

# **Mémoire sur le projet de Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal**

---

Présenté lors des consultations publiques de la Commission sur le  
Schéma d'aménagement et de développement de Montréal

Par Coalition Montréal

7 novembre 2014

## Table des matières

Contexte et introduction .....	3
Enjeu 1 : Planifier des quartiers mixtes, compacts et à échelle humaine .....	4
Enjeu 2 : Planifier en fonction des transports alternatifs à la voiture solo - transports collectif et actif .....	9
Enjeu 3 : L’Hippodrome et le Secteur Namur – de la Savane.....	14
Enjeu 4 : Secteur Bonaventure .....	16
Enjeu 5 : L’échangeur Turcot et le Secteur Turcot-Lachine.....	18
Enjeu 6 : La sécurité ferroviaire.....	20
Enjeu 7 : Le verdissement.....	22
Conclusion .....	23
Bibliographie.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>

## À propos de l’auteur

La deuxième opposition à la Ville de Montréal est composée des six élus de Coalition Montréal, dont trois maires d’arrondissement. Le chef de Coalition Montréal est M. Benoit Dorais.

Les élus de l’équipe de Coalition Montréal n'ont pas à suivre de ligne de parti et disposent de la liberté de vote lors des conseils municipaux. Cependant, le programme et la Déclaration « Nous sommes tous Montréalais » donnent une vision commune qui guide le travail des conseillers.

Le programme invite les élus municipaux à travailler de façon plus collégiale, en mettant l'accent sur la résolution des enjeux plutôt que sur des considérations partisans. Les motions déposées par les membres de Coalition Montréal touchent des enjeux comme le développement économique, la santé publique, la protection de l'environnement, l'itinérance, les transports collectifs, l'aménagement urbain ou encore la sécurité ferroviaire.

Ce mémoire a été préparé par les conseillers de la 2<sup>e</sup> opposition et la rédaction a été confiée à Maude Cournoyer-Gendron.

## Contexte et introduction

Il est impossible de passer sous silence de travail colossal qui a été accompli par la Direction de l'urbanisme de la ville de Montréal, au nom de l'agglomération de Montréal, lorsque l'on considère la multitude d'éléments qui se retrouvent dans ce Schéma. En amorçant la présentation de ce mémoire, nous tenons à souligner le travail de recherche considérable et l'effort de problématisation qui a été fait pour chacune des orientations présentes dans le document. Il est important de souligner la pertinence des mises en contexte qui s'y retrouvent.

Assurément, une tâche de cette ampleur n'est pas sans oublis ou omissions. Pensons ici au document complémentaire qui ne fait que 25 pages. C'est dans cet esprit que l'équipe de Coalition Montréal a voulu présenter un mémoire dans le cadre des consultations publiques sur le projet de Schéma d'aménagement et de développement. En effet, le présent document souligne l'absence de certains enjeux, réaffirme l'importance de certains autres, et tente de clarifier certaines des orientations et propositions déjà présentes dans le Schéma proposé. Le but de cet exercice est ainsi d'amener une critique constructive afin de bonifier le document final du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération montréalaise.

Ce mémoire insistera sur cinq points jugés prioritaires. Ces cinq points sont parfois des enjeux généraux, parfois des enjeux territoriaux. Il sera d'abord question de la notion de quartier mixte, compact et à échelle humaine, une idée centrale que souhaite apporter notre organisation dans le cadre de ces consultations publiques. En discutant de quartiers mixtes et compacts, vient rapidement la question du transport, et notre organisation souhaite, à cet égard, insister sur l'importance des transports collectifs et des transports alternatifs à la voiture solo. Ayant établi des attentes en matière d'aménagement des quartiers (mixtes et compacts) et en matière de transport (priorité aux transports collectifs et alternatifs), nous aborderons ensuite deux territoires, identifiés parmi les six secteurs de planification stratégique identifiés par le projet de Schéma actuellement à l'étude. Ces territoires qui nous préoccupent sont ceux de l'Hippodrome, identifié dans le Schéma comme le Secteur Namur – de la Savane, et le secteur de l'échangeur Turcot, identifié comme le Secteur Turcot Lachine-Est. Des propositions précises pour la planification de ceux-ci seront amenées. Finalement, la question de la sécurité ferroviaire sera abordée, un enjeu qui s'impose autant par son actualité que par la forte emprise du réseau ferroviaire sur le territoire de l'agglomération, et notamment sur le territoire de l'arrondissement du Sud-Ouest.

## Enjeu 1 : Planifier des quartiers mixtes, compacts et à échelle humaine

L'idée amenée dans cette section concerne l'importance de considérer à la fois la mixité et la compacité dans l'aménagement du territoire de l'agglomération. La mixité fait référence à la fois à la population (mixité sociale) et aux fonctions présentes sur le territoire, tandis que la compacité se traduit surtout par l'aménagement du territoire.

La notion de mixité sociale est comprise comme la cohabitation ou la coexistence de populations présentant des différences au niveau de la classe sociale, de l'âge, de l'ethnicité, etc. L'idée derrière la notion de mixité sociale est d'agir sur la question de la pauvreté et sur les inégalités sociales, notamment en s'attaquant à l'exclusion (Bacqué 2002). Le terme s'est retrouvé dans maintes politiques publiques en matière de logement, notamment en France. La Ville de Montréal ne fait pas exception, adoptant en 2005 une Stratégie d'inclusion de logements abordables.

Plusieurs raisons nous poussent à défendre la notion de mixité sociale comme étant l'un des objectifs à atteindre dans la planification des quartiers de l'agglomération et à insister sur la diversification des modes d'habiter (logement privé, locatif, subventionné, etc.), des formes résidentielles et des services offerts dans chaque quartier comme un moyen d'y parvenir.

La poursuite de l'objectif de mixité sociale prend son sens dans le fait que plusieurs études soulignent les effets de la concentration spatiale de la pauvreté sur la reproduction de celle-ci, ainsi que des inégalités sociales (Dansereau et al 2002). Il s'agit alors de prévenir les dynamiques de concentration de la pauvreté, dans le but de limiter les potentiels effets de milieu<sup>1</sup>. Cet objectif s'inscrit aussi dans une perspective de meilleur accès au logement, un droit reconnu à l'échelle internationale et notamment par le Comité des Nations unies sur les droits économiques, sociaux et culturels (Hérion 2006). À cet égard, il faut noter, comme le mentionne le document de travail, que plus de 40 % des ménages locataires de l'agglomération consacrent plus de 30 % de leur revenu brut aux coûts d'habitation (en page 30). Toutefois, les logements sociaux et communautaires ne représentaient que 6,7 % des logements occupés dans l'agglomération en 2011 (Statistique Canada 2011).

Or, l'accès au logement et la mixité sociale ne peuvent être garantis sans une meilleure offre en matière de modes d'habiter; à savoir par une présence accrue de logements sociaux et de logements abordables sur le territoire de l'agglomération. C'est dans cette perspective d'accès au logement et de mixité sociale que s'impose la Stratégie d'inclusion du logement abordable. Elle nous semble ainsi un élément clé dans l'atteinte de cet objectif. Si l'actuel projet de Schéma

---

<sup>1</sup> Bien que les effets de milieu ne se manifestent pas de façon aussi prononcée au Canada et à Montréal qu'aux États-Unis, il demeure pertinent de les considérer comme essentiels, ne serait-ce que dans la prévention. L'effet de milieu est défini comme l'idée que les éléments caractéristiques du milieu dans lequel vivent les résidents sont plus importants que les caractéristiques individuelles qui leur sont propres, lorsque l'on considère leur possibilité d'ascension sociale (Dansereau et al. 2002).

dit s'appuyer sur cette Stratégie adoptée en 2005, nous sommes d'avis que les seuils minimaux de 15 % de logements abordables et de 15 % de logements sociaux pour des projets de 200 unités et plus doivent se trouver dans la section interventions de l'objectif « Accroître l'offre de logements abordables » (p.32).

Notons par ailleurs que ces seuils de 15 % sont un minimum à atteindre, et que certains arrondissements ont été proactifs sur la question du logement social et du logement abordable, et ont proposé des plans d'action qui dépassent la Stratégie d'inclusion. En effet, l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve présente un plan d'action qui considère les projets résidentiels d'envergure moindre, et propose l'information et l'incitation auprès des promoteurs de projets résidentiels de 48 à 100 unités, la négociation auprès des promoteurs de projets de 100 à 200 unités, et d'appliquer la stratégie dans les projets de plus de 200 unités. L'arrondissement du Sud-Ouest a élaboré un plan d'action qui incite à une réelle mixité sociale en priorisant l'inclusion sur le site, et en exigeant des compensations plus élevées pour des projets hors site et d'autant plus élevées pour des compensations financières. Le plan d'action du Sud-Ouest vise aussi à informer les promoteurs pour des projets de moins de 100 unités, et pour les projets entre 100 et 200 unités, que le taux d'inclusion soit fixé à 10%. Les deux plans d'action prévoient la tenue d'un registre afin de faire un suivi des projets résidentiels ainsi que l'inclusion qui y est associée, afin de s'assurer qu'une accumulation de projets de petite taille ne vise pas à contourner le plan d'action.

Il est important de souligner, comme l'ont fait les deux plans d'action sur l'inclusion, que les demandes de modification de la part des promoteurs sont l'occasion de négocier avec ce dernier; sur l'inclusion de logement social, la construction de grands logements ou autre. Si l'agglomération ne possède pas actuellement les pouvoirs réglementaires relativement à l'inclusion de logements abordables, le Schéma d'aménagement et de développement devrait stipuler qu'une fois ces pouvoirs obtenus, la Stratégie d'inclusion sera le minimum attendu en matière de logements abordables.

---

***Proposition 1 : Logement social et logement abordable***

- 1.1 Souligner l'importance du logement social dans la part de logement abordable;
- 1.2 S'assurer que le Schéma d'aménagement respecte la Stratégie (plutôt que de simplement s'en inspirer), et de ce fait, chiffrer les objectifs à 15 % de logement social et 15 % de logement abordable dans tous les nouveaux projets résidentiels de plus de 200 unités;
- 1.3 Revendiquer les pouvoirs auprès du gouvernement du Québec et du Canada;
- 1.4 Une fois les pouvoirs obtenus, rendre obligatoire minimalement l'application de la Stratégie d'inclusion de logements abordables;
- 1.5 Souligner l'importance du logement social et du logement abordable dans les projets résidentiels de plus petite envergure.

Par ailleurs, la mixité sociale passe aussi par la présence d'une offre diversifiée d'options résidentielles sur l'étendue du territoire de l'agglomération. Notons que la diversification des formes résidentielles, comme des modes d'habiter, permet de s'assurer du maintien sur place des résidents dont la situation socioéconomique se trouve changée, par la perte d'un emploi, la naissance d'un enfant, la séparation, la vieillesse. Une offre résidentielle diversifiée passe notamment par la présence de logements pour famille, c'est-à-dire ceux ayant trois chambres à coucher et plus. La Politique familiale de la Ville de Montréal fixe d'ailleurs, comme premier engagement, celui de garantir une offre en matière de grand logement abordable (de trois chambres à coucher) en propriété ou en location (Ville de Montréal 2008b). Dans tous les enjeux favorisant la mixité, il nous semble fondamental que le Schéma accorde une priorité à toutes les dimensions favorisant la rétention des familles au sein de l'Agglomération, que cela touche l'habitation, l'aménagement de quartiers sécuritaires et à échelle humaine, l'offre de services de proximité, etc.

Il faut ainsi rappeler, comme le souligne le rapport sur l'avancement de la mise en œuvre de la Stratégie publié en 2007, que la grande part des logements abordables privés non subventionnés construits reste de petites unités en copropriétés qui ne satisfont pas les besoins des familles. À titre d'exemple, seulement 7 % des condos abordables vendus en 2006 possédaient la superficie requise pour loger une famille ayant plus d'un enfant (Ville de Montréal 2007, 15). Si l'on considère les localisations plus centrales, ce taux baisse à 1 % seulement. Au regard de ce constat, il est crucial de réaffirmer l'intention de construire et de maintenir l'offre de ce type de logement sur le territoire montréalais, et ce dans les secteurs centraux et périphériques. De surcroît, il est impératif de s'assurer de la présence d'une offre pour de grands logements abordables, puisque comme l'indique la Politique familiale de la Ville, la capacité de Montréal à retenir les jeunes familles est fragilisée par l'évolution des prix des propriétés et des coûts de logements, et par le décalage de ceux-ci vis-à-vis de la banlieue (Ville de Montréal 2008b, 9).

---

***Proposition 2 : Logement pour les familles***

- 2.1 Souligner l'importance du maintien des familles dans l'agglomération montréalaise;
- 2.2 S'assurer que les projets de grande envergure comprennent une offre diversifiée de logements en termes de taille (avec des logements de trois chambres à coucher et plus) et de mode d'occupation (dans le parc de logements locatifs, sociaux et privés).

La notion de mixité qui nous intéresse réfère aussi à une mixité de fonctions. Ainsi, nous voulons aller à l'encontre d'une spécialisation fonctionnelle qui se solderait par un territoire fragmenté. En ce sens, il est souhaitable que des usages complémentaires soient intégrés dans les différents quartiers. De cette façon, nous voulons favoriser des quartiers résidentiels complets où sont présents les services et les commerces de proximité; et potentiellement des industries légères ou de l'agriculture urbaine. À cet égard, il faut rappeler que la mixité fonctionnelle permet un meilleur accès à l'emploi pour des populations moins mobiles. Elle favorise aussi des

déplacements réduits en matière de distance parcourue et avec un mode de transport alternatif à la voiture, soit la marche, le vélo ou les transports en commun. Elle réduit ainsi la dépendance à l'automobile et favorise les déplacements actifs, ce qui est positif du point de vue de la santé publique.

La mixité fonctionnelle permet aussi d'avoir des milieux de vie complets et animés. La Politique familiale de la Ville de Montréal parle d'un noyau villageois animé, où l'on retrouve la plupart des services de proximité, soit une boulangerie, une épicerie, une fruiterie, un café, etc. dans les engagements pris au niveau du quartier (Ville de Montréal 2008b, 5). Afin de favoriser le développement de quartier à fonctions mixtes, il est possible d'intervenir sur le zonage, et dans la négociation avec les promoteurs immobiliers afin de s'assurer de l'inclusion de commerces de proximité dans les projets amenés. Il est aussi important d'insister sur la nature des commerces à favoriser dans le développement de ces quartiers. En effet, il faut s'attarder aux types d'emplois offerts, et à l'impact du commerce pour le milieu. À cet égard, mentionnons la contribution des commerces issus de l'économie sociale et solidaire à la qualité de vie du milieu, et aux perspectives d'emplois intéressantes du point de vue social, notamment à travers des programmes de réinsertion.

---

***Proposition 3 : Commerces de proximité***

- 3.1 Accorder de l'espace pour les commerces de proximité dans la planification des quartiers;
- 3.2 À cet effet, négocier cet espace avec les promoteurs, et favoriser les PME et les entreprises issues de l'économie sociale et solidaire;
- 3.3 Concevoir un projet d'investissements pour les artères commerciales de l'agglomération, afin de les revitaliser, de maintenir la marchabilité des quartiers et de soutenir la vitalité des commerces de proximité dans un contexte de compétition avec les chaînes de magasins dans les centres commerciaux

Toujours dans cette perspective de mixité des fonctions, il est important de garantir un accès aux équipements collectifs, et notamment aux équipements collectifs de proximité tels que les CPE ou les écoles. Dans un contexte où il a été clairement établi que l'agglomération de Montréal connaît un déficit migratoire intramétropolitain<sup>2</sup>, et que ce dernier est accru pour les groupes d'âges correspondant aux jeunes familles avec enfants, l'intégration de ce type d'équipements collectifs de proximité permettrait une meilleure attractivité au regard de cette catégorie de population (Ville de Montréal 2014a, 2014b). D'ailleurs, l'engagement numéro 9 de la Politique familiale de la Ville de Montréal mentionne « Des équipements collectifs en bon état, situés à proximité [...] » (Ville de Montréal 2008b, 5). En s'inspirant du plan de mise en

---

<sup>2</sup> Ce calcul est fait en comparant les personnes qui se sont établies à Montréal en provenance des régions administratives de la Montérégie, de Laval, des Laurentides et de Lanaudière aux Montréalais qui ont quitté l'agglomération pour s'établir dans ces mêmes régions administratives. Nous sommes conscients que les limites de ces régions administratives vont au-delà des limites de la région métropolitaine (Ville de Montréal 2014b).

œuvre des quartiers culturels de la Ville de Montréal, il serait pertinent d'étendre la conception d'équipement de proximité aux équipements culturels, et notamment aux lieux de diffusion et de création afin de s'assurer d'avoir des quartiers qui restent vivants et dynamiques.

---

**Proposition 4 : Équipements collectifs de proximité**

- 4.1 Intégrer des équipements collectifs de proximité dans le développement de nouveaux quartiers;
- 4.2 Intégrer des équipements collectifs de proximité dans le développement de nouveaux projets dans des quartiers déjà existants;
- 4.3 Élargir la définition d'équipements collectifs aux équipements culturels, et ce faisant, s'assurer du maintien des lieux de création et de diffusion de la culture dans les quartiers; conformément au Plan de mise en œuvre des quartiers culturels de la Ville de Montréal (2013);
- 4.4 Que, conformément aux recommandations de la Commission permanente sur le développement culturel et la qualité du milieu de vie, les municipalités consacrent un taux de 1 % du budget des projets immobiliers et des projets d'infrastructures à l'art public.

La notion de compacité fait à la fois référence à la densité du cadre bâti (généralement des densités moyennes à fortes), mais aussi à la continuité et la contiguïté du tissu urbain (Van Weesep 2005). Le but est ainsi de permettre une concentration de population qui soutiendra les différents services de proximité, les commerces et les services de transports en commun. L'étalement urbain est à la fois consommateur d'espace, mais aussi coûteux pour les municipalités sur le plan des services à offrir, en plus d'être néfaste du point de vue environnemental – avec les coûts environnementaux du transport par voiture solo. Un tissu urbain dense et compact favorise ainsi une gestion plus rationnelle des ressources (Pumain 2006). La notion de compacité s'avère d'autant plus importante qu'elle permet de réduire l'étalement urbain, et limiter les distances entre lieux de résidence et lieux de travail (*spatial mismatch*).

Si la densité est un élément qui fait partie de la compacité, cette dernière est plus complexe, intégrant des notions de convivialité, de marchabilité et de création de liens sociaux. Elle insiste aussi sur la présence de services de proximité. Les principes d'aménagement qui vont dans le sens de la compacité sont de réduire la largeur des rues, des espaces de stationnement sur rue, de prévoir des espaces publics, etc. (Vivre en ville n.d.). La planification de la ville compacte est bien entendu liée à la question des transports, et notamment des transports actifs – cette dernière sera par ailleurs abordée dans la section suivante. Certains éléments de la compacité méritent toutefois d'être considérés dans le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération, et sont présentés dans la proposition 5. Le terme de compacité est mentionné dans la version actuelle du document, mais nous souhaitons réitérer son importance dans la vision du développement urbain pour l'agglomération montréalaise.

### **Proposition 5 : Compacité**

- 5.1 Accorder un pourcentage de la superficie des projets qui sera attribué à l'aménagement d'espace public;
- 5.2 À cet effet, négocier cet espace avec les promoteurs, notamment sous la forme de « prime de densité »<sup>3</sup>;
- 5.3 Aménager les espaces publics et les rues à l'échelle du piéton;
- 5.4 S'assurer que les espaces publics aménagés participent au couvert végétal;
- 5.5 Aménager les espaces de stationnements en souterrain, prioritairement.

## **Enjeu 2 : Planifier en fonction des transports alternatifs à la voiture solo - transports collectif et actif**

Les objectifs d'accroître l'offre en transport collectif et actif ainsi que d'améliorer les complémentarités des modes de transport ont été clairement mentionnés afin de contribuer au dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole, ce que nous saluons. Nous remarquons toutefois qu'aucun investissement n'est identifié, et qu'aucun effort de représentation auprès des gouvernements supérieurs ne se trouve dans le Schéma. Développer un réseau structurant de transport en commun à l'échelle métropolitaine est crucial pour l'avenir de Montréal et de son agglomération. Cette ambition ne pourra toutefois pas se réaliser sans la collaboration effective des différents acteurs en présence et de l'octroi de fonds conséquents. Ni la gouvernance ni la question du financement des projets de transport ne sont abordées dans le Schéma. Nous sommes d'avis que ces deux éléments sont essentiels au développement d'un réseau efficace de transport collectif qui saura être structurant pour la métropole et pour l'agglomération montréalaise. La fiscalité municipale actuelle ne permet pas de financer directement des projets métropolitains d'infrastructure de transports collectifs, ce qui est en soi problématique. C'est pourquoi nous demandons l'ajout d'une section concernant le financement de ces projets de transports collectifs au Schéma d'aménagement et de développement proposé.

De plus, si l'idée de réduire l'emprise de l'automobile a été approfondie dans la section traitant du cadre de vie, elle demeure toutefois absente de la section qui traite du dynamisme et de l'accessibilité de l'agglomération. Par ailleurs, l'un des objectifs est de « maintenir et entretenir le réseau routier et maîtriser la congestion » (page 60). À la lecture de cet objectif, il n'est pas évident que la solution proposée pour réduire la congestion passe par une meilleure offre de transport en commun; au contraire, cette idée est associée au maintien et à l'entretien du réseau routier. Or, il est bien établi que l'une des meilleures façons d'agir sur les problèmes de

---

<sup>3</sup> Institut de développement urbain du Québec, n.d., Capsule 2 – Zonage incitatif, consulté le 2 novembre 2014, <http://iduquebec.com/immobilier-en-francais/capsules-linguistiques/capsule-2-zonage-incitatif/>

congestion est d'améliorer l'offre de transport collectif, aux côtés de la réduction de la distance entre résidence et travail comme le permettent les quartiers mixtes et compacts.

Toujours dans cette idée d'une agglomération et d'une métropole possédant un réseau de transport collectif structurant, nous insistons sur le fait que le Schéma devrait mentionner que l'option à privilégier afin de bonifier l'offre de transport en commun dans le corridor du pont Champlain est le Système léger sur rail. Cette proposition est conforme à l'objectif 2.2 du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) qui est de hausser à 30 % la part modale des déplacements effectués en transport en commun à la période de pointe du matin d'ici 2021.

Le service actuel de transport par bus, ainsi que la voie réservée sur le pont Champlain, sont déjà saturés à l'heure de pointe. La présence d'un nombre important d'autobus qui circulent dans les quartiers du Sud-Ouest – ou éventuellement dans Ville-Marie – amène son lot d'impacts négatifs pour le secteur : bruit, pollution de l'air et insécurité routière. L'option du Système léger sur rail est avantageuse puisqu'elle permet une grande capacité de transport<sup>4</sup>, une propulsion électrique qui diminue les nuisances pour les riverains et qui s'inscrit dans l'objectif de réduction des GES de 30 % sous les niveaux de 1990, à l'horizon 2020. Considérant que le Conseil municipal a adopté à l'unanimité une motion d'urgence pour l'intégration du SLR sur le nouveau pont Champlain le 27 mai dernier, il est tout à fait cohérent que le choix du SLR soit explicitement établi comme l'option à privilégier.

---

***Proposition 6 : Améliorer le réseau de transport collectif***

- 6.1 Que le Schéma mentionne le Système léger sur rail (SLR) comme le mode à privilégier dans la bonification de l'offre de transport collectif sur le corridor du pont Champlain;
- 6.2 Que le Schéma, conformément au Plan de transport de Montréal, propose un mécanisme de gouvernance métropolitaine en matière de transport en commun et qu'en ce sens la compétence de planification des transports collectifs métropolitains revienne à la CMM, et que l'AMT voit son rôle se modifier afin de devenir une autorité organisatrice des transports collectifs, sous l'autorité du conseil de la CMM;
- 6.3 Que le document du Schéma s'attarde à la question du financement du transport collectif et qu'il prévoit des scénarios de réinvestissement en ce sens;
- 6.4 Que l'effort de représentation auprès du gouvernement du Québec au sujet du financement des projets de transports collectifs métropolitains soit mentionné dans le Schéma;
- 6.5 Que le Schéma fasse référence à la volonté de la ville de Montréal de poursuivre ses efforts en matière d'électrification des transports.

---

<sup>4</sup> Selon le Rapport technique de la CMM intitulé Définition du réseau de transport en commun métropolitain structurant, « Le SLR pourrait déplacer 12 900 personnes/heure par direction, avec des trains d'une capacité de 655 passagers, des intervalles de 3 minutes et une vitesse maximale de 100 km/h. » (CMM 2011, 9).

Le deuxième aspect relatif au transport qui mérite d'être souligné et réitéré est l'importance des transports actifs. Le fait de valoriser la présence du piéton et celui de faire des aménagements sécuritaires pour les piétons et cyclistes sont des éléments bien présents dans les orientations du projet de Schéma d'aménagement et de développement. Les bienfaits du transport actif en ce qui concerne la santé publique, de réduction des GES et de qualité de vie dans les quartiers ne sont plus à démontrer. En effet, ceux-ci sont présents dans l'orientation visant à favoriser les déplacements en transports actifs et collectifs, ainsi que dans maintes orientations complémentaires, notamment dans l'accessibilité aux équipements collectifs et dans le soutien d'un cadre de vie complet. À cet égard, nos propositions vont tout à fait dans le sens de ce qui est proposé dans l'actuel projet de Schéma.

Notre critique à ce sujet repose sur le fait que le document complémentaire, qui est l'instrument réglementaire principal servant à intégrer des éléments aux plans d'urbanisme des municipalités de l'agglomération, ne comporte que des exigences en matière de stationnement pour les vélos, lors de la construction, de l'agrandissement ou du changement d'usage d'un bâtiment. Bien qu'essentielle dans la perspective de favoriser les transports actifs, cette mesure ne suffira pas à elle seule à engranger un changement significatif. Ainsi, des mesures relatives aux pistes cyclables et aux aménagements piétons devraient se trouver dans le document complémentaire, aux côtés de cette exigence pour des stationnements à vélo.

---

***Proposition 7 : Améliorer les aménagements pour les transports actifs***

- 7.1 Qu'un engagement chiffré et ambitieux figure au Schéma d'aménagement et de développement relativement aux aménagements cyclables de l'agglomération, en accord avec le 13<sup>e</sup> chantier du Plan de transport de la Ville de Montréal;
- 7.2 Qu'on y retrouve un engagement relatif à l'aménagement de liens cyclables sur les axes nord-sud et est-ouest;
- 7.3 Que le Schéma d'aménagement oblige les villes et les arrondissements à réaliser des plans locaux de déplacement, incluant un portrait de la situation et un plan d'action pour tous les modes de transports, et notamment pour les transports actifs;
- 7.4 Que soit encouragée la piétonisation de certaines rues au centre-ville et dans les arrondissements montréalais;
- 7.5 Que le document complémentaire présente des objectifs relativement à la sécurisation des intersections et des viaducs;
- 7.6 Que l'aménagement des artères principales soit revu lors de leur réfection pour aller dans le sens du partage de la route et des mesures d'apaisement de la circulation.

Dans une perspective de réduction de la part modale de l'automobile dans les déplacements au sein de l'agglomération, la complémentarité des modes de transports est cruciale. Ainsi, il faut considérer l'ensemble des transports alternatifs à la voiture solo, tels que l'autopartage, le vélo en libre-service, le covoiturage et le transport en taxi. Ces éléments sont toutefois absents du Schéma qui est à l'étude. Les municipalités peuvent favoriser ces différents modes de plusieurs

façons, que ce soit en accordant des permis de stationnement spéciaux pour l'autopartage, en consacrant des espaces de stationnements pour des bornes de vélo en libre-service, etc.

Du point de vue environnemental, il est souhaitable que Montréal, à l'instar de plusieurs grandes villes de l'Amérique du Nord, entreprenne une transition de sa flotte de taxi vers des véhicules hybrides et écologiques.

Autant pour les services d'autopartage, pour les taxis que pour les usagers, il sera pertinent que le Schéma traite de l'électrification des transports, et des différentes possibilités afin d'établir un réseau de bornes électriques sur le territoire de l'agglomération, de concert avec les entreprises, les promoteurs, les compagnies d'autopartage et le Bureau du taxi.

Nous tenons donc à réitérer les propositions qui figurent au 6<sup>e</sup> chantier du Plan de transport de Montréal, et à demander leur inclusion dans le document du Schéma.

---

***Proposition 8 : Favoriser les transports alternatifs à la voiture solo***

- 8.1 Demander au gouvernement du Québec de développer un réseau de voies réservées au covoiturage sur les autoroutes sur l'île et aux approches de l'île afin d'augmenter le taux actuel d'occupation de 1,27 personne/véhicule en pointe du matin à destination de Montréal;
- 8.2 Permettre le covoiturage dans certaines voies réservées du réseau municipal;
- 8.3 Implanter des stationnements pour le covoiturage, l'autopartage, les véhicules écoénergétiques et les microvoitures;
- 8.4 Appuyer les initiatives de l'industrie du taxi pour l'amélioration du service, notamment en ce qui a trait à l'adaptation des postes d'attente, à la formation des chauffeurs et à la complémentarité avec le vélo;
- 8.5 Favoriser l'utilisation de véhicules propres dans l'industrie du taxi;
- 8.6 S'assurer l'implantation de bornes pour vélo en libre-service dans les nouveaux projets de développement immobilier, les équipements collectifs, les zones commerciales, etc.

Toujours dans une perspective de réduire la congestion routière, d'améliorer la qualité de vie dans les quartiers et de réduire la pollution de l'air et les GES, il faut s'attarder à la question du stationnement. Si le fait d'élaborer une politique de stationnement pour le territoire de l'agglomération (en priorité pour la partie centrale) se trouve parmi les interventions proposées dans le Schéma (en page 60), le document reste évasif au sujet de ce qui sera inclus dans une telle politique de stationnement. Puisque le Schéma est le document-cadre de la planification à l'échelle de l'agglomération et qu'il reconnaît la pertinence de considérer l'enjeu du stationnement à cette échelle, il serait judicieux de fournir dès maintenant les orientations et jalons de cette politique. Aussi, si la question de la congestion des stationnements est importante pour la partie centrale de la ville, il est primordial d'avoir une vision pour l'ensemble de la région et pas seulement de régler au centre-ville. En effet, une politique de

stationnement ne vise pas seulement agir sur la difficulté de trouver un stationnement de la part des usagers. C'est un outil urbanistique qui permet de s'attaquer à des enjeux environnementaux associés au transport automobile et à la congestion. Ces enjeux sont présents sur l'ensemble du territoire de l'agglomération et de la région métropolitaine. À cet égard, le Plan de transport de la Ville de Montréal réitère l'importance d'une planification régionale, afin de ne pas hypothéquer la vitalité du centre-ville au profit de la périphérie.

En ce sens, le Schéma doit reprendre les éléments proposés dès 2008 dans le Plan de transport au sujet d'une Politique de stationnement à élaborer, et les intégrer au projet de Politique de stationnement mentionné dans le Schéma, sans quoi la question du stationnement et sa planification à l'échelle régionale accuseraient un recul.

---

***Proposition 9 : Intégrer une vision pour la politique de stationnement***

- 9.1 Que le Schéma souligne l'importance du cadre régional (sur le territoire de la CMM et sur le territoire de l'agglomération) pour la politique de stationnement à venir;
- 9.2 Que l'objectif global de la politique de stationnement soit de réduire la dépendance à l'automobile et qu'en ce sens, des objectifs quantitatifs de réduction du volume de la circulation automobile se retrouvent dans cette politique;
- 9.3 Que des orientations soient ajoutées à l'intervention visant à élaborer une politique de stationnement;
- 9.4 Que ces orientations soient les suivantes : 1) plafonner le nombre de places de stationnement dans les secteurs fortement desservis par le transport en commun, 2) convertir les terrains de stationnement hors rue à ciel ouvert en projets immobiliers ou espaces publics, 3) développer un réseau de stationnements incitatifs en complémentarité avec le réseau de transport collectif, 4) instaurer un système de stationnement basé sur la demande et la modulation des tarifs de stationnements.

Il est impératif de considérer les enjeux relatifs aux transports à l'échelle de la métropole. Mentionnons aussi qu'il est important que tous les acteurs participent à la planification des transports. En ce sens, nous proposons, conformément au 10<sup>e</sup> chantier du Plan de transport de Montréal, que les grands projets immobiliers, les institutions et les entreprises de la CMM aient l'obligation d'adopter un plan de gestion des déplacements.

---

***Proposition 10 : Une gestion des déplacements locaux, sur l'ensemble de la région métropolitaine***

10.1 Faire des représentations auprès du gouvernement du Québec afin que les institutions, entreprises et promoteurs des grands projets immobiliers aient l'obligation d'adopter un plan de gestion des déplacements.

### **Enjeu 3 : L'Hippodrome et le Secteur Namur – de la Savane**

Nous avons clairement établi dans la première section de ce mémoire la pertinence de planifier des quartiers mixtes et compacts, et de favoriser les transports alternatifs à la voiture solo afin de faire de l'agglomération de Montréal un endroit où il fait bon vivre, pour tous les citoyens et toutes les citoyennes. Or, il reste peu de grands terrains vacants sur le territoire de l'agglomération.

Dans cette perspective, le développement du site de l'ancien hippodrome est un enjeu crucial pour densifier la partie centrale de l'agglomération montréalaise et ainsi préserver la zone agricole. En effet, ce territoire est l'un des derniers terrains du centre de l'île pouvant être l'objet d'un changement de vocation qui permettrait la construction d'un quartier à part entière. Situé à neuf kilomètres du centre-ville et non loin d'une station de métro, ce territoire représente une occasion de densification idéale dans l'esprit des *Transit Oriented Development* tels que promus par la CMM. Ce site est un élément clé dans la perspective de freiner l'étalement urbain et de réduire le nombre de déplacements en voiture entre les périphéries de l'île et le centre. En ce sens, nous considérons important que certaines orientations relatives à ce secteur de développement soient incorporées dans le Schéma.

Le 26 mars 2012, le Conseil municipal a adopté à l'unanimité la motion CM12 0244 qui autorise la signature d'une entente avec le gouvernement du Québec pour la cession du terrain de l'ancien hippodrome à la Ville de Montréal. Cette motion établissait que les terrains de l'Hippodrome peuvent accueillir entre 5 000 et 8 000 unités de logement, que des études à réaliser (infrastructures, transport, etc.) devront préciser le potentiel de développement du site. Toutefois, il semble que l'entente, signée par les deux partis, ne soit toujours pas entérinée par le gouvernement du Québec.

Le Conseil municipal s'était aussi engagé à lancer un concours international de design dans le but de réaménager le site en un projet immobilier vert de classe mondiale. Cependant, il semble que ce concours se trouve en suspens. Il était aussi entendu que l'OCPM soit mandatée pour la tenue de consultations publiques sur la question, ce qui n'a pas été fait. Il y a toutefois eu une démarche de concertation sur l'avenir de ce territoire en 2012, dont la synthèse a été rendue publique en avril 2014.

Le projet de Schéma mentionne le Secteur de planification Namur – De la Savane, sans préciser les spécificités du site de l'ancien hippodrome, et sans évoquer les orientations préalablement établies au Conseil municipal. À ce sujet, nous voulons réaffirmer notre soutien à un développement à prédominance résidentielle, qui concorde avec les positions de

l'Arrondissement de Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce, de certains acteurs du milieu communautaire, et des préoccupations et recommandations identifiées dans le rapport synthèse sur la concertation de 2012.

Nous avons déjà établi le manque de logements pour familles sur le territoire de l'agglomération et plus particulièrement dans la partie centrale de l'île. À cet égard, il est primordial que le projet développé sur le site soit principalement à vocation résidentielle, avec une offre de logements diversifiée où serait incluse une part importante de logements à trois chambres à coucher et plus, en mode locatifs, abordables et logement social. Ces préoccupations sont présentes depuis les consultations publiques de 2009 qui ont eu lieu dans le secteur (Jean-Talon / Namur) (CDC CDN 2009). Les groupes communautaires du milieu, sur la base des besoins identifiés dans le quartier, revendiquent l'inclusion de sociaux dans le projet, et soulignent l'importance de construire un quartier vert où les transports actif et collectif sont mis de l'avant (Ville de Montréal 2014b).

L'actuel projet de Schéma d'aménagement mentionne à juste titre l'importance de consolider la compacité urbaine du territoire central de l'agglomération (en page 129) et identifie les abords de la station de métro Namur comme un emplacement présentant une opportunité de valorisation à des fins résidentielles. Toutefois, la section traitant précisément du secteur de planification stratégique Namur – De la Savane stipule plutôt l'occasion d'un développement économique et d'une intensification urbaine. L'engagement de départ allait dans le sens d'un développement immobilier, avec un zonage mixte qui permettrait de développer un milieu de vie complet. En ce sens, nous trouvons essentiel que cet engagement soit réitéré dans le présent Schéma, et que la vocation résidentielle soit nommée et que des objectifs ambitieux en matière de logements sociaux soient détaillés et respectés. Une telle vision de réaménagement s'inscrit dans la foulée du Plan de développement durable de la Ville de Montréal, de la Stratégie d'inclusion de logements abordables, et de l'actuel Plan d'urbanisme.

Bien que nous saluons la présence de la question des contraintes et nuisances associées au transport ferroviaire, notamment traitée dans le document complémentaire, nous voulons amener un bémol dans l'application mur à mur de ces mesures (limitation des usages sensibles dans un rayon de 30 mètres d'une voie ferrée et de 300 mètres pour une gare de triage en regard du niveau sonore, en page 158). La présence de ces zones tampons entre usages qui présentent des nuisances et usages sensibles est tout à fait intéressante, et ne devraient pas se limiter aux voies ferrées, mais bien intégrer les autoroutes et les industries lourdes. Le bémol à amener concerne certains secteurs urbanisés, qui gagneraient à être densifiés, comme c'est le cas pour le site de l'ancien hippodrome. En effet, environ le tiers du site de l'ancien hippodrome se situe à l'intérieur de cette zone tampon identifiée au point 4.8.3.1.

Nous proposons ainsi, plutôt que de limiter le projet quant aux logements, de s'assurer de la mise en place de moyens de mitigations relativement aux nuisances exposées et pour améliorer la sécurité, et de construire avec la meilleure technologie disponible pour limiter le bruit et les vibrations, comme il en est question dans le document préparé par la Fédération canadienne

des municipalités et l'Association des chemins de fer du Canada, établissant des lignes directrices pour l'aménagement aux abords des chemins de fer (FCM et ACFC 2013).

***Proposition 11 : Faire du développement sur le site de l'ancien hippodrome un modèle de quartier mixte, durable et compact***

- 11.1 Que le zonage de ce secteur soit un zonage mixte, et que la vocation principalement résidentielle du projet soit maintenue;
- 11.2 Que le quartier sur le site de l'ancien hippodrome soit développé en respectant la mixité sociale et fonctionnelle, et qu'en ce sens, les objectifs en matière de logement social et de logement abordable soient égaux ou supérieurs à ceux mentionnés dans la Stratégie d'inclusion;
- 11.3 Que l'objectif d'unités initialement estimé dans les sommaires décisionnels des motions CM12 0244 et CM13 0361 (5000 à 8000 logements) soit maintenu dans le Schéma d'aménagement et de développement, et que des études confirment le potentiel de développement du site;
- 11.4 Que le quartier sur le site de l'ancien hippodrome soit développé en respectant les meilleures pratiques en matière de design urbain, d'aménagement et d'architecture durable;
- 11.5 Que la planification de ce quartier soit envisagée sous l'angle de la compacité, afin de favoriser les déplacements actifs, la convivialité dans les déplacements et un cadre de vie agréable pour tous et toutes;
- 11.6 Que le futur quartier ne soit pas une enclave, qu'il soit bien intégré dans la trame urbaine, et qu'ainsi, il s'ouvre sur les quartiers voisins;
- 11.7 Que des moyens de mitigation soient mis en place relativement aux nuisances et à la sécurité associées à la proximité avec une gare de triage, afin de permettre des usages sensibles dans le secteur;
- 11.8 Que l'Office municipal de consultation publique soit mandaté afin de réaliser des consultations publiques sur le projet de développement du secteur;
- 11.9 Que suite à ces consultations publiques, un Plan de développement urbain, économique et social soit élaboré avec les acteurs du quartier afin de déterminer de la façon dont doit être développé le secteur.

## **Enjeu 4 : Secteur Bonaventure**

Le secteur du Havre-Bonaventure-Pont Champlain est l'un des six secteurs de planification stratégique identifiés dans le Schéma. Ce secteur se trouve à la frontière du centre-ville, du parc d'entreprises de Pointe-Saint-Charles, du bassin Wellington, de la Pointe-du-Moulin et de la Cité

du Havre. Le projet majeur qui y est identifié est le réaménagement de l'autoroute Bonaventure en un boulevard urbain (ou du moins, pour la partie qui appartient à la Ville) (en page 21 et 23). Ce projet n'est pas nouveau, et était préalablement porté par la Société du Havre. Le projet, tel qu'élaboré par la SHM, a été soumis à des consultations publiques en 2009 et 2010, pour la phase numéro 1, qui ciblait précisément l'autoroute Bonaventure et ses abords.

Des points forts pertinents y ont été soulevés, et puisque le Schéma reste muet quant à cette consultation et les enseignements qui ont pu en être tirés, nous souhaitons les réaffirmer et proposer des orientations à inclure dans le Schéma (OCPM 2010).

Nous nous sommes déjà prononcés en faveur d'un SLR, qui est en notre sens la meilleure option pour relier la Rive-Sud au centre-ville par transport collectif. Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure devrait ainsi se faire autour du projet de SLR, puisque les corridors pour autobus ne sont qu'une installation temporaire, cette option n'étant pas viable à long terme du point de vue de l'augmentation actuelle de la desserte en autobus entre la Rive-Sud et le centre-ville. Ce qui accentuerait d'autant plus les nuisances associées à la forte circulation d'autobus en provenance de la Rive-Sud, ces dernières étant déjà importantes pour le quartier. Sans parler des problèmes liés à l'espace requis dans la gare d'autobus elle-même. Ainsi, il faut que le Schéma mentionne plus clairement que le réaménagement de cette autoroute en boulevard urbain s'inscrit dans un objectif de réduction de la dépendance à l'automobile, et conséquemment qu'il dicte des aménagements dans lesquels les transports collectif et actif sont centraux.

Cet axe de transport nord-sud est important pour la région métropolitaine, mais sa reconfiguration doit prendre en compte les quartiers avoisinants, et l'actuel problème de fracture entre le côté ouest et le côté est de la présente autoroute. En ce sens, de meilleurs liens cyclables et piétonniers devraient être favorisés dans le réaménagement à venir.

Le plan proposé par la SHM faisait état d'une ambition au niveau de la construction d'édifice à bureaux. Or, le rapport des consultations met en évidence la quantité déjà excédentaire de terrains qui seraient prêts à être développés au centre-ville, et fait une mise en garde quant à miser principalement sur cette vocation pour le secteur.

En terminant, mentionnons que le réaménagement de ce territoire doit se faire dans le respect des populations locales, et avec des objectifs d'amélioration de la qualité de vie, de la desserte en transport collectif, des infrastructures pour les déplacements actifs, le tout fait selon les normes environnementales en matière d'aménagement.

---

***Proposition 12 : Un réaménagement de l'autoroute Bonaventure qui tient compte des quartiers environnants***

12.1 Que l'option du SLR soit incluse dans le réaménagement global de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, et que les efforts de représentation nécessaires

- soient menés auprès des gouvernements du Québec et du Canada au sujet du financement et de l'implantation du SLR;
- 12.2 Que des voies réservées pour autobus, en site propre, soient prévues dans le réaménagement;
  - 12.3 Que le réaménagement en boulevard urbain se fasse dans la perspective d'une meilleure intégration entre le site et les quartiers à l'est comme à l'ouest;
  - 12.4 Que des axes est-ouest, cyclables et piétonniers, soient aménagés de façon à favoriser des déplacements actifs sécuritaires et conviviaux, notamment par l'implantation d'un corridor de fraîcheur sur la rue Ottawa;
  - 12.5 Qu'advenant un développement résidentiel du secteur, une part importante soit réservée pour des logements sociaux et abordables, de façon à respecter et préférablement à surpasser la Stratégie d'inclusion du logement abordable;
  - 12.6 Que l'aménagement du boulevard urbain tienne compte des nuisances associées à la pollution de l'air et au climat sonore afin de les réduire au minimum;
  - 12.7 Que soient mis en place un ou des groupes de travail réunissant des représentants des deux arrondissements concernés et des services centraux pour la planification et la gestion de ce projet.

## **Enjeu 5 : L'échangeur Turcot et le Secteur Turcot-Lachine**

La réhabilitation de l'échangeur Turcot est prévue par le gouvernement du Québec, et est identifiée comme un grand projet de réfection et d'amélioration routière dans le Schéma d'aménagement et de développement. Au-delà de cette mention, aucune mesure de mitigation n'est prévue pour la durée de cet immense chantier. Or, la présence de ce chantier, parmi d'autres qui seront présents dans la région de Montréal, viendra assurément aggraver la congestion qui est déjà importante à l'heure actuelle, en plus d'affecter la qualité de vie des quartiers touchés. Ainsi, il est essentiel que soient mis en place de nouveaux services de transports collectifs afin de réduire l'impact des différents chantiers, dont celui de l'échangeur Turcot. Les travaux à venir sur ces grandes infrastructures devraient être l'occasion de favoriser le transport collectif et d'ainsi réduire la dépendance à l'automobile. Par exemple, un service de tram-train pourrait être mis en place entre Lachine et le centre-ville. Aussi, il est important de tenir compte des différents usagers de la route dans la redirection du trafic automobile. Ainsi, les trajets à suivre pour les piétons et les cyclistes doivent être disponibles et sécuritaires.

Ce chantier est souvent mis en parallèle du développement ou du redéveloppement d'un secteur plus large entourant ledit échangeur. Ce secteur nommé Turcot-Lachine Est est identifié comme l'un des Secteurs de planification stratégique dans le Schéma à l'étude. À cet égard, nous remarquons que la carte qui présente les grandes affectations du territoire classe une

grande partie des abords du canal Lachine dans un secteur à dominante résidentielle. Toutefois, certaines industries y sont localisées, et malgré les droits acquis, une telle affectation du sol mènera à la disparition de ces entreprises à long terme, et de ces emplois pour les quartiers du Sud-Ouest. Une affectation autrefois mixte apparaît maintenant à dominante résidentielle. Ainsi, une affectation activités diversifiées seraient tout à fait indiquée, d'autant plus considérant cet idéal du quartier mixte et compact qui a été présenté plus tôt. Il s'agit ainsi de maintenir et de développer les emplois dans les quartiers.

Par ailleurs, le secteur de planification stratégique Turcot Lachine-Est semble un grand regroupement territorial qui a peu de sens. En effet, il ne tient pas compte de ce qui se fait à l'échelle plus locale. Le secteur identifié dans le Schéma recoupe en partie un secteur qui a été identifié pour l'élaboration d'un PDUÉS, soit le secteur des canaux. Il serait pertinent qu'il y ait une correspondance dans le découpage des territoires, et que la planification stratégique du secteur Turcot Lachine-Est soit faite en concordance avec ce qui sera proposé lors des consultations publiques pour le PDUÉS du secteur des canaux.

Autre fait digne de mention est que ce secteur comprend l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques. Or, il nous apparaît curieux qu'un écoterritoire se superpose à un secteur de planification stratégique (à la carte 3, la falaise est identifiée par les deux marqueurs visuels).

---

***Proposition 13 : Un réaménagement adéquat de l'échangeur Turcot***

- 13.1 Que l'agglomération fasse des représentations auprès du gouvernement du Québec afin de s'assurer de la présence de voies réservées pour le transport collectif;
- 13.2 Qu'un système de tram-train soit mis sur pied entre le secteur de Lachine et le centre-ville, de façon à diminuer le trafic automobile sur l'échangeur, et ultimement réduire la dépendance à l'automobile;
- 13.3 Que les travaux de réaménagement se fassent dans le maintien de la qualité de vie des riverains et qu'ainsi un suivi de la qualité de l'air et du niveau de bruit soit effectué, et qu'un comité responsable de la mobilité soit mis sur pied;
- 13.4 Que des axes est-ouest, cyclables et piétonniers, soient aménagés de façon à favoriser des déplacements actifs sécuritaires et conviviaux, et ce avant, pendant et après les travaux;
- 13.5 Que la question de l'intégration urbaine soit traitée dans la visée d'un désenclavement des quartiers;
- 13.6 Que les mesures de collaboration efficace entre le ministère des Transports du Québec, la Ville de Montréal et les arrondissements concernés soient renforcées;
- 13.7 Que la préservation de la falaise Saint-Jacques soit garantie et que son accès soit amélioré.

## Enjeu 6 : La sécurité ferroviaire

Nous avons été surpris de constater que la sécurité ferroviaire n'était pas abordée dans la première version du Schéma d'aménagement et de développement, alors que la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme mentionne qu'il doit comporter « la détermination de zones soumises à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique (inondation, érosion) ou pour des raisons de protection environnementale (rives, littoral, plaines inondables) » (Ville de Montréal 2014 a, 8). Toutefois, ceci a été corrigé dans les modifications apportées en date du 29 octobre dernier.

Depuis la tragédie survenue à Lac-Mégantic à l'été 2013, la question de sécurité publique relativement à la proximité avec les infrastructures de transport ferroviaire a été amenée à l'attention de tous et toutes. Or la première version du Schéma, sans les modifications apportées le 29 octobre, omettait complètement la notion de sécurité, parlant seulement de nuisances et de contraintes anthropiques à l'affectation du sol en faisant référence au bruit, à la vibration et la pollution atmosphérique. Les modifications proposées soulignent à juste titre la différence fondamentale entre la notion de nuisance (effets négatifs continus dans le temps) et celle de risque (événement plus ou moins prévisible ayant des répercussions négatives). L'orientation associée est d'assurer une saine cohabitation entre les activités susceptibles de générer des nuisances et le milieu environnant. Les objectifs d'abord établis sont de minimiser les niveaux de bruits et de vibration de même que la pollution atmosphérique dans les quartiers, et d'éviter que des sources de nuisances se rapprochent d'usages sensibles et, inversement, que des usages sensibles se construisent à proximité de contraintes. En réponse à ceci, les modifications proposaient de réduire les risques anthropiques par une gestion appropriée du transport des marchandises, de réduire les risques d'accident impliquant des marchandises dangereuses et leurs conséquences potentielles sur les personnes et les biens en bordure des installations ferroviaires et d'encadrer le développement des activités urbaines aux abords du réseau ferroviaire.

Cependant, la signification de gestion appropriée demeure vague, et l'opérationnalisation de la réduction des risques d'accident l'est tout autant. En regardant les interventions qui sont par la suite énumérées, nous comprenons que les moyens pris sont principalement de faire des représentations auprès des gouvernements et des transporteurs, de mettre en place des mesures d'évaluation des risques et de déterminer des secteurs non construits ou en transformation présentant des risques. Ces interventions s'additionnent à celles préalablement mentionnées, de déterminer les segments qui exigeraient des dispositions particulières en matière de dégagement ou de mesures de mitigation, d'inciter les compagnies de transport à s'engager à limiter les nuisances (une formulation qui a par ailleurs très peu de portée).

Dans le même esprit que ce qui est proposé dans le Schéma, nous sommes d'avis que les compagnies de transport devraient être tenues de faire un plan d'action pour réduire les nuisances et augmenter la sécurité de leurs pratiques. Nous saluons d'ailleurs les demandes

pour un resserrement de la réglementation, la réalisation de plans d'intervention d'urgence, pour le suivi des systèmes de gestion et pour la normalisation des politiques et règlements. Aux côtés de ces éléments, il serait pertinent de retrouver des éléments relativement à la disponibilité des informations quant aux convois par rail de matières dangereuses (nature, fréquence, volume, etc.). En ce sens, le Conseil municipal de la Ville de Montréal a adopté une motion, le 27 mai 2014, spécifiquement sur la question de rendre disponibles ces informations. C'est dans le sens de cette motion que vont nos propositions pour le Schéma d'aménagement et de développement.

Le Schéma souligne à juste titre l'importance de faire des représentations auprès des gouvernements et des entreprises, mais l'agglomération ne doit pas se limiter à ces demandes et doit être proactive sur la question. Le fait de demander une évaluation des risques pour les nouvelles constructions et occupations d'un usage sensible (quoique la formulation suggère que cela sera fait sur l'ensemble du territoire de l'agglomération pour toutes nouvelles constructions) est un élément intéressant en soi. Seulement, il n'est pas spécifié à qui incombe la responsabilité de cette évaluation, ni de quels risques parle-t-on. L'intervention modifiée qui la suit stipule de procéder à la détermination des secteurs non construits ou en transformation à l'échelle de l'agglomération présentant des risques d'accident liés aux matières dangereuses. Encore une fois, il n'est pas question des territoires déjà construits, déjà habités, qui pourraient tout aussi présenter des risques de par leur proximité aux voies ferrées. Il est curieux de faire ce type d'évaluation pour les constructions à venir et les terrains à développer seulement. Nous comprenons qu'il est essentiel de ne pas reproduire les erreurs du passé, mais il serait intéressant de tenter de les corriger, et d'ainsi diminuer les risques présents dans les quartiers déjà construits.

Mentionnons aussi l'une des interventions citées, qui est dirigée vers les citoyens et les entrepreneurs et qui vise à les informer des moyens de traiter la pollution sonore, acoustique et environnementale en milieu urbain. Nous trouvons que cette dernière intervention remet la responsabilité de ces nuisances (des moyens pour les réduire) sur les citoyens, alors que ce doit être la responsabilité de la Ville, de l'agglomération et des deux paliers de gouvernements de contraindre les entreprises ferroviaires à avoir de bonnes pratiques relativement au bruit, aux nuisances, à la pollution et à la sécurité (bien qu'on ne puisse être contre la transmission de l'information et que ce soit un élément essentiel).

Par ailleurs, le Schéma mentionne le guide d'aménagement pour les abords des voies ferrées et des gares de triage élaboré par la Fédération canadienne des municipalités et l'Association des chemins de fer du Canada. Cependant, les lignes directrices présentes dans ce document ne sont pas intégrées à l'actuel Schéma.

**Proposition 14 : Assurer la sécurité des abords des infrastructures de transport ferroviaire**

- 14.1 Que le Schéma mentionne explicitement la question de la sécurité ferroviaire et que des interventions conséquentes soient énumérées, relativement à la sécurité, à la transparence et à la reddition de compte;
- 14.2 Qu'il soit exigé des compagnies de transport ferroviaire qu'elles donnent l'information en temps réel sur la nature des matières transportées, leur volume et la fréquence de leur passage;
- 14.3 Qu'il soit exigé des compagnies de transport ferroviaire la production d'un plan d'action dans le but de limiter les nuisances générées par leurs activités;
- 14.4 Qu'il soit exigé de la part des compagnies de transport ferroviaire qu'elles se dotent d'un plan de mesures d'urgence en cas de déversement ou de déraillement;
- 14.5 Que soit mis en place un guichet unique pour traiter des plaintes relatives à la sécurité;
- 14.6 Que des représentations soient faites auprès du gouvernement du Canada et du gouvernement du Québec, dans les sens des propositions ci-dessus; et plus spécifiquement au niveau de l'inspection des trains et le suivi lors des infractions.

## **Enjeu 7 : Le verdissement**

L'agglomération de Montréal est déjà bien positionnée en matière de protection de la biodiversité et de nombreuses initiatives visent la protection de l'environnement. Il nous apparaît que le schéma d'aménagement doit clairement évoquer un parti pris pour le développement d'une île verte et écologique.

Les enjeux associés à la canopée et aux îlots de chaleurs sont détaillés de façon adéquate dans le Schéma. Notamment, nous y retrouvons les avantages sociaux, économiques et environnementaux associés aux arbres et à la verdure (page 45). Toutefois, il reste, en notre sens, incomplet. En effet, le document complémentaire ne fait que mentionner que la réglementation d'urbanisme devrait comporter des dispositions concernant l'augmentation de la canopée et du verdissement des terrains, de façon très générale. Aussi, dans la section 4.2.2 Dispositions particulières à un îlot de chaleur, il est spécifié que la réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit intégrer des dispositions concernant la « réduction de l'imperméabilisation des sols et des effets de chaleurs causés par les toits » dans les zones identifiées comme des îlots de chaleur seulement. D'abord, ces dispositions ne parlent pas spécifiquement de plantation d'arbre ni de verdissement.

Nous jugeons que le document complémentaire devrait être plus explicite sur la plantation d'arbres, sur la construction de toits blancs et de toits verts et sur l'obligation de verdir les stationnements. Cette disposition qui limite l'intervention aux zones touchées par des îlots de chaleur seulement vient aussi nier le fait que le climat métropolitain est influencé par

l'ensemble de la métropole et pas strictement par les îlots de chaleur. Simplement, les mesures réglementaires visant la réduction de l'imperméabilisation, la plantation d'arbres, la réduction des effets de chaleur causés par les toits en obligeant le transfert vers des toits blancs ou des toits verts devraient être présentes et effectives pour tout le territoire de l'agglomération de Montréal. L'actuel document complémentaire laisse de la latitude aux municipalités et arrondissements, mais laisse aussi place à l'inaction et au statu quo.

Par ailleurs, les interventions énumérées dans le Schéma, au sujet de la plantation d'arbres et en regard de la lutte contre l'agrile du frêne demeurent vagues, puisqu'il s'agit de « mettre en œuvre des mesures » relatives à l'un et l'autre de ces enjeux.

***Proposition 15 : Verdir l'agglomération***

- 15.1 Qu'on retrouve dans le document complémentaire des mesures plus explicites en matière de plantation d'arbres, de toits verts et blancs et de stationnement vert;
- 15.2 Que ces mesures réglementaires visant à réduire l'imperméabilisation des sols et les effets de chaleur soient étendues à l'ensemble du territoire plutôt que de se limiter strictement aux îlots de chaleur;
- 15.3 Qu'un pourcentage du terrain des grands projets immobiliers soit consacré à un espace public vert;
- 15.4 Que l'agglomération se dote d'une stratégie de verdissement;
- 15.5 Que l'agglomération se dote d'une stratégie de lutte contre l'agrile du frêne;
- 15.6 Que les objectifs de plantation du Plan canopée soient intégrés au Schéma;
- 15.7 Que l'agriculture urbaine soit facilitée et encouragée plutôt que simplement encadrée.

## **Conclusion**

L'actuelle version du Schéma d'aménagement et de développement est un bon début pour en venir à un Schéma qui pourra être audacieux pour l'agglomération de Montréal. Cette version, bien qu'abordant une gamme d'enjeux tout à fait pertinents et essentiels, reste peu explicite du côté des objectifs et interventions. En effet, la forme employée dans l'écriture de ce Schéma contribue à affaiblir sa portée, optant pour un registre de mots tels que « favoriser », « s'inspirant de », « privilégier » ou « orienter les programmes de façon à soutenir ». Une telle formulation, du point de vue de la loi, est trop floue pour être contraignante. Or, un Schéma d'aménagement et de développement vise à établir une vision qui sera mise en œuvre de façon cohérente sur le territoire, ce qui ne pourra être fait sans une reconnaissance des pouvoirs habilitants de ce Schéma.

En terminant, il faut souligner que le Schéma est un document regroupant une quantité importante d'informations, ce qui est remarquable. Toutefois, les grandes orientations

présentes gagneraient à être explicitées, et le document complémentaire gagnerait à être étoffé (25 pages reste peu pour un territoire de la taille et de la complexité de l'agglomération montréalaise).

---

***Proposition 16 : Mise en place du Schéma***

- 16.1 Que des mécanismes de suivi soient prévus et intégrés au Schéma;
- 16.2 Que les formulations des objectifs soient plus contraignantes et que des verbes directifs soient employés.

## Bibliographie

- FCM et ACFC. 2013. Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires. Ottawa: Fédération canadienne des municipalités, Association des chemins de fer du Canada.
- Bacqué, Marie-Hélène. 2002. Mixité sociale. In *Dictionnaire critique de l'habitat et du logement*, sous la dir. de Marion Segaud, Jacques Brun et Jean-Claude Driant. Paris : Armand Colin.
- CDC CDN. 2009. Projet de réaménagement du secteur Jean-Talon / Namur. Mémoire du Conseil communautaire Côte-des-Neiges soumis à l'Office de consultation publique de Montréal. Montréal: Corporation de développement communautaire de Côte-des-neiges.
- CDC CDN. n.d. Balises pour le développement du site de l'hippodrome de Montréal (Blue Bonnets). Montréal: Corporation de développement communautaire de Côte-des-neiges.
- CMM. 2011. *Rapport technique : Définition du réseau de transport en commun métropolitain structurant*. Montréal : Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).
- Collectivités viables. n.d. Compacité / Densité. Consulté le 2 novembre.  
<http://collectivitesviables.org/sujets/compacite-densite/>.
- Dansereau, Francine, Stéphane Charbonneau, Richard Morin, Anne Revillard, Damaris Rose et Anne-Marie Séguin. 2002. *La mixité sociale en habitation*. Montréal : INRS-Urbanisation, Culture et Société.
- Divay, Gérard, Jean-Pierre Collin, Annick Germain, Pierre J. Hamel, Mario Polèse, Anne-Marie Séguin et Gilles Sénécal. 2002. *Le monde municipal québécois 2002-2012*. Montréal : Institut national de la recherche scientifique Urbanisation, Culture et Société (INRS-UCS).
- FCM et ACFC. 2013. Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires. Ottawa: Fédération canadienne des municipalités, Association des chemins de fer du Canada.
- Hérion, Philippe. 2006. « Aperçu du droit au logement à travers le droit international et européen. » *Pensée plurielle* 2 (12) : 21-33.
- Los Angeles Department of Transportation et Xerox. 2013. *Intelligent Parking Management for Downtown Los Angeles*. Los Angeles.
- n.d. 2014. *Futur pont Champlain : Montréal veut un SLR*. Ici Radio-Canada. Consulté le 22 octobre 2014. <http://ici.radio-canada.ca/regions/montreal/2014/05/27/004-pont-champlain-slr-conseil-municipal-motion-urgence-bergeron-searle.shtml>.
- OCPM. 2010. Projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure (Avant-projet détaillé - phase 1). Rapport de consultation publique. Montréal: Office de consultation publique de Montréal.

- Pumain, Denise. 2006. Densité. In *Dictionnaire de la ville et de l'urbain*, sous la dir. de Denise Pumain, Thierry Paquot et Richard Kleinschmager. Paris : Economica.
- Van Weesep, Jan 2005. Compact Development. In *Encyclopedia of the City*, sous la dir. de Roger W. Caves. London : Routledge.
- Ville de Montréal. 2005. Habiter Montréal : Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels. sous la dir. de Services de mise en valeur du territoire et du patrimoine. Montréal.
- Ville de Montréal. 2007. *La Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels : avancement de sa mise en œuvre*. Montréal.
- Ville de Montréal. 2008a. Politique familiale de Montréal : Pour grandir à Montréal. sous la dir. de Service du développement culturel de la qualité du milieu de vie et de la diversité culturelle. Montréal.
- Ville de Montréal. 2008b. Plan de transport : Réinventer Montréal. sous la dir. de Division du développement des transports. Services des infrastructures transport et environnement de la Direction des transports. Montréal.
- Ville de Montréal. 2009 [2013]. *Profil des ménages et des logements dans La ville de Montréal [sic]* : Direction de l'habitation, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Division de la planification urbaine, Direction de l'urbanisme et du développement économique.
- Ville de Montréal. 2010. Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015. sous la dir. de Direction de l'environnement et du développement durable. Montréal : Ville de Montréal.
- Ville de Montréal. 2013. Les quartiers culturels : Réalisons ensemble nos quartiers culturels. sous la dir. de Direction de la Culture et du Patrimoine.
- Ville de Montréal. 2013. *Répartition 2013 des logements sociaux et communautaires sur l'île de Montréal : Faits saillants et tableaux*. Montréal : Montréal en statistiques, Division de la planification urbaine, Direction de l'urbanisme et du développement économique.
- Ville de Montréal. 2014a. *Dynamique migratoire de l'agglomération de Montréal 2012-2013*. Montréal : Division de la planification urbaine, Direction de l'urbanisme et du développement économique, Service de la mise en valeur du territoire de la Ville de Montréal.
- Ville de Montréal. 2014b. Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal — Projet. Montréal.
- Ville de Montréal. 2014c. Rapport de synthèse de la démarche de concertation sur la planification du site de l'hippodrome et de ses abords. Montréal: Direction de l'urbanisme, Division de l'aménagement et design urbain.
- Vivre en ville. n.d. Compacité. Consulté le 2 novembre.  
<https://vivreenville.org/thematiques/compacite/>.

