



Demain Montréal

**Document de discussion,
projet de Plan de
développement de Montréal**



ORDRE DES
ARGHITECTES
DU QUÉBEC

Présentation de l'Ordre des architectes du Québec

L'Ordre des architectes du Québec (OAQ) est un ordre professionnel qui a pour mission d'assurer la protection du public. À cette fin, il contrôle l'accès à la profession d'architecte et en régit l'exercice au Québec. Dans le cadre de son mandat, l'Ordre s'intéresse à toute question qui est d'intérêt pour la profession ou qui est de nature à influencer sur la qualité de l'architecture et du cadre bâti. Dans le prolongement de sa mission de protection du public, il est particulièrement sensible aux enjeux de développement durable. L'OAQ compte à ce jour plus de 3500 membres et quelque 700 stagiaires en architecture.

Les suggestions de l'Ordre en quelques points

- Se donner les moyens de ses ambitions: dégager à temps les moyens suffisants pour mettre en œuvre les objectifs prioritaires du PDM.
- Mener des actions structurantes en amont pour définir et générer des aménagements apportant une réelle plus-value. Investir pour obtenir un retour de l'investissement, de la qualité et des solutions répondant réellement aux besoins.
- Avoir confiance en ses atouts: la municipalité doit dicter ses conditions à ses partenaires et aux promoteurs, et non l'inverse. Inutile de dénombrer ses atouts si, projet après projet, on les fragilise.
- Favoriser la mixité: diversité des populations, des bâtiments, des logements, des espaces publics, des usages (y compris des commerces et des zones d'emploi).
- Diversifier l'offre de logements de qualité, et des logements réellement conçus pour les familles.
- Prioriser la qualité architecturale en commençant par la définir, pour ensuite donner aux divers acteurs des balises précises qu'ils devront respecter.
- S'inspirer des meilleures pratiques dans le monde. Cesser les expérimentations timides et adopter des pratiques qui ont fait leur preuve ailleurs.
- Revoir les mécanismes de planification, de gestion et de gouvernance. Simplifier le fonctionnement entre la ville et ses 19 arrondissements, les 15 villes liées de l'agglomération, les 66 autres villes de la CMM et Québec.
- Poursuivre le lobbying auprès du gouvernement pour obtenir des moyens, rendre obligatoire la Stratégie d'inclusion des logements abordables, obtenir le développement des infrastructures, etc.
- Soutenir l'initiative de l'OAQ en vue de l'élaboration d'une politique nationale de l'architecture et de l'aménagement.
- Évaluer avec de bons indicateurs pour rectifier le tir au besoin et dans un objectif de progrès constant.

Mise en contexte

« L'enjeu consiste à établir, sur la base d'une vision commune, des priorités d'action et des moyens de mise en œuvre pour faire face aux défis contemporains d'une métropole nord-américaine. »

L'Ordre salue le travail accompli par la Ville de Montréal pour déterminer de façon complète et juste les atouts de la ville ainsi que les difficultés et les défis auxquels elle fait face. L'OAQ accueille aussi avec un grand intérêt la vision affichée pour faire de Montréal une grande métropole moderne dans un horizon de 20 ans. Les objectifs sont ambitieux, mais tout à fait pertinents et nécessaires tout en étant parfaitement réalisables.

À la lecture de ce plan, l'OAQ constate une volonté d'arrimer tous les outils dont dispose la Ville afin d'assurer un développement cohérent et harmonieux. Il se réjouit de découvrir un constat clair, une vision en prise avec son époque et porteuse de changement, fidèle aux grands principes du développement durable.

Néanmoins, si l'OAQ voit dans le Plan de développement de Montréal (PDM) un bilan plutôt complet des enjeux auxquels se frotte le développement de la métropole, il peine à reconnaître dans ce document le plan et la vision stratégique annoncés. Disons-le autrement: les conditions ne nous semblent pas réunies pour que les réalisations soient à la hauteur des attentes, tant sur le plan de la volonté politique et des engagements financiers que sur celui de la gouvernance et de la mise en œuvre. Quelles actions la Ville devra-t-elle poser pour donner corps à cette vision? Comment se donnera-t-elle les moyens de ses ambitions?

Dans ce court mémoire, l'Ordre des architectes du Québec propose des moyens pour arriver à mettre en œuvre cette vision visant à faire de Montréal une ville inclusive, durable et où il fait bon vivre. Il ne peut toutefois se substituer à la Ville, qui devra créer les conditions nécessaires à la réalisation d'un plan adéquat, soutenu par des moyens de le réaliser concrètement.

Pourquoi développer en trois temps ?

Vivre et grandir à Montréal, y étudier et y travailler, aménager la ville: voilà les trois axes du PDM. Depuis des lustres, la métropole souffre d'un développement morcelé qui s'est fait au gré des administrations en place, des nombreux plans, politiques ou règlements, des arrondissements, des priorités du moment. Pour l'OAQ, le développement d'une ville doit être abordé de façon cohérente, il doit former un tout. On aménage une ville pour que les gens y grandissent, y étudient, y travaillent et y vivent. Il faut cesser de compartimenter, à commencer par la vision.

Les quartiers les plus appréciés de Montréal en sont la preuve: un milieu de vie durable se caractérise par une mixité tant fonctionnelle que sociale, soit un amalgame de logements, d'écoles, de services de santé, d'équipements collectifs, de lieux d'emploi et de commerces de proximité qui favorisent la vie en communauté. Ces quartiers à échelle humaine – des TOD avant l'heure, puisqu'ils rayonnent autour d'un réseau de transport en commun structurant – séduisent des gens de différentes couches sociales en raison de la pluralité des expériences qu'ils offrent dans un rayon restreint. On y habite, on y étudie, on y travaille, bref, on y vit.

Il faut donc s'en inspirer. Ce n'est malheureusement pas ce qu'on a fait pour les grands développements résidentiels des dernières décennies. On n'a qu'à penser au développement autour du Locoshop Angus. Morcellement en trois temps : résidences d'un côté, supermarché à une extrémité et bureaux à l'autre bout. Inutile de préciser qu'on n'y croise pas beaucoup de piétons et que l'automobile y est le moyen de transport le plus courant.

Pour qu'une métropole soit attractive, tant pour les touristes que pour ses résidents actuels et potentiels, son organisation spatiale doit amalgamer différents usages au sein des différents quartiers. Morceler le développement équivaut à réduire les chances de séduire. Selon l'OAQ, le PDM doit émaner d'une vision unifiée du développement urbain.

Le leadership de Montréal

La Ville de Montréal, comme trop de villes québécoises obnubilées par la course aux impôts fonciers, entretient une relation qui nous paraît malsaine avec les promoteurs. Les villes qui ont connu un développement harmonieux récemment, que l'on pense à Malmö en Suède, à Copenhague au Danemark ou à Portland en Oregon, l'ont fait en établissant clairement les règles du jeu. S'il est important que la Ville soutienne le développement immobilier, il est absolument crucial qu'en retour, le développement immobilier soutienne la Ville.

C'est la municipalité qui doit dicter ses conditions à ses partenaires et non l'inverse. Le PDM évoque régulièrement le leadership de Montréal : voilà précisément le domaine où il doit s'exercer avec le plus d'acuité. Depuis trop longtemps, Montréal délègue aux promoteurs cette responsabilité qui est la sienne de bâtir des quartiers résidentiels. En fonction des terrains disponibles, ce sont les promoteurs qui décident où l'on construira des immeubles de condos, le nombre d'unités construites et le type d'habitation offert. Pendant ce temps, on « oublie » de planifier des parcs, des écoles, des places publiques, des pistes cyclables à proximité. Les cas de l'Île-des-Sœurs (la récente bataille autour du terrain choisi pour bâtir une école qui menaçait d'empiéter sur un boisé protégé) ou de Griffintown sont des exemples éloquentes d'un laisser-aller qui engendre par la suite des problèmes en plus de réduire la qualité de vie.

Montréal doit désormais proposer des milieux de vie complets (offre variée en habitation, espaces verts, commerces et bureaux, réserves foncières pour usages futurs tels qu'école, etc.) dont elle déterminera elle-même les caractéristiques. Le PDM insiste d'ailleurs sur les atouts de Montréal, sur lesquels il faut miser. Or, rien ne sert de préciser ses atouts (vitalité culturelle, mixité, caractère insulaire, etc.) si, d'un projet immobilier à l'autre, on les fragilise en confiant les clés de la ville aux promoteurs.

Le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie pourrait concrétiser ce PDM. Il s'agirait d'un geste fort, d'un investissement qui permettrait une vraie requalification d'une partie de la ville et qui entraînerait une hausse favorable de la valeur foncière. À une autre échelle, à Québec, dans le quartier Saint-Roch, on a commencé par construire l'équipement structurant : le parc. Le reste a suivi et la valeur a été à l'avenant.

Dans Griffintown, la Ville a tout simplement abandonné son rôle de leadership : il en résultera un quartier sans âme où la mixité des usages et des fonctions est insuffisante, et où la diversité des logements est réduite.

Améliorer la qualité des logements et en augmenter la diversité

L'objectif est répété tout au long du document : il faut attirer ou garder des familles à Montréal. Pour ce faire, il faudra réinventer la manière de concevoir le logement et s'éloigner de la vision malheureusement réductrice qui domine.

Il ne suffit pas, par exemple, de demander aux promoteurs d'inclure un certain pourcentage de logements de trois chambres à coucher pour attirer les familles dans l'habitat collectif. Un appartement pour jeune professionnel célibataire auquel on ajoute deux chambres ne devient pas un appartement pour une famille. Les immeubles résidentiels et leur environnement immédiat doivent convenir à la vie familiale. Aussi attrayantes que soient les terrasses sur les toits avec piscine, barbecues et tables de billard, ce sont là des équipements qui conviennent davantage à des jeunes sans enfants. Les cours intérieures, les terrasses individuelles grand format offrant un peu d'intimité, les parcs de proximité, tout comme les rues accueillantes et les ruelles sans voiture où l'on ne craint pas pour la sécurité des enfants, sont autant d'atouts pour les familles. Des logements traversants, mieux conçus, tenant compte de la direction des vents et de la lumière naturelle tout autant que du rapport avec les voisins, pourraient grandement contribuer à la qualité de vie.

La Ville de Montréal pourrait s'inspirer d'un de ses emblèmes, Habitat 67, pour favoriser l'innovation résidentielle et renforcer son identité en y développant une architecture locale forte, qui ressemble aux Montréalais tout autant qu'elle les rassemble. Elle doit aussi chercher à reconnaître dans son propre parc résidentiel les exemples les plus réussis et favoriser leur reproduction, voire leur réinterprétation.

L'Ordre des architectes, qui cherche à faire adopter par le gouvernement du Québec une politique nationale de l'architecture et de l'aménagement, pourrait collaborer à cette initiative qui répondrait à une autre préoccupation importante du Plan de développement : la qualité de l'architecture.

La Ville devra établir ses priorités, donner des lignes directrices claires aux promoteurs et les faire appliquer. On ne développe pas une identité architecturale et spécifique à chaque quartier en construisant partout les mêmes immeubles.

Il faut faire davantage pour maintenir et développer la diversité des logements, construire et rénover des logements sociaux, développer l'accessibilité universelle, lutter contre l'insalubrité, améliorer les logements anciens, éviter la multiplication de tours d'habitation qui sont destinées à une population homogène. L'offre de logements pour les étudiants près des universités doit, elle aussi, être diversifiée : coopératives, logements familiaux, multigénérationnels, etc. Tout le monde n'a pas les mêmes attentes, les mêmes besoins, ni les mêmes moyens. Et c'est un peu la même situation du côté des personnes âgées : il faut diversifier l'offre pour subvenir à l'ensemble des besoins de façon adéquate.

La Ville doit aussi chercher à rendre attrayante la propriété d'immeubles locatifs pour éviter la réduction du parc locatif, souvent la porte d'entrée des nouveaux arrivants à Montréal. Des mesures administratives d'aide à la rénovation peuvent y contribuer. La Ville pourrait aussi mieux appliquer la stratégie d'inclusion de logements abordables actuellement facultative, et poursuivre son lobbying auprès de gouvernement du Québec pour la rendre obligatoire.

Définir la qualité du cadre bâti

Plusieurs passages du PDM mentionnent l'architecture ou la qualité du cadre bâti : on veut « favoriser des aménagements et une architecture de qualité », on souhaite « une ville de design qui met en valeur son architecture », voire « une architecture verte et performante ». L'Ordre ne peut que souscrire à une telle volonté – mais qu'est-ce qu'une architecture ou un aménagement de qualité ? La Ville doit d'abord définir ces notions afin d'établir des règles en la matière. Ici aussi, l'Ordre des architectes serait en mesure d'accompagner la Ville, un travail qui va encore une fois dans le sens d'une politique nationale de l'architecture. En ce sens, la Ville pourrait de son côté appuyer la création d'une telle politique, dont elle pourrait éventuellement s'inspirer.

La Ville serait ainsi mieux outillée pour fixer les règles du jeu et les faire appliquer. D'autres l'ont fait avant elle, un peu partout sur la planète (Malmö, Amsterdam, etc.). Au Québec, des villes comme Victoriaville ont pris des initiatives pour renforcer certaines normes en matière d'accessibilité ou d'architecture verte : rien ne s'oppose à ce que la métropole du Québec fasse de même pour favoriser la qualité architecturale.

Quant aux grands projets de Montréal et aux bâtiments emblématiques, l'un des meilleurs moyens de favoriser la qualité de l'architecture et de l'aménagement est d'adopter un modèle qui a fait ses preuves partout sur la planète : le concours d'architecture.

Planification et zonage

Il est beaucoup question, dans le document, de développer des zones résidentielles, mais nous devons insister sur la mixité des usages (emplois, commerces et loisirs dans les mêmes zones que l'habitation). Il n'est pas inutile de le répéter : Montréal doit s'inspirer de ses propres réussites, mais aussi de celles des autres (Fribourg-en-Brisgau, en Allemagne, Eva-Lanxmeer, aux Pays-Bas, etc.). Jusqu'à preuve du contraire, la planification des quartiers demeure une grande faiblesse de la Ville de Montréal (cf. les cas des écoles de l'Île-des-Sœurs et de Griffintown).

Montréal comporte un nombre gênant de plaies béantes, souvent liées à la conception d'autoroutes d'une autre époque. Il faut maintenant s'attaquer de front au problème : retisser les trames urbaines et désenclaver les quartiers comme Parc-Extension. L'idée de recouvrir l'autoroute Décarie mérite aussi d'être poussée plus loin et envisagée dans une perspective de requalification foncière. Le nouvel espace ainsi créé, de même que la qualité de vie améliorée des abords pourraient augmenter l'attractivité de ce secteur et faire naître de nouvelles sources de revenus. Dans la foulée, le potentiel d'aménagement du quartier de l'hippodrome se trouverait lui aussi amélioré.

Il est aussi important de ne pas remplacer systématiquement les zones d'emploi segmentées ou isolées (il s'agit parfois d'emplois moins qualifiés ou d'hébergement de petites structures) par du résidentiel générant plus de revenus fonciers. Il faut conserver des zones d'emploi un peu partout.

Enfin, puisqu'il le faut, revenons sur l'exemple de Griffintown. Mal planifié, ce quartier est un amoncellement d'immeubles disparates et autonomes repliés sur eux-mêmes. Souvent plus haut que les cinq ou six étages maximum recommandés pour conserver un lien avec le quartier qui les entoure, ces immeubles pourraient être implantés dans n'importe quel quartier de la ville sans que leurs résidents y voient la moindre différence. Parce que ces immeubles sont trop hauts, les rues deviendront vite étouffantes, en plus d'être excessivement minéralisées : la végétation n'y occupera qu'une place limitée.

Concertation

Dans le prolongement des récentes expériences (hippodrome, PDUES, etc.), il s'avère important de poursuivre les démarches de consultation, mais de le faire en amont des projets et d'assurer que la concertation avec la société montréalaise se poursuive jusqu'à la toute fin de leur réalisation. Il faut s'appuyer sur les meilleurs exemples et, surtout, éviter de consulter dans le seul but de faire avaliser un projet déterminé à l'avance. À cette fin, il faut moderniser et renouveler le modèle de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). Malgré les bons services qu'il a rendus, cet organisme doit être amélioré pour répondre aux besoins actuels. Les consultations sont trop tardives (portant sur des documents déjà finalisés ou presque) et elles ne demeurent souvent, justement, que de simples consultations, c'est-à-dire qu'elles ne permettent que des ajustements mineurs au projet initial. Il faut viser davantage la concertation et favoriser les expériences de co-conception. Récemment, et à plusieurs reprises, l'OCPM a renvoyé la Ville de Montréal à sa table de travail (Quartier latin et PDUES, notamment) afin de bonifier un document. Or, la Ville a tout le loisir de ne pas tenir compte des recommandations de l'OCPM et d'aller de l'avant avec ses projets sans y avoir apporté aucune modification. Dans Griffintown – où il s'agit d'une « prise deux », car il y a eu avant le PPU Peel-Wellington de l'arrondissement du Sud-Ouest (2005), fait sur mesure pour le promoteur Devimco et pour lequel la consultation bidon a contourné l'OCPM –, l'OCPM a aussi signalé à la Ville que la consultation arrivait une fois les orientations prises, la rendant quasiment inutile. Cela génère des frustrations qui auraient pu être évitées en tenant compte des besoins des usagers dès le début de la démarche.

Accès au fleuve et aux berges

Même si un certain travail a été fait dans ce domaine et que la situation a progressé au cours des dernières années, il reste encore beaucoup à faire. Voir dans l'accès au fleuve un des atouts actuels de Montréal, c'est prendre ses désirs pour des réalités. En effet, sur une partie beaucoup trop importante de son territoire, Montréal n'a tout simplement pas l'air d'une île et une bonne partie de la population n'a aucun accès aux berges. Même le Vieux-Port aurait, à ce titre, besoin d'une poussée d'adrénaline.

Espaces publics et aménagements urbains

Montréal possède un ensemble de parcs de qualité, mais reste particulièrement pauvre en places publiques. La petite place Valois, dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, est probablement la plus belle réussite récente en la matière et la Ville devrait s'inspirer de cet exemple pour créer des espaces publics de différentes échelles qui contribuent à la vie communautaire et à l'identification des quartiers. Pour bien vivre, une place publique doit être animée de façon constante, peu importe le type d'activités.

Résilience et lutte contre les changements climatiques

De façon générale, le Québec est loin d'être un modèle en matière de bâtiments verts et écoénergétiques. Montréal ne devrait pas attendre que la réglementation progresse ailleurs, mais plutôt se positionner résolument comme un chef de file en la matière.

La lutte contre les îlots de chaleur (stationnement perméable et non bitumé, toit blanc ou vert, etc.) pourrait être bien plus efficace avec des règlements et des incitatifs (certains arrondissements mènent des expériences qui pourraient être facilement et rapidement généralisées, par exemple celle du *woonerf* sur le collecteur Saint-Pierre, dans le quartier Saint-Henri, dans le Sud-Ouest).

QUELQUES PISTES :

- Les indices d'occupation du sol devraient être revus à la baisse dans bien des endroits. Il est de plus en plus courant de construire des immeubles résidentiels qui occupent la totalité de l'espace au sol ou plus de 90 %, une pratique qui laisse très peu de place à la végétation en plus de nuire à la qualité de vie. Du reste, ce n'est pas parce qu'on met deux ou trois arbres en pot sur les toits de ces immeubles que l'on parvient à compenser les effets négatifs causés par cette occupation du sol exagérée.
- L'agriculture urbaine, qui se développe et recueille l'adhésion populaire, pourrait contribuer à améliorer le bilan montréalais.
- Les initiatives de ruelles vertes et sans voiture sont excellentes. Toutefois, à cause de budgets familiaux, elles demeurent rares et impossibles à généraliser. Il s'agit pourtant là d'un moyen simple et peu coûteux de favoriser la rétention des familles et d'améliorer la qualité de vie en général.
- Il existe un moyen relativement simple d'améliorer la qualité de l'air et celle des voies publiques : augmenter le couvert végétal, notamment la quantité d'arbres, dans les quartiers qui en sont les moins pourvus, et qui sont souvent les plus défavorisés. L'initiative du Plateau-Mont-Royal, qui a récemment créé une piste cyclable bordée d'arbres, est un exemple à suivre. Les travaux de voirie devraient prévoir, partout où cela est possible, des élargissements de trottoirs qui favorisent la plantation d'arbres.
- Prévoir l'aménagement de parcs et de réserves foncières avant de donner le feu vert aux promoteurs pourrait aussi contribuer à l'amélioration du bilan climatique de la ville.
- La Ville devra aussi prévoir les sommes nécessaires à la décontamination des terrains en vue de les rendre utilisables pour densifier la ville à échelle humaine.

Accessibilité universelle

L'accessibilité universelle doit être, comme son nom l'indique, universelle. Les efforts pour rendre la ville accessible doivent redoubler. L'accessibilité du métro est urgente: au rythme actuel de deux stations en trois ans, la STM aura complété l'installation d'ascenseurs vers l'an 2100. À Toronto, le réseau du métro sera complètement accessible d'ici 2025.

Cela sans parler de la difficulté d'accès aux commerces ou aux points de services à cause de la présence de marches (et de l'absence de rampe d'accès) ou de portes étroites dépourvues de systèmes d'ouverture automatique. En Ontario, la réglementation oblige les commerçants à aménager des rampes d'accès et ils ont jusqu'à 2025 pour s'y conformer. Voilà sans doute un exemple à suivre.

Enfin, parce qu'elle rend aussi la vie plus facile aux parents avec leurs poussettes, par exemple, l'accessibilité améliore aussi la vie des familles et favorise leur rétention.

Accroître la mobilité

Malgré quelques initiatives récentes (Bixi, réseau de bus «10 minutes max» de la STM), Montréal a un problème évident de mobilité: dans certaines parties de la ville, le réseau de transport en commun est saturé, alors que dans d'autres, il est déficient, voire inexistant. Le transport par automobile est congestionné au point qu'il est pénible non seulement d'entrer à Montréal ou d'en sortir, mais aussi d'y circuler. Certaines voies du réseau cyclable (Berri, De Maisonneuve, Boyer, Rachel, etc.) sont aussi saturées.

La Ville de Montréal et le gouvernement du Québec doivent revoir les modes de financement du transport en commun, de manière à assurer, tout d'abord, les revenus nécessaires pour l'entretien du réseau existant. La Communauté métropolitaine de Montréal a d'ailleurs tenu des consultations sur le sujet au printemps 2012. En outre, si la Ville songe à agrandir le réseau du métro sur son territoire, elle peut s'inspirer de l'expérience de Copenhague, qui, misant sur sa stratégie métropolitaine d'aménagement, le Finger Plan, a financé une nouvelle ligne de métro grâce à la valeur foncière créée par l'arrivée de cette ligne. Un système de tramway pourrait également être conçu sur la base d'un tel type de financement. En parallèle, la Ville doit penser au développement de services rapides par bus (SRB) en site propre, une technologie cinq fois moins coûteuse que le tramway et qui a fait ses preuves dans plusieurs villes d'Amérique latine et d'Asie.

Si elle souhaite améliorer la mobilité, Montréal doit aussi s'attaquer aux problèmes liés aux stationnements – et il n'est pas question ici d'ajouter des espaces: selon le journaliste Éric Desrosiers, du *Devoir*, la Ville consacre déjà autour de 10 % de son territoire en espaces de stationnement. Elle pourrait les gérer mieux, par exemple en s'inspirant des méthodes préconisées par Donald Shoup, professeur d'urbanisme à l'Université de la Californie à Los Angeles (UCLA), qui suggère d'adapter le prix des places existantes en fonction de l'offre et de la demande. La Ville devra aussi se questionner sur la valeur foncière de centaines de milliers de places de stationnement, souvent occupées par des deuxièmes voitures qui ne roulent, selon plusieurs experts, que 5 % du temps. Par ailleurs, la disponibilité d'une place de stationnement à la destination a également des effets dissuasifs majeurs sur l'utilisation des transports collectifs pour les déplacements domicile-travail, et ce, même dans les villes européennes où la desserte est la meilleure et la disponibilité des places de stationnement la moins grande. C'est là un enjeu auquel Montréal doit s'attaquer afin de préserver la qualité de vie dans ses quartiers.

Dans une perspective de développement durable, il faut investir davantage dans les transports collectifs et actifs. Pourtant, bien que le PDM insiste beaucoup là-dessus, le plan de transport de Montréal illustre à lui seul les limites d'un plan qui n'a pas les moyens de ses ambitions. En effet, la Ville n'est pas vraiment parvenue à le mettre en œuvre depuis 2008, comme l'a récemment relevé son vérificateur général. Alors que les besoins se situent autour de 240 millions de dollars par année, la Ville ne dispose en moyenne que de 80 millions de dollars.

Chose certaine, il faut garder en tête les objectifs du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), qui préconise des quartiers denses et mixtes articulés autour d'un transport en commun métropolitain structurant (les aires TOD). Comme nous l'avons mentionné plus haut, dans une perspective d'aménagement et d'urbanisme durables, les nouveaux quartiers sans commerces de proximité et sans transport en commun sont à bannir.

En outre, augmenter les espaces publics, de même que les dessertes et l'aménagement urbain des zones d'emploi périphériques passe par l'augmentation de la qualité architecturale, la lutte contre les îlots de chaleur (bannissement des stationnements bitumés), etc.

Évaluation et suivi

Pour s'évaluer avec lucidité, la Ville doit pouvoir mesurer ses performances, autrement dit, elle doit disposer d'indicateurs à la fois pertinents et faciles à comprendre par les médias de la qualité de vie, de la durabilité et du caractère inclusif. Une idée de l'architecte et urbaniste Ken Greenberg : mesurer la proportion d'enfants qui se rendent à l'école de façon autonome, soit à pied ou à vélo, plutôt qu'en voiture avec leurs parents.

Conclusion

Pour l'OAQ, le PDM risque fort de rester au stade des bonnes intentions, car il dégage peu de moyens, d'actions et de stratégies de mise en œuvre sur le terrain. Ce serait dommage, car la ville de Montréal a grand besoin d'une initiative intégrée et structurante pour maintenir ou poursuivre son développement alors qu'elle est confrontée à des choix cruciaux pour son avenir.

L'importance des investissements est le principal écueil qui guette le PDM, mais il faut se donner les moyens de ses ambitions. Si l'OAQ encourage la Ville à réitérer ou à maintenir la pression auprès des gouvernements à cet effet, il l'invite à s'engager hors des sentiers battus et à s'inspirer de ce qui se fait ailleurs pour financer ses différents projets. Il l'invite aussi à revoir ses pratiques internes, de manière à maximiser ses efforts et à utiliser à leur plein potentiel ses formidables ressources humaines. Pensons au contre-exemple que constitue, à chaque chute de neige importante, le défilé d'employés qui plantent des interdictions de stationner dans les bancs de neige – pendant qu'à Québec, la Ville a tapissé son territoire de feux clignotants il y a une trentaine d'années!

Au chapitre de l'aménagement du cadre bâti, l'Ordre invite la Ville à soutenir une initiative entreprise auprès du ministère de la Culture et des Communications : celle de doter le Québec d'une politique nationale de l'architecture et de l'aménagement. Cette politique esquisserait les grands principes d'un cadre bâti public de qualité et en favoriserait d'autant l'amélioration (bâtiments plus harmonieux, moins chers à entretenir, plus économes en ressources, permettant une meilleure productivité, etc.). Bref, la Ville soutiendrait ainsi une initiative collectivement rentable qu'elle pourrait ensuite décliner en fonction des multiples enjeux qui la concernent.

Pour ce qui est de l'autre élément incontournable de l'avenir de Montréal comme milieu de vie, il est évident que la Ville doit prendre le leadership en matière de logement et établir ses priorités, donner des lignes directrices claires aux promoteurs et les faire appliquer.

Il est plus que temps d'agir, non sans avoir au préalable défini une vision de développement, dont le PDM assoit les bases. Par la suite, il faudra éviter le morcellement des interventions et mener des actions structurantes et cohérentes. Entreprises en amont, encadrées de règles claires, elles permettront de définir et de générer des aménagements cohérents et apportant une réelle plus-value à Montréal.

Montréal doit maintenant redoubler d'audace. L'audace de définir de grandes orientations. L'audace d'afficher son leadership dans le développement et l'aménagement de son territoire. L'audace de construire une ville à l'échelle et à l'image de sa population. L'audace d'impliquer ses citoyens en amont. L'audace de tracer la voie que devront emprunter promoteurs et développeurs. L'audace de faire les premiers pas et d'investir dans des aménagements qui créeront de la richesse foncière. L'audace, enfin, de cesser d'être une ville des années 1960, de prendre le parti de la cohérence et de réaffirmer sa personnalité de métropole.