

MÉMOIRE

DÉPOSÉ DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS
PUBLIQUES MENÉES PAR L'OFFICE DE CONSULTATION
PUBLIQUE DE MONTRÉAL

au sujet du

Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal

Par : Daniel Vanier, recherchiste
Normand Robert, coordonnateur

Juin 2004



Table d'Aménagement du Quartier Hochelaga-Maisonneuve

1877 Aird, Montréal, H1V 2V7, Téléphone (514) 255-5007, Télécopieur (514) 255-5037
Coordonnateur : Normand Robert Courriel : taqhm@pif.ca

POUR UNE VILLE QUI APPARTIENT À CEUX QUI LA MARCHENT

Table des matières

INTRODUCTION.....	ERREUR ! SIGNET NON DÉFINI.
1- LES MILIEUX DE VIE ET NOTRE QUARTIER.....	4
<i>Constats.....</i>	<i>4</i>
<i>Pistes d'intervention.....</i>	<i>4</i>
2- LES RÉSEAUX DE TRANSPORT	5
2.1 LES TRANSPORTS COLLECTIFS.....	7
<i>Constats.....</i>	<i>7</i>
<i>Pistes d'intervention.....</i>	<i>8</i>
2.2 LA RUE NOTRE-DAME	9
<i>Constats.....</i>	<i>9</i>
<i>Pistes d'intervention.....</i>	<i>11</i>
2.3 PISTE CYCLABLE	12
<i>Constats.....</i>	<i>12</i>
<i>Pistes d'intervention.....</i>	<i>12</i>
2.4 TRANSPORT DE MARCHANDISES.....	13
<i>Constats.....</i>	<i>13</i>
<i>Piste d'intervention.....</i>	<i>14</i>
3 LES SECTEURS D'EMPLOI ET DE COMMERCE.....	14
<i>Constats.....</i>	<i>14</i>
<i>Pistes d'intervention.....</i>	<i>15</i>
4 LE PATRIMOINE ET LA MISE EN VALEUR DE L'ARRONDISSEMENT.	16
<i>Constats.....</i>	<i>16</i>
<i>Pistes d'intervention.....</i>	<i>16</i>
5 PARCS ET ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS	16
<i>Constats.....</i>	<i>17</i>
<i>Pistes d'intervention.....</i>	<i>17</i>
6 AUTRES PRÉOCCUPATIONS	19
<i>Constats.....</i>	<i>19</i>
<i>Piste d'intervention.....</i>	<i>19</i>
CONCLUSION.....	20

Pour un développement intégré

La TAQHM est heureuse de vous présenter ce mémoire concernant le futur plan d'urbanisme de Montréal. Il touche plus particulièrement certains aspects concernant l'aménagement de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Ce document fait part d'une série de constatations et de recommandations relatives aux différentes thématiques abordées dans le plan d'urbanisme. Il sera question plus particulièrement des milieux de vie et du quartier ; des réseaux de transport ; des secteurs d'emploi et de commerce ; du patrimoine et de la mise en valeur de l'arrondissement ; des parcs et des équipements collectifs et finalement, nous présenterons des recommandations portant entre autres sur le suivi du plan d'urbanisme.

Pour les membres de la TAQ H-M, un plan d'urbanisme n'est pas un simple document présentant des grandes orientations générales qui permettront à n'importe lequel des élus de pouvoir prouver que ce qu'il avance correspond au plan... Pour la TAQ H-M, un plan d'urbanisme est une série de projets de diverses envergures prévues dans un cadre d'ensemble assurant un développement de l'environnement urbain respectueux de ceux et celles qui l'habitent.

De plus, l'adoption d'un plan d'urbanisme doit garantir une amélioration sensible de la qualité de vie de ceux et celles qui ont accepté d'y vivre et ce, particulièrement au niveau de la santé. Ce plan d'urbanisme doit s'élaborer sur les bases d'un développement durable et dans le cadre d'une stratégie de revitalisation urbaine intégrée.

Bonne lecture et bon travail !

1- Les milieux de vie et notre quartier.

Constats

- 1 Il existe actuellement une grave pénurie de logements à Montréal.
- 2 Il y a un urgent besoin de logements sociaux dans l'arrondissement.
- 3 Certaines poches de pauvreté persistent depuis plusieurs décennies.
- 4 Les nouveaux développements résidentiels sont surtout composés de lofts, de condominiums ou de maisons de ville. On ne favorise pas le développement de propriété pour les plus démunis.
- 5 La sécurité des résidents demeure un enjeu important dans l'arrondissement.

Pistes d'intervention

Recommandation 1

Implantation graduelle de mesures d'apaisement de la circulation en priorité aux abords des parcs, des écoles, des résidences de personnes âgées sur les artères les plus achalandées et où l'on note le plus d'accidents.

- 1- Le plan d'urbanisme est particulièrement silencieux sur la question de l'implantation d'un programme de mesures d'apaisement de la circulation dans les arrondissements. Le plan d'urbanisme ne présente aucun projet concret à ce sujet.
- 2- La TAQH-M souhaite que plusieurs projets de mesures d'apaisement de la circulation soient initiés dans le cadre du futur programme de revitalisation urbaine prévu dans le plan d'urbanisme.

Recommandation 2

Favoriser le développement de logements sociaux sous la forme d'OSBL, de coopératives, étant donné les besoins de la population du quartier.

Recommandation 3

Construction de centaines de logements en bordure de la rue Notre-Dame dans l'ancienne emprise du MTQ, qui serait récupérée dans son intégrité par la Ville de Montréal.

Recommandation 4

Consolidation du pôle socioculturel et communautaire du quartier Maisonneuve formé par le quadrilatère suivant : à l'Ouest le boul. Pie IX ; à l'Est, la rue Bennett, au sud la rue Sainte-Catherine et au nord, la rue Rouen.

Dans ce quadrilatère, sont localisés les organismes et équipements publics suivants ; Centre culturel et sportif de l'Est (CCSE), le Marché Maisonneuve, la piscine Rouen, le bain Morgan, l'École Chomedey de Maisonneuve, le Théâtre Denise Pelletier, le Parc Morgan, le Café Graffiti,

la Maison de l'économie sociale, l'église Très-Saint Nom de Jésus, le Pavillon d'éducation communautaire, CIBL la radio communautaire, la bibliothèque Maisonneuve, la future Maison de la Culture, le CLSC Hochelaga-Maisonneuve, quelques artistes et troupes logés à l'American Can, l'Avenue communautaire, etc.

Recommandation 5

Développer un pôle socioculturel et communautaire dans le quartier Hochelaga dont la pièce centrale serait la relocalisation du Centre communautaire Hochelaga à proximité de la bibliothèque Hochelaga et de la piscine.

- 1 Le Centre communautaire serait la pièce centrale du futur pôle socioculturel et communautaire d'Hochelaga.
- 2 Les locaux actuels du Centre ne répondent pas adéquatement aux besoins de sa clientèle.

Recommandation 6

Dans le cadre d'une opération de reverdissement du quartier Hochelaga-Maisonneuve, il faudra identifier des secteurs prioritaires où l'on note une absence de végétation (arbres, arbustes, fleurs, jardins) et mettre en place un programme qui serait offert aux propriétaires et aux locataires afin de reboiser et de revégétaliser ces milieux et en particulier les cours arrière des résidences.

- 1 Un des buts de l'opération de reverdissement est de revégétaliser certains secteurs du quartier afin de mieux combattre les périodes de canicules durant la période estivale due au réchauffement climatique.
- 2 Les quartiers qui possèdent le plus d'espaces verts, le plus grand nombre de jardins et d'arbres, sont ceux qui subiront le moins les effets pernicioeux du réchauffement climatique (canicule moins forte).
- 3 Il s'agit d'une mesure de prévention à examiner.

Le plan d'urbanisme prévoit la mise en place d'une stratégie de revitalisation urbaine intégrée. La carte 2.1.1 du plan d'urbanisme identifie les différents secteurs à revitaliser. La TAQH-M constate qu'une grande partie du quartier Hochelaga-Maisonneuve et que certains secteurs de Mercier demeurent à revitaliser.

Les membres de la TAQH-M expriment leurs accords à un plan intégré de revitalisation urbaine qui serait dressé par chaque arrondissement et qui répondrait à des besoins spécifiques de chaque secteur d'intervention. Cependant, nous aimerions que l'élaboration de ces plans ne soient pas fait derrière des portes closes....

Recommandation 7

Que la Ville de Montréal s'assure d'une participation citoyenne pour l'élaboration du plan intégré de revitalisation urbaine dans chaque arrondissement.

Le plan d'urbanisme ne contient aucune mesure pour favoriser les économies d'énergie. Pourtant, il est possible par le biais de certaines mesures réglementaires d'obliger les promoteurs immobiliers à prendre en considération les économies d'énergie. À titre d'exemple la TAQH-M vous formule la recommandation suivante :

Recommandation 8

Que la réglementation dans chaque arrondissement de Montréal oblige les promoteurs à orienter les rues et les habitations dans les grands projets immobiliers (ex. Louis-Hippolyte Lafontaine) dans le but de favoriser le chauffage solaire passif et par conséquent, les économies d'énergie.

- 1- À Montréal, un tel type d'aménagement a été effectué pour le développement résidentiel des « Shops Angus » (à l'est du boulevard Saint-Michel) pendant les années 80.

2- Les réseaux de transport

Comment traiter de ce sujet sans avoir en main les résultats du rapport d'enquête origine-destination ? Comment bien traiter de ce sujet sans avoir en main une copie du projet que la Ville souhaite en lieu et en place de l'actuelle autoroute Notre-Dame? Comment une commission de consultation publique peut-elle travailler sérieusement à un plan d'urbanisme sans ces données fondamentales?

La Ville de Montréal a l'intention d'élaborer un plan de transport en 2005. La TAQH-M propose les recommandations suivantes :

Recommandation 9

Que la Ville de Montréal rende accessible à la population toutes les données et les informations pertinentes à l'élaboration d'un plan de transport dont :

- l'enquête origine-destination pour les déplacements en véhicule privé;
- l'enquête origine-destination pour le camionnage;
- le trafic ferroviaire ;
- le trafic maritime au port de Montréal;
- l'achalandage pour le transport collectif;
- une enquête sur le transport actif (marche, cyclisme).

- Étant donné que le parc d'automobiles de la grande région de Montréal est la principale source d'émission de polluants atmosphériques;
- Que plusieurs de ces polluants atmosphériques présentent des risques au niveau de la santé humaine;
- Que la circulation sur les grandes artères de Montréal représente une source importante de bruit;

- Que le bruit est un facteur important de stress chez les humains;
- Que les populations de plusieurs quartiers de Montréal sont touchées fortement par les maladies respiratoires et cardiaques, notamment les quartiers de l'Est de Montréal selon les statistiques de la Direction de la santé publique de Montréal;
- Que des recherches scientifiques effectuées au cours des dernières années dans certains pays, ont démontré le lien entre la détérioration de la santé de populations vivant à proximité de grands axes routiers et l'exposition à des polluants provenant de la circulation automobile.

Recommandation 10

Avant de procéder à l'élaboration du plan de transport de Montréal, la Ville de Montréal devra commander à un groupe d'experts indépendants, spécialistes en santé publique et environnementale d'effectuer une étude d'impact sur la santé des populations riveraines des grands axes routiers de Montréal dont la rue Notre-Dame.

Cette étude pourrait permettre de définir des critères et des paramètres pour l'aménagement et le réaménagement du patron de circulation à Montréal et de privilégier certains modes de transport.

Recommandation 11

Que la Ville de Montréal procède à une consultation publique en amont (scoping) de son plan de transport auprès de la population montréalaise afin de définir les objectifs, les orientations, les actions et les axes prioritaires.

2.1 Les transports collectifs

Dans le plan d'urbanisme, la Ville « prend résolument position en faveur du transport collectif et le reconnaît comme le mode de transport de l'avenir pour Montréal » (Plan d'urbanisme, p. 33). Cependant, à la lecture du plan d'urbanisme, la TAQH-M constate qu'il y a peu de projets concrets de transport collectif pour l'Est de Montréal. On parle de mesures préférentielles au transport collectif potentielles. Il n'est même pas question d'implanter une ligne de train urbain entre le Centre-Ville et l'Est de Montréal et sa couronne.

La Ville ne semble pas être intéresser à développer de nouveaux marchés pour l'Est de Montréal et sa couronne. Les constats suivants démontrent que l'Est et sa couronne ont de véritables besoins en transport collectif et qu'il est possible de rejoindre de nouvelles clientèles.

Constats

- 1 L'Est de l'Île de Montréal est très mal desservi par le réseau de transport en commun à l'exception du réseau de métro qui s'arrête à Honoré Beaugrand. Le transport en commun est particulièrement déficient pour les villes de banlieue comme Mascouche, Terrebonne, Repentigny et Charlemagne ce qui favorise la circulation de transit particulièrement dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve.
- 2 Plusieurs secteurs de notre arrondissement, particulièrement ceux localisés dans le Sud, sont mal desservies par le transport collectif.
- 3 L'absence de train urbain reliant l'Est de Montréal et sa couronne avec le Centre-Ville contribue à la croissance du trafic de transit dans notre arrondissement.

- 4 Pour sa part, l'Ouest de Montréal profite de plusieurs trains de banlieue qui permet à des milliers de résidants de ce territoire d'avoir accès à un service de transport sécuritaire, confortable et rapide. Que serait la congestion sur le réseau routier de l'Ouest de Montréal si le train de banlieue était inexistant ?
- 5 Les parcs industriels de notre arrondissement et de l'ensemble de l'Est de Montréal sont mal desservis par le transport en commun. Les entreprises dans ces parcs se sont déjà plaints de cette situation. Ils ont de la difficulté à recruter du personnel supplémentaire pour répondre à leurs besoins en dehors des heures normales de travail.
- 6 Les réseaux de transport collectif sont également au même titre que les autoroutes, des vecteurs importants du développement et de la croissance économique des villes. En plus, ces réseaux présentent de nombreux avantages sur le plan environnemental, contrairement aux autoroutes.
- 7 Au cours des dernières années, il n'y a eu aucun investissement majeur dans l'Est de Montréal pour améliorer le réseau de transport en commun. La TAQHM note plutôt une diminution du service par des délais d'attente de plus en plus longs sur certaines lignes d'autobus.
- 8 Finalement, le transport en commun demeure le parent pauvre de la famille des transports au Québec. Son sous-financement chronique par le gouvernement du Québec a des conséquences importantes sur le service offert à la population et sur son efficacité, favorisant ainsi la voiture privée comme mode de transport.

Pistes d'intervention

Recommandation 12

Pour la TAQHM, la priorité no 1 pour le transport dans l'Est de Montréal et sa couronne ainsi que dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, c'est d'investir massivement dans le réseau de transport collectif avec des projets qui permettraient une amélioration importante du service offert et de son efficacité.

- 1 Notre but est de diminuer l'utilisation de la voiture privée et de désengorger nos quartiers du trafic de transit.
- 2 Les nuisances environnementales dues à la circulation automobile affectent la santé des populations riveraines des axes routiers comme la rue Notre-Dame. Des études scientifiques récentes tendent à démontrer ce fait.
- 3 La Ville de Montréal a pris des engagements pour respecter le protocole de Kyoto sur les émissions de gaz à effet de serre. L'automobile contribue fortement à l'émission de ces gaz.

Les prochaines recommandations portent sur une série de projets de transports collectifs qui permettraient une amélioration de la situation.

Recommandation 13

Implantation d'un train urbain reliant le Centre-ville de Montréal à Repentigny/Mascouche.

Recommandation 14

Implantation d'un système léger sur rail (SLR) dans l'axe du boul. Pie IX, de la rue Notre-Dame à l'autoroute 440 à Laval.

- 1 44,000 personnes utilisent quotidiennement les deux lignes d'autobus du boul. Pie IX;
- 2 Il s'agit d'une des lignes les plus achalandées de la Société de Transport de Montréal;
- 3 À Laval, on construit une ligne de métro pour environ 50 000 usagers par jour;
- 4 Dans les années 80, les autorités prévoyaient la construction d'une ligne de métro dans l'axe du boul. Pie IX;
- 5 Pourquoi l'AMT se limiterait à un réseau de SLR de quelques lignes qui sont entre autres toutes concentrées dans le Centre-Ville?
- 6 Si Avenue du Parc a sa ligne de SLR avec 45 000 usagers comme achalandage quotidien, le boul. Pie IX devrait aussi avoir sa ligne étant donné l'achalandage et la possibilité de désengorger le pont Pie IX entre Laval et Montréal.

Recommandation 15

Améliorer la desserte en transport en commun des parcs industriels de l'arrondissement.

Recommandation 16

Étudier la possibilité de construire des tunnels et de petits édicules à partir des stations de métro existantes dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve pour mieux desservir les populations résidentes au sud de la rue Hochelaga. On peut évaluer la même possibilité pour les stations de métro dans Mercier entre autres pour le futur développement domiciliaire de Louis Hippolyte Lafontaine.

- 1 Des études prouvent que ce sont les résidentes et les résidents vivant à quelques centaines de mètres des stations de métro, qui utilisent le plus ce service.
- 2 Cette recommandation vise à améliorer l'accessibilité des stations de métro existantes et d'élargir sa clientèle. Cette mesure correspond également à la volonté de la Ville d'intensifier les activités aux abords de certaines stations de métro dont l'Assomption et Radisson.

2.2 La rue Notre-Dame

Constats

- 1 Le seul consensus dans le cas de la rue Notre-Dame, demeure que le statu quo est inacceptable. Notre appui à cette position est essentiellement basé sur le fait que plusieurs milliers de personnes vivent à proximité de cette artère dans Hochelaga-Maisonneuve et en subissent quotidiennement les contre-coups.

- 2 Cette population vit depuis 30 ans dans un milieu qui s'est dégradé progressivement. Cette détérioration a eu comme conséquence de développer des zones de pauvreté.
- 3 Ce milieu est devenu hostile et la proximité de la rue Notre-Dame a probablement des répercussions sur la santé de la population du sud du quartier.
- 4 La rue Notre-Dame ne doit pas être considérée seulement comme un simple axe de transport, mais comme une partie d'un milieu de vie où sa population a le droit de vivre dans un environnement sain et sécuritaire.
- 5 La problématique de la rue Notre-Dame demeure un excellent exemple de la complexité d'une intervention en terme de transport urbain dans un milieu résidentiel dense avec toutes ses ambiguïtés et ses limites.
- 6 La TAQHM croit également que la problématique de la rue Notre-Dame n'a pas été examinée en profondeur par le Ministère des Transports du Québec (MTQ), certaines questions soulevées lors de l'audience du BAPE restent sans réponse. On pense entre autres aux différents aspects touchant le camionnage qui a vu son volume diminuer de 12 000 à 8 000 véhicules suite à une mauvaise interprétation des statistiques par le MTQ. Le MTQ a livré très peu d'information sur l'origine-destination des camions transitant par la rue Notre-Dame.
- 7 Un autre aspect que le MTQ a refusé d'analyser lors de l'audience du BAPE, c'est l'impact du trafic induit à moyen et à long terme sur le volume de circulation dans l'axe de la rue Notre-Dame et de la possibilité d'un retour de la congestion routière dans quelques années.
- 8 La TAQHM ne croit pas que la construction d'une autoroute sur la rue Notre-Dame règlera pour de bon la problématique de la congestion routière. À notre avis, il faut plutôt regarder les solutions qui misent sur une réduction importante de l'utilisation de l'automobile privée.
- 9 Pour sa part, le BAPE a conclu entre autres que le projet d'autoroute en dépression, s'éloignait des choix urbanistiques de la Ville de Montréal et que cette solution misait sur le court terme.
- 10 Dans son rapport d'analyse environnementale, les spécialistes du Ministère de l'Environnement du Québec (MENV) ont comparé différents scénarios pour la rue Notre-Dame. Ils sont arrivés à la conclusion suivante : « **Il ressort de cette analyse qu'à l'égard de critères relatifs aux orientations gouvernementales, au transport des personnes et des marchandises, à l'intégration urbaine du projet et à l'environnement, le projet de voies express en tranchée (autoroute en dépression) ne performe pas vraiment mieux que le statu quo, alors que les projets de boulevard urbain et de compromis MTQ-Ville de Montréal s'en démarquent positivement si l'on considère l'ensemble des critères** » (Rapport d'analyse environnementale, p.16).
- 11 Même si le MENV a autorisé le projet de boulevard urbain compromis MTQ-Ville de Montréal, les experts en analyse environnementale étaient très conscients des limites de ce projet et de ces impacts à moyen terme. Ainsi, leur rapport soulignait « **Or, dans le cadre du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, le MTQ indique déjà que le projet (boulevard urbain compromis MTQ-Ville de Montréal) n'améliorera les conditions de congestion routière que pour quelques années, moins de cinq ans. L'acceptabilité du projet ne tient qu'à l'amélioration du statu quo à court terme. À long terme, le projet est moins acceptable. Les parcs aménagés seront moins attrayants avec une rue Notre-Dame congestionnée. Il serait donc important de remplacer, dans la mesure du possible, l'usage de l'automobile par d'autres modes de transport** » (Rapport d'analyse environnementale, p.25).

Pistes d'intervention

Recommandation 17

Diminution importante du volume de circulation et en particulier la circulation de transit sur la rue Notre-Dame en optimisant l'offre en matière de transport collectif (train urbain, SLR, etc.).

Recommandation 18

Réaménagement de l'échangeur Souigny pour répondre principalement aux besoins du port de Montréal, du futur parc industriel Dickson et des industries environnantes.

- 1- Il s'agit de rendre l'échangeur Souigny sécuritaire afin de ne plus permettre de sortie vers le Centre-Ville par la voie de gauche.
- 2- Il faut étudier la possibilité de voies réservées pour le camionnage et le transport collectif.
- 3- Le réaménagement de l'échangeur Souigny permettra aux camions d'entrer au Port de Montréal par la rue de Boucherville.
- 4- Il faudra procéder également à l'aménagement d'une bretelle d'accès entre le Port de Montréal et la rue Souigny.
- 5- La proposition élaborée par le Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve (GRUHM) dans son mémoire présentée devant votre Commission reçoit entièrement notre appui.

Recommandation 19

La rue Notre-Dame doit rester une rue, il n'est pas question d'augmenter son volume de circulation. Elle doit rester à quatre voies pour la circulation automobile et le camionnage. Si on doit ajouter deux voies supplémentaires dans l'axe de la rue Notre-Dame, ces dernières doivent être réservées exclusivement au transport collectif soit pour des autobus à court terme et pour un SLR à moyen terme.

Recommandation 20

Le reste de l'emprise, qui devait être consacré à l'autoroute du MTQ, devrait être récupéré gracieusement par la Ville de Montréal à des fins résidentiels et d'espaces verts. Il s'agit ici d'un vaste programme de revitalisation urbaine qui comprendrait la construction de centaines de logements et l'aménagement de certains espaces collectifs et patrimoniaux (exemple : Ancienne tonnellerie).

Recommandation 21

La hauteur de ces nouvelles habitations ne doit pas dépasser trois étages afin de préserver l'ensoleillement et la vue sur le fleuve Saint-Laurent pour les résidents localisés à proximité de l'ancienne emprise tout en respectant la trame urbaine du quartier.

Recommandation 22

La majeure partie des logements construits en bordure de la rue Notre-Dame serait des logements sociaux étant donné les besoins de la population du quartier. Cependant, certains terrains pourraient être offerts à des résidents de classe moyenne et même riche sous forme de condominiums et de lofts.

Recommandation 23

Si le Ministère des Transports du Québec maintient sa volonté d'augmenter le volume de circulation sur la rue Notre-Dame, la seule solution demeure la construction d'une autoroute en tunnel.

La mise en tunnel de cet axe routier permettrait à la population riveraine de vivre dans un environnement relativement sain. De plus, la Ville de Montréal pourrait récupérer les terrains en surface et les développer à des fins résidentielles.

Recommandation 24

À court terme, les modifications suivantes sur la rue Notre-Dame dans Hochelaga-Maisonneuve pourraient permettre une amélioration de la situation ;
Limite de la vitesse à 50 km/h ;
Réfection complète de la chaussée ;
Relocalisation de la pesée pour les camions à Sucre Lantic ;
Corriger la courbe à la rue Bourbonnière.

2.3 Piste cyclable

Constats

- 1 Le quartier possède très peu de pistes cyclables même si une bonne partie de sa population utilise ce moyen de transport.
- 2 La piste cyclable de la rue Notre-Dame ne répond pas à des critères de sécurité et d'aménagement.
- 3 Il s'agit d'un milieu très bruyant, exposant les cyclistes à plusieurs polluants atmosphériques.

Pistes d'intervention

Recommandation 25

Intégrer une piste cyclable dans le futur parc industriel Dickson.

Recommandation 26

Adopter un règlement dans l'arrondissement pour obliger les nouvelles entreprises s'installant sur notre territoire, à prévoir un parc de stationnement pour les vélos afin de permettre à leurs employés d'utiliser leur bicyclette comme moyen de transport actif.

Recommandation 27

Étudier la possibilité d'installer une piste cyclable sur la rue Adam plutôt qu'en bordure de la rue Notre-Dame.

- 1 Cette piste permettrait d'avoir une meilleure mise en valeur et une accessibilité accrue aux attraits patrimoniaux du quartier (sur ce trajet, on croise deux églises à valeur patrimoniale; on est à deux coins de rue du Marché Maisonneuve et l'on entre à l'intérieur du pôle socioculturel et communautaire de Maisonneuve et d'Hochelaga.
- 2 Les cyclistes seront beaucoup moins exposés au bruit et à la pollution de l'air comparativement au tracé de la piste de la rue Notre-Dame. .
- 3 Il faudra aménager les intersections de la rue Adam et des rues transversales avec des mesures d'apaisement de la circulation dans le dessein de rendre sécuritaire la piste pour ces utilisateurs.
- 4 Il faudra installer des feux de circulation adéquats aux intersections les plus achalandées.

Recommandation 28

Que la Ville de Montréal conserve l'ancienne emprise ferroviaire qui est localisée à l'arrière du Marché Maisonneuve (rue Bennett) jusqu'à la rue Dickson rejoignant par la suite la piste cyclable aux abords de la rue Souigny à titre de futures emprises de transport. Il serait possible d'aménager deux pistes permettant de relier Hochelaga-Maisonneuve à Mercier.

- 1- La première piste serait une piste cyclable à vocation récréotouristique permettant de faire le lien entre la piste cyclable que nous proposons sur la rue Adam (future Route Verte) et celle qui borde l'Avenue Souigny dans Mercier et qui pourrait se rendre au parc de la Promenade Bellerive.
- 2- La seconde piste aurait une vocation strictement utilitaire et serait ouverte non seulement aux cyclistes mais également aux utilisateurs de « nouveaux » moyens de transport. On pense aux utilisateurs de fauteuils roulants, de trottinettes électriques, de bicyclettes électriques, de segway, de patins à roulette qui peuvent circuler à des bonnes vitesses (15 à 30 km/h).
- 3- La deuxième piste serait à proximité du futur parc industriel Dickson et pourrait facilement le desservir.
- 4- De nouveaux liens pourraient être établis avec la deuxième piste permettant de desservir des centre commerciaux et communautaires de Mercier.
- 5- Il y a une bonne partie de la population d'Hochelaga-Maisonneuve qui utilise déjà le transport actif et que l'utilisation de cette deuxième piste deviendrait une alternative intéressante.

2.4 Transport de marchandises.

Constats

- 1 60 % des conteneurs transigeant dans le port de Montréal sont acheminés à leurs destinataires par le réseau ferroviaire.

- 2 Le camionnage engendre de nombreux maux de tête aux résidents de plusieurs zones de l'arrondissement.
- 3 Il n'est pas question de déménager le Port de Montréal vers la Rive-Sud au cours des prochaines décennies. Le port représente encore un atout important pour le développement de notre arrondissement comme pour tout Montréal.
- 4 Les activités nocturnes du Canadien Pacifique dans la cour de triage Moreau représentent une source de bruit importante durant certaines conditions météorologiques et dérange de nombreux résidents d'Hochelaga et du quartier Sainte-Marie.

Piste d'intervention

Recommandation 29

Préserver et améliorer le réseau ferroviaire dans l'arrondissement (cour de triage Moreau, cour de triage Longue-Pointe. Voies du CN vers l'Est, etc.). entre autres pour répondre aux besoins du port et ceux des parcs industriels.

Recommandation 30

Réviser le plan de camionnage selon un nouveau concept : dans le dessein d'éviter le va et vient des camions sur la rue Notre-Dame entre le pont Jacques-Cartier et le Tunnel Hippolyte-Lafontaine ; les camions provenant d'entreprises localisées à l'ouest de la rue Bourbonnière devront utiliser en priorité le pont Jacques-Cartier pour accéder à leurs clients de la Rive-Sud, des Cantons de l'Est et des États-Unis. Les camions qui proviennent d'entreprises situées à l'est de la rue Bourbonnière devront accéder à leurs clients de la Montérégie, de l'Estrie et des États-Unis par le Pont-tunnel Hippolyte-Lafontaine. La seule exception sera accordée aux transporteurs de matières dangereuses qui ne peuvent emprunter le pont-tunnel pour des raisons de sécurité. Il s'agit de quelques centaines de camions.

Recommandation 31

Remise en fonction des oléoducs pour le transport des matières dangereuses devant transiger vers la rive-Sud.

3 Les secteurs d'emploi et de commerce

Constats

- 1- Il y a un manque d'homogénéité spatiale dans le secteur de la rue Rouen (Praimont-Rouen) où des industries sont juxtaposées à des résidences. Il y a une mixité d'usages incompatibles entre elles. Elle diminue d'une manière importante la qualité de vie des résidents de ce secteur. Elle crée un stress et un niveau d'insécurité inacceptable pour les résidents.
- 2- Le plan d'urbanisme considère encore le Praimont-Rouen comme un secteur mixte. La TAQH-M est en désaccord avec cette position de la Ville.

- 3- Cette mixité nuit au développement résidentiel de ce secteur, le rend beaucoup moins attrayant et provoque un effet de coupure dans le quartier.
- 4- Beaucoup d'espoir pour le développement du futur parc industriel Dickson qui bénéficie déjà d'une bonne desserte en transport ferroviaire et de la proximité des installations du Port de Montréal et de l'autoroute 25.
- 5- Cependant, ces terrains ont été fortement contaminés par des industries lourdes. Un rapport du ministère des Transports du Québec rendu public lors de l'audience du BAPE, évoquait la possibilité que la nappe phréatique soit touchée par cette contamination et que cette dernière contamine à son tour le fleuve Saint-Laurent. Des anciennes cartes de la Ville de Montréal montre la présence du ruisseau Molson sur ce site qui fut remblayé par des tonnes de déchets.
- 6- La situation est désespérée pour la rue Sainte-Catherine surtout pour la partie située à l'ouest du boul. Pie IX. Dans ce secteur, la rue est devenue moribonde. Même les commerces de proximité, essentiels à la population du sud d'Hochelaga, ont fermé leurs portes (ex. : épicerie de moyenne surface).

Pistes d'intervention

Recommandation 32

Pour le développement du parc industriel Dickson, voici une série de critères relatifs aux types d'industries qui devraient s'implanter :

- Interdiction à des entreprises de camionnage et d'entreposage de s'installer dans le futur parc industriel ;
- Priorité à l'industrie légère et aux entreprises qui offrent des emplois correspondant aux besoins de la population de l'arrondissement ;
- Priorité aux industries qui ont intégré à l'intérieur de leurs processus de fabrication, des technologies propres et efficaces sur le plan énergétique ;
- Priorité aux industries qui favoriseront la réception de leurs marchandises par les voies ferrées ou par le Port et l'expédition de leurs produits finaux par le transport ferroviaire ou maritime pour les moyennes et les longues distances.

Recommandation 33

Concernant la rue Sainte-Catherine en particulier dans le secteur Hochelaga, sa revitalisation passe nécessairement par la construction de centaines de logements dans l'emprise du MTQ.

Recommandation 34

Favoriser l'installation de certains commerces de proximité sur la rue Sainte-Catherine dans Hochelaga (Exemple : épicerie de moyenne surface).

Recommandation 35

Démantèlement progressif du secteur industriel du Praitmont –Rouen sur une période maximale de vingt ans et relocalisation de ces industries, ateliers et petites entreprises dans des parcs industriels qui existent déjà dans le quartier ou dans l'arrondissement.

Les nouveaux espaces vacants seront décontaminés s'il y a lieu et seront aménagés en priorité à des fins résidentiels et d'espaces verts.

4 Le patrimoine et la mise en valeur de l'arrondissement.

Constats

La grande majorité des édifices patrimoniaux d'Hochelaga-Maisonneuve ont été protégés et ils ont été mis en valeur à l'exception de la tonnellerie sur la rue Notre-Dame et de la biscuiterie Viau.

Pistes d'intervention

Recommandation 36

Mettre à jour l'inventaire des édifices et ensembles patrimoniaux dans l'arrondissement. Une attention particulière devra être accordée aux œuvres d'art public .

Recommandation 37

Voir à l'adoption d'un règlement du Conseil de l'arrondissement empêchant le déménagement d'œuvre d'art public localisé dans l'arrondissement sans avoir obtenu l'autorisation des instances politiques et de la population par le biais d'un référendum qui aurait été suivi précédemment par une consultation publique de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM)

Recommandation 38

Assurer la conservation intégrale de la tonnellerie en bordure de la rue Notre-Dame.

Recommandation 39

Conservation intégrale du premier bâtiment de la biscuiterie Viau. Si l'édifice doit servir à nouveau à des fins industrielles, commerciales ou de services,. le propriétaire devra respecter les caractéristiques architecturales et patrimoniales dans son programme de rénovation.

Recommandation 40

Mise en place d'une piste cyclable dans l'arrondissement qui relierait les principaux bâtiments et ensembles patrimoniaux. Cette dernière serait accompagnée par un programme d'activités d'interprétation administré conjointement par les ateliers d'histoire des quartiers respectifs et soutenus financièrement par la Ville de Montréal et les deux autres paliers de gouvernement.

5 Parcs et équipements collectifs

Constats

- 1 Le quartier Hochelaga-Maisonneuve possède relativement peu d'espaces verts si on se compare aux arrondissements de l'Ouest de l'île de Montréal.
- 2 La majorité de nos parcs ont de faibles superficies. Certains parcs possédant de grande superficie comme le parc Champêtre sont localisés à des endroits difficiles d'accès à la population et peu propice au calme et à la récréation.
- 3 Il y a beaucoup de vandalisme dans nos parcs, il est difficile également de s'assurer que ces espaces publics sont sécuritaires pour la population.
- 4 En termes d'équipements collectifs, notre quartier est réputé pour le dynamisme de ces organismes communautaires. Cependant, la zone sud-ouest d'Hochelaga a un Centre communautaire dont les locaux sont déficients et ne correspondent pas aux besoins de sa clientèle.
- 5 Le sous-financement chronique de certains groupes communautaires met en péril leur propre existence.
- 6 Le quartier possède deux sites consacrés aux jardins communautaires, mais leur nombre est insuffisant.

Pistes d'intervention

Recommandation 41

Protection du petit boisé situé du côté est de la rue Vimont, à l'arrière des résidences, au sud de la rue Lafontaine.

- 1 Ce boisé est important à conserver car il sert de zone tampon entre les résidences et la cour de triage de Longue Pointe. Il appartient au Centre de soins prolongés de Montréal (Grace Dart). Ce centre a l'intention de déménager dans les prochaines années. Il faudrait lui attribuer un statut de conservation advenant le départ de cette institution.
- 2 Un petit sentier de marche pourrait être aménagé dans ce boisé.

Recommandation 42

Développer un réseau de parc-école dans le quartier.

- 1 Il y a très peu de terrains disponibles dans le quartier pour aménager des parcs.
- 2 Plusieurs quartiers de Montréal ont déjà expérimenté la formule de parc-école. Il s'agit de récupérer les cours en asphalte des écoles pour les transformer en parcs.
- 3 Cela crée un environnement beaucoup plus sain pour les enfants lors de leur récréation et en même temps, cela permet à la population environnante de profiter d'un espace vert à l'extérieur des heures de classe.
- 4 Qui va s'occuper de l'entretien de ces parcs-écoles, la commission scolaire ou l'administration municipale? Il serait prioritaire que ces deux paliers de gouvernement s'entendent sur cette question.

- 5 Étant donné le manque d'espaces verts dans Hochelaga-Maisonneuve, notre quartier devrait être ciblé prioritaire par ces deux paliers de gouvernement.

Recommandation 43

Étudier sérieusement la possibilité d'aménager un centre d'interprétation des activités portuaires incluant une place publique adjacente à l'édifice Sutherland sur le site du Port de Montréal (Entrée Pie IX).

- 1 La population de Montréal connaît très peu son port et son influence sans cesse croissante sur l'économie de notre ville et de notre région.
- 2 Il n'existe presque plus de sentiment d'appartenance entre le quartier et le port depuis le développement du transport par conteneurs. Avant les conteneurs, tout le monde connaissait un ami ou un parent qui travaillait au port de Montréal.
- 3 À l'époque, il y avait plus de navires qui accostaient aux quais du port. Les tonnages des navires étaient beaucoup plus petits. La technologie utilisée durant ces années ne permettait pas de décharger rapidement les navires.
- 4 Tous ces facteurs ont joué un rôle dans le désintéressement de la population. Ceci peut s'avérer critique comme lors de l'audience publique du BAPE sur la « modernisation » de la rue Notre-Dame ou des groupes ont réclamé le déménagement des activités portuaires de Montréal vers la Rive-Sud sans tenir compte des conséquences environnementales et des impacts économiques d'un tel choix.
- 5 Le centre d'interprétation pourrait être adjacent à l'édifice Sutherland localisé au quai Pie IX. Cependant, il faudrait fermer l'entrée de la rue Pie IX du port et le réaménager d'une manière à accueillir les visiteurs.
- 6 Une petite place publique juxtaposée à l'édifice Sutherland, permettrait aux visiteurs d'avoir une vue directe sur le fleuve Saint-Laurent. L'endroit serait sécurisé car l'édifice Sutherland abrite la capitainerie du Port.
- 7 Durant la période estivale, une équipe d'animateurs pourrait organiser des visites des installations portuaires, des activités d'interprétation et des expositions.
- 8 Ce site pourrait être intégré au Montréal Bleu, ce projet qui vise à valoriser le fleuve Saint-Laurent.

Recommandation 44

Aménager quelques nouveaux sites consacrés aux jardins communautaires dans le quartier.

- 1 La TAQHM considère que les jardins communautaires sont une activité importante pour les plus démunies de notre quartier car ils leur permet de subvenir en partie à leur alimentation.
- 2 Nous sommes certains qu'il y a un moyen de s'approprier certains terrains et de les convertir en jardins. Par exemple, à l'arrière de l'ancienne école des métiers de l'Est (Davidson et Hochelaga), il y a un terrain vert qui ne sert à rien. Ce terrain pourrait être facilement reconverti en jardins communautaires.

- 3 Cependant, il faudra procéder à une caractérisation des sols pour vérifier s'il n'y a pas eu d'activités de contamination. Il ne faudrait pas répéter l'erreur qui s'est produite, il y a quelques années au Jardins communautaires Maisonneuve et plus récemment aux jardins communautaires Préfontaine.
- 4 Le gouvernement fédéral et provincial pourrait assumer les coûts de ces études de caractérisation. Il faudra également une entente avec la CSDM pour le prêt du terrain.

6 Autres préoccupations

La TAQH-M constate que le plan d'urbanisme possède une lacune majeure, il n'y a aucun objectif qui touche à la santé de la population montréalaise.

Recommandation 45

Que la Ville de Montréal ajoute l'objectif suivant :
L'amélioration de la santé de l'ensemble des Montréalaises et des Montréalais

Constats

- 1 L'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve fut longtemps un territoire où l'industrie lourde fut au cœur de l'activité économique. La présence de ce type d'industrie a eu des impacts importants sur l'environnement, la qualité de vie et même la santé de la population résidente.
- 2 La grande majorité de ces entreprises ont légué un lourd héritage pour le développement futur de nos quartiers respectifs. De nombreux terrains abandonnés aujourd'hui ont des sols contaminés par des substances toxiques.
- 3 Le départ de ces industries lourdes a permis une amélioration au niveau de certaines problématiques environnementales comme la pollution atmosphérique et les rejets de toxiques dans le fleuve. Cependant, il est possible que les gains environnementaux effectués au cours des dernières années soient moins importants que prévus. Ceci pourrait être dû entre autres à l'accroissement de la circulation sur des artères majeures du quartier, on pense bien sûr à la rue Notre-Dame, à la rue Sherbrooke, au boul. Pie IX, etc. Le Port de Montréal reste un secteur d'activités industrielles lourdes. L'audience du BAPE en 2002 a démontré que le port pouvait générer certaines nuisances environnementales en ce qui a trait à l'émission de poussières et au bruit occasionné par les locomotives.
- 4 Le déménagement de LAVO, qui était situé en plein cœur du quartier Hochelaga et à proximité d'une école primaire a permis d'éliminer des risques d'accidents technologiques importants vus la présence de certaines substances dangereuses utilisées dans leur procédé de fabrication.
- 5 Mais le territoire de l'arrondissement regorge encore d'industries à risques technologiques. À titre d'exemple, la base militaire de Longue Pointe avec l'entreposage de certaines munitions ; le Port de Montréal avec le transport de matières dangereuses ; la rue Notre-Dame et la rue Sherbrooke, des axes routiers majeurs pour le transport de matières dangereuses, doivent être considérés comme des zones à risque technologique.

Piste d'intervention

Recommandation 46

Au cours des prochaines années, la Ville de Montréal devrait initier un programme visant à élaborer une carte des nuisances environnementales de chaque arrondissement.

- 1- Ces cartes présenteraient les principales nuisances telles que : La localisation de terrains contaminés ; les sources de bruit fixe ou mobile ; les zones de risque technologique ; les sources de pollution de l'air ; la présence d'odeur ; l'identification des terrains en friche ou il y a des populations importantes d'herbes à poux (substances allergènes) ; etc. Ces cartes deviennent un outil important pour les décisions futures en termes d'urbanisme. Ce sont des outils de prévention.
- 2- L'élaboration de ces cartes passe par un processus de consultation publique dans le dessein d'aller chercher les connaissances des résidents des quartiers concernés.
- 3- Il faut s'adjoindre également les organismes gouvernementaux responsables de l'environnement et de la santé publique pour obtenir leur collaboration, leur donnée et leur soutien financier.
- 4- Finalement, les universités pourraient s'impliquer facilement dans ce genre de recherche.

Recommandation 47

Chaque conseil d'arrondissement devra mettre en place un forum des citoyens et des organismes communautaires et économiques pour effectuer un bilan de la mise en application du plan d'urbanisme à chaque trois ans.

Les objectifs de ce forum sont les suivants :

- 1 Présenter un bilan et un suivi des réalisations et des activités effectuées dans le cadre du plan d'urbanisme :
- 2 Assurer une mise à jour du plan en fonction de l'évolution du développement de l'arrondissement, du contexte social et politique et des contraintes environnementales ;
- 3 Dresser un nouveau plan d'action en relation avec les priorités définies par les participants et les participantes au forum ;

Le forum est ouvert à tous les résidents et les résidentes de l'arrondissement ainsi qu'aux groupes communautaires et aux organismes économiques.

Il s'agit de rendre le plan d'urbanisme plus transparent, de permettre à la population de se l'approprier, d'initier une démarche de concertation innovatrice et de transformer le plan d'urbanisme en un outil vivant.

Conclusion

En guise de conclusion, la TAQHM voudrait formuler une dernière recommandation qui s'adresse à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). Cet organisme sera chargé de consulter la population de la Ville de Montréal à propos du plan d'urbanisme.

Voici notre proposition :

- 1 Considérant que la population a été consultée sur le plan d'urbanisme avec des procédures variées dans chacun des 27 arrondissements ;
- 2 Considérant qu'il y a eu des inégalités entre les arrondissements au niveau du processus de consultation ;
- 3 Considérant que des citoyens, des groupes communautaires, se sont dit lésés dans certains arrondissements car la consultation a été minimale ou inexistante ;
- 4 Considérant qu'une opération style « Porte Ouverte » n'est pas une procédure démocratique de consultation publique mais un simple moyen d'information;
- 5 Considérant que les délais impartis à la consultation furent très courts dans certains arrondissements ;
- 6 Considérant que l'information de base sur le plan d'urbanisme et sur les modifications et les intentions des administrations de certains arrondissements n'était pas toujours disponible ;
- 7 Considérant que les orientations et les pistes d'intervention développées dans le plan d'urbanisme risquent de toucher la qualité de vie et pourraient même avoir une incidence sur la santé des citoyens de Montréal pour au moins les dix prochaines années ;
- 8 Considérant que le rapport Tremblay trouvait primordial et essentiel pour notre démocratie que les citoyens ne se sentent pas lésés dans toute démarche de consultation publique ;

Recommandation 47

La TAQHM propose que l'Office de consultation publique de Montréal tienne des séances de consultation publique dans chaque arrondissement, en particulier les périodes d'information où les citoyens peuvent questionner les enjeux les plus importants du plan d'urbanisme.

Lors de ces séances, l'OCPM devra aborder le chapitre du plan d'urbanisme qui concerne l'arrondissement.

HEALTHY URBAN PLANNING

Hugh Barton & Catherine Tsourou



Published on behalf of the
World Health Organization
Regional Office for Europe
by Spon Press

Healthy urban planning means planning for people. It promotes the idea that a city is much more than buildings, streets and open spaces, but a living, breathing organism, the health of which is closely linked to that of its citizens.

It has long been acknowledged that conditions in cities, sometimes compounded by urban planning practices, can be detrimental to health. *Healthy Urban Planning* focuses on the positive impact that urban planning can have on human health, well-being, and quality of life, and reflects WHO's broad definition of health. The book explains concepts and principles, and draws on the experiences of cities and towns throughout Europe, many of which are part of the Healthy Cities movement. It then goes on to suggest an approach which puts a desire for healthy citizens back at the very heart of urban planning practice.

Professionals involved in the planning, design and regeneration of the urban environment will find the ideas and approaches contained in this book refreshing and stimulating. It will also enable public health professionals to learn more about the role urban planners can play in promoting health.

Hugh Barton is an urban planner, and Executive Director of the WHO Collaborating Centre for Healthy Cities and Urban Policy at the University of the West of England. **Catherine Tsourou** is a freelance architect and urban planner, based in Padua, Italy. Both authors have been involved in WHO's developmental work on healthy urban planning, carried out as part of the Healthy Cities Programme.

Cover Design: Mono

First published 2000 by Spon Press
11 New Fetter Lane, London EC4P 4EE
on behalf of the World Health Organization

Simultaneously published in the USA and Canada
by Spon Press
29 West 35th Street, New York, NY 10001
on behalf of the World Health Organization

Spon Press is an imprint of the Taylor & Francis Group

© 2000 World Health Organization

Text editing: David Breuer

Printed and bound in Great Britain by
Biddles Ltd, Guildford and Kings Lynn

All rights reserved. No part of this book may be reprinted or reproduced or utilized in any form or by any electronic, mechanical, or other means, now known or hereafter invented, including photocopying and recording, or in any information storage or retrieval system, without permission in writing from the copyright holder.

The views expressed in this publication are those of the author(s)/ contributors and do not necessarily represent the decisions or the stated policy of the World Health Organization.

The designations employed and the presentation of the material in this publication do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of the Secretariat of the World Health Organization concerning the legal status of any country, territory, city or area or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries. The name of countries or areas used in this publication are those that obtained at the time the original language edition of the book was prepared.

British Library Cataloguing in Publication Data

A catalogue record for this book is available from the British Library.

Library of Congress Cataloguing in Publication Data

A catalogue record for this book has been requested.

ISBN 0-415-24326-2 (hbk)

ISBN 0-415-24327-0 (pbk)