Sainte-Catherine Est serait une bouffée d’oxygène pour le quartier et justifierait peut-être l’évaluation foncière sans lien aucun avec le marché de la revente. [Ex. *En 2018, après 10 mois sur le marché immobilier, dont un hiver entier à la chauffer et l’assurer vide, j’ai vendu ma maison qui était entièrement rénovée et en parfaite condition de la rue La Fontaine (près de Poupart), 55 000 \$ en-dessous de l’évaluation foncière municipale !*]

Le «génie du lieu» du quartier Sainte-Marie/Faubourgs, comme le décrivait M. Cha dans un des forums citoyens, c’est le style des maisons de 3 ou 4 étages à jolis pignons et toits mansardés, balcons, portes cochères, etc. Espérons que les architectes au projet s’inspirent de cette ornementation des maisons anciennes pour reconstruire ce quartier, plutôt que d’y aller de l’absence de style des constructions modernes, pour sauver de l’argent.

La diversification des habitations est essentielle sur ce quadrilatère à rebâtir (maisons de ville, coops d’habitation, immeubles de location, logements à loyer modique, etc) et pourquoi pas un immeuble administratif de la Ville ou de Québec, qui justifierait un corridor souterrain pour traverser la rue De Lorimier, avec tapis roulant (comme dans les aéroports), jusqu’au métro Papineau. Cette nouveauté rendrait certainement très attractif le secteur pour de futurs résidents et les gens du quartier.

Une politique innovante et durable privilégiant **l’accès à la propriété sans mise de fonds** pour les familles — de type «sociétés immobilières communautaires» qui offrent des propriétés à

capitalisation partagée — pourrait être soutenue par la Ville de Montréal, dans le plan de réaménagement des secteurs à reconstruire des Faubourgs.

Partout où ces mesures fonctionnent bien, les villes y sont partenaires ou associées de très près. Contrairement aux «mesures Morneau», annoncées récemment dans le budget fédéral, ces **fiducies foncières** permettent aux ménages d’acheter leur habitation, plutôt que de rester éternellement locataires ou co-locataires. Ce parc immobilier n’est jamais soumis à la spéculation foncière car la plus-value à la revente est à 75% récupérée par la fiducie qui réinvestit dans d’autres mises de fonds et propriétés. Le partage de la plus-value permet le recyclage infini de l’investissement public dans des propriétés qui restent abordables à perpétuité pour de futurs ménages.

Il s’agit évidemment d’un concept nouveau qui «sort de la logique de **propriété** comme outil immobilier d’enrichissement personnel pour la faire entrer dans le domaine de **l’habitation**.» [Comme le précise l’article d’opinion signé Marie Sophie Banville et 4 autres personnes, dont la co-fondatrice de la fiducie «Vivacité, société immobilière solidaire», **Louise Hodder**, paru dans La Presse +, section Débats, **23 mars 2019**]

L’Hôpital de la Miséricorde

Ce site ayant perdu sa vocation première, et si les édifices ne sont pas récupérables, il faudrait peut-être préserver, à titre patrimonial, certaines structures anciennes et démolir le reste. Il s’agirait de les incorporer à un bâtiment moderne, en hauteur, sur la façade René-Lévesque (comme Alcan rue Sherbrooke ou le pavillon Judith-Jasmin de l’UQAM avec le transept sud et le clocher de l’ancienne église Saint-Jacques-le-Majeur).

Sur le versant sud de l’îlot, pour ne pas perdre le caractère résidentiel du lieu, il serait important de reconstruire des maisons de ville ou logements respectant l’harmonie des beaux immeubles existants de la rue de La Gauchetière.

Abords du pont Jacques-Cartier

Pour décongestionner ce secteur impraticable aux heures de pointe, il faudrait peut-être transformer la rue Ontario en voie à sens unique vers l’est, de Berri à De Lorimier, en permettant du stationnement sur le côté nord uniquement pour accommoder les commerces qui s’y trouvent; tandis que la rue de Maisonneuve demeure à sens unique vers l’ouest.

Les vélos qui empruntent le pont Jacques-Cartier, du côté ouest, pourraient sans doute bénéficier d’un grand ascenseur accroché au pont (à construire), au niveau de la station de métro Papineau, pour permettre aux cyclistes de joindre la piste cyclable de De Maisonneuve.

Pour retrouver des voies de passage piétonniers entre l’est et l’ouest du pont Jacques-Cartier, le plan proposé par la Ville, qui réaménage une partie du parc des Faubourgs me paraît acceptable pour désenclaver ce secteur.

CONCLUSIONS SOMMAIRES

Ces aménagements d’envergure modifieraient substantiellement le caractère de la Ville de Montréal en dépolluant, repeuplant et revitalisant l’extrémité est de l’arrondissement Ville-Marie, **au profit de ses résidents**, tout en prolongeant le centre-ville commercial vers l’est.

Certains groupes ont soulevé l’argument que ce réaménagement amènerait une gentrification du secteur. Toute restauration, quelle qu’elle soit, augmente la plus-value de n’importe quel

bien, mais également des avantages collectifs pour l’ensemble des citoyens. De là l’importance d’offrir un certain nombre de résidences neuves, mais abordables, aux gens à revenus modestes.

L’évaluation municipale a grevé déjà maints foyers de taxes sans commune mesure avec la valeur marchande des propriétés et leur entretien. Cette sur-évaluation d’une gentrification «anticipée», qui actuellement ne repose sur rien, masque au contraire une «paupérisation» à l’œuvre chez maints propriétaires incapables de rénover ou mettre aux normes leur logement par manque de moyens et de programmes appropriés et administrativement gérables à la Ville, qui pourraient les aider.

S’il est quasi impossible de vivre à la campagne ou en banlieue sans véhicule pour les déplacements quotidiens, **il est parfaitement concevable de vivre à Montréal sans voiture** si le transport urbain est bien conçu et accessible à tous. Une foule de transports alternatifs existent de surcroît, y compris l’emprunt occasionnel d’une voiture, la location ou même la possession d’une voiture si on a à se déplacer souvent sur l’île de Montréal, hors de la ville, faire du taxi, des livraisons, etc. Des changements de comportements et des aménagements de travail sont impératifs si la Ville souhaite prendre résolument le virage vert et faire sa part dans la **lutte aux changements climatiques**.

[Lire : «La dépendance à la voiture est-elle psychologique ?» par Magdaline Boutros, **Le Devoir**, 25 mars 2019, p. B5]

Les Montréalais ne devraient pas avoir à «**supporter**», dans tous les sens du terme, les véhicules de transit de l’étalement urbain nord et sud, ainsi que le transport transcanadien qui devrait être limité à l’Autoroute métropolitaine, conçue pour ça à l’origine et qui devrait le demeurer.

Les générations montantes sont de plus sensibles à l’idée d’abandonner la voiture pour la marche, le vélo ou le transport en commun pour leurs déplacements urbains, lorsqu’ils y ont accès. Et c’est une «vieille» de 72 ans qui possède une VW Golf, de modèle 2003, la plupart du temps inutilisée dans son espace de stationnement à l’arrière de la maison, qui vous dit que c’est possible d’aménager une ville autrement, **à l’avantage ses résidents** plutôt que des non-résidents; que **d’autres agglomérations — et pas des plus petites — l’ont fait avec succès**, et que nous avons une opportunité en or d’essayer de changer les choses de notre vivant, pour le bénéfice de nos descendants.

Une vision d’avenir cohérente basée sur une large consultation, de la créativité, une équipe compétente et déterminée, de bons arguments, du **courage** et de la **volonté politique**, des ressources bien utilisées, de l’acceptabilité sociale — sont la recette du succès depuis toujours, comme tout le monde sait !

Angèle DUFRESNE
Montréal, 3 avril 2019