

POUR UN SCHÉMA STRUCTURANT ET AMBITIEUX POUR MONTRÉAL

Mémoire sur le

Projet de schéma d'aménagement et de développement
de l'agglomération de Montréal

3 novembre 2014



À propos du Centre d'écologie urbaine de Montréal

Le CEUM est un organisme militant et non partisan fondé en 1996 par des citoyens engagés dans la communauté.

L'action du CEUM repose sur deux piliers : proposer des solutions d'aménagement durable et faire participer les citoyens dans la transformation de leur milieu de vie.

Les actions du CEUM visent à :

- encourager la pratique de l'agriculture urbaine et du verdissement dans les villes,
- favoriser le partage de la rue entre tous ses usagers,
- planifier et aménager des quartiers à échelle humaine,
- impliquer les citoyens dans les décisions qui touchent leur milieu de vie.

Le CEUM intervient auprès :

- des citoyens,
- des professionnels,
- des arrondissements montréalais,
- des régions et des municipalités du Québec.

Il se joint ponctuellement à des initiatives nationales et internationales.

MISSION

Le CEUM développe et propose des pratiques et des politiques urbaines pour contribuer à créer des villes écologiques, démocratiques

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	1
RECOMMANDATIONS	4
1. INTRODUCTION	7
2. ANALYSE DU PROJET DE SCHÉMA ET RECOMMANDATIONS	8
2.1 Orientation 1: Favoriser un cadre de vie de qualité	9
2.1.1 L'habitation – Assurer une offre résidentielle diversifiée, sur le plan des coûts et des typologies, dans les quartiers existants et dans les secteurs à construire ou à transformer	10
2.1.2 Les équipements collectifs – Favoriser une offre complète sur l'ensemble du territoire de l'agglomération et assurer une accessibilité optimale	11
2.1.3 L'activité commerciale – Préserver, consolider et diversifier l'activité commerciale dans une perspective de cadre de vie complet	12
2.1.4 L'aménagement du territoire et la mobilité – Aménager dans la continuité des milieux favorisant les déplacements en transports collectif et actif	14
2.1.5 L'adaptation aux changements climatiques – Contribuer par le verdissement et la rétention des eaux pluviales à la réduction des impacts des changements climatiques	21
2.2 Orientation 2 : Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole	23
2.2.1 Les secteurs d'emploi – Soutenir leur dynamisme économique et miser sur leur accessibilité et leur diversification	23
2.2.2 Le centre de la métropole – Soutenir la diversité des fonctions et son rayonnement international	23
2.2.3 L'accessibilité des pôles d'activité – L'améliorer en fonction des besoins	24
2.3 Orientation 3 : Mettre en valeur les territoires d'intérêt	25
2.3.1 Le patrimoine - Les grandes propriétés à caractère institutionnel	25
2.3.2 Le paysage et la Trame verte et bleue	25
2.4 Les grandes affectations du territoire	26
2.4.1 La zone agricole	26
2.4.2 Les contraintes et les nuisances	26
2.5 Les documents devant accompagner le schéma	26

RÉSUMÉ

Pour guider l'aménagement et le développement durables du territoire de l'agglomération de Montréal, le schéma d'aménagement et de développement doit établir des orientations fortes, des objectifs ambitieux et des interventions fermes et claires qui lui permettent de s'incarner. Certaines tendances actuelles néfastes, comme la dépendance à la voiture et l'omniprésence de celle-ci, devraient être remises en question et les mesures proposées par le schéma devraient viser à les renverser. Ce n'est malheureusement pas le cas dans le projet de schéma soumis à la consultation publique. Nous proposons une trentaine de recommandations pour rendre la vision et les orientations plus avant-gardistes et les interventions plus concrètes. Nous proposons notamment d'intégrer le développement de l'agriculture urbaine afin de refléter l'engouement de la population montréalaise pour cette dernière et de mettre en évidence sa contribution potentielle à la santé de la population et au dynamisme de l'agglomération.

Orientation 1 – Favoriser un cadre de vie de qualité

Nous proposons le principe de ville et de quartier à échelle humaine pour assurer un cadre de vie de qualité dans le contexte de la consolidation et de la densification des milieux urbains. La ville à échelle humaine repose sur une forme bâtie compacte, une mixité d'usages et une diversité de commerces de proximité, une diversité de logements, un lien entre les bâtiments et la rue, la qualité architecturale, l'intégration du verdissement, des infrastructures de transports actifs et collectifs, des espaces publics de qualité et la connexion avec les secteurs environnants. Nous analysons le projet de schéma à la lumière de ce principe de ville à échelle humaine.

Habitation – Nous sommes préoccupés par les tendances actuelles du marché et la situation de nombreux ménages montréalais qui peinent à se loger, faute de logements adéquats. Nous demandons à l'agglomération de tenir compte de la capacité de payer des ménages à faible revenu dans sa définition de logement abordable et de recourir à tous les leviers à sa disposition pour accroître le nombre de logements abordables, sociaux et communautaires.

Équipements collectifs – Nous souhaitons que les sites d'agriculture urbaine soient considérés comme des équipements collectifs et que leur développement figure comme objectif dans le schéma. Nous proposons la mise en place d'un usage conditionnel « agriculture urbaine » dans la réglementation d'urbanisme et l'utilisation du zonage comme outil pour le développer. Par ailleurs, afin de réduire la dépendance à la voiture pour accéder aux équipements collectifs, en plus de la localisation des équipements projetés près des infrastructures de transport collectif, nous demandons que le schéma énonce d'autres mesures concrètes telles que la réduction du nombre de places de stationnement ainsi que l'amélioration de la desserte en transport collectif et des infrastructures de transport actif pour les équipements existants.

Activité commerciale – Nous souhaitons que l'agglomération fasse de l'agriculture urbaine et du secteur bioalimentaire une composante importante de l'économie montréalaise, en misant sur l'économie sociale et les pratiques écologiques. Nous proposons de réviser la réglementation d'urbanisme pour faciliter la pratique de l'agriculture urbaine commerciale et

de créer des secteurs dédiés aux activités durables du secteur bioalimentaire. Concernant l'accessibilité aux lieux commerciaux, nous demandons que la desserte en transport collectif et actif soit améliorée et que les incitatifs à l'usage de la voiture pour s'y rendre soient réduits.

Aménagement et mobilité – L'aménagement du territoire et la mobilité ont un impact énorme sur la qualité du cadre de vie en milieu urbain. Le traitement qui en est fait dans le projet de schéma ne reflète toutefois pas cette influence. On ne peut prétendre souhaiter réellement «réduire l'impact de l'automobile dans les quartiers», comme il est indiqué dans le projet de schéma, sans s'attaquer à l'omniprésence de la voiture ou aux volumes et aux vitesses de circulation très élevés dans tous les secteurs de l'agglomération. Le schéma doit proposer des mesures fermes pour opérer un transfert modal significatif. Nous demandons notamment qu'une cible de réduction du nombre de véhicules-kilomètres soit établie et que des mesures tangibles soient proposées pour l'atteindre. Nous demandons l'adoption d'une politique d'apaisement de la circulation qui inclut des mesures adaptées aux artères. Nous demandons une politique de réaménagement des artères qui intègre des aménagements pour les transports actifs et collectifs ainsi que des mesures d'apaisement de la circulation et de verdissement. Nous demandons enfin des mesures concrètes pour développer le réseau cyclable utilitaire.

L'adaptation aux changements climatiques – Les problématiques des îlots de chaleur et de la gestion des eaux pluviales sont bien exposées dans le projet de schéma mais les interventions proposées doivent être renforcées. Nous demandons de formuler des directives claires pour améliorer les conditions de survie des arbres du domaine public. Nous demandons aussi de formuler des exigences minimales quant à l'aménagement de nouveaux stationnements. Enfin, nous demandons l'adoption d'une stratégie de gestion des eaux pluviales misant sur les pratiques écologiques qui agissent en amont du réseau de drainage.

Orientation 2 – Soutenir le dynamisme de la métropole

Secteurs d'emploi – Le schéma propose d'améliorer la desserte en transport routier pour faciliter l'accès aux secteurs d'emploi. Nous demandons plutôt une amélioration significative de l'accessibilité de tous les lieux d'emploi en transport collectif et actif.

Accessibilité des pôles d'activité – Encore une fois, nous souhaitons que l'accès en transport collectif et actif soit favorisé par des mesures concrètes. Puisque de nombreux pôles d'activité sont situés sur des artères, cela signifie y revoir, dans l'aménagement de la rue, l'espace accordé aux usagers du transport collectif, aux piétons et aux cyclistes. En plus de la politique de réaménagement des artères mentionnée précédemment, nous demandons l'introduction d'un indice de niveau de service dans l'analyse des infrastructures piétonnes et cyclables afin d'assurer leur adéquation avec l'achalandage actuel et projeté.

Orientation 3 – Mettre en valeur les territoires d'intérêt

Grandes propriétés à caractère institutionnel – Nous demandons à l'agglomération de faire les représentations nécessaires auprès du gouvernement du Québec pour que les propriétés dites excédentaires du réseau de la santé reliées à la construction du CHUM et du CUSM demeurent

dans le domaine public à des fins communautaires, sociales ou institutionnelles, et ce, dans le but de répondre en priorité aux besoins de la collectivité montréalaise.

Trame verte et bleue – Nous souhaitons que l'agriculture urbaine soit intégrée à la trame verte et bleue qui sera mise en place. L'agriculture urbaine nous semble correspondre tout à fait aux principes mis de l'avant, soit de mettre en valeur les milieux naturels, les éléments patrimoniaux et les paysages et de permettre le contact des Montréalais et des visiteurs avec la nature.

Documents devant accompagner le schéma

Par ailleurs, nous aurions beaucoup apprécié que le plan d'action et l'estimé des coûts des mesures proposées dans le projet de schéma soient soumis à la consultation publique. Ces documents auraient permis de mieux saisir les priorités (fixées par l'agglomération ou à modifier selon les préoccupations des participants à la consultation). La connaissance par la population des coûts encourus par certains projets – par exemple, les 30 projets de réfection, amélioration et construction routière – aurait pu mener à des arbitrages fort différents de ceux reflétés par le projet de schéma.

Enfin, afin de pouvoir suivre l'avancement de la mise en œuvre du schéma et de rectifier le tir au besoin, nous espérons que le schéma contiendra un mécanisme de suivi et de reddition de compte à la population.

RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATION 1 : Reconnaître dans le schéma « l'agriculture urbaine comme un usage du territoire urbain nécessaire en tant que composante essentielle des milieux de vie durables, impliquant une cohabitation harmonieuse et un accès pour tous les citoyens », comme l'énonce la Charte citoyenne montréalaise sur l'agriculture urbaine.

Orientation 1: Favoriser un cadre de vie de qualité

L'habitation

RECOMMANDATION 2 : Redéfinir la notion de logement abordable afin qu'elle tienne compte de la capacité réelle de payer des citoyens, incluant ceux à faible revenu.

RECOMMANDATION 3 : Faire toutes les représentations nécessaires auprès du gouvernement du Québec pour obtenir le pouvoir de rendre obligatoire la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels ou exiger une contribution, de valeur équivalente, à un fonds réservé à cette fin.

RECOMMANDATION 4 : Adopter des règlements qui favorisent la construction de bâtiments résidentiels n'excédant pas cinq étages, pour maintenir le contact avec la rue et assurer une compacité qui favorise les déplacements actifs.

RECOMMANDATION 5 : Exiger que tout nouveau projet résidentiel comporte des espaces pour pratiquer l'agriculture urbaine, que ce soit via l'architecture ou l'aménagement des espaces collectifs.

Les équipements collectifs

RECOMMANDATION 6 : Considérer les sites d'agriculture urbaine comme des équipements collectifs et intégrer leur développement comme intervention dans le schéma, particulièrement dans les secteurs de l'agglomération qui sont en déficit ou en situation d'insécurité alimentaire.

RECOMMANDATION 7 : Inclure l'introduction d'un nouvel usage conditionnel « agriculture urbaine » dans la réglementation d'urbanisme et l'utilisation du zonage comme outil pour favoriser le développement de l'agriculture urbaine.

RECOMMANDATION 8 : Prendre des mesures pour réduire la dépendance à la voiture de tous les équipements collectifs, les existants comme les nouveaux, telles que la réduction du nombre de places de stationnement, la réduction de l'emprise du stationnement de surface, l'aménagement adéquat des abords des équipements, l'amélioration de la desserte en transport collectif et la mise en place d'infrastructures pour transports actifs pour y accéder.

L'activité commerciale

RECOMMANDATION 9 : Exiger une révision de la réglementation pour faciliter l'implantation de bâtiments nécessaires à la pratique de l'agriculture urbaine commerciale, telles que les serres.

RECOMMANDATION 10 : Créer des secteurs dédiés aux activités bioalimentaires, incluant l'agriculture urbaine commerciale, afin de contribuer à la mise en place d'un système alimentaire durable et de dynamiser l'économie locale.

RECOMMANDATION 11 : Appliquer aux centres commerciaux les critères de localisation définis pour les équipements collectifs, afin d'en favoriser l'accès en transport collectif et actif.

RECOMMANDATION 12 : Interdire l'aménagement de stationnements en bordure de rue pour les nouveaux commerces et exiger l'aménagement de cheminements piétonniers sécuritaires ainsi que l'installation d'un nombre suffisant de stationnements à vélo pour tous les sites commerciaux, les existants comme les nouveaux.

L'aménagement urbain et la mobilité

RECOMMANDATION 13 : Prioriser les piétons dans l'aménagement des artères commerciales, en leur offrant un espace convivial.

RECOMMANDATION 14 : Établir une cible de réduction du nombre de véhicules-kilomètres, particulièrement en périodes de pointe, sur le territoire de l'agglomération.

RECOMMANDATION 15 : Opter résolument pour le transport collectif et faire les représentations nécessaires auprès des paliers de gouvernement supérieurs pour accroître le financement requis pour l'amélioration de l'offre.

RECOMMANDATION 16 : Énoncer clairement la réduction du nombre de déplacements en voiture comme objectif de la politique de stationnement qui sera élaborée.

RECOMMANDATION 17 : Adopter une politique d'apaisement de la circulation à l'échelle de l'agglomération. Y inclure des mesures adaptées aux artères.

RECOMMANDATION 18 : Adopter une politique de réaménagement des artères en « rues complètes », associée aux travaux de réfection routière et d'intervention sur les infrastructures souterraines, pour y intégrer, à moindre coût, des mesures de repartage de la rue, d'apaisement de la circulation et de verdissement sur le réseau artériel de l'agglomération.

RECOMMANDATION 19 : Préciser la contribution de l'agglomération au réseau cyclable métropolitain.

RECOMMANDATION 20 : Proposer des mesures concrètes pour offrir aux cyclistes une juste place dans les corridors de transport.

L'adaptation aux changements climatiques

RECOMMANDATION 21 : Formuler des directives claires sur les conditions de plantation et d'entretien des arbres et exiger le remplacement systématique à court terme de tout arbre abattu sur le domaine public sur tout le territoire de l'agglomération.

RECOMMANDATION 22 : Exiger l'application d'un minimum de recommandations du Bureau de normalisation du Québec pour l'aménagement de tout nouveau stationnement.

RECOMMANDATION 23 : Adopter une stratégie générale de gestion des eaux pluviales misant sur les pratiques de gestion optimale et les infrastructures vertes.

Orientation 2 : Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole

Les secteurs d'emploi

RECOMMANDATION 24 : Améliorer de manière significative l'accessibilité de tous les pôles d'emploi en transports collectif et actif.

Le centre de la métropole

RECOMMANDATION 25 : Intégrer au plan directeur de l'aménagement et du développement du centre-ville une orientation qui affirme la place prépondérante du piéton dans l'espace public.

L'accessibilité des pôles d'activité

RECOMMANDATION 26 : Introduire un indice de niveau de service dans l'analyse des infrastructures piétonnes et cyclables, à l'instar de celui utilisé pour l'analyse des voies de circulation automobile.

RECOMMANDATION 27 : Intégrer au plan d'urbanisme le réseau cyclable existant et les grands projets de développement du réseau cyclable.

RECOMMANDATION 28 : Inclure au schéma le projet de lien ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport et faire les représentations nécessaires pour en assurer la réalisation.

Orientation 3 : Mettre en valeur les territoires d'intérêt

Le patrimoine

RECOMMANDATION 29 : Faire les représentations nécessaires auprès du gouvernement du Québec pour maintenir dans le domaine public les sites hospitaliers des ensembles immobiliers de l'Hôtel-Dieu, de l'Hôpital Royal-Victoria et de l'Hôpital de Montréal pour enfants, de l'Institut thoracique de Montréal et des pavillons L-C Simard et J-A De Sève de l'Hôpital Notre-Dame.

Le paysage et la Trame verte et bleue

RECOMMANDATION 30 : Intégrer diverses formes d'agriculture urbaine à la trame verte et bleue.

1. INTRODUCTION

Les orientations qui seront données à l'aménagement et au développement de Montréal au cours des prochaines années via le schéma doivent permettre à toutes les citoyennes et à tous les citoyens qui habitent l'agglomération de Montréal de se développer pleinement aux plans personnel et collectif dans un milieu social, économique, environnemental et culturel inclusif, sain et stimulant. Pour y contribuer, le schéma d'aménagement et de développement doit s'appuyer sur une vision à long terme avant-gardiste et sur des orientations courageuses, puis les décliner en objectifs ambitieux et en interventions effectives.

Malheureusement, le projet de schéma ne repose pas sur une telle base. Les orientations ne proposent pas de changement, elles font état des tendances actuelles sans manifester de réelle intention de les influencer. Certaines tendances à l'œuvre sur le territoire de l'agglomération doivent être carrément renversées. Par exemple, l'omniprésence de la voiture dans tous les secteurs nuit à la qualité du cadre de vie que le projet de schéma dit vouloir améliorer. Pourtant, le schéma proposé ne s'attaque pas à la dépendance des Montréalais et des visiteurs de l'agglomération à la voiture, aux volumes et aux vitesses de circulation ou encore à la place disproportionnée qu'occupe la voiture dans l'espace public.

Les façons de faire s'incarner la vision et les orientations dans un plan d'action concret et effectif sont à préciser. À nos yeux, plusieurs des interventions proposées dans le projet de schéma sont énoncées de manière floue, sans réelle emprise, alors que des engagements beaucoup plus forts et clairs ont déjà été pris par l'agglomération de Montréal. C'est pourquoi nous proposons des mesures et des actions concrètes que nous espérons voir intégrées dans le schéma puis dans les prochains plans d'urbanisme des municipalités de l'agglomération.

Par ailleurs, en plus des visions stratégiques sectorielles des documents énumérés à la page 11 du projet de schéma, nous croyons que l'agglomération de Montréal doit prendre en compte les visions portées par d'autres instances régionales telles que la Table intersectorielle régionale sur les saines habitudes de vie (TIR-SHV) et le Comité de travail permanent de la collectivité montréalaise en agriculture urbaine.

Nous sommes particulièrement étonnés de constater que cette dernière est à peine abordée dans le projet de schéma. Pourtant, un nombre croissant de Montréalais la pratiquent. Son développement a fait l'objet d'un large consensus lors d'une consultation publique menée en 2012 et deux instances de concertation regroupant l'ensemble des acteurs ont été formées depuis. Selon nous, l'île de Montréal est une région nourricière qui s'ignore. Nous voulons que Montréal redevienne un leader en agriculture urbaine. Nous proposons des interventions nouvelles et plus précises visant le développement de l'agriculture urbaine.

Bien sûr, le schéma doit aborder toutes les sphères de l'aménagement et le développement du territoire de l'agglomération. Étant donné nos champs d'intervention et d'expertise, nous nous prononcerons principalement sur les questions d'aménagement urbain et de transport, ainsi que d'agriculture urbaine et de verdissement. Certains autres thèmes, comme le logement ou le

patrimoine institutionnel, seront abordés de manière succincte. Nous laisserons d'autres intervenants compétents conseiller la Commission sur les autres sujets abordés par le projet de schéma. N'étant pas experts des outils réglementaires de planification de l'aménagement du territoire, nous ne ferons pas non plus de propositions très précises qui seraient à intégrer au document complémentaire. Nous nous fions à la compétence des fonctionnaires de l'agglomération pour reformuler de la bonne manière et au bon endroit les recommandations proposées précédemment pour leur conférer toute la portée souhaitée.

Enfin, nous tenons à souligner que nous avons présenté notre vision de Montréal en septembre 2013 lors de la consultation publique portant sur le Plan de développement de Montréal. À l'instar de nombreux autres citoyens et organismes, nous nous étions alors prêtés à l'exercice de bonne foi en rédigeant et en présentant un mémoire. Nous avons au préalable mobilisé nos membres pour les inciter à participer aux séances locales tenues par les arrondissements. Nous nous étions concertés pour développer une vision cohérente de la ville que nous voulons. Après tous ces efforts, il est décevant de constater que le Plan de développement de Montréal a été abandonné.

Nous espérons que nos préoccupations et propositions, reprises dans ce mémoire, se reflèteront dans un schéma d'aménagement et de développement avant-gardiste et déterminant pour l'avenir de Montréal. Et si, pour ce faire, il faut repousser de quelques semaines l'adoption du schéma, nous demandons à l'agglomération d'obtenir une autorisation du gouvernement du Québec, comme l'a fait l'agglomération de Laval. Le respect des délais prescrits par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* ne doit pas primer sur l'adoption d'un schéma satisfaisant. Nous demandons à la Commission de prendre le temps nécessaire à une analyse approfondie des propositions formulées dans les mémoires et d'accorder aux fonctionnaires de l'agglomération le temps requis pour une intégration réfléchie des recommandations dans le schéma.

2. ANALYSE DU PROJET DE SCHÉMA ET RECOMMANDATIONS

Comme mentionné en introduction, l'agriculture urbaine nous apparaît être une grande oubliée du projet de schéma. Sa pratique répond pourtant à plusieurs besoins et elle est de plus en plus populaire à Montréal. Il est ressorti clairement de la vaste consultation publique menée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) en 2012 que son développement était souhaitable pour l'ensemble de la communauté montréalaise. Alors que le programme des jardins communautaires de Montréal faisait l'envie de plusieurs au moment de son initiation, peu d'innovations ont été soutenues par l'administration municipale au cours des dernières années. Elles sont plutôt portées par des acteurs des milieux communautaire ou privé et peinent à déployer tout leur potentiel.

Nous souhaitons que Montréal redevienne un leader en agriculture urbaine. Nous demandons que le schéma reconnaisse, tel que l'énonce la Charte citoyenne montréalaise sur l'agriculture urbaine, «l'agriculture urbaine comme un usage du territoire urbain nécessaire en tant que

composante essentielle des milieux de vie durables, impliquant une cohabitation harmonieuse et un accès pour tous les citoyens »¹. Nous proposons, dans les prochaines sections, diverses façons de l'introduire dans l'aménagement et le développement de l'agglomération.

RECOMMANDATION 1 : Reconnaître dans le schéma « l'agriculture urbaine comme un usage du territoire urbain nécessaire en tant que composante essentielle des milieux de vie durables, impliquant une cohabitation harmonieuse et un accès pour tous les citoyens », comme l'énonce la Charte citoyenne montréalaise sur l'agriculture urbaine.

2.1 Orientation 1: Favoriser un cadre de vie de qualité

Selon nous, la qualité de vie, dans un territoire urbanisé tel que celui des quartiers de l'agglomération de Montréal, repose d'abord sur l'offre de milieux de vie complets et de grande qualité, qui proposent une variété d'habitations en termes de typologie, de grandeur et de prix, des espaces publics de qualité, des parcs et des espaces verts à distance de marche, un accès facile aux commerces et aux services essentiels, qui permettent des déplacements à pied et à vélo conviviaux et sécuritaires et qui sont bien desservis par le transport en commun.

Nous proposons le principe de ville et de quartier à échelle humaine, qui procure une panoplie d'avantages à vivre en milieu urbain et permet l'instauration d'une réelle vie de quartier. Selon nous, une ville à échelle humaine est caractérisée par :

- une forme bâtie compacte et continue pour rapprocher les divers lieux de destination;
- une mixité d'usages et une diversité des commerces et services pour répondre aux besoins des résidents et offrir localement des possibilités d'emploi;
- une diversité de logements, tant en termes de typologie que de grandeur et de prix, pour favoriser une mixité sociale;
- une mixité entre les propriétaires et les locataires à l'échelle du quartier;
- un lien direct entre le bâti et la rue, tant visuel (transparence des façades des commerces) que par le recours aux balcons et aux escaliers extérieurs (résidences);
- une hauteur des bâtiments résidentiels qui permet ce lien avec la rue;
- la qualité architecturale du bâti;
- l'intégration de l'agriculture urbaine et du verdissement aux bâtiments et aux terrains;
- la réduction de l'emprise du stationnement;
- un aménagement des rues qui assure des déplacements à pied et à vélo sécuritaires, conviviaux et efficaces;
- une desserte accessible et efficace en transport collectif;

¹ Collectif de recherche en aménagement paysager et agriculture urbaine durable. 2011. *Charte citoyenne montréalaise sur l'agriculture urbaine*. www.crapaud.uqam.ca/?page_id=1687

- la présence d'espaces collectifs et publics, d'espaces verts, de terrains de jeu à proximité et la qualité de leur aménagement;
- l'interconnexion avec les secteurs environnants.

Nous analysons le projet de schéma à la lumière de ces caractéristiques.

2.1.1 L'habitation – Assurer une offre résidentielle diversifiée, sur le plan des coûts et des typologies, dans les quartiers existants et dans les secteurs à construire ou à transformer

Nous appuyons bien sûr l'orientation et les objectifs établis. Il nous semble, toutefois, que les interventions proposées sont bien timides et ne suffiront pas à remédier à la situation des ménages, de plus en plus nombreux, qui ont du mal à se loger dans un marché de l'habitation qui ne répond pas à leurs besoins, en raison de la taille des logements et/ou de leur prix. Le projet de schéma le souligne : près du tiers des ménages de l'agglomération vit sous le seuil de faible revenu. Nous souhaitons d'abord que la définition de logement abordable soit revue afin qu'elle tienne compte de la capacité de payer pas seulement des personnes à revenu modeste à moyen mais également des personnes à faible revenu, pour qui le loyer médian, actuellement considéré dans l'établissement du coût, est excessif.

Par ailleurs, la mixité sociale souhaitée doit aussi être favorisée par une offre adéquate de logements sociaux et communautaires, question que le projet de schéma n'aborde pas, bien qu'il s'agisse d'un domaine d'intervention de l'agglomération. Les besoins sont pourtant criants : alors qu'on compte 57 020 logements sociaux et communautaires dans l'agglomération de Montréal², 164 300 ménages locataires à faible revenu doivent consacrer plus de 30% de leur revenu brut au logement (dont 93 400 consacrent au logement au-delà de 50% de leur revenu)³.

Depuis des années, ce sont les promoteurs qui décident de l'offre résidentielle sur le territoire de l'agglomération et les instances municipales ne semblent avoir que très peu d'emprise sur ce développement. L'agglomération et ses municipalités doivent s'imposer davantage dans le développement de l'offre résidentielle si elle veut freiner l'exode des familles. Nous demandons à l'agglomération d'utiliser tous les leviers à sa disposition pour assurer la construction de logements qui répondent aux besoins des familles et le développement d'un nombre suffisant de logements sociaux, communautaires et abordables. Plusieurs outils potentiels sont énumérés dans la *Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels* et dans le répertoire des bonnes pratiques en matière de développement du logement social et

² Ville de Montréal. 2013. *Répartition 2013 des logements sociaux et communautaires sur l'île de Montréal*. Équipe de Montréal en statistiques, Division de la planification urbaine, Direction de l'urbanisme et du développement économique, Service de la mise en valeur du territoire.

³ Communauté métropolitaine de Montréal. 2013. *Offre et besoins en logements sociaux et abordables dans le Grand Montréal*. Série Cahiers métropolitains, no 3, décembre.

abordable par les municipalités élaboré par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)⁴.

RECOMMANDATION 2 : Redéfinir la notion de logement abordable afin qu'elle tienne compte de la capacité réelle de payer des citoyens, incluant ceux à faible revenu.

RECOMMANDATION 3 : Faire toutes les représentations nécessaires auprès du gouvernement du Québec pour obtenir le pouvoir de rendre obligatoire la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels ou exiger une contribution, de valeur équivalente, à un fonds réservé à cette fin.

Par ailleurs, nous recommandons que des directives soient établies afin de favoriser la construction de bâtiments résidentiels n'excédant pas 5 étages. Le lien entre le domaine privé et le domaine public est ainsi favorisé grâce au contact possible avec la rue via les balcons et les escaliers extérieurs (au-delà de 5 étages, ce lien est généralement perdu). Un tel calibre de bâtiments assure également une compacité de la forme urbaine qui facilite les déplacements actifs pour les activités quotidiennes. Dans cette perspective, l'emprise des stationnements, particulièrement ceux de surface, doit être réduite au minimum afin de réduire l'impact de l'automobile dans les quartiers et d'inciter aux déplacements actifs.

Enfin, de plus en plus de résidents de l'agglomération pratiquent l'agriculture urbaine et souhaitent avoir des espaces disponibles à proximité de chez eux pour le faire. Nous souhaitons que tout nouveau projet résidentiel comporte des espaces pour pratiquer l'agriculture urbaine, que ce soit via l'architecture qui propose de petites aires dans l'espace privé ou via l'aménagement des espaces collectifs.

RECOMMANDATION 4 : Adopter des règlements qui favorisent la construction de bâtiments résidentiels n'excédant pas cinq étages, pour maintenir le contact avec la rue et assurer une compacité qui favorise les déplacements actifs.

RECOMMANDATION 5 : Exiger que tout nouveau projet résidentiel comporte des espaces pour pratiquer l'agriculture urbaine, que ce soit via l'architecture ou l'aménagement des espaces collectifs.

2.1.2 Les équipements collectifs – Favoriser une offre complète sur l'ensemble du territoire de l'agglomération et assurer une accessibilité optimale

Nous croyons que les équipements collectifs devraient inclure des sites d'agriculture urbaine et d'activités connexes nécessaires à l'instauration d'un système alimentaire durable. Ces sites répondent à différents besoins de la population en matière de santé, de relations sociales, d'éducation, voire de culture par la découverte d'aliments nouveaux, et d'activité de plein air.

⁴ Communauté métropolitaine de Montréal. 2012. *Répertoire des bonnes pratiques – Le rôle des municipalités dans le développement du logement social et abordable*.

Les secteurs de l'agglomération désignés comme « déserts alimentaires » et les secteurs défavorisés devraient être visés en priorité.

Dans son rapport de consultation rendu public à l'automne 2012, l'OCPM recommandait « d'évaluer la possibilité d'introduire un nouvel usage « agriculture urbaine » dans la réglementation d'urbanisme et d'utiliser le zonage comme un outil pour favoriser le développement de l'agriculture urbaine »⁵. Nous croyons que la mise en place d'un usage conditionnel autorisé dans toutes les grandes affectations contribuerait à développer le potentiel de l'agriculture urbaine tout en respectant les contraintes des milieux d'implantation.

RECOMMANDATION 6 : Considérer les sites d'agriculture urbaine comme des équipements collectifs et intégrer leur développement comme intervention dans le schéma, particulièrement dans les secteurs de l'agglomération qui sont en déficit ou en situation d'insécurité alimentaire.

RECOMMANDATION 7 : Inclure l'introduction d'un nouvel usage conditionnel « agriculture urbaine » dans la réglementation d'urbanisme et l'utilisation du zonage comme outil pour favoriser le développement de l'agriculture urbaine.

Concernant la localisation et l'accessibilité des équipements collectifs, nous estimons que des objectifs plus ambitieux devraient être établis. Selon nous, le schéma devrait viser à réduire la dépendance à la voiture pour accéder aux équipements collectifs en réduisant les incitatifs à l'usage de la voiture et, en contrepartie, en améliorant l'accessibilité en transport collectif et actif de tous les équipements, les existants comme les nouveaux.

RECOMMANDATION 8 : Prendre des mesures pour réduire la dépendance à la voiture de tous les équipements collectifs, les existants comme les nouveaux, telles que la réduction du nombre de places de stationnement, la réduction de l'emprise du stationnement de surface, l'aménagement adéquat des abords des équipements, l'amélioration de la desserte en transport collectif et la mise en place d'infrastructures pour transports actifs pour y accéder.

2.1.3 L'activité commerciale – Préserver, consolider et diversifier l'activité commerciale dans une perspective de cadre de vie complet

Favoriser les composantes d'un système alimentaire durable

Dans la foulée des nombreux travaux sur le développement de l'agriculture urbaine effectués au cours des dernières années, nous souhaitons que l'agglomération fasse du secteur bioalimentaire une composante importante de l'économie montréalaise en misant sur les entreprises d'économie sociale et les pratiques écologiques. Selon nous, Montréal est une ville productive et nourricière qui s'ignore. De nombreux éléments d'un système alimentaire durable

⁵ Office de consultation publique de Montréal. 2012. *État de l'agriculture urbaine à Montréal*. Rapport de consultation publique, p. 92

sont déjà en place mais bénéficieraient d'orientations claires et d'interventions visant à en faciliter la pratique et à accentuer les synergies.

Nous souhaitons que l'agglomération soutienne le développement de l'agriculture urbaine à vocation commerciale. Un premier pas serait de réviser la réglementation d'urbanisme pour faciliter l'implantation de bâtiments nécessaires à sa pratique, telles que les serres urbaines, sur toit ou au sol. Nous invitons l'agglomération à prendre exemple sur l'arrondissement de Rosemont–Petite-Patrie qui vient de modifier son règlement d'urbanisme en ce sens afin de « permettre la production agricole maraîchère et horticole dans les secteurs commerciaux et industriels, que ce soit sur les toits, en serre ou sur les terrains, alors que l'aquaculture est autorisée dans les secteurs industriels seulement. L'agriculture urbaine devient ainsi un outil de développement économique créateur d'emplois, tout en diminuant la distance entre les lieux de production et de consommation »⁶.

Nous proposons également d'explorer la création de secteurs géographiques spécialisés et dédiés aux activités du système alimentaire, en s'inspirant des « food hubs » ou des districts agroalimentaires créés dans certaines villes des États-Unis. Par exemple, Boston a intégré à son règlement de zonage un article qui vise le développement de l'agriculture commerciale et qui autorise la pratique de diverses formes d'agriculture urbaine, dont l'implantation de fermes urbaines⁷.

Cette proposition s'apparente au projet de pôle bioalimentaire qui était envisagé dans Mercier–Hochelaga-Maisonneuve dans les années 2000 mais en y intégrant également la production agricole. Les entreprises de transformation et de distribution qui feraient partie de tels secteurs désignés bénéficieraient ainsi de denrées produites localement. L'aménagement dans ces secteurs devrait favoriser les synergies entre les producteurs, les transformateurs, les distributeurs, les éducateurs, etc. Nous souhaitons que ces secteurs bioalimentaires reposent sur les entreprises d'économie sociale et les pratiques écologiques.

RECOMMANDATION 9 : Exiger une révision de la réglementation pour faciliter l'implantation de bâtiments nécessaires à la pratique de l'agriculture urbaine commerciale, telles que les serres.

RECOMMANDATION 10 : Créer des secteurs dédiés aux activités bioalimentaires, incluant l'agriculture urbaine commerciale, afin de contribuer à la mise en place d'un système alimentaire durable et de dynamiser l'économie locale.

⁶ Ville de Montréal - Arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie. 2014. *Rosemont–La Petite-Patrie – Des modifications au règlement d'urbanisme soutiendront davantage un développement harmonieux du territoire*. Communiqué, 5 novembre

⁷ Ville de Boston. 2013. *Article 89 Made Easy : Urban Agriculture Zoning For The City of Boston*. Guide

Assurer l'accessibilité par les modes de transport actifs et collectifs

Comme pour les équipements collectifs, nous estimons qu'il est urgent de réduire la dépendance à la voiture des centres commerciaux, qui sont de très grands générateurs de déplacements, pour la plupart effectués en voiture. Les critères de localisation définis pour les équipements collectifs devraient s'appliquer également aux centres commerciaux afin de favoriser l'accès en transport collectif et actif.

Par ailleurs, le projet de schéma vise à assurer l'intégration harmonieuse de la fonction commerciale aux autres activités de la ville et à assurer un accès aux différents pôles commerciaux en transports collectif et actif. Pour ce faire, il importe de réduire l'emprise des stationnements commerciaux de surface et de mieux aménager les abords des commerces pour faciliter leur accès pour les piétons et les cyclistes. Les stationnements pour voitures devraient être localisés et aménagés de manière à ne pas nuire aux usagers des transports collectifs et actifs ainsi qu'au voisinage. La desserte en transport collectif devrait aussi être améliorée.

Enfin, concernant les artères commerciales, le design de la rue même joue un rôle prépondérant dans leur succès. L'aménagement de la rue doit assurer un espace suffisant aux piétons, comporter du mobilier urbain afin d'offrir des aires de repos et présenter un environnement visuel de haute qualité. Le verdissement de la rue, principalement par la plantation d'arbres, assure un environnement plus confortable en raison de l'ombre qu'il procure, en plus de contribuer à l'esthétique de la rue. L'installation d'infrastructures hivernales, telles que des marquises pour se protéger contre la pluie et la neige, favorise le confort de la marche.

RECOMMANDATION 11 : Appliquer aux centres commerciaux les critères de localisation définis pour les équipements collectifs, afin d'en favoriser l'accès en transport collectif et actif.

RECOMMANDATION 12 : Interdire l'aménagement de stationnements en bordure de rue pour les nouveaux commerces et exiger l'aménagement de cheminements piétonniers sécuritaires ainsi que l'installation d'un nombre suffisant de stationnements à vélo pour tous les sites commerciaux, les existants comme les nouveaux.

RECOMMANDATION 13 : Prioriser les piétons dans l'aménagement des artères commerciales, en leur offrant un espace convivial.

2.1.4 L'aménagement du territoire et la mobilité – Aménager dans la continuité des milieux favorisant les déplacements en transports collectif et actif

Cette section du projet de schéma manque particulièrement de mordant. Les questions de la dépendance à la voiture, des volumes et des vitesses de circulation, des aménagements qui encouragent les déplacements en automobile sont toutes cruciales pour améliorer le cadre de vie des résidents de l'agglomération de Montréal. Pourtant, le projet de schéma ne les aborde aucunement, si ce n'est pour dire qu'« il est [...] souhaitable d'encourager le développement [des] modes de déplacement [actifs], notamment par des aménagements destinés à réduire l'impact de l'automobile dans les quartiers » (p. 42).

Le vocabulaire manque de fermeté et de précision quand il est question des déplacements à pied ou à vélo : « le schéma encourage les aménagements qui favorisent les déplacements à pied et à vélo » (p. 18). Si l'objectif de « favoriser la conception de quartiers qui incitent à se déplacer à pied et à vélo » (p. 42) est intéressant, il n'est pas suffisant de proposer comme intervention de « poursuivre la mise en place d'aménagements favorisant la circulation sécuritaire des piétons et des cyclistes » (p. 43).

Pour se concrétiser, le développement de la marche et du cyclisme a besoin de projets aussi précis que ceux prévus pour le réseau routier. Nous invitons donc l'agglomération à les inclure dans le schéma. Nous souhaitons ardemment que la version finale du schéma intégrera des mesures beaucoup plus structurantes pour assurer un aménagement du territoire de l'agglomération réellement favorable aux déplacements alternatifs à la voiture et qui saura réduire l'usage de celle-ci.

Réduire le volume de circulation sur l'île de Montréal

Des études menées par la Direction de santé publique (DSP) de Montréal montrent que le volume journalier de circulation automobile est, sans grande surprise, le déterminant principal du nombre de traumatismes routiers dans un secteur⁸. Les quartiers centraux de Montréal, déjà saturés par la circulation automobile, sont parmi les plus affectés, comme l'illustre la figure 1. L'agglomération de Montréal s'est pourtant fixée comme objectif la réduction de 40% du nombre d'accidents de la route entre 2008 et 2018⁹. Il nous semble indispensable que cet objectif soit rappelé chaque fois qu'il est question de rendre Montréal plus favorable à la marche et aux déplacements actifs.

⁸ Morency, P. et M.-S. Cloutier, 2005. *Distribution géographique des blessées de la route sur l'île de Montréal (1999-2003)*. Cartographie pour les 27 arrondissements. 158 pages

⁹ Ville de Montréal. 2008. *Plan de transport*. p. 150

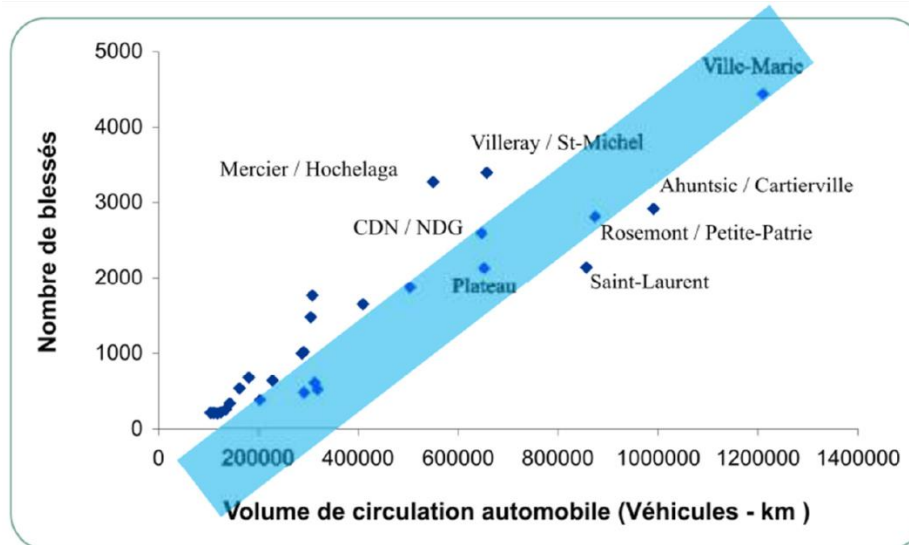


FIGURE 1– Nombre total de blessés de la route (1999 – 2003) par arrondissement en fonction du volume de circulation automobile

Source : Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, *Un environnement urbain favorable à la santé. Une ville et des quartiers sécuritaires qui favorisent un mode de vie physiquement actif*. Plan régional, Orientation 5, p. 23, 2012

Par ailleurs, la qualité de l'air est aussi fortement affectée par la présence de grandes artères routières. Les fortes concentrations d'ozone troposphérique, de dioxyde d'azote et de particules fines qu'on y trouve augmentent les risques de maladies respiratoires et cardiaques^{10,11}. Par exemple, des mesures prises à proximité de l'autoroute Décarie indiquent des concentrations en dioxyde d'azote presque deux fois plus élevées à 50 mètres de l'autoroute que celles mesurées à 200 mètres¹². Il importe donc également de réduire la pollution atmosphérique causée par la circulation routière. Les populations défavorisées sur le plan socioéconomique sont particulièrement affectées parce qu'elles ont tendance à être plus nombreuses à habiter sur les grandes artères. Elles sont ainsi plus exposées à la fois au risque de traumatismes routiers et à la pollution atmosphérique. Enfin, les émissions de gaz à effet de serre du transport routier comptent pour 33% des émissions totales de l'agglomération montréalaise¹³, qui s'est fixé comme objectif de réduire ces dernières de 30% par rapport au niveau de 1990.

¹⁰ Direction de santé publique de Montréal. 2011. *Vers une planification métropolitaine du territoire pour des communautés en santé*. Mémoire sur le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement durable de la Communauté métropolitaine de Montréal

¹¹ Reeves, F. 2011. *Planète Cœur - Santé cardiaque et environnement*. Éditions du CHU Sainte-Justine et Éditions MultiMondes

¹² Direction de santé publique de Montréal. 2011. *Op. cit.*

¹³ Ville de Montréal. 2013. *Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013–2020*. pp. 12 et 22.

En parallèle à la consolidation et à la densification des milieux urbains, une modification radicale des patrons de déplacement s'impose pour assurer un développement durable de la région métropolitaine. Il est d'ailleurs inclus dans les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal d'infléchir les tendances actuelles en prévoyant « des mesures visant :

- la réduction globale de l'usage de l'automobile et des distances parcourues;
- l'augmentation de la part modale en transport en commun, des modes alternatifs à l'auto solo, des modes de transport actifs [...] »¹⁴.

La vision, les objectifs stratégiques, les orientations et plusieurs projets du Plan de transport l'affirment sans équivoque : pour atteindre ces objectifs, il est urgent de réduire la dépendance à la voiture et la motorisation croissante en investissant massivement dans le développement des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle tout en réduisant les incitatifs à l'usage de la voiture. Dans cette perspective, nous questionnons l'opportunité des projets de d'amélioration et de construction routière présentés dans le projet de schéma qui auront pour conséquence d'accroître la capacité routière. Nous incitons plutôt l'agglomération à passer à l'action pour concrétiser les projets de transport collectif prioritaires.

La gestion du stationnement est un outil puissant pour inciter à opter pour d'autres modes de transport que la voiture^{15,16}. La politique de stationnement proposée dans le projet de schéma est bienvenue mais elle doit avoir, parmi ses objectifs, de réduire le nombre de déplacements en auto. La conception des nouveaux stationnements, entre autres, doit cesser d'être basée sur le Parking Generation Manual américain, dont les normes sont complètement désuètes dans le contexte actuel. Nous souhaitons que les concepteurs s'inspirent plutôt des normes LEED.

RECOMMANDATION 14 : Établir une cible de réduction du nombre de véhicules-kilomètres, particulièrement en périodes de pointe, sur le territoire de l'agglomération.

RECOMMANDATION 15 : Opter résolument pour le transport collectif et faire les représentations nécessaires auprès des paliers de gouvernement supérieurs pour accroître le financement requis pour l'amélioration de l'offre.

RECOMMANDATION 16 : Énoncer clairement la réduction du nombre de déplacements en voiture comme objectif de la politique de stationnement qui sera élaborée.

¹⁴ Gouvernement du Québec. 2011 *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales – Région métropolitaine de Montréal 2001-2021*. Annexe A – Addenda modifiant les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal en vue de l'élaboration d'un plan métropolitain d'aménagement et de développement.

¹⁵ Ville de Montréal. 2008. *Plan de transport*. p. 141

¹⁶ Conseil régional de l'environnement. 2014. *Le stationnement, un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durables*. Guide

Soulignons que la réduction des volumes de circulation contribuerait également à réduire l'effet d'îlot de chaleur urbain, qui constitue un objectif du projet de schéma.

Réduire les vitesses de circulation

Par ailleurs, la vitesse de circulation des véhicules est un autre facteur majeur de l'insécurité vécue et ressentie par les usagers des transports actifs et a un impact, par le fait même, sur la qualité de vie dans les quartiers. L'insécurité due à la circulation routière dans les quartiers centraux est d'ailleurs un des principaux incitatifs des jeunes familles à s'installer en banlieue. C'est un des facteurs à aborder en priorité pour conserver et attirer les familles sur le territoire de l'agglomération.

La vitesse a une grande influence sur la gravité des blessures lors d'un accident. Lorsqu'un piéton ou un cycliste se fait heurter par un véhicule, la probabilité qu'il en subisse des blessures graves, voire qu'il en décède, augmente de façon radicale lorsque la vitesse d'impact dépasse 30 km/h, comme l'illustre la figure 2.

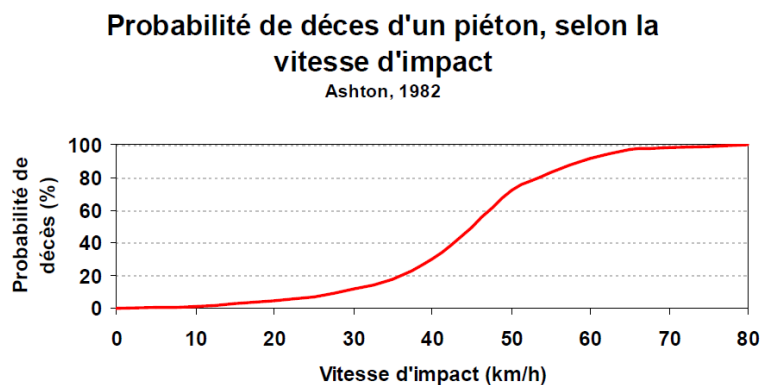


FIGURE 2 – Probabilité de décès d'un piéton, selon la vitesse d'impact

Source : Ashton, 1982

La problématique est particulièrement sévère sur les artères, où la vitesse et les volumes de circulation motorisée, le nombre de voies et la largeur des intersections ainsi que l'achalandage par les piétons et les cyclistes sont les plus élevés. Sur l'île de Montréal, plus de 60% des piétons blessés à une intersection le sont à une intersection comportant une artère¹⁷. Des interventions sur les artères pour y réduire les vitesses de circulation sont donc nécessaires.

De toutes les stratégies conçues pour accroître la sécurité routière, celle qui vise à mettre en place un environnement bâti sécuritaire et convivial est reconnue comme la plus efficace pour réduire le risque de collisions en suggérant, de manière passive, à l'ensemble des usagers les

¹⁷ Morency, P. et S. Paquin. 2013. *Une perspective de santé publique sur le transport et la sécurité des piétons à Montréal*. Présentation dans le cadre du Forum URBA 2015, 20 novembre 2013

comportements à adopter¹⁸. Elle amène également les changements les plus durables tout en limitant le besoin de recourir à la surveillance policière.

De nouvelles tendances d'aménagement, telles que les concepts de « road diet » et de « complete streets », visent à réduire le nombre de voies de circulation ou la largeur de la chaussée dédiée à la voiture sur les artères. Le projet de réaménagement du boulevard Saint-Jean-Baptiste, dans l'arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles en est un exemple extrêmement intéressant à Montréal¹⁹ et nous invitons l'agglomération à s'en inspirer.

RECOMMANDATION 17 : Adopter une politique d'apaisement de la circulation à l'échelle de l'agglomération. Y inclure des mesures adaptées aux artères.

Revoir le partage de la rue

Le Plan de transport adopté par l'agglomération en 2008 comporte de nombreux engagements en faveur des piétons, entre autres via la mise en œuvre de la Charte du piéton, dans laquelle sont enchâssés les principes de **primauté du piéton** dans le système de transport et d'un **nouveau partage de la rue favorable à la marche** « qui implique notamment un resserrement de la place des modes motorisés au profit des piétons » (p. 22). La Charte établit également l'objectif de « prioriser le piéton lors de la conception et de l'aménagement du domaine public » (p.42). Malheureusement, les objectifs et le financement accordé aux projets du Plan de transport, du moins pour ce qui touche les transports actifs, sont sans cesse revus à la baisse et la mise en œuvre a pris un retard considérable. Nous demandons à l'agglomération de démontrer sa volonté à mettre en œuvre ce plan salué par tous lors de son adoption. Nous considérons que les interventions structurantes qu'on y retrouve en faveur des piétons devraient être intégrées au schéma.

Pour arriver à redonner aux piétons – ainsi qu'aux cyclistes – la place qui leur revient, il faut intégrer *systématiquement* l'analyse de leurs besoins lors de l'élaboration de politiques publiques²⁰, dont les budgets, ainsi qu'aux étapes de planification, de conception, de construction et d'entretien des projets qui touchent le domaine public. Nous demandons notamment que soit élaborée *et mise en œuvre* une politique de réaménagement des artères de l'agglomération qui rendrait systématique l'intégration de mesures de repartage de la rue, d'apaisement de la circulation et de verdissement (de manière à en faire des « rues complètes ») lors de travaux de réfection routière ou sur les infrastructures souterraines. Profiter

¹⁸Morency, P., J. Archambault, M.-S. Cloutier, M. Tremblay, C. Plante, A.-S. Dubé. 2013. *Sécurité des piétons en milieu urbain : enquête sur les aménagements routiers aux intersections*. Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, 34 p.

¹⁹ Corbeil, D. 2012. *Montréal | Boulevard Saint-Jean-Baptiste. Concept d'aménagement – La vision de l'arrondissement*. Rapport d'étude.

²⁰Nous incluons dans l'expression « politique publique » les outils de vision, de planification, réglementaires, budgétaires, etc. dont se dote l'administration municipale.

de travaux déjà prévus permettrait de réduire les coûts des nouveaux aménagements et, par conséquent, d'accélérer la multiplication de ceux-ci.

RECOMMANDATION 18 : Adopter une politique de réaménagement des artères en « rues complètes », associée aux travaux de réfection routière et d'intervention sur les infrastructures souterraines, pour y intégrer, à moindre coût, des mesures de repartage de la rue, d'apaisement de la circulation et de verdissement sur le réseau artériel de l'agglomération.

Par ailleurs, le projet de schéma traite très peu de l'aménagement du domaine public, qui est pourtant déterminant dans l'expérience piétonne. Nous proposons que l'agglomération reprenne les propositions faites dans le projet de Plan de développement de Montréal, soit de mettre en place des programmes destinés à l'aménagement du domaine public, produire des guides et des lignes directrices d'aménagement du domaine public et mettre en place des mécanismes favorisant la réalisation de projets exemplaires.

Les infrastructures cyclables pour les déplacements utilitaires

Le projet de schéma aborde la question des infrastructures cyclables presque uniquement du point de vue récréatif. Pourtant, l'usage du vélo comme mode de transport, donc à des fins utilitaires, est en croissance constante depuis de nombreuses années. Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) propose d'ailleurs le développement d'un réseau cyclable **utilitaire** et récréatif. La CMM a entrepris des démarches en vue de l'adoption d'un premier Plan directeur du Réseau vélo métropolitain. Ce plan vise entre autres à doter la région d'un réseau cyclable continu, qui parcourt l'ensemble du territoire métropolitain et qui assure la connexion des réseaux cyclables municipaux²¹.

La CMM ajoute « que la contribution de l'aménagement du territoire et du design urbain est incontournable dans toute stratégie d'augmentation de la part des transports actifs dans les déplacements utilitaires. Pour la Communauté, ce volet s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre de sa stratégie immobilière TOD et hors TOD pour la région métropolitaine de Montréal. Cependant, **une telle stratégie ne saurait être efficace si le réseau cyclable est incomplet et n'offre pas aux cyclistes une juste place dans les corridors de transport** »²².

Nous souhaitons que le schéma indique quelle sera la contribution de l'agglomération à la mise en œuvre du réseau cyclable métropolitain et précise les mesures concrètes que l'agglomération compte prendre pour offrir aux cyclistes une juste place dans les corridors de transport.

²¹ Communauté métropolitaine de Montréal. *Mémoire de la Communauté métropolitaine de Montréal dans le cadre de la consultation du gouvernement du Québec sur la Politique québécoise de mobilité durable.*

²² *Idem.* [Accentuation par les caractères gras ajoutée].

RECOMMANDATION 19 : Préciser la contribution de l'agglomération au réseau cyclable métropolitain.

RECOMMANDATION 20 : Proposer des mesures concrètes pour offrir aux cyclistes une juste place dans les corridors de transport.

2.1.5 L'adaptation aux changements climatiques – Contribuer par le verdissement et la rétention des eaux pluviales à la réduction des impacts des changements climatiques

Nous apprécions la reconnaissance qui est faite, dans le projet de schéma, des diverses dimensions de la problématique des îlots de chaleur urbain, entre autres, celle de la vulnérabilité accrue des personnes défavorisées. Nous croyons toutefois que les interventions proposées devraient reprendre explicitement ces considérations et comporter des mesures prioritaires pour les milieux défavorisés.

Le rôle majeur de la canopée pour réduire l'effet d'îlot de chaleur est également souligné. Le projet de schéma ne propose toutefois pas d'interventions pour l'accroître autres que « mettre en œuvre des mesures de plantation d'arbres sur les terrains de l'agglomération ». Pourtant, l'atteinte de l'augmentation de l'indice de canopée souhaitée ne sera pas aisée; il est déjà difficile de maintenir en vie les arbres actuels étant donné les conditions dans lesquelles ils doivent croître. Il serait donc pertinent de commencer par améliorer ces conditions pour accroître la longévité des arbres.

Une recherche menée par la Ville de Montréal démontre, par exemple, « que l'agrandissement des fosses de plantation des arbres à 5 m³ et la qualité de la terre utilisée exercent un impact sur la longévité des arbres plantés en zone peu favorable »²³. Nous souhaitons que le schéma énonce des directives claires sur les conditions de plantation et d'entretien des arbres du domaine public sur tout le territoire de l'agglomération. Ces directives devaient également fournir une marche à suivre pour protéger le système racinaire des arbres lors de travaux de réfection. Le remplacement systématique à court terme de tout arbre abattu sur le domaine public devrait également être exigé.

Par ailleurs, il faut accélérer le rythme de plantation de nouveaux arbres. En plus de ceux à planter sur le domaine public, nous souhaitons que l'agglomération mette en place des programmes incitatifs pour favoriser la plantation d'arbres sur le domaine privé. La mise à contribution des stationnements extérieurs en s'inspirant du Guide à l'intention des concepteurs du Bureau de normalisation du Québec, comme le propose le projet de schéma, est plus que bienvenue. Nous souhaitons toutefois que la formulation dans le schéma soit plus ferme et exige l'application d'un minimum de recommandations du Guide pour tout nouveau stationnement.

²³ Ville de Montréal. N.d. *Entretien, recherches et réglementations*. Section Grands parcs et verdissement. http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7377,94709942&_dad=portal&_schema=PORTAL, page consultée le 28 octobre 2014.

Nous souhaitons également que l'agglomération mette en place des programmes incitatifs pour le réaménagement des stationnements existants.

RECOMMANDATION 21 : Formuler des directives claires sur les conditions de plantation et d'entretien des arbres et exiger le remplacement systématique à court terme de tout arbre abattu sur le domaine public.

RECOMMANDATION 22 : Exiger l'application d'un minimum de recommandations du Bureau de normalisation du Québec pour l'aménagement de tout nouveau stationnement.

Concernant la rétention des eaux pluviales, le projet de schéma situe bien le problème et suggère des solutions fort intéressantes, telles que les pratiques de gestion optimale (PGO) et les infrastructures vertes. L'intervention proposée, toutefois, est trop vague pour être effective. L'agglomération de Montréal gagnerait à adopter une stratégie générale qui comporterait une panoplie de mesures : aménagements sur le réseau routier, revêtement des aires de stationnement, toitures végétalisées, débranchement des gouttières, jardins de pluie dans les parcs, etc.

Avec son réseau routier de plus de 4 000 km, il serait notamment avantageux pour Montréal de mieux gérer les eaux de ruissellement provenant des voies de circulation, dont la surface est à l'origine d'une part importante des volumes de ruissellement. Elle pourrait prendre exemple de certaines villes ou régions américaines qui ont mis en place depuis plusieurs années des aménagements à même les rues. La Ville de Portland, par exemple, a aménagé un système de bandes végétalisées entre le trottoir et la rue. Une ouverture dans le béton du trottoir permet de diriger les eaux de pluie directement vers ces bandes qui comportent des plantes qui tolèrent d'être submergées dans l'eau pendant plusieurs heures, le temps que l'eau s'infilte dans le sol. Des tests d'infiltration d'eau effectués par la Ville pour vérifier l'efficacité des aménagements ont démontré que plus de 90 % du volume d'eau est retenu et infiltré²⁴. La Ville de New York a également aménagé plusieurs sites sur le domaine public²⁵.

RECOMMANDATION 23 : Adopter une stratégie générale de gestion des eaux pluviales misant sur les pratiques de gestion optimale et les infrastructures vertes.

²⁴ Garant, D. 2009. *La problématique des surverses dans l'agglomération montréalaise; les aménagements alternatifs et complémentaires aux bassins de rétention*. Essai présenté au Centre Universitaire de Formation en Environnement en vue de l'obtention du grade de maître en environnement, Maîtrise en environnement, Université de Sherbrooke

²⁵ American Society of Landscape Architects. 2014. *Stormwater Case Studies*. Études de cas par État. <http://www.asla.org/stormwatercasestudies.aspx#newyork>

2.2 Orientation 2 : Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole

2.2.1 Les secteurs d'emploi – Soutenir leur dynamisme économique et miser sur leur accessibilité et leur diversification

Le projet de schéma propose d'améliorer la desserte des pôles d'emploi en transport routier. Ce qui rend difficile l'accès des lieux d'emploi en voiture, c'est la congestion engendrée par l'accroissement constant du parc automobile, pas le manque de rues. Toute mesure pour faciliter les déplacements en voiture encourage ces derniers.

Nous souhaitons plutôt que l'agglomération exprime avec conviction sa volonté de miser sur les modes alternatifs de transport pour faciliter l'accès aux emplois. Nombreux sont les employés qui délaisseraient volontiers leur voiture pour se rendre au travail si la desserte en transport collectif et les infrastructures de transports actifs étaient améliorées. La desserte actuelle en transport collectif, concentrée vers le centre-ville, doit être adaptée aux pôles d'emploi situés dans les secteurs ouest et est de l'île. Nous souhaitons que des mesures innovantes soient explorées et adoptées pour mieux desservir ces secteurs.

Par ailleurs, le projet de schéma ne dit rien sur l'accessibilité des secteurs d'emploi par les transports actifs. Bien que leur part modale demeure modeste par rapport aux autres modes, les transports actifs gagnent de plus en plus d'adeptes pour les déplacements vers le travail et méritent que des infrastructures les facilitant soient mises à la disposition des travailleurs.

RECOMMANDATION 24 : Améliorer de manière significative l'accessibilité de tous les pôles d'emploi en transports collectif et actif.

2.2.2 Le centre de la métropole – Soutenir la diversité des fonctions et son rayonnement international

Une des caractéristiques remarquables du centre-ville de Montréal est sa « marchabilité », soit la facilité qu'on y a de se déplacer à pied. Nous souhaitons que cette caractéristique soit encore davantage mise en valeur dans le plan directeur de l'aménagement et du développement du centre-ville qui sera élaboré. Le réaménagement prochain de la rue Sainte-Catherine Ouest devrait être exemplaire à cet égard en accordant la priorité au piéton dans son aménagement. Nous invitons la Commission à consulter le mémoire présenté par le CEUM lors de la consultation publique sur le projet Sainte-Catherine Ouest²⁶.

²⁶ Centre d'écologie urbaine de Montréal. 2014. *Pour une rue Sainte-Catherine à échelle humaine*. Mémoire de consultation publique présenté à la Ville de Montréal

RECOMMANDATION 25 : Intégrer au plan directeur de l'aménagement et du développement du centre-ville une orientation qui affirme la place prépondérante du piéton dans l'espace public.

2.2.3 L'accessibilité des pôles d'activité – L'améliorer en fonction des besoins

Dans cette section, le projet de schéma mentionne que « les réseaux artériel et autoroutier de l'agglomération assurent des déplacements efficaces et desservent les principaux pôles économiques, tout en protégeant la quiétude des quartiers résidentiels » (p. 57). La plupart des artères de l'agglomération passent pourtant au cœur des quartiers résidentiels, dont plusieurs très densément peuplées. Ces artères constituent en elles-mêmes des milieux de vie, au même titre que les rues locales ou collectrices. Une forte proportion de la population montréalaise y habite et des lieux de destination importants s'y trouvent : commerces, écoles, parcs, bibliothèques, hôpitaux, etc. Comme le souligne le projet de schéma, de nombreux piétons et cyclistes y circulent pour accéder à ces lieux de destination. L'aménagement des artères doit donc prendre en compte ces caractéristiques.

Nous rappelons ici la recommandation formulée à la page 20 d'adopter une politique de réaménagement des artères en « rues complètes » et de profiter de tous les projets majeurs de réfection routière ou de réfection des infrastructures souterraines pour la mettre en œuvre. Dans l'analyse du réaménagement à effectuer, nous suggérons d'introduire un indice de niveau de service adapté aux infrastructures pour piétons et cyclistes, à l'instar de ce qui se fait depuis des décennies pour les voies de circulation automobile afin, comme le soutient le projet de schéma, de rendre « les aménagements piétons [et cyclables] sur ces axes [...] cohérents avec l'intensité des déplacements générés » (p. 57).

L'amélioration de la desserte en transport collectif est aussi nécessaire pour faciliter l'accès aux pôles d'activité. Nous demandons d'accélérer la réalisation des projets de voies réservées pour autobus afin de permettre des déplacements efficaces. Des autobus coincés dans la congestion ne constituent pas, pour les automobilistes, le meilleur incitatif à changer de mode de transport.

Nous rappelons également, comme nous l'avons souligné plus tôt, qu'aucun projet de développement du réseau cyclable à des fins utilitaires n'est proposé, alors que 30 projets très précis sur le réseau routier sont énumérés. Enfin, nous sommes déçus que le projet de schéma ne propose d'améliorer l'accès à l'aéroport que par le réseau routier et ne fasse aucune mention de la desserte du site en transport collectif, en particulier du lien ferroviaire projeté avec le centre-ville. Nous demandons à l'agglomération d'inclure ce projet dans le schéma et de faire les représentations nécessaires auprès des instances pertinentes pour assurer la réalisation de ce projet crucial.

RECOMMANDATION 26 : Introduire un indice de niveau de service dans l'analyse des infrastructures piétonnes et cyclables, à l'instar de celui utilisé pour l'analyse des voies de circulation automobile.

RECOMMANDATION 27 : Intégrer au plan d'urbanisme le réseau cyclable existant et les grands projets de développement du réseau cyclable.

RECOMMANDATION 28 : Inclure au schéma le projet de lien ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport et faire les représentations nécessaires auprès des instances pertinentes pour en assurer la réalisation.

2.3 Orientation 3 : Mettre en valeur les territoires d'intérêt

2.3.1 Le patrimoine - Les grandes propriétés à caractère institutionnel

Nous apprécions la volonté de l'agglomération d'assurer une protection et une mise en valeur des grandes propriétés à caractère institutionnel et, dans l'éventualité d'un changement d'usage, de maintenir la désignation « grande propriété à caractère institutionnel ». À cet égard, le Centre d'écologie urbaine de Montréal fait partie de la Coalition Sauvons les 5 sites hospitaliers qui revendique que les propriétés dites excédentaires du réseau de la santé reliées à la construction du CHUM et du CUSM demeurent dans le domaine public à des fins communautaires, sociales ou institutionnelles, et ce, dans le but de répondre en priorité aux besoins de la collectivité montréalaise. Nous souhaitons que le schéma propose comme intervention que l'agglomération fasse les représentations nécessaires auprès du gouvernement du Québec afin de maintenir ces propriétés dans le domaine public.

RECOMMANDATION 29 : Faire les représentations nécessaires auprès du gouvernement du Québec pour maintenir dans le domaine public les sites hospitaliers des ensembles immobiliers de l'Hôtel-Dieu, de l'Hôpital Royal-Victoria et de l'Hôpital de Montréal pour enfants, de l'Institut thoracique de Montréal et des pavillons L-C Simard et J-A De Sève de l'Hôpital Notre-Dame.

2.3.2 Le paysage et la Trame verte et bleue

Comme le recommandait l'OCPM dans son rapport de consultation sur l'agriculture urbaine, nous souhaitons que cette dernière soit intégrée à la trame verte et bleue. Dans son rapport, l'OCPM souligne que « le concept de trame verte, présent dans le PMAD, semble être une avenue permettant de développer l'[agriculture urbaine] en cohérence avec un réseau d'espaces verts et de liens piétons »²⁷. Des jardins communautaires ou collectifs pourraient y être aménagés, des arbres fruitiers et des plantes comestibles pourraient y être plantés. Nous ne souhaitons évidemment pas empiéter sur les milieux naturels pour aménager des sites d'agriculture mais ces derniers pourraient être localisés au pourtour des zones protégées, constituant ainsi des bandes tampons.

RECOMMANDATION 30 : Intégrer diverses formes d'agriculture urbaine à la trame verte et bleue.

²⁷ OCPM. 2012. *Op. cit.* p. 90

2.4 Les grandes affectations du territoire

2.4.1 La zone agricole

Nous trouvons dommage qu'une des deux seules interventions proposées pour l'agriculture urbaine soit de « se doter d'outils réglementaires qui [en] encadrent le développement, tout en évitant les effets négatifs de cette activité sur le voisinage ». Nous sommes bien sûr d'accord pour préciser le cadre réglementaire mais nous souhaiterions une formulation plus enthousiaste! Nous souhaitons que le schéma présente des mesures concrètes pour soutenir l'essor de l'agriculture urbaine. C'est ce que visent les recommandations 5, 6, 7, 9 et 10 formulées précédemment.

2.4.2 Les contraintes et les nuisances

Le projet de schéma reconnaît comme nuisances induites par le réseau routier le bruit, la pollution atmosphérique et l'émission de gaz à effet de serre. Le document souligne même, pour la première fois, que, « compte tenu de l'amplification des problèmes liés à la congestion routière dans un contexte d'interventions majeures sur le réseau routier et des conséquences économiques et environnementales que ceux-ci entraînent, le déplacement des personnes sur le territoire de Montréal doit reposer davantage sur l'utilisation des transports collectif et actif » (p. 115). Pourtant, très peu d'interventions concrètes sont proposées en ce sens. Nous rappelons les recommandations formulées à page 17.

2.5 Les documents devant accompagner le schéma

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* précise que le schéma d'aménagement et de développement doit être accompagné de trois autres documents, dont un plan d'action pour la mise en œuvre et un estimé des coûts des mesures proposées. Comme c'est trop souvent le cas lors de consultations sur des projets de plans, ces deux documents n'ont pas été soumis à la consultation publique.

Il est décevant pour les participants de ne pas pouvoir se prononcer sur les éléments les plus concrets de l'élaboration du schéma. La population devrait être appelée à participer aux arbitrages qui doivent nécessairement se faire pour établir les priorités. Connaître le coût des 30 projets de réfection, d'amélioration et de construction routière aurait peut-être amené les participants à proposer d'autres choix, alors que les fonds manquent pour tant de mesures telles que le développement du logement social, l'amélioration de la desserte en transport collectif, le prolongement du réseau cyclable, l'apaisement de la circulation, la sauvegarde des milieux naturels, etc.

Enfin, nous croyons que le schéma devrait comporter un engagement concernant le suivi de sa mise en œuvre et la reddition compte à la population.



ecologieurbaine.net

3516 avenue du Parc

Montréal, Québec, H2X 2H7

514 282-8378