
Mémoire

Présenté à la
Commission sur le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de
Montréal

11 novembre 2014

Par Jonathan Théorêt

Directeur du GRAME

Groupe de recherche appliquée en macroécologie

Recommandations

La présente contribution vise à faire part de certaines préoccupations du GRAME à la Commission sur le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal.

Bien que le Schéma présente de nombreux éléments pertinents pour lesquels un appui aurait pu être rédigé, les préoccupations qui suivent sont non-exhaustives et ne suggèrent pas un appui aux éléments présentés.

Il est à noter que le GRAME fait siennes les recommandations du Comité transport de l'Arrondissement de Lachine ainsi que du Conseil Régional de l'Environnement de Montréal.

Abattage d'arbres

À la section 4.2.3, il est mentionné qu'un arbre à une distance de 3 à 5 mètres d'une aire d'implantation peut être abattu à la condition d'être remplacé.

Cette condition est évidemment intéressante. Cependant elle est trop souple. La taille de l'arbre de remplacement devrait impérativement être réglementée et elle ne devrait pas être d'une hauteur inférieure à 175 centimètres (1,75m). Il est trop facile pour un abatteur d'arbre de se procurer à un coût dérisoire un arbre de remplacement de petit calibre pour respecter l'exigence réglementaire actuellement suggérée dans le schéma.

De plus, il est important d'inscrire le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal dans le contexte des ambitieux et importants objectifs du plan d'action canopée de Montréal. Pour éviter de nuire à l'atteinte de ces objectifs, tout arbre abattu pour quelque raison que ce soit devrait faire l'objet d'une exigence de remplacement par le propriétaire. Ainsi, un nouvel arbre d'un minimum de 175 cm devrait être planté sur le terrain visé lorsque c'est possible ou à défaut sur une propriété privée adjacente ou sur une autre propriété privée ciblée comme îlot de chaleur urbain de l'agglomération de Montréal.

Ces dernières conditions pourraient à elles seules décourager de nombreuses initiatives d'abattage.

Aussi, concernant l'exigence d'obtention d'un certificat d'autorisation pour l'abattage d'un arbre, il serait pertinent de spécifier que cette exigence doit être respectée pour l'abattage de tout arbre sur la propriété qui répond aux critères de diamètre de tronc. Certaines juridictions ont en effet de telles contraintes ne s'appliquant aujourd'hui qu'aux arbres en cour avant de leur propriété.

Transport d'énergie

À la section 3.1 (page 122), le Schéma propose certaines interventions dans l'orientation générale d'*Assurer une intégration harmonieuse des réseaux électriques et de transport d'hydrocarbures en milieu urbain*. Bien que certaines interventions déjà mentionnées puissent inclure des mesures de verdissement, une intervention supplémentaire devrait s'ajouter.

Ainsi, le schéma devrait proposer de *Faire des représentations auprès des compagnies de transport d'énergie électrique et d'hydrocarbures afin de* : « Favoriser la plantation d'arbres de taille et de calibre intéressants, dans les emprises énergétiques »

Cette intervention prend tout son sens dans les objectifs ambitieux du plan d'action canopée, mais aussi en vertu du principe du bon arbre au bon endroit. D'ailleurs Hydro-Québec souligne que « Vous serez surpris par le vaste choix d'arbres et d'arbustes qui peuvent convenir, peu importe où se trouve la ligne. »¹

Stationnement

À la section 2.1 (page 47), le Schéma propose d'aménager les aires de stationnements extérieurs en s'inspirant du *Guide à l'intention des concepteurs* du Bureau de normalisation du Québec.

Or, les stationnements sont notamment responsables :

- 1) d'îlots de chaleur urbains,
- 2) de sur-captation d'eau de pluie,
- 3) de déficit de canopée et de couvert végétal,
- 4) de sur-utilisation d'auto-solo et
- 5) de coût d'opportunité élevé.

L'insistance sur des normes d'aménagement ou de réaménagement d'aires de stationnements ne devrait donc pas être simplement suggestive, floue ou *d'inspiration...* Les nombreux impacts négatifs des simples stationnements justifient des normes strictes et des critères minimums élevés. En ce sens, les balises du BNQ 3019-190/2013 devraient être un point de départ contraignant bien défini dans le Schéma.

Exiger de meilleurs stationnements c'est travailler à l'amélioration de plusieurs vecteurs de l'aménagement à la fois. C'est d'une pierre plusieurs coups!

¹ Site web d'Hydro-Québec. Consulté en novembre 2014.
http://www.hydroquebec.com/arbres/abc_choix.html

Tel que l'écrit le Conseil Régional de l'Environnement de Montréal dans son mémoire pour la présente commission :

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.

Transport

Il est aberrant de constater que pour le Schéma, les projets de développement dans Pierrefonds Ouest sont simplement, en 2014 et pour le futur, des générateurs de déplacement automobile supplémentaires. Qu'aucun lien structurant de transport collectif ne figure dans ce seul axe de transport prévu de longue date par le MTQ est un non-sens qui ne devrait surtout pas se retrouver dans un document de vision à long terme pour l'agglomération.

Au 21e siècle, comment se fait-il qu'un tel grand développement résidentiel soit conçu selon des seuils « Hors TOD » (tel que défini à la page 127 du Schéma) alors que des emprises de transport permettraient l'implantation de systèmes structurants de transport collectif?

Aucune mention utile du mot tramway ne figure au Schéma proposé. Pourtant ce mode de transport est privilégié pour la revitalisation de centaines de villes dans le monde.

Finalement le schéma devrait souligner l'importance de favoriser une méthode d'analyse de l'ensemble des options de systèmes de Transport collectif dans les axes privilégiés. Des études d'opportunités doivent comprendre toutes les options possibles et non les seules options de l'un ou l'autre des niveaux de gouvernance en transport.

Dans le même ordre d'idées, le Schéma devrait indiquer clairement que des études d'opportunités en transport collectif devraient être réalisées avant toute transformation ou élimination des emprises existantes de transport ferroviaire.