



CONSEIL RÉGIONAL  
**ENVIRONNEMENT  
MONTREAL**

*concertation*  
**PROMOTION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE**  
*représentation*  
*sensibilisation*  
**ÎLE DE MONTRÉAL**  
*protection de l'environnement*  
*projets-action*



**cremtl.qc.ca**

Mémoire présenté à la  
Commission sur le Schéma  
d'aménagement et de  
développement de Montréal

**RENDEZ-VOUS  
MANQUÉ AVEC LES  
DÉFIS  
D'AMÉNAGEMENT  
ET D'URBANISME DE  
L'ÎLE DE MONTRÉAL**

**3 novembre 2014**



## Conseil régional de l'environnement de Montréal

Maison du développement durable

50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300

Montréal (Qc) H2X 3V4

Tél. : 514-842-2890

Télé. : 514-842-6513

[info@cremtl.qc.ca](mailto:info@cremtl.qc.ca)

[www.cremtl.qc.ca](http://www.cremtl.qc.ca)

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est un organisme à but non lucratif indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal. Par le regroupement et la concertation de ses membres, par ses activités de sensibilisation, de représentation publique et ses différents projets-action, il contribue à l'amélioration de la qualité des milieux de vie et de l'équité sociale sur l'île de Montréal.

### Suivez-nous!



### Rédaction :

Coralie Deny, Directrice générale

Félix Gravel, Responsable campagnes transport, GES et aménagement du territoire

Emmanuel Rondia, Responsable campagnes Espaces verts et milieux naturels



## Mise en contexte

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) tient en premier lieu à reconnaître l'importance de ce document d'urbanisme, indispensable pour construire la métropole québécoise selon des principes structurants, visionnaires, et bien sûr durables. Cela représente un véritable projet de société.

Comme le CRE-Montréal l'a déjà exprimé dans son mémoire sur le Plan de développement de Montréal en 2013, Montréal a souvent manqué, jusqu'à aujourd'hui, de cohérence dans sa planification et ses actions urbanistiques.

L'agglomération présente actuellement, en ce qui a trait à l'aménagement, des initiatives exemplaires, encore trop isolées, et des secteurs ayant un besoin urgent d'interventions. Globalement, Montréal souffre encore d'un manque de planification urbaine orientant l'ensemble des décisions d'urbanisme. Il est plus que temps de modifier ces façons de faire et de capitaliser sur les exemples de bonnes pratiques, à l'échelle du territoire.

Si Montréal bénéficie de « bons coups » réalisés au cours des dernières années dans plusieurs domaines en lien avec l'aménagement, plusieurs éléments créent un sentiment de médiocrité et d'enthousiasme mitigé. Par ailleurs, l'agglomération de Montréal vit actuellement des difficultés qui touchent l'aménagement du territoire et qui sont susceptibles de prendre de l'ampleur avec le temps si les mesures nécessaires ne sont pas prises.

Citons pour illustrer :

- l'absence de généralisation ou de continuité ; le meilleur parfois côtoie le pire
- le manque d'ampleur ou de concertation dans les projets pour mettre à niveau tous les aspects d'aménagement en même temps
- les nombreuses fractures urbaines (autoroutes, zones de stationnement en surface, terrains vacants...)
- la disparité inter et intra quartier en termes de qualité d'aménagement
- Le déficit en espaces verts en regard de la population
- le manque de liens verts et de connexion entre les espaces verts et milieux naturels
- des aspects connexes négligés (ex : propreté, protection généralisée des arbres plantés sur le domaine public, aménagement en périphérie des zones de stationnement)
- le manque de souci de qualité d'aménagement de la très grande majorité des secteurs industriels et commerciaux



- le manque de mise en valeur du patrimoine naturel et bâti (ex. : ruisseaux intérieurs, chalet du Mont-Royal, certains parcs-nature, le parc Jean-Drapeau, signalisation déficiente et manque de parcours)
- un réseau de transports collectifs qui a su prendre sa place, mais qui peine aujourd’hui à se maintenir en bon état et à se développer
- une congestion routière importante et en croissance
- la déficience en aménagements adéquats pour les piétons et les cyclistes
- le manque d’accès à l’eau et du sentiment d’insularité
- la présence de nombreux îlots de chaleur
- les problèmes récurrents de déversements d’eaux usées dans les cours d’eau en raison de la vaste superficie minéralisée ne permettant pas la percolation des eaux de pluie dans le sol
- le problème de la contamination du sol

**Avec de tels constats, un SAD visionnaire et fort prend tout son sens.**

L’île de Montréal est le cœur de la grande région métropolitaine du Québec; elle se doit d’être exemplaire et être le fer de lance des municipalités tournées vers l’aménagement et le développement durables.

Parce que le projet de SAD est notamment une vision, il se doit d’être ambitieux et de viser haut en termes de qualité de milieu de vie tant pour les résidents, les travailleurs, les étudiants que les visiteurs. Il faut déterminer où l’on veut amener l’Agglomération dans 10 ans, dans 20 ans. Il faut profiter de cette occasion offerte par l’élaboration des outils de planification pour donner un nouveau souffle à la métropole.

L’Agglomération doit fournir un encadrement bien défini, entraînant notamment une réglementation uniformisée à l’échelle de son territoire (idem pour son application), entre autres concernant les modèles d’aménagement pour les promoteurs immobiliers. La trop grande variabilité d’une ville à l’autre, d’un arrondissement à l’autre qui caractérise actuellement l’agglomération de Montréal, nuit fortement à une vision globale et se traduit par des projets de qualité extrêmement variable d’un point de vue d’aménagement durable.

Dans une perspective d’aménagement et de développement durable, tel que stipulé en page 16, il apparaît incontournable d’intégrer les concepts suivants :

- une agglomération à l’échelle humaine (hauteur, densité, services) axée sur la notion de marchabilité, de promenabilité (et pas seulement sur le déploiement de quelques « promenades urbaines »)
- une agglomération tournée vers son Fleuve et sa Rivière



- une agglomération qui valorise prioritairement ses terrains vacants et préserve les milieux naturels existants
- une agglomération qui mise sur la mixité d'usage tout en assurant des zones de transition là où cela est nécessaire (interface entre zones industrielles lourdes et zones résidentielles)
- une agglomération qui prend en compte l'équité sociale et territoriale
- une agglomération qui met l'accent sur les technologies vertes

## Un projet de SAD qui ne répond pas aux défis d'aménagement et d'urbanisme

### **Le manque de vision du projet de SAD est flagrant.**

On privilégie le flou et les intérêts particuliers plutôt que de doter la métropole d'une vision d'agglomération. Le document ne projette pas où l'on veut collectivement que Montréal soit d'ici 10-20 ans et dresse simplement un état des faits, collés à la réalité 2014. Dégager une vision forte est pourtant la vocation première de tout SAD.

Le SAD doit respecter le cadre fixé par la LAU et doit donc concorder avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Or, le PMAD adopté par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) va plus loin que le projet de SAD, notamment sur la question des milieux naturels et du transport. Cela n'est pas normal puisque le SAD vient préciser sur son territoire les orientations édictées par le PMAD.

### **Le CRE-Montréal recommande que le SAD intègre les objectifs du PMAD.**

**Dans la même perspective, le document ne permet pas de dégager des solutions inter-municipales d'aménagement.**

Pire, un passage du projet de SAD nous rappelle le caractère structurant de ce document d'urbanisme, avant d'en enlever la supériorité sur les enjeux plus locaux et particuliers :



## INTERVENTIONS

*Le schéma propose :*

- *D'indiquer dans le plan d'urbanisme les composantes d'agglomération de la Trame verte et bleue et en préciser les composantes locales;*
- *De consolider ces composantes **en fonction des principes du schéma d'aménagement et de développement et selon les caractéristiques et les volontés des milieux concernés;***
- *D'assurer une cohérence des aménagements d'un arrondissement et d'une municipalité à l'autre;*

Dans cet extrait, on rappelle qu'il faudra respecter les principes du schéma d'aménagement et de développement, ce qui n'est pas une surprise vu que cela est prévu dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU). Ce qui est surprenant, c'est qu'on nivelle l'autorité régionale par le bas en disant que les pouvoirs habilitants d'une agglomération ne doivent pas aller à l'encontre des volontés locales. Ce passage est révélateur d'un document vidé de son sens et même de son essence.

**Le CRE-Montréal recommande que le SAD oblige les municipalités à adopter des plans d'urbanisme qui respectent les objectifs du SAD.**

**Le choix des mots n'est pas anodin.**

Il révèle une préférence pour les vœux de vertu plutôt que pour des décisions d'urbanisme structurantes. Par exemple, en dehors du document complémentaire, une seule intervention apparaît clairement obligatoire puisqu'on mentionne « intégrer au plan d'urbanisme »<sup>1</sup>. Pour les autres interventions, on énonce les interventions ainsi « *INTERVENTIONS. Le schéma propose de : (...)* ». Cette formulation sous forme de proposition plutôt que comme ligne directrice apparaît plus de 25 fois !

**Le CRE-Montréal recommande que le vocabulaire utilisé dans le SAD soit plus précis et plus volontariste : des verbes comme « consolider » et**

---

<sup>1</sup> Cet exemple est donné à la page 60, il devrait se retrouver plus souvent dans le SAD lorsqu'on veut qu'une intervention (n'étant pas au document complémentaire) se retrouve dans les plans d'urbanisme.



**« proposer » sont trop vagues et devraient être remplacés par des verbes plus directifs comme « intégrer au plan d'urbanisme », « adopter », « encadrer ».**

Dans l'esprit de la LAU, le SAD est un document d'information, de concertation et de mise en œuvre. Si le projet en consultation offre beaucoup d'information, il présente en revanche des orientations et des interventions contradictoires en plus de n'offrir que très peu d'outils de mise en œuvre.

### **Le contenu obligatoire est réduit à sa plus faible expression**

Le projet de SAD n'est pas ambitieux et cela se retrouve dans divers éléments qui sont par ailleurs prévus à la LAU. Tout d'abord, les grandes orientations sont trop floues : personne ne peut être vraiment enthousiaste, personne ne peut vraiment être en désaccord non plus. Elles ne proposent aucun changement véritable et le consensus qu'elles veulent incarner se trouve dans l'imprécision. Imprécision que chacun interprétera d'ailleurs à sa guise.

Il en va de même avec les grandes affectations du territoire, le manque de vision étant incarné dans des termes vagues, tels que « Dominante résidentielle » et « Activités diversifiées ».

Pour sa part, le document complémentaire est très important puisqu'il vise à dicter la direction que devront prendre les plans d'urbanisme (« il regroupe les règles et les obligations auxquelles devront se conformer les municipalités lors de l'élaboration de leur plan et de leurs règlements d'urbanisme. » Mamot, 2014). Or, le document complémentaire du projet de SAD est largement insuffisant. Simplement à titre de comparaison, celui du SAD adopté récemment par la MRC l'Assomption compte 149 pages. Celui de Montréal en comprend seulement 25, trois pages étant consacrées aux définitions et le reste du contenu étant en bonne partie déjà inscrit à la Loi ou inscrit à la réglementation dans la majorité des arrondissements ou des villes liées.

**Le CRE-Montréal recommande de préciser les grandes orientations et les grandes affectations, et de compléter le document complémentaire.**



## Des choix cartographiques souvent inappropriés

Les cartes utilisées dans un SAD sont des cadres de références importants. Ces cartes ont une valeur d'information, mais plus encore, elles doivent permettre d'établir les lignes directrices de l'organisation physique du territoire.

Le choix de faire ressortir le réseau autoroutier dans la plupart d'entre elles tandis que le métro n'apparaît que dans 5 cartes (sur les 33) est un choix d'édition qui influence la compréhension collective du territoire<sup>2</sup>.

Les cartes ne font pas ressortir l'importance des liens entre les espaces verts et les milieux naturels et présentent une vision morcelée du territoire. L'absence d'une carte regroupant l'ensemble des informations sur les milieux naturels et les espaces verts empêche de se doter d'une vision d'ensemble.

**Le CRE-Montréal recommande que les cartes soient revues de façon à clairement présenter la vision d'organisation spatiale, en vertu des principes d'aménagement et de développement durables.**

---

<sup>2</sup> Le réseau de Métro apparaît seulement dans les cartes suivantes :

Carte 3 – Concept d'organisation spatiale; Carte 9 – Grands projets d'infrastructures en transport collectif; Carte 30 – Aires TOD du PMAD; Carte 31 – Modulation de la densité résidentielle; Carte 32 – Densité résidentielle; Carte 8 – Pôles économiques de l'agglomération de Montréal.

On aurait pu s'attendre à voir apparaître le réseau de métro aussi dans d'autres cartes, par exemple : Carte 4 - Concentration d'établissements commerciaux; Carte 7 – Distribution de l'emploi métropolitain en 2011; Carte 12– Patrimoine; Carte 17 – Parcours d'entrée de ville; Carte 19 – Concept de la Trame verte et bleue; Carte 16 – Paysages emblématiques et identitaires.



## Analyse par thématique

### Espaces verts et bleus, milieux naturels

#### Le CRE-Montréal considère que le SAD doit :

- Mettre en place les mesures pour l'atteinte des objectifs de protection inscrits dans le PMAD et donc viser une cible plus ambitieuse que le 8 % proposé
- Mettre en place les conditions pour l'atteinte des objectifs du Plan d'action canopée : nouvelles plantations et protection de l'existant
- Dans la perspective de mettre en place une véritable trame verte et bleue,
  - assurer la protection et la mise en valeur des ruisseaux
  - se doter d'une vision globale et développer et consolider les liens entre les espaces verts et les milieux naturels
  - assurer l'accès aux espaces verts et l'accès à l'eau en prenant en compte l'équité territoriale
- Assurer spécifiquement la protection de plusieurs milieux naturels d'intérêt

En regard de ces considérations, le projet de SAD doit être complété.

### Le CRE-Montréal recommande que le projet de SAD intègre les modifications et ajustements suivants :

#### Favoriser le cadre de vie de qualité (section 2.1)

- Ajouter la phrase : Dans le cadre du Plan d'action canopée, l'agglomération s'est donnée l'objectif de planter **300 000 arbres supplémentaires** d'ici 2025<sup>3</sup>. (p. 44)
- Ajouter la phrase : Les secteurs industriels et commerciaux sont particulièrement touchés par le manque d'espaces verts. L'indice de canopée est compris entre 1 et 3% dans ces secteurs. Il est important de mettre en place des mesures afin d'atteindre l'objectif de 15% prévu dans le Plan d'action canopée pour ces secteurs. (p. 44)
- Remplacer la **carte des îlots de chaleur** de la page 44 par la carte réalisée par l'INSPQ et le CERFO en 2012 mettant en évidence un plus grand nombre d'îlots de chaleur urbains - <http://geoegl.msp.gouv.qc.ca/golocmsp/?id=temperature> (p.44)

---

3

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/grands\\_parcs\\_fr/media/documents/pac\\_juin\\_2012\\_final.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/grands_parcs_fr/media/documents/pac_juin_2012_final.pdf)



- Document complémentaire (4.2.1 - p. 140) : Inscrire **la cible de canopée par territoire et par secteur d'activités** telle que définie dans le Plan d'action canopée
- Document complémentaire (4.2.3 - p 140) : Se doter d'un **Plan local de foresterie urbaine** (p.140). Entre autres, il est suggéré aux municipalités de réaliser un inventaire des arbres publics et privés afin d'assurer des interventions adéquates
- Document complémentaire (4.2.3 - p.140) : Adopter un **Plan local de lutte à l'agrire** (en lien avec la stratégie métropolitaine CMM) guidant à la fois l'intervention sur le domaine public et le domaine privé
- Document complémentaire (4.2.3 - p.141): La réglementation d'urbanisme doit comprendre des éléments qui assurent une diversité des espèces plantées
- Document complémentaire (4.2.3 - p.141): Mettre en œuvre des mesures facilitant la plantation d'arbres sur les terrains privés
- **Mettre en valeur les territoires d'intérêt (section 2.3 - p. 72)**
- Ajouter au paragraphe Mettre en valeur les territoires d'intérêt de la p. 19 : *Afin d'atteindre l'objectif de protection de 17 % d'aires protégées inscrit dans le PMAD, le projet de schéma demande ....*

### Les territoires d'intérêt écologique

Dans le projet de SAD, la superficie de la majorité des écoterritoires a été réduite par rapport à la définition du rapport sur la biodiversité 2013 de la Ville de Montréal. La nouvelle définition restreint les possibilités de connexion entre les écoterritoires. Cela s'inscrit en contradiction avec le commentaire de la page 78 qui indique que les limites des écoterritoires ont été revues pour inclure de nouveaux milieux naturels.

L'objectif de protection de 8% est peu ambitieux. En effet, le Rapport sur la biodiversité 2013 de la ville de Montréal fait état de 9,7% de milieux naturels intérieurs et 2,3% d'autres milieux d'intérêt (friches industrielles et terre cultivée), ce qui correspond à un total de 12% (ce qui n'inclut pas les bandes riveraines ni les zones tampons autour des cours d'eau intérieurs).

- Ajouter **les ruisseaux** à la liste des éléments compris dans les territoires d'intérêt écologique (p. 72)
- Dans la perspective d'équité territoriale :
  - **Regrouper sur une seule carte**, l'ensemble des milieux naturels et espaces verts **situés ou non dans un écoterritoire** (consolidation et bonification des cartes 14 (p. 74) et 15 (p. 75))
  - Mettre en oeuvre des actions afin d'assurer **une répartition équitable des espaces verts (bleu et vert)** : naturalisation - protection des milieux naturels en voie de protection - friches industrielles - zones protégées dans les golfs



- **Inscrire les objectifs de protection du PMAD** : 17% d'aires protégées terrestres et 30% boisés pour que Montréal soit exemplaire et pose les gestes pour tendre vers ses objectifs (Objectif - p.79)
- Assurer **l'entretien écologique des corridors** ainsi que développer des incitatifs pour les aménagements respectueux de la biodiversité : haies, bandes riveraines, bords d'autoroutes boisés, voies vertes, fauches tardives, etc. (p. 79)
- Remplacer « **proposer** » par « **obliger** » les municipalités de se doter d'un plan de conservation qui respecte la démarche proposée par le MDDELCC dans le guide d'élaboration d'un plan de conservation des milieux humides - (p 79)
- Remplacer « **proposer** » par « **obliger** » les actions relatives à l'orientation «S'assurer la protection de **l'ensemble des milieux naturels en voie de protection**» (p. 79)
- Rendre accessible et mettre en valeur **l'ensemble des parcs-nature** de l'île de Montréal
- **Réviser la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels** pour répondre aux besoins en espaces naturels sur l'ensemble du territoire dans un souci d'équité (p. 78 et p. 91)
- **Limiter les zones non naturelles** dans les parcs en éliminant la possibilité de projets de développement et autorisant uniquement les aménagements légers (p. 79)
- Se doter d'un **programme de gestion écologique des espaces verts** (p. 91)
- Assurer la préservation de la vocation des golfs actuels (notamment **Meadowbrook et Anjou**) dans une vision d'augmenter les espaces verts de l'agglomération, advenant l'arrêt des activités - (p. 79)
- **Changer l'affectation de la majeure partie du Golf métropolitain d'Anjou de « Industrie » à «Grand espace vert ou récréation** » (boulevard du Golf à l'ouest et boulevard des sciences au sud). Le projet de SAD réduit en effet de manière importante la superficie d'espace vert dans un secteur très minéralisé.
- **Changer l'affectation de la partie de Meadowbrook** qui est dans le territoire de l'arrondissement Lachine de «Dominance résidentielle» à «Grand espace vert ou récréation »
- Mettre en place de mesures afin de favoriser **la renaturalisation des friches industrielles** (de manière provisoire et permanente)
- Assurer que des mesures seront prises afin d'assurer un aménagement écologique **des emprises** (MTQ, Hydro-Québec) (rôles dans les corridors verts et les liens entre les espaces verts)
- Exiger un pourcentage minimum de **verdissement** (éléments végétaux en pleine terre) pour les terrains non bâtis
- Définir le concept de **ruelles vertes** et intégrer les éléments afin de guider les interventions dans une perspective de liens entre les espaces verts. À ce titre,



- intégrer une carte incluant l'ensemble des ruelles et celles qui sont vertes afin de guider les interventions à venir
- **Assurer la protection de milieux naturels d'intérêt suivants (et les ajouter à l'annexe 3), comprenant notamment :**
    - Golf de Meadowbrook
    - Golf d'Anjou dans son entièreté (et pas uniquement dans la configuration proposée dans le projet de SAD)
    - Le terrain Petty (Ile-Bizard)
    - Le terrain des sœurs de la congrégation Notre-Dame dans le bois de liesse
    - Le terrain situé au 9040 boul. Gouin Ouest adjacent au bois de Saraguay (nord de Jean Bourdon)
    - La plaine inondable adjacente au parc des Rapides du cheval blanc (le long de la piste cyclable)
    - Le boisé à cheval entre Pierrefonds et Dollars des Ormeaux le long de la rue Andrea
    - Le Bois Anselme-Lavigne (Pierrefonds)
    - Le « Parc Poirier » avec son milieu humide dans l'arrondissement Saint-Laurent (coin du Boulevard Cavendish et rue Poirier)
    - Les 22 parcs locaux répertoriés pour devenir des parcs de conservation sous gestion écologique (selon la liste préliminaire établie par la Ville dans le rapport sur la biodiversité 2013)

### **Trame verte et bleue (p. 86)**

- Protéger et mettre en valeur les **ruisseaux** intérieurs et s'assurer de l'application systématique de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables
- Développer d'est en ouest des axes nord-sud afin de relier la Rivière des Prairies au Fleuve Saint-Laurent
- Multiplier les **accès physiques à l'eau** en s'assurant de respecter une équité territoriale; déterminer les zones du territoire ciblés
- Augmenter la longueur de **rives publiques** accessibles à la population
- Identifier les **4 grands chantiers** structurants du Bilan de la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels à la carte 19 (p. 88)
- Intégrer la **carte des corridors écologiques** du professeur Andrew Gonzalez (U. McGill) dans la carte 19 (p. 88)
- Les actions entourant la mise en œuvre de la Trame verte et bleue : enlever « devraient chercher » et remplacer par « doivent conduire » à la création de corridors verts (p. 89)



- Exiger que les municipalités indiquent dans leur Plan d'urbanisme les composantes de la Trame verte et bleue (p.91) ainsi que les corridors écologiques du professeur A. Gonzalez
- Annexe 1 - Intégrer à la carte 43 le réseau cyclable existant et à développer défini dans la carte 24 du PMAD (p. 199)
- Annexe 3 – Ajouter les milieux naturels à protéger hors des écoterritoires
- Document complémentaire (4.4 p.144) : Obliger les municipalités à se doter d'un plan de conservation des milieux humides
- Document complémentaire (4.4 p.144) : Identifier et caractériser les milieux humides de plus de 0,3 ha
- Document complémentaire (4.4 p.144) : S'assurer de la prise compte des corridors écologiques lors des aménagements (entre autres dans le choix des végétaux)
- Document complémentaire (4.4 p.144) : Ne pas « tendre », mais respecter les objectifs de conservation et d'aménagement des écoterritoires
- Document complémentaire (4.4 p.144) : Assurer la protection des parcs locaux présentant des intérêts écologiques (22 parcs listés dans le rapport sur la biodiversité 2013 de la Ville de Montréal)
- La réglementation municipale doit intégrer les dispositions de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines (RRQ c Q-2 r35) (p. 108). Dans ce sens, le CRE-Montréal souligne les dispositions inscrites au document complémentaire qui permettent de faire des gains quant à la protection des rives, du littoral et des plaines inondables.
- Donner des directives pour l'aménagement des emprises (Hydro-Québec, MTQ) afin d'assurer une continuité des corridors de biodiversité : aménagement de champs fleuris, vergers, arbres à faible déploiement (p. 122) (voir également le commentaire de la section Espaces verts)
- Faire figurer les emprises d'Hydro-Québec sur la carte 3 (p.24)

### **Agriculture urbaine (p. 104)**

- Objectifs : Inscire la volonté de développer des projets d'agriculture urbaine de type commercial (serres au sol ou sur les toits, vergers) (p. 105)
- Demander aux villes et arrondissements d'identifier les lieux propices à ce type d'activités (interventions demandées - p. 105)
- Mettre en place des mesures afin de soutenir le développement de l'agriculture urbaine
- Permettre l'horticulture et l'agriculture de fruits et de légumes à des fins commerciales dans les secteurs commerciaux, industriels et institutionnels, que ce soit sur les toits, en serre ou sur les terrains.



## Transport

**Des choix de mobilité tellement flous qu'ils peuvent être porteurs de contradiction.**

Le CRE-Montréal salue le fait d'intégrer le vélo et la marche, qui sont généralement privilégiés pour de plus courtes distances, dans un document de portée régionale. Cependant, ce qui est inséré à ce sujet est bien trop peu. Cela s'illustre notamment à la section 2.2, Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole :

**« Le cadre urbain montréalais favorise les déplacements à vélo et à pied. Il est donc souhaitable d'encourager le développement de ces modes de déplacement, notamment par des aménagements destinés à réduire l'impact de l'automobile dans les quartiers. » (p. 57)**

Le CRE-Montréal aurait voulu voir une volonté, et même une nécessité. Il aurait été pertinent de faire ressortir le réseau cyclable structurant (au moins la route verte et la piste multifonctionnelle bordant la voie du CP), ainsi que les liens piétons inter-arrondissements et inter-municipalités. Les mesures pour réaliser ce « souhait » en faveur du vélo et de la marche auraient là aussi méritées d'être approfondies.

D'autres mesures sont intéressantes, telles que :

**« Puisque de grands chantiers d'infrastructures routières verront le jour au cours des prochaines années, il faut en tout temps assurer un accès efficace au centre-ville par la mise en place de mesures appropriées de transport collectif et actif. » (2.2 Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole, p.53)**

On voit là une reconnaissance des transports collectifs et actifs dans la mobilité et le dynamisme de Montréal. En revanche, l'utilisation de l'adjectif « efficace » pourrait justifier des décisions contradictoires et incohérentes. En effet, l'argument historique qui a justifié la domination de nos villes par la voiture est justement celui de la fluidité et de l'efficacité.

Cela ressort aussi à la page suivante (p. 54) puisque c'est l'efficacité du réseau artériel dont on affirme la primauté :

**« En ce qui concerne le réseau routier, 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. Une harmonisation des normes de gestion de ce réseau est préconisée, par exemple en coordonnant les feux de circulation ou en priorisant le transport collectif, afin de faciliter les déplacements des personnes sur les axes ciblés. L'agglomération répond ainsi à la demande de la CMM d'identifier les réseaux artériel et routier métropolitains. »**



Certes, ce réseau trouve son utilité dans la capacité à canaliser les principaux flux automobiles. Cependant, il n'en demeure pas moins que leur aménagement est parfois peu sécuritaire (à l'exemple du boulevard Laurentien, sans trottoir et traversant un milieu où l'on retrouve un grand nombre de personnes âgées) et que le nombre d'accidents impliquant des piétons et cyclistes sur le réseau artériel est alarmant. En effet, selon les rapports du Service de police de Montréal (SPVM) entre 2000 et 2012 sur l'île de Montréal, il y a eu plus de 5000 cyclistes blessés et plus de 11 000 piétons blessés (source : Docteur Patrick Morency, DSP, 2014). De plus, toujours selon les travaux de la Direction de la santé publique de Montréal, près de 2/3 des piétons blessés aux intersections ont été frappés aux intersections. La logique de vitesse, d'efficacité et de fluidité s'oppose à la protection et à la sécurité des usagers les plus vulnérables.

De plus, la synchronisation des feux de circulation a parfois pour conséquence d'augmenter la vitesse de conduite au-delà des vitesses autorisées.

Cette contradiction entre l'efficacité prônée pour le réseau artériel et la volonté de miser sur les transports alternatifs est tissée comme un fil d'Ariane :

**« Il s'agit d'aménager le domaine public en vue de réduire l'impact de l'automobile dans les quartiers et d'offrir un milieu sain pour les déplacements actifs des citoyens. De plus, les mesures d'apaisement de la circulation dans les rues locales tendent à canaliser la circulation de transit sur les grandes artères. Celles-ci regroupent la plupart du temps des commerces, des équipements collectifs et des institutions générant bon nombre de déplacements à pied ou à vélo. Les aménagements piétons sur ces axes doivent être cohérents avec l'intensité des déplacements générés. L'agglomération mise sur les déplacements actifs pour promouvoir la santé et le bien-être des citoyens de l'île de Montréal et réduire les impacts environnementaux. » (p.57)**

Le CRE-Montréal s'interroge grandement sur la ligne directrice qui est énoncée : « Les aménagements piétons sur ces axes doivent être cohérents avec l'intensité des déplacements générés. » En effet, de forts débits de voitures sont parfois symptomatiques d'aménagements basés sur la primauté de la voiture et conduisant à exacerber les problèmes de congestion ou de pollution. Des aménagements tels que ceux sur Laurier Est montrent que ce n'est pas forcément à la rue d'être aménagée en fonction du trafic, mais à l'aménagement urbain de privilégier les alternatives à l'automobile, ce qui peut même entraîner un transfert modal. Cette ligne directrice devrait être révisée afin de faire ressortir le souci de toujours privilégier la protection des usagers les plus vulnérables, qui se déplacent en transport actif.



## Le CRE-Montréal recommande que le projet de SAD intègre également les modifications et ajustements suivants :

- Inscrire dans toutes les **cartes** indiquant le réseau routier supérieur les grandes infrastructures de transport collectif et le réseau cyclable
- Concevoir systématiquement les **nouveaux quartiers** de façon à ce qu'ils incitent le déplacement à pied et à vélo (p 42)
- Se doter d'une **Politique de réaménagement des artères** – incluant des mesures d'apaisement, verdissement
- Exiger lors de la réfection des **rues commerciales** de faire plus de place pour les piétons, notamment avec un élargissement des trottoirs
- Inscrire systématiquement le **partage de rues** lors de la réfection des rues, pour consolider la place du piéton et du cycliste
- Sécuriser les **traverses pour piétons** sur toutes les artères
- Compléter le **réseau cyclable** sur l'ensemble de l'île
- Développer un **réseau de promenades urbaines** sur l'île
- Intégrer des mesures pour la **sécurité des piétons et cyclistes** : réduction obligatoire des limites de vitesse dans les quartiers résidentiels, à proximité d'écoles et de parcs, dans les rues commerciales
- Prévoir des mesures de mitigation concernant le **camionnage** dans le contexte des grands chantiers de réfection qui auront cours dans les prochaines années
- Doter l'agglomération d'un **code de la rue** inspiré de la Charte du piéton et permettant de donner la primauté aux piétons et aux cyclistes.

## Stationnement

Le CRE-Montréal salue les éléments inscrits au document complémentaire :

***La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit intégrer des dispositions concernant :***

- ***Les exigences en matière de stationnement pour vélos lors de la construction, de l'agrandissement ou du changement d'usage d'un bâtiment ;***
- ***Un nombre maximum d'unités de stationnement lors de la construction, de l'agrandissement ou du changement d'usage d'un bâtiment établi en tenant compte de la forme urbaine, du type de milieux (centre, périphérie du centre ou centre-ville d'agglomération) et de la proximité d'une station de métro ou de train de banlieue. Ces dispositions peuvent exclure un usage à des fins résidentielles. Toutefois, dans le cadre d'une procédure de dérogation, le nombre maximum d'unités de stationnement prescrit par la réglementation d'urbanisme peut être dépassé :***



– *Pour des raisons liées à un usage particulier, comme un hôpital, qui ne peut être desservi à toute heure par transport collectif.*

– *Pour des raisons de partage de stationnement avec un autre usage qui en fournirait moins.*

Les stationnements à vélo sont un ajout intéressant, les ratios maximum de stationnement et le partage de stationnement constituent quant à eux des avancées significatives.

### **Le CRE-Montréal recommande que le projet de SAD intègre les modifications et ajustements suivants :**

- Intégrer systématiquement dans toute réfection ou construction de stationnements de surface, les éléments prescrits par la **Norme BNQ** sur l'aménagement des stationnements et le Guide de gestion des eaux pluviales du MDDELCC
- Doter l'agglomération d'une **politique de stationnement** respectant les principes d'aménagement et de mobilité durables tels qu'illustrés dans le [guide du CRE-Montréal](#).
- Élaborer une gestion globale du stationnement en intégrant entre autres le **principe de partage**

### **Cadre bâti**

### **Le CRE-Montréal recommande que le projet de SAD intègre les modifications et ajustements suivants :**

- Exiger que tous les nouveaux bâtiments se dotent de **systèmes de récupération d'eau de pluie**
- Intégrer des mesures réglementaires favorisant la réalisation de **toitures blanches et vertes** lors de réfection et de construction de toitures
- Intégrer des mesures réglementaires favorisant l'utilisation de revêtements perméables
- Exiger des aménagements de qualité minimale dans les **zones industrielles et commerciales** en s'inspirant des meilleures pratiques déjà appliquées (ex.: règlement Arrondissement de Saint-Laurent)
- Se doter d'une politique de rénovation des bâtiments de niveau d'agglomération, axée notamment sur l'efficacité énergétique et permettant de répondre aux besoins des populations les plus pauvres



- Adopter une stratégie spécifique pour les **bâtiments institutionnels** dans la perspective du basculement du domaine institutionnel à prévoir au cours des prochaines années
- S'assurer de préserver dans tout nouveau projet de développement des **zones de transition** entre les zones résidentielles et celles d'activités lourdes (industries, gare de triage, autoroutes...)
- Définir, quand l'espace le permet, une **zone de transition** dans les zones déjà développées
- Intégrer dans la réglementation des municipalités les lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires préparées par la **Fédération Canadienne des Municipalités** (FCM) et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) qui prévoient des marges de recul pour les nouveaux aménagements résidentiels à proximité d'activités ferroviaires de 300 mètres d'une cour de triage ferroviaire et de 30 mètres d'une ligne principale
- Imposer la réalisation d'un **aménagement paysager** afin de créer des barrières visuelles entre les habitations et les zones d'activités industrielles lourdes
- Assurer le **désenclavement des quartiers** notamment avec les grandes infrastructures (routières, ferroviaires) en assurant des liens conviviaux et sécuritaires pour les piétons et les cyclistes, notamment au niveau de Turcot et la Falaise St-Jacques

## Développement économique et social

### Le CRE-Montréal recommande que le projet de SAD intègre les modifications et ajustements suivants :

- Soutenir l'**économie verte et solidaire** et développer des pôles d'innovation verte sur le territoire
- Renforcer le cœur de la métropole, mais aussi renforcer les **micro-pôles**
- Miser sur la notion de « quartiers complets »
- S'assurer que les pôles d'emploi soient bien desservis en transport collectif et mesurer la desserte
- Exiger la planification et la mise en place de **stratégies de développement pour les quartiers existants** (pas seulement les nouveaux)
- intégrer la carte des **terrains contaminés** et développer pour l'Agglomération une stratégie à long terme pour régler le problème et permettre leur revitalisation
- Intégrer une carte regroupant les **projets de revitalisation urbaine intégrée (RUI), les Quartiers verts et les Quartiers 21**
- Demander aux municipalités d'intégrer les outils d'aménagement et d'urbanisme concernant les zones d'intervention ciblées citées ci-dessus



## Mise en œuvre et suivis

### Le CRE-Montréal recommande que le projet de SAD intègre les modifications et ajustements suivants :

- Adopter un **Plan d'action, un échéancier et les prévisions des coûts** de mise en œuvre
- Mettre en place des **mécanismes afin d'assurer le suivi** de la mise en œuvre du SAD (ce qui est différent des mécanismes de concordance et de conformité)
- **Informer et consulter la population** régulièrement sur l'état d'avancement des mesures et du plan d'action du SAD
- Définir les **outils et ressources** qui vont accompagner le Plan d'action

## Conclusion

Nous avons une île avec plusieurs villes; le projet de SAD ne permet malheureusement pas de faire émerger une vision commune pour l'agglomération. Ce qui devrait constituer un projet de territoire a été conçu comme un patchwork d'intérêts contradictoires, une mosaïque de thèmes urbanistiques mal agencée. La vision commune pour l'agglomération est extrêmement faible.

Ce projet de SAD, qui devrait donner des lignes directrices pour l'aménagement et de l'urbanisme de l'île de Montréal, s'illustre aussi par son manque d'interventions concrètes, de cibles et d'outils de mise en œuvre. Au final, le document présenté constitue un rendez-vous manqué avec les enjeux d'urbanisme de l'île de Montréal.

Pour le CRE-Montréal, il est capital que l'administration municipale revoie donc ce document pour lui donner toute la portée que l'on s'attend à retrouver dans un tel document.

Dans cette perspective, le CRE-Montréal s'interroge sur le délai très court prévu entre la fin des consultations et l'adoption du SAD, eu égard des transformations importantes que doit subir le projet de SAD. Il est crucial de prendre le temps nécessaire pour y apporter les modifications requises. Dans ces circonstances, le CRE-Montréal considère qu'une demande de report au Gouvernement du Québec doit être effectuée.



## Références

- MAMOT. 2014. Guide La prise de décision en urbanisme. Outils de planification: Schéma d'aménagement et de développement. En ligne.
- Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (chapitre A-19.1), articles 2, 5, 6, 7 (contenu du schéma) 8, 47 à 53.12 (modification du schéma), 54 à 56.18 (révision du schéma), 58, 59, 149 et 226.1.
- BOUCHER, Isabelle et Mélissa VACHON (2013). Évaluer les effets des documents de planification au moment de leur conception, revue Urbanité, hiver 2013, p.46.
- BLAIS, Pierre, Isabelle BOUCHER et Alain CARON (2012). L'urbanisme durable : Enjeux, pratiques et outils d'intervention, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, coll. «Planification territoriale et développement durable », p.93
- BOUCHER, Isabelle et Nicolas FONTAINE (2011). L'aménagement et l'écomobilité, Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, coll. « Planification territoriale et développement durable », p.232
- Agenda 21 local, schéma d'aménagement et de développement et plan d'urbanisme: trois outils d'une même démarche? Pierre BLAIS et Alain CARON, MAMR, avril 2007, p.17
- La gestion de l'urbanisation dans la révision des schémas d'aménagement et de développement (154 Ko), Louis Massicotte, document de veille, MAMROT, septembre 2008, p.9
- Pierre BLAIS et Mathieu LANGLOIS. 2004, La réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'aménagement du territoire, Guide de bonnes pratiques, MAMR, p.70
- Ouranos. 2010, Élaborer un plan d'adaptation aux changements climatiques. Guide destiné au milieu municipal québécois, Montréal, p.48

