

**Un Plan d'urbanisme proposé pour Montréal
qui respecte Kyoto et le développement durable ;
De beaux principes contredit par les règlements d'urbanisme**

Option Transport Durable a été fondé en juin 2002 pour faire la promotion des transports écologiques et collectifs tout en s'efforçant de dévoiler les véritables coûts de la surutilisation de l'automobile pour la société. L'organisme gère un site Internet fréquenté par environ 2000 personne chaque mois : www.transportdurable.qc.ca

Le Plan d'urbanisme révisé version préliminaire (Plan proposé) est au départ très intéressant. Il rejoint les préoccupations des citoyens et d'organismes tel que d'Option Transport Durable qui se préoccupent d'environnement, de la qualité de vie, des problématiques du transport collectif, du nombre croissant d'automobiles dans nos rues, de développement durable et du Protocole de Kyoto.

Malheureusement, nous avons eu une grande déception en voyant que la réglementation proposée encourage la possession et l'utilisation de l'automobile. Surtout en imposant, des seuils minimum de stationnement auto appuyé par de forte pénalités (3500\$ par place manquante). Le **Plan proposé** permet même à un promoteur de construire 2 places de stationnement par logement à plus de 300 mètres du métro sans aucune pénalité. Même si le Canada a signé le Protocole de Kyoto en 2003.

Option Transport Durable démontrera qu'un fonds Kyoto pour le transport collectif financé par les automobilistes est nécessaire pour réduire la présence de l'automobile dans notre ville tout en offrant une alternative efficace en terme de fréquence des autobus et métro. Option Transport Durable croit fermement que ce le **Plan proposé** doit aller au delà des discours et appliquer des mesures urbanistiques pour réduire la présence de l'automobile dans la ville de Montréal. Sans des politiques ferme et cohérente de réduction de la place de l'automobile, ses multiples problématiques ne cesseront d'augmenter. Il en va de la qualité de vie dans notre ville.

La qualité du service offert par la STM est primordiale pour augmenter la part modale du transport collectif. Pour solutionner la problématique du financement de la croissance du service, nous croyons essentiel la création d'un Fond Kyoto dédié au transport collectif.

Sans ces mesures énergique en faveur du développement durable, la qualité de vie des citoyens de Montréal ainsi de la vitalité économique de la Métropole que Québec en sera fragilisé.

Nous souhaitons donc que l'Office de consultation publique de Montréal recommande à la ville de modifier son Plan proposé pour l'adhésion au Protocole de Kyoto ne soit pas que des vœux pieux.

**Un Plan d'urbanisme proposé pour Montréal
qui respecte Kyoto et le développement durable ;
De beaux principes contredit par les règlements d'urbanisme**

Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal
Portant sur le Plan d'urbanisme de Montréal,
version préliminaire, avril 2004

Mémoire soumis par

Option Transport Durable



Juin 2004

Un Plan d'urbanisme proposé pour Montréal qui respecte Kyoto et le développement durable ; De beaux principes contredit par les règlements d'urbanisme

Option Transport Durable a été fondé en juin 2002 pour faire la promotion des transports écologiques et collectifs tout en s'efforçant de dévoiler les véritables coûts de la surutilisation de l'automobile pour la société. L'organisme gère un site Internet fréquenté par environ 2000 personne chaque mois : www.transportdurable.qc.ca

Réjean Benoit est directeur et fondateur d'Option Transport Durable . Détenteur d'un diplôme de 1^{er} cycle en sciences de l'Environnement, il a travaillé sur divers projets en aide internationale et en environnement. Il se spécialise sur les questions de transport. Il réside sur le Plateau depuis 12 ans.

Pierre Dulong est vice président et fondateur d'Option Transport Durable . Il réside sur le Plateau depuis 10 ans et est membre de *CommunAuto* depuis son arrivé à Montréal en 1995.

La photo en page de présentation est une terrasse aménagé sur un stationnement d'un immeuble récent. La présence d'une unité de stationnement à cet endroit a évité une amande (fond de compensation) de 3 500 \$ de la part du promoteur immobilier qui a construit cet édifice tel que le stipule le règlement d'urbanisme 571 du Plateau Mont-Royal. Cet aménagement illustre une certaine contradiction entre les besoins de certains citoyens et les règlements d'urbanisme actuellement en vigueur. Ce propriétaire du stationnement préfère évidemment une terrasse à un carré de bitume.

Nous ne fournirons pas de référence au lieu de cette terrasse de peur que les autorités n'exigent le démantèlement de celle-ci pour que le stationnement retrouve sa fonction initiale.

Illusion : Erreur de perception causée par une fausse apparence. Source Le Petit Robert

Désillusion : Perte d'une illusion. Source Le Petit Robert

Extrait de la démarche de consultation publique¹

Contexte

La Loi établit l'obligation pour la **Ville de Montréal** d'adopter un **Plan d'urbanisme révisé** pour son territoire avant le 31 décembre 2004 et l'**Office de consultation publique de Montréal** a été mandaté pour procéder à une consultation publique à ce sujet.

La démarche d'élaboration est prescrite par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* et comprend nécessairement une consultation publique sur la version préliminaire du Plan révisé tenue par l'Office de consultation publique de Montréal.

Un important consensus atteint au **Sommet de Montréal** de juin 2002 est de «faire du Plan d'urbanisme le document de référence municipal en matière d'intervention sur le territoire». Ainsi, l'élaboration du Plan constitue l'un des chantiers du Sommet et est suivie par un comité aviseur issu de la délégation relative au développement urbain.

Description

Le Plan d'urbanisme révisé présente la vision d'aménagement et de développement du territoire de Montréal ainsi que les mesures servant à mettre en oeuvre les orientations et les objectifs qui en découlent. Le Plan dresse les principaux paramètres réglementaires auxquels devra se conformer la réglementation d'urbanisme, qui relève de la compétence des arrondissements.

Le document proposé se veut entièrement préliminaire. La consultation publique de même que divers échanges internes qui se tiendront dans les prochains mois permettront de le peaufiner et de soumettre une version définitive au conseil municipal d'ici la fin de l'année 2004. Ce processus permettra aussi d'établir des consensus quant aux priorités d'action.

Justification

La Loi oblige la Ville de Montréal à adopter un plan d'urbanisme révisé au plus tard le 31 décembre 2004 (*L.Q. 2000, c.56, art. 247*).

Par ailleurs, l'article 83 de la Charte de la Ville prévoit que la consultation publique relative à la révision du Plan d'urbanisme doit être menée par l'Office de consultation publique de Montréal.

Rappelons que les participants du **Sommet de Montréal** ont atteint divers consensus en matière d'aménagement urbain et établi que le Plan d'urbanisme devienne le document municipal de référence en matière d'intervention sur le territoire.

Impact(s) majeur(s)

Une fois adopté par le conseil municipal en décembre 2004, le Plan d'urbanisme constituera le document municipal de référence en matière d'intervention sur le territoire.

Conformité aux politiques, aux règlements et aux encadrements administratifs

Une fois adopté par le conseil municipal en décembre 2004, le Plan d'urbanisme constituera lui-même le document municipal de référence en matière d'intervention sur le territoire.

¹ Office de consultation publique de Montréal <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/PD04/2a.pdf> , 9 juin 2004

Un Plan d'urbanisme proposé pour Montréal qui respecte Kyoto et le développement durable ; De beaux principes contredit par les règlements d'urbanisme

Introduction

Le *Plan d'urbanisme révisé version préliminaire (Plan proposé)* est au départ très intéressant. Il rejoint les préoccupations des citoyens et d'organismes tel que d'Option Transport Durable qui se préoccupent d'environnement, de la qualité de vie, des problématiques du transport collectif, du nombre croissant d'automobiles dans nos rues, de développement durable et du Protocole de Kyoto.

Malheureusement, nous avons eu une grande déception en voyant que la réglementation proposée encourage la possession et l'utilisation de l'automobile. Surtout en imposant, des seuils minimum de stationnement auto appuyé par de forte pénalités (3500\$ par place manquante). Le *Plan proposé* permet même à un promoteur de construire 2 places de stationnement par logement à plus de 300 mètres du métro sans aucune pénalité. Même si le Canada à signer le Protocole de Kyoto en 2003.

Option Transport Durable démontrera qu'un fonds Kyoto pour le transport collectif financer par les automobiliste est nécessaire pour réduire la présence de l'automobile dans notre ville tout en offrant une alternative efficace en terme de fréquence des autobus et métro.

De beaux principes

Le *Plan d'urbanisme révisé version préliminaire (Plan proposé)* est au départ très intéressant. Il rejoint les préoccupations des citoyens et d'organismes tel que d'Option Transport Durable qui se préoccupent d'environnement, de la qualité de vie, des problématiques du transport collectif, du nombre croissant d'automobiles dans nos rues, de développement durable et du Protocole de Kyoto.

Voici donc les orientations du *Plan proposé* que Option Transport Durable soutien avec force :
Orientations relatives au Développement durable :

- « Le développement durable répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. » « Un milieu urbain présentant des caractéristiques de durabilité sera plus compact, moins dépendant de l'automobile individuelle et organisé de façon à privilégier le transport collectif et les modes de déplacement non motorisés. » Page 5
- « La Ville de Montréal souscrit aux principes du développement durable, notamment quant à l'aménagement de son territoire, et entend mettre en œuvre à cet effet une approche équilibrée de vitalité économique, d'équité sociale, de préservation de l'environnement et de respect des besoins des générations

futures. Les décisions d'aménagement se prendront en encourageant la participation des citoyens et en tenant compte de la volonté exprimée dans le cadre de consultations publiques. » Page 5.

Orientations relatives au Protocole de Kyoto :

- « Le Protocole de Kyoto, ratifié en 1997, vise à stabiliser les concentrations atmosphériques de gaz à effet de serre (GES) à un niveau qui empêchera toute perturbation dangereuse du système climatique. »
- Comptant pour 38 % des émissions, le secteur des transports est le principal responsable de l'augmentation des GES au Québec. « Le quart des émissions du Québec proviennent du territoire montréalais. Cela souligne le rôle majeur que la Ville de Montréal peut jouer dans la mise en application du Protocole de Kyoto, tant comme municipalité qu'à titre de cœur de la Communauté métropolitaine. « Le quart des émissions du Québec proviennent du territoire montréalais. Cela souligne le rôle majeur que la Ville de Montréal peut jouer dans la mise en application du Protocole de Kyoto, tant comme municipalité qu'à titre de cœur de la Communauté métropolitaine. » Page 6.
- « Le Plan d'urbanisme, en proposant un modèle de développement durable qui vise, entre autres, à **diminuer la dépendance de la population à l'égard de l'automobile** et à protéger les espaces naturels, constitue l'une des contributions de la Ville en ce sens. » Page 6.
- Dans l'esprit du **Protocole de Kyoto**, le développement se fera de manière à accroître l'utilisation du **transport collectif** et des modes de déplacement non motorisés. On vise ainsi la consolidation et une certaine densification de l'urbanisation, notamment à distance de marche des stations de métro et des gares de train de banlieue, dans le respect des caractéristiques de chaque milieu.
- « Cela se traduira notamment par l'importance accordée au **développement optimal du Centre** de Montréal. Il s'agit en effet du secteur le mieux desservi en transport collectif, qui est déjà diversifié et dense, mais qui présente encore un potentiel important, notamment avec les quelque 60 hectares de terrains vacants qu'on y trouve et les nombreux immeubles pouvant être recyclés à de nouvelles fonctions. » Page 6.
- « Le Plan d'urbanisme traduit la volonté de la Ville d'opter pour une approche urbanistique sensible aux exigences d'un environnement sain. Le Plan favorise **les modes de transport alternatifs à l'automobile**, soutient la réhabilitation des sites contaminés et prévoit des mesures d'atténuation des nuisances environnementales dans les milieux de vie résidentiels. » Page 7.

Recommandation 1

Option Transport Durable appuis les orientations relatives au Protocole de Kyoto, au Développement durable et les mesures de transport alternatifs à l'automobile.

Aussi le *Plan proposé* fait référence au Sommet de Montréal qui avait aussi des orientations et des objectifs audacieux :

- « Synthèse des orientations et des objectifs du Sommet de Montréal tel que présenté en annexe du Plan
2.2 Des réseaux de transport structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain
3 Consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés
Synthèse des actions
17.1 Favoriser les modes de transport alternatifs à l'automobile »

Orientation relative à la densification permettant aux transports collectifs, à la marche et à la bicyclette d'être plus efficace que l'automobile

- « le Plan appuie la conservation et l'utilisation optimale des réseaux de transport. À cette fin, le Plan prévoit un usage plus intensif et plus stratégique du sol favorisant une utilisation accrue des infrastructures de

transport collectif et permettant ainsi de réduire la production de gaz à effet de serre. De fait, la Ville prend résolument position en faveur du transport collectif et le reconnaît comme le mode de transport de l'avenir pour Montréal. » Page 33.

- « le Plan encourage également les déplacements à pied et à vélo en lien avec une approche urbanistique sensible aux exigences d'un environnement sain. » Page 33.

Orientation relative à l'introduction du Nouveau tramway

- « En raison de l'importance des densités des milieux résidentiels et d'emplois à desservir, du potentiel de mise en valeur du territoire et de revitalisation de l'avenue Du Parc, du démantèlement de l'échangeur situé au croisement des avenues Du Parc et Des Pins Ouest réaménagé en carrefour, de la présence de secteurs de planification détaillée (L'Acadie-Chabanel, Abords des voies du CP, Quartier des spectacles, Centre des affaires), le Plan identifie l'implantation harmonieuse d'un système léger sur rail. » Page 38.

Recommandation 2

Option Transport Durable appuie les projets de Nouveau tramway présenté, mais déplore que les lignes Pie IX, Sherbrooke et Henri-Bourassa ne soient pas considérés.

Orientation sur le développement du transport collectif

- « Instaurer des mesures préférentielles au transport collectif telles que voies réservées, feux de préemption, marquage, signalisation, etc., et, lorsque la situation le permet, favoriser la circulation des taxis, le long des axes suivants (voir carte 2.2.1) ». Page 39.

Recommandation 3

Option Transport Durable appuie les projets développement du transport collectif.

- « La Ville préconise une intensification et une densification des activités urbaines, particulièrement aux abords des stations de métro, des gares de train de banlieue et des corridors de transport collectif structurants offrant un potentiel de consolidation en raison de la présence de terrains vacants ou sous-utilisés (voir carte 2.2.2). » « En plus d'un encadrement réglementaire approprié, la Ville entend mettre en place un programme d'aide financière en ce sens. » Page 43.

Considérant l'importance d'une bonne densité d'habitation pour que le transport collectif demeure efficace ;

Recommandation 4

Option Transport Durable appuie les projets densification et demande qu'aucune construction de moins de trois étages ne soit permise à moins de 1000 mètre des stations de métro ou des gares.

Option Transport Durable remarque que les programmes de subvention en habitation incitent les propriétaires de terrain vacant et de stationnement à augmenter les prix demander pour vendre leurs actifs. Le rôle d'évaluation foncière des terrains sous-estime grandement la valeur des terrains. Le faible taux de taxation demandé incite les propriétaires à asseoir sur les terrains et attendre que le marché et les subventions gonflent les prix. Nous croyons qu'un nouveau programme de subvention profitera d'abord aux spéculateurs fonciers. Pour contrer les spéculateurs qui nuisent au développement la Ville exige un taux 3,6 % soit le double du taux régulier résidentiel soit 1,8 %². A voir le montant exorbitant que demande les propriétaires ainsi que le nombre de terrain vacant, il est clair que ce taux de taxe (3,6 %) est insuffisant.

² <http://www2.ville.montreal.qc.ca/finances/doc/tab-taux-taxes-2004.pdf> 9 juin.

En prenant appui sur l'important nombre de terrain vacant, en stationnement ou sous utilisé ainsi que l'importante spéculation sur ces terrain ;

Recommandation 5

Option Transport Durable dénonce les subventions à la densification et recommande plutôt d'augmenter le taux de taxation selon la proximité des stations de métro, des gares et des lignes d'autobus pour stimuler la construction d'immeuble de moyenne densité.

Des règlements d'urbanisme en contradiction à Kyoto

La Commission de coopération environnementale (CCE) est préoccupée par la tendance non durable des transports.

La CCE complète les dispositions environnementales de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA). En janvier 2002, le Secrétariat de la Commission publiait l'important rapport suivant : La mosaïque nord-américaine; Un rapport sur l'état de l'environnement :

« La dépendance des Nord-Américains envers l'automobile alimente un cycle qui favorise l'expansion des banlieues, qui fait augmenter la demande de routes et de parcs de stationnement et qui engendre un déclin des services de transport en commun ainsi que de la vitalité des noyaux urbains. » « Les subventions relatives à l'essence, aux routes et au stationnement réduisent artificiellement le coût du transport automobile. Elles encouragent les migrations quotidiennes et sont l'une des pressions sous-jacentes qui favorisent la banlieusardisation en Amérique du Nord. En outre, des décisions subjectives dans le domaine de la planification urbaine tendent à promouvoir l'utilisation intensive de l'automobile, en privilégiant l'aménagement de voies de circulation plus nombreuses et plus vastes, au détriment d'une gestion créatrice du transport en commun.»³

Depuis les années cinquante, la ville à toujours fait plus de place à l'automobile au dépend du transport collectif. La ville a élargie les rues, couper les arbre des grands boulevards et a même exiger par réglementation un nombre minimum de stationnement pour les nouveaux immeubles résidentiels, commerciaux et institutionnel. Durand toutes ces années, la ville a encouragé voir exiger de ses citoyens qu'ils fassent plus de place à l'automobile et qu'ils subventionnent avec leur taxes toutes les infrastructures nécessaire au déploiement quotidien de centaines de milliers d'automobiles dans nos rues. Voyons les conséquences de ces décisions sur notre ville :

- « Entre 1982 et 1998,.... Au cours de la même période, le nombre d'automobiles appartenant à des Montréalais a augmenté de 581 200 à 707 600, soit une croissance de 22 %, le ratio passant de 0,8 à 0,9 automobile par ménage. Page 35
- « Le MTQ prévoit que, d'ici 2016, environ deux millions de déplacements quotidiens s'ajouteront aux 8,9 millions observés en 1998 dans la RMR. Or, si la mobilité augmente depuis 1982, le poids relatif des déplacements quotidiens effectués à Montréal a cependant chuté en raison d'un accroissement plus important des déplacements en périphérie.» Page 35

³ http://www.cec.org/pubs_docs/documents/index.cfm?varlan=français&ID=629 page 60 (PDF / 8 mo / 100 pages)

Le stationnement résidentiel, commercial et institutionnel

- « Les conditions de stationnement influencent grandement le choix d'un mode de transport, particulièrement pour les déplacements liés au travail. Par conséquent, le Plan d'urbanisme identifie une série d'actions à développer dans la Politique du stationnement qui s'inscrira au Plan de transport de Montréal. » Page 59



Sur le Plateau Mont-Royal le règlement d'urbanisme 571 actuellement en vigueur est libellé comme suit : Le nombre d'unité de stationnement doit être conforme aux exigences énumérées dans le tableau suivant :

EXIGENCES RELATIVES AU NOMBRE D'UNITES DE STATIONNEMENT		
USAGE	NOMBRE MINIMAL D'UNITES EXIGE	NOMBRE MAXIMAL D'UNITES EXIGE
FAMILLE HABITATION		
Bâtiment de 2 logements et moins (sous rés. de l'a. 143)	1 unité par logement	2 unités par logement
Bâtiment de 3 logements (sous réserve de l'article 143)	2 unités	2 unités par logement
Bâtiments de 3 logements (superficie totale de plancher inférieure à 50 m ² par logement)	1 unité par groupe de 4 logements	1 unité par logement
Bâtiment de 3 logements (superficie totale de plancher supérieure à 50 m ² par logement)	1 unité par groupe de 2 logements ; minimum 3 unités	1,5 unité par logement
Maison de chambres, maison de retraite	aucun	1 unité par groupe de 2 chambres
FAMILLE COMMERCE		
Usage additionnel de la catégorie C.2	1 unité par 200 m ² de superficie de plancher	1 unité par 100 m ² de superficie de plancher
Hôtel	1 unité par groupe de 3 chambres	1 unité chambre
	1 unité par 200 m ² de superficie de plancher	1 unité par 75 m ² de superficie de plancher
FAMILLE INDUSTRIE		
Tout les usage de la famille industrie	1 unité par 200 m ² de superficie de plancher	1 unité par 100 m ² de superficie de plancher
FAMILLE EQUIPEMENTS COLLECTIFS ET INSTITUTIONNELS		
1 ^{er} Aréna, centre de loisirs et de sport, salle de spectacle... 2 ^e Centre hospitalier, centre d'accueil et d'hébergement... 3 ^e École préscolaire, primaire et secondaire, collège...	1 unité par 300 m ² de superficie de plancher	1 unité par 75 m ² de superficie de plancher
Autres usage de la famille équipements collectifs et institutionnels sauf ceux de la catégorie E.1	1 unité par 300 m ² de superficie de plancher	1 unité par 100 m ² de superficie de plancher

Conformément au règlement 571, à la séance du Conseil d'arrondissement du Plateau Mont-Royal du 3 mai 2004 au point 40.011, un entrepreneur s'être vu imposé une amande (les autorités de la ville diront un fond de compensation) de 10 500 \$ parce qu'il manquait 3 unités de stationnement soit 3 500 \$ par place manquante.

L'article 573 actuellement en vigueur reconnaît timidement que le métro offre une alternative à l'automobile et reconnaît une distance de marche acceptable comme étant seulement moins de 150 mètres : « Le nombre minimal d'unités de stationnement exigé peut être réduit de 50% lorsqu'un bâtiment occupé par les usages autres que ceux de la famille habitation est situé dans un rayon de 150 m ou moins d'un accès au métro ouvert durant les heures d'ouverture du métro. »

Après avoir tant parlé de Kyoto, de développement durable, de la nécessité d'être « moins dépendant de l'automobile individuelle » page 5 voyons comment le *Plan proposé* perçoit la question de stationnement minimum exigé :

- « Revoir à la baisse la réglementation d'urbanisme relative au nombre de places de stationnement exigé lors de la construction de nouveaux projets immobiliers (commerces, bureaux, institutions, équipements collectifs d'envergure et habitations à loyer abordable) situés dans un rayon de 300 mètres ou moins d'une station de métro ou d'une gare de train de banlieue. » Page 60.

Ce plan proposé favorise les stationnements pour les automobiles au dépend d'espaces verts et de jardin pour les citoyens et leurs familles.

En prenant appui sur les principes de Développement durable, l'appui au Protocole de Kyoto, considérant que le nombre grandissant d'automobile nuit à l'efficacité des autobus et la santé ;

Recommandation 6

Option Transport Durable dénonce que l'on exige des stationnements à proximité des stations de métro, des gares et des lignes d'autobus.

Recommandation 7

Option Transport Durable recommande de créer un fonds Kyoto pour le transport collectif financé à l'aide de tarification de toute nouvelle place de stationnement auto en relation à la distance du métro, des trains de banlieue et des lignes d'autobus.

Recommandation 8

Option Transport Durable recommande d'exiger la présence d'espace vert derrière les nouvelles unités d'habitation.

Avec ce plan favorisant les infrastructures pour les automobiles, plus d'automobiles circuleront dans nos rues !

Option Transport Durable remarque que 21 projets d'infrastructure routière⁴ sont clairement identifiés et dans plusieurs cas sur le point de démarrer. En contre partie, les projets de transport collectif sont des projets à long terme, assujettit au bon vouloir des gouvernements supérieurs. Devant les coûts exorbitants du métro de Laval, est-il encore souhaitable de concentrer toutes les ressources dédiées au transport collectif à des projets de prolongement de métro? Donc dans les prochaines années, les projets d'infrastructure routière se réaliseront et les projets de transport collectif resteront dans les cartons. La conséquence sera assurément plus de voiture dans nos rues.

⁴ Page 47,48, 49 du Plan proposé

- « La construction d'un pont dans l'axe de l'autoroute 25 contribuerait à la réduction de la circulation de transit sur le boulevard Pie-IX. » Page 225

Le plan révisé évite malheureusement de mentionner que la réduction de la circulation de transit serait que temporaire et après quelques années les deux voies de circulation seront probablement congestionnées.

Recommandation 9

Option Transport Durable recommande tarifier l'usage de l'automobile afin réduire les demandes d'infrastructure de transport routière.

Recommandation 10

Option Transport Durable soutien en général la recommandation d'améliorer la desserte de secteurs résidentiels et d'emplois et d'améliorer l'accès aux réseaux structurants de transport collectif.

Recommandation 11

Option Transport Durable recommande d'augmenter le service du transport collectif en la fréquence des autobus et métro tout en créant de nouvelles voies réservée.

Recommandation 12

Option Transport Durable recommande d'encourager le partage de véhicule notamment en facilitant le stationnement de ces véhicules.

Avec ce plan favorisant les infrastructures pour les automobiles, l'obésité guette aussi les Montréalais !

Une étude présentée en 2003 révélait que "Le taux d'obésité dans les banlieues est en effet de 2% plus élevé qu'en ville. Les banlieusards pèsent en moyenne 3 kg de plus et ils sont 2,5 % plus nombreux à souffrir d'hypertension." Pourquoi ? Réponse : Les citadins marche plus que les résidents des banlieues. Malheureusement, le *Plan proposé* considère seulement 300 mètres comme une distance de marche acceptable. Avec le règlement tel que proposé, plus de citoyens souffriront d'obésité parce que *Plan proposé* encourage l'utilisation de l'automobile même en milieu dense. Voyez aussi les résultats de Google avec les mots *automobile* et *obésité*.

Avec ce plan favorisant les infrastructures pour les automobiles, les épisodes de smog iront en s'accroissant !

« Les personnes les plus sensibles au smog sont notamment les jeunes enfants et les personnes souffrant d'asthme, de bronchite ou de problèmes cardiaques. Outre ces deux groupes à risque, les adultes en bonne santé, qui doivent fournir un effort soutenu à l'extérieur, peuvent aussi être affectés par le smog et voir leur capacité diminuer temporairement »⁵.

« De plus, lors d'épisodes de smog, on note une augmentation des jours d'hospitalisation et de visites chez le médecin pour les personnes les plus à risque »⁶.

Avec ce plan favorisant les infrastructures pour les automobiles, les la STM deviendra de moins en moins efficace !

⁵ <http://www.santepub-mtl.qc.ca/Environnement/smog/manchette/15072002.html>

⁶ <http://www.santepub-mtl.qc.ca/Environnement/smog/manchette/19052003.html>

Le STM verra également ses coûts augmenter dû à l'augmentation du volume de circulation; la congestion routière entraîne une hausse des coûts pour la société de transport parce qu'elle doit ajouter des autobus pour maintenir un service régulier dans le flot de circulation.

Autre argument qui milite pour changer la réglementation minimum en matière de stationnement est un mémoire de la coalition l'Institut de développement urbain du Québec (IDU Québec), le Conseil international des centres commerciaux (ICSC) et l'Association des propriétaires et administrateurs d'immeubles du Québec (BOMA-Québec) sur la taxe sur le stationnement non résidentiel et la révision du cadre financier du transport en commun, octobre 2002. La Coalition fortement opposé à la création de cette taxe écrivait :

« Il s'agirait là alors d'une situation fortement inéquitable puisque les espaces de stationnements des immeubles commerciaux sont aménagés conformément aux exigences réglementaires municipales ... »⁷

Il est connu que la Ville de Montréal demande depuis longtemps à Québec de lui permettre de taxer les places de stationnement non résidentiel. Comme le fait remarquer la Coalition, comment justifier de taxer ces stationnements alors que l'on exige un nombre minimum par réglementation ? C'est comme si la Ville édictait un nombre minimum de place pour fumeur dans les restaurants tout en taxant les établissements pour chaque place de fumeur.

Recommandation 13

Option Transport Durable recommande de créer un Fond Kyoto pour le transport collectif financé à l'aide d'une nouvelle tarification pour les stationnements non-résidentiel.

Le stationnement sur les rues est subventionné par les résidents !

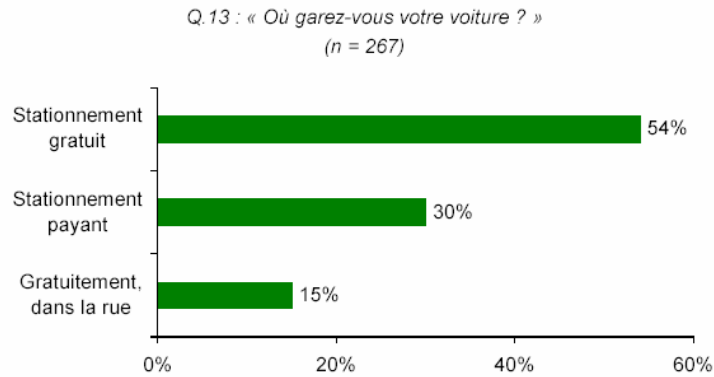
La Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, a produit un sondage⁸ auprès des navetteurs de la Rive-Sud qui entre tous les jour à Montréal. Cette étude d'octobre 2002 révélait que 54 % des navetteurs profitait de stationnement gratuit à destination, 30% payait leur stationnement et que 15 % profitait de stationnement gratuits sur rue (payer par les Montréalais). Cette étude ne concernait que les résidents de la Rive-Sud de Montréal. Nous prenons comme hypothèse que le comportement des habitant de la Rive-Sud n'est pas différent que pour l'ensemble des banlieusards. Donc sur les quelques 600 000 véhicules qui entre à Montréal chaque jour.

Stationnements gratuits	324 000 voitures
Stationnements payant	180 000 voitures
Gratuitement dans la rue	90 000 voitures
Total	594 000 voitures

⁷ <http://www.growthmanagement-icsc.org/international/CanadaParkingTax-French.pdf>, page 9, 9 juin 2004.

⁸ http://www.transportdurable.qc.ca/documents_nicolet/sondage_navetteurs.pdf, page 15, 9 juin 2004

Un Plan d'urbanisme proposé pour Montréal qui respecte Kyoto et le développement durable ; De beaux principes contredit par les règlements d'urbanisme



Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, a produit un sondage

Ainsi, environ 90 000 navetteur des banlieues profite de stationnement gratuits sur rue payer par les Montréalais. Dans un principe d'utilisateur-payeur, d'autant plus que ces utilisateurs de ressources publiques occasionnent d'importante problématique environnemental et de sécurité publique, une tarification des stationnements sur rue est recommandée.

L'ensemble des citoyens de Montréal offre gratuitement le stationnement sur leurs rues résidentielles aux travailleurs de l'extérieur de la ville. Les citoyens du Plateau supportent seul les importants coûts de la voirie alors que les visiteurs et travailleurs d'autres villes profitent gratuitement de l'utilisation de nos rues.

Option Transport Durable dénonce que le Plan proposé ne tienne pas compte du principe d'utilisateur-payeur pour les automobilistes.

Recommandation 14

Option Transport Durable recommande généralisé les vignette de stationnement dans la ville centre et de tarifer le stationnement pour les non-résident sur les rues résidentiel à l'aide d'horodateur pour financer un Fond Kyoto pour le transport collectif.

Stationnements de courte durée :



Parcomètre de la rue St-Denis près de Mont-Royal ; 50¢/h

Les tarifs de parcomètre sont seulement 50¢ par heure sur plusieurs rues très achalandées comme sur St-Denis et sur Mont-Royal. Ces tarifs n'ont pas changé depuis plus d'une dizaine d'année (sinon plusieurs décennies) alors que les tarifs d'autobus métro ne cesse d'augmenter. En fait il coûte moins chère de payer 8 heure de stationnement (4 \$) que deux passages d'autobus payer en espèce. De plus, le stationnement est gratuit en soirée du lundi au mercredi après 18 h, les jeudi et vendredi après 21 h, le samedi après 17 h. En soirée tout comme le dimanche, l'absence de tarification encourage la surutilisation de l'automobile au dépend des autres mode de transport.

Considérant que le Sommet de Montréal recommandait : *Favoriser les modes de transport alternatifs à l'automobile*
Recommandation 8

Option Transport Durable recommande de hausser les tarifs des parcomètres, étendre les heures de fonctionnement en soirée et le dimanche là où l'achalandage est important pour financer un Fond Kyoto pour le transport collectif.

Conclusion :

Pour des règlements d'urbanisme en accord à Kyoto

Option Transport Durable croit fermement que ce le *Plan proposé* doit aller au delà des discours et appliquer des mesures urbanistiques pour réduire la présence de l'automobile dans la ville de Montréal. Sans des politiques ferme et cohérente de réduction de la place de l'automobile, ses multiples problématiques ne cesseront d'augmenter. Il en va de la qualité de vie dans notre ville.

La qualité du service offert par la STM est primordiale pour augmenter la part modale du transport collectif. Pour solutionner la problématique du financement de la croissance du service, nous croyons essentiel la création d'un Fond Kyoto dédié au transport collectif.

Sans ces mesures énergique en faveur du développement durable, la qualité de vie des citoyens de Montréal ainsi de la vitalité économique de la Métropole que Québec en sera fragilisé.

Nous souhaitons donc que l'Office de consultation publique de Montréal recommande à la ville de modifier son Plan proposé pour l'adhésion au Protocole de Kyoto ne soit pas que des vœux pieux.