



RÉFLEXION 2050 PROJET DE VILLE

MÉMOIRE DÉPOSÉ À L'OFFICE DE CONSULTATION
PUBLIQUE DE MONTRÉAL
20 OCTOBRE 2022





Conseil régional de l'environnement de Montréal
Maison du développement durable
50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300
Montréal (Québec) H2X 3V4
Tél. : 514-842-2890
info@cremtl.org
www.cremtl.org

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est un organisme de bienfaisance indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal depuis 1996. 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.

Table des matières

1.	Introduction	3
2.	Le Conseil régional de l'environnement de Montréal	4
3.	Le Projet de ville et le PUM : commentaires et liens à tisser	5
4.	Les chantiers incontournables du futur PUM	7
4.1	Premier chantier : atteindre une mobilité réellement durable	7
4.2	Deuxième chantier : aller vers l'habitation durable :.....	10
4.3	Troisième chantier: aménager des milieux de vie résilients.....	11
4.4	Quatrième chantier : développer notre résilience socioéconomique.....	16
5.	Des leviers concrets pour le Plan d'urbanisme et de mobilité	21
Levier 1	: La réglementation.....	21
Levier 2	: L'écofiscalité	21
Levier 3	: Une réforme sur le stationnement et le repartage de l'espace public	22
Levier 4	: Le développement du transport collectif, actif et partagé	22
Levier 5	: L'électrification	23
Levier 6	: Le contrôle de la publicité destinée à la consommation, la sensibilisation et l'éducation	23
Levier 7	: La planification et le suivi	24
6.	Conclusion.....	25
7.	Bibliographie	26

1. Introduction

L'élaboration du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM) est une démarche attendue et demandée depuis plusieurs années par de nombreuses organisations de la société civile, dont le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal). Nous tenons tout d'abord à souligner les efforts de consultation déployés au cours des derniers mois tant par la Ville de Montréal que par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) afin d'assurer une participation élargie à la réflexion, et ce malgré les défis du contexte pandémique.

Aménagement du territoire et mobilité sont intimement liés. Dès l'annonce de la démarche, nous avons salué la volonté de l'administration municipale de produire un Plan d'urbanisme et de mobilité et non deux plans distincts comme précédemment (plan d'urbanisme et plan de transport). Nous sommes convaincus que cette approche favorisera et facilitera la cohérence dans les choix d'aménagement ainsi que la complémentarité des actions aux différentes échelles territoriales.

Le Projet de ville et le PUM arrivent à un moment opportun alors que Montréal s'est engagée de façon ambitieuse dans la lutte contre les changements climatiques avec son Plan Climat 2020-2030 et qu'elle souhaite jouer son rôle majeur en matière de protection de la biodiversité en milieu urbain.

Alors que la communauté scientifique sonne l'alarme depuis plusieurs années et que les récents rapports du GIEC appellent à des gestes forts et rapides afin de réduire les émissions de GES, augmenter la résilience des milieux de vie et freiner l'effondrement de la biodiversité, le futur PUM devra donner à Montréal les moyens de ses ambitions et s'assurer que les leviers nécessaires seront en place pour une transformation en profondeur, de façon cohérente à l'échelle du territoire. Sans un PUM ambitieux et contraignant, il sera impossible d'atteindre les cibles de carboneutralité et de résilience.

La consultation sur le Projet de ville n'est qu'une première étape d'une démarche qui va conduire à l'adoption du PUM 2050. Le Projet de ville et le PUM étant étroitement liés, voire indissociables, il nous était difficile de limiter l'analyse au seul document du Projet de ville. Ainsi, en plus d'apporter des commentaires et des recommandations sur le Projet de ville, nous présentons dans ce mémoire certains chantiers à prioriser ainsi que des leviers qui pourront guider la ville de Montréal dans la rédaction et dans la mise en œuvre du PUM.

2. Le Conseil régional de l'environnement de Montréal

Fondé en 1996, le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est un organisme de bienfaisance indépendant engagé dans la protection de l'environnement et contribuant à accélérer la transition socioécologique sur l'île de Montréal, et plus largement à l'échelle de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

Nos objectifs transversaux sont :

- Accélérer la transition socioécologique et énergétique ;
- Lutter contre les changements climatiques et augmenter la résilience des milieux de vie ;
- Protéger les écosystèmes naturels et améliorer la qualité environnementale des milieux de vie ;
- Accroître l'équité sociale et environnementale ;
- Lutter contre l'effondrement de la biodiversité.

Nous appuyant sur l'expertise de notre équipe, de nos nombreux membres et partenaires, nous développons et mettons en œuvre des stratégies et moyens pour faire avancer les dossiers environnementaux tels que l'aménagement et la mobilité durables, l'adaptation aux changements climatiques, la protection des milieux naturels, les solutions fondées sur la nature et la gestion des matières résiduelles.

Instance régionale en environnement, nous sommes au cœur de nombreux lieux de réseautage et de partage de connaissances et participons à de nombreux comités et groupes de travail. Nous collaborons régulièrement avec les citoyens, les tables de quartiers et instances locales en environnement, les acteurs institutionnels, les chercheurs et professionnels de diverses disciplines, les acteurs municipaux, les promoteurs privés et les grands acteurs du développement économique. Nous faisons également partie du Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) qui réunit les 15 CRE actifs sur le territoire du Québec.

Au cours des dernières années, nous avons développé et collaboré à plusieurs initiatives directement en lien avec les thématiques abordées dans le Projet de ville :

- La [campagne ILEAU](#) met de l'avant les projets de verdissement locaux tout en visant la création et la consolidation d'une trame verte et bleue active ;
- L'[ALLIUM](#) (l'Alliance pour l'innovation dans les infrastructures urbaines de mobilité) alimente les réflexions sur le verdissement de grandes infrastructures de transport inspirées de l'international (Bally, G., 2021) ;
- La plate-forme [« Zone industrielle durable »](#) outille les intervenants des zones d'emploi afin d'intégrer les infrastructures vertes dans leurs bâtiments et sur leurs terrains ;
- L'[attestation Stationnement écoresponsable](#) qui reconnaît les propriétaires exemplaires quant à la planification, la gestion et l'aménagement de leurs aires de stationnement.

3. Le Projet de ville et le PUM : commentaires et liens à tisser

L'élaboration du Projet de ville à l'aide d'un exercice prospectif nous projetant près de trente ans en avant doit être saluée. Le Projet de ville aborde les grandes thématiques en lien avec l'aménagement du territoire et présente des exemples de solutions et d'interventions existantes et/ou envisageables pour Montréal.

Dans sa forme actuelle, la façon dont sont abordés les grands volets en fait un document assez générique, que de nombreuses villes de taille similaire pourraient adopter. Le Projet de ville étant appelé à devenir le premier chapitre du PUM, il nous semble important qu'il mette mieux en lumière les spécificités de Montréal en particulier en matière de lutte et d'adaptation aux changements climatiques et de lutte contre la réduction de la biodiversité.

La lecture du document s'avère parfois ardue en raison de sa structure qui en fait une courtepoinde d'actions, d'idées ainsi que des concepts tantôt très concrets, tantôt très abstraits. Les idées qui sont présentées cohabitent parfois difficilement en raison notamment d'écart importants entre l'échelle des types d'actions qu'il propose (de l'ultra-local à la transformation en profondeur de la trame urbaine).

En référant aux chemins de transition, le document montre bien que la concrétisation de la vision d'avenir ne se fera pas de façon linéaire et qu'elle nécessitera des ruptures, des transformations importantes, qu'il faudra faire preuve de créativité et de flexibilité. Le Projet de ville doit être clair, bien poser et hiérarchiser les enjeux majeurs, souligner les grands défis et les efforts nécessaires pour réaliser la vision proposée. Les changements nécessaires ainsi que les impacts qu'ils auront pour la population montréalaise doivent être nommés explicitement.

La Ville de Montréal a, au cours des dernières années, adopté une série de plans et de politiques (ex. : Plan Climat, Plan Nature et Sports, Montréal 2030). Elle s'est dotée de grandes orientations stratégiques et de cibles. Au cours des dernières années, plusieurs exercices de planification d'envergure ont été réalisés pour de grands secteurs (ex. Secteur industriel de la Pointe de l'île, Namur-Hippodrome). Certains sont encore en cours. Le Projet de ville, et plus encore le PUM, devront assurer un arrimage et une cohérence entre ces différents documents et ne pas faire fi de l'ensemble des travaux déjà réalisés.

De la même manière, les grandes infrastructures en place sur le territoire montréalais sont enracinées dans le tissu urbain, et il est impératif de garder en tête que le PUM ne pourra pas faire abstraction de l'existant.

Par son caractère structurant du point de vue législatif, le PUM enclenchera le processus de concordance réglementaire permettant à la vision adoptée par la Ville de percoler dans la réglementation. Néanmoins, du point de vue sectoriel, tous les autres plans et politiques qui seront élaborés et adoptés à sa suite devront aussi en découler. La multiplication des politiques, ainsi que les cycles électoraux, peuvent faire perdre de vue cette nécessité de cohérence. La multitude d'échelles territoriales (et législatives) à considérer rend également ce défi de cohérence du PUM encore plus complexe.

Montréal souhaite être un leader en matière de lutte aux changements climatiques, les cibles à atteindre doivent donc être soulignées à grand trait dans ce document central que constitue le Projet de ville, et par la suite dans le PUM. L'adéquation entre le Projet de ville et l'atteinte des objectifs et cibles de la ville doit aussi être démontrée.

Les données climatiques doivent être mises à l'avant-plan de la vision d'avenir dont la Ville se dote, et de toutes les actions qu'elle entreprend pour inspirer ou guider les actions des citoyens montréalais (corporatifs, individuels). Dans sa forme actuelle, le Projet de ville présente des graphiques qui ne reflètent pas suffisamment l'ampleur des défis associés aux changements climatiques mondiaux et à la perte de biodiversité. Une description plus précise et quantitative des enjeux de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation aux changements climatiques doit servir de point de départ à toutes les réflexions et actions dans la section « *Les futurs possibles* ».

Recommandations :

- 4 Faire de l'urgence climatique et de l'effondrement de la biodiversité les clés de voûte de l'ensemble de la démarche de Projet de ville et du Plan d'urbanisme et de mobilité ;**
- 5 Compléter le Projet de ville avec les données pertinentes en lien avec les enjeux climatiques et de biodiversité ;**
- 6 Mettre en lumière les spécificités montréalaises en matière de lutte et d'adaptation aux changements climatiques ainsi que de lutte contre la perte de biodiversité ;**
- 7 Mieux hiérarchiser les enjeux, les défis ainsi que les solutions proposées et éviter de tomber dans les interventions ultra-locales ;**
- 8 Indiquer clairement les liens entre la vision d'avenir et l'atteinte des cibles climatiques et de protection du territoire ;**
- 9 Indiquer clairement les liens entre la vision d'avenir et les éléments de mise en œuvre tant à l'échelle de Montréal que pour certains secteurs névralgiques pour lesquels des planifications ont été menées récemment ou sont en cours.**

4. Les chantiers incontournables du futur PUM

Afin que Montréal soit au diapason des principaux enjeux actuels et à venir, tout doit être mis en œuvre pour que les cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de résilience de la collectivité montréalaise soient atteintes dans les meilleurs délais. La section suivante détaille quatre (4) grands chantiers auxquels le PUM devra s'attaquer prioritairement afin de concrétiser la vision d'avenir portée par le Projet de ville. Nous sommes conscients que certains éléments présentés dépassent la portée du PUM mais il nous apparaît important que le PUM les considère.

4.1 Premier chantier : atteindre une mobilité réellement durable

4.1.1 La démotorisation : nommée, assumée et facilitée

Pour que le mode de transport responsable de la première source d'émission de GES de la collectivité montréalaise ne constitue plus le choix par défaut pour les citoyens, il est nécessaire d'aborder directement la question de la démotorisation des ménages dans le Projet de ville et dans le PUM. Bien que la volonté de réduction de l'espace et des ressources dédiés à l'automobile apparaisse clairement dans le Projet de ville, **la finalité de diminution du nombre, de l'usage et de l'espace dédié à l'automobile** mérite d'être plus clairement communiquée, expliquée et assumée par Montréal.

Nous appelons ainsi à l'adoption d'un nouveau **Pacte de la mobilité** qui permettra de réduire et combler les besoins de mobilité de l'ensemble de la population par différents modes : tantôt comme télétravailleur, tantôt comme marcheur, tantôt comme cycliste, tantôt comme usager du transport en commun, et enfin, parfois, comme automobiliste.

Ce Pacte contribuera à améliorer l'expérience de la ville en agissant à différents niveaux : sécurité, abordabilité, apaisement, dynamisme commercial, qualité des milieux de vie. Il assurera également un traitement plus équitable pour les Montréalais-es qui choisissent les modes actifs, collectifs et partagés.

Ce Pacte pourrait se décliner comme suit :

- Une offre de meilleure qualité et un plus grand choix afin de favoriser les modes de transport autres que l'automobile ;
- L'augmentation de l'espace de voirie réservé aux transports collectifs, aux infrastructures de transport actif et à l'autopartage ;
- L'implantation de contraintes plus fortes afin de dissuader l'usage de la voiture ;
- La mise en place de meilleures conditions pour ceux et celles qui n'ont pas d'autres options que l'utilisation de la voiture entre autres au niveau de l'information et de la prévisibilité ;

Le rééquilibrage de l'espace public est nécessaire afin de fournir les services adéquats aux usagers des modes durables de déplacements. **Les alternatives à l'auto-solo ne pourront se déployer que lorsque s'opérera une stratégie de réaménagement du réseau routier en faveur de tous les modes de déplacement et non plus en majeure partie de l'automobile.**

Le tableau *Répartition de l'espace de voirie selon le mode et l'arrondissement* du Projet de ville (p. 48) illustre bien un partage de l'espace de voirie qui avantage l'automobile. Cela se répercute dans une allocation de ressources déséquilibrée (déneigement, entretien, surveillance de la voirie, etc.) au profit de l'automobile. Ce tableau mériterait d'ailleurs de montrer la part importante de l'espace de voirie dédiée au stationnement des automobiles, très généralement privées (27 %) (Lefebvre-Ropars et al., 2021). Un parallèle doit être fait avec les profils de motorisation des ménages des différents arrondissements, alors que plus de 250 000 ménages de l'agglomération (29 %) ne possèdent pas de voiture. Une réallocation de l'espace peut également s'accompagner d'un rééquilibrage plus équitable du financement de certains services de mobilité assumés par l'ensemble de la collectivité. L'application du principe d'utilisateur-payeur au stationnement permettrait ainsi d'allouer des sommes supplémentaires au réaménagement de l'espace public et au financement des autres options de mobilité.

Enfin, toutes les propositions d'actions en faveur de la démotorisation doivent s'effectuer en tenant compte des projections d'augmentation de la population montréalaise. **Le taux de motorisation ne doit pas seulement être réduit, il est indispensable que les nombres absolus d'automobiles et de véhicules-kilomètres (indicateur d'utilisation de la voiture) diminuent dans des proportions compatibles avec nos cibles de réduction absolue d'émissions de GES.**

Par ailleurs, en plus de nos cibles de réduction locale, comme le prévoit le Plan Climat 2020-2030 (action 39), et comme le recommandent les bonnes pratiques en matière de carboneutralité, nous devons aussi considérer lorsque c'est possible les émissions indirectes de GES (scope 3). Ces émissions sont celles engendrées hors du territoire de Montréal pour la production des biens et services des Montréalais.es.

Nous ne nous risquons pas à proposer ici un nombre précis de véhicules dont la population pourrait disposer dans une ville carboneutre, considérant la nature hautement spéculative des comparatifs sur le cycle de vie des véhicules sur des temporalités aussi longues et avec des tendances incertaines. **Nous recommandons cependant la production et la publication périodique d'études de trajectoires des émissions de GES tenant compte des émissions indirectes, qui permettront d'établir des scénarios et d'expliquer nos cibles de réduction du nombre de voitures à la population avec précision et en fonction des évolutions de technologies, des stratégies et des capacités de l'industrie automobile.**

Dans le respect de la hiérarchie de l'approche « Réduire - Transférer – Améliorer », **nous recommandons à la ville de Montréal de prioriser les stratégies portant sur la réduction de la demande de transport, à mieux les expliciter et à les appliquer en cohérence avec les autres mesures.** Les stratégies associées aux deux autres volets (transférer et améliorer) sont davantage couvertes dans le Projet de ville entre autres avec la bonification des services et des infrastructures de transport en commun, actif et partagé ainsi que l'électrification des véhicules émetteurs de GES.

L'ensemble de ces stratégies devra s'appuyer à la fois sur les principes de la ville des courtes distances et sur des campagnes renforçant les compétences de mobilité de la population et des organisations (ex. : les Plans de gestion de déplacement, l'attestation Stationnement écoresponsable ou la certification Vélosympathique). D'autres mesures devront aussi faire évoluer les déterminants culturels (par exemple, la publicité) et économiques de la motorisation (par exemple, la faible tarification du stationnement sur rue).

4.1.2 Vision Zéro : un changement de paradigme

Afin qu'il permette que la cible de « zéro blessé grave ou décès sur le réseau routier de compétence municipale d'ici 2040 » soit atteinte, le PUM doit planifier et accélérer l'adaptation des milieux de vie publics, principalement celui du réseau artériel qui concentre les sites de collisions avec blessés graves ou décès. **Nous recommandons d'élargir officiellement la portée de la Vision zéro aux lieux publics hors de la voirie locale, notamment en améliorant considérablement la réglementation relative aux stationnements des installations, des commerces et des institutions fréquentées par des personnes vulnérables.**

Rappelons en effet que la SAAQ estime qu'au Québec, 8 % des décès des piétons des suites d'une collision ont eu lieu dans un terrain de stationnement, entre 2015 et 2019 (Piétons Québec, 2021, p. 6). La diminution de l'usage de la voiture, tel que nous le recommandons dans la section précédente, est aussi un facteur déterminant pour réduire le risque routier, notamment parce que la présence de nombreux véhicules susceptibles de causer des blessures graves ou la mort lors de collisions augmente le risque d'en être victime.

Le système de classement des véhicules lourds présentement développé par Montréal et ses partenaires devra permettre d'exclure les véhicules les plus dangereux des rues et d'empêcher les usages inappropriés au rythme de leur remplacement (entre 10 et 15 ans). Cela pourra se faire en délimitant une zone d'exclusion de plus en plus grande, ainsi qu'en adoptant un mécanisme clair et prévisible, afin que les propriétaires de flottes de véhicules lourds puissent s'ajuster en conséquence.

4.2 Deuxième chantier : aller vers l'habitation durable - conception, construction et transformation des bâtiments

Pour que le PUM fasse en sorte de réduire la deuxième source plus importante d'émissions de GES de la collectivité montréalaise, il doit non seulement se concentrer sur les bâtiments neufs, mais aussi, et surtout sur la réduction des émissions des bâtiments existants. En effet, au rythme actuel de 8 879 et 13 204 nouvelles unités par an dans l'agglomération de Montréal, sur un parc immobilier de 974 000 logements privés (Montréal, 2020), l'impact de nouvelles constructions et de nouveaux quartiers, même exemplaires, pourrait prendre une décennie avant de transformer le bilan de GES, ne serait-ce que de 10 % du parc de logement.

La source d'énergie à cibler dans le secteur du bâtiment est le gaz naturel, même le biogaz dans des équipements de chauffage bi-énergie. La réduction de l'utilisation du gaz naturel à envisager dans un scénario de carboneutralité est telle qu'il est nécessaire de le réserver à des usages plus dépendants de ses propriétés. **Le règlement sur la divulgation et la cotation des émissions de GES des grands bâtiments devra donc être élargi afin de compléter la transition énergétique des bâtiments existants par des mécanismes menant à la conversion des bâtiments trop émetteurs.** De plus, puisque 62,1 % des logements de l'agglomération sont dans des plex de 11 logements et moins ou des unifamiliales, une stratégie devra être développée pour s'assurer que les émissions de ces bâtiments évoluent aussi dans la bonne direction.

Des stratégies de prise en compte des émissions indirectes du secteur du bâtiment devront aussi être développées afin d'atteindre nos objectifs en s'appuyant sur les bonnes pratiques en matière de carboneutralité sur tout le cycle de vie du bâtiment (construction, rénovation, fin de vie).

À l'exception des usages industriels incompatibles, la localisation des emplois à proximité des transports collectifs, des partenaires d'affaires et des bassins de main-d'œuvre revêt une importance primordiale. Alors que la tendance est à l'étalement des emplois sur le territoire de la CMM, **nous recommandons l'adoption de cibles de localisation des emplois**, en s'inspirant, par exemple, des cibles de localisation des ménages dans les aires TOD de la CMM ou de l'outil de localisation écoresponsable des bureaux développé par Vivre en Ville (Vivre en Ville, 2019).

4.3 Troisième chantier: aménager des milieux de vie résilients

4.3.1 Quartiers durables et courtes distances

La Ville des courtes distances est une ville qui est aménagée pour le piéton, une collectivité de la mobilité active où la référence au niveau de la vitesse de déplacement est celle d'une personne âgée ou d'un jeune enfant. L'objectif n'est pas de cloisonner les quartiers : la ville des courtes distances doit constituer une trame de proximité à laquelle se superpose une trame régionale.

Un quartier durable est un quartier où il est possible de faire ses déplacements et ses emplettes du quotidien sans émettre aucun GES relativement à ses transports. C'est un quartier de densité de qualité, un quartier de densité heureuse, selon le concept de densité intelligente ou *Smart Growth* (United States Environmental Protection Agency (2022)) où beauté (qualité du cadre bâti), confort, sécurité, mixité de services cohérente (ou complémentarités fonctionnelles), verdure et espaces de socialisation cohabitent. C'est entre autres la compacité des quartiers (Vivre en Ville, 2013) qui fera en sorte que le quartier durable sera à échelle humaine, et qu'il sera agréable d'y vivre. Cette compacité viendra également justifier économiquement l'implantation de commerces et d'une offre en transport en commun viable, fréquente et efficace.

Le quartier durable est aussi un quartier abordable, puisque la densité permet la construction d'une quantité suffisante de logements pour que l'offre soit supérieure à la demande. La disponibilité de logements dans toutes les gammes de prix est un préalable à la mixité sociale, elle-même nécessaire à une ville des courtes distances pour tous. En août 2022, la CMM estimait à 460 000 le nombre de nouveaux logements à construire d'ici 2030, ou 57 500 par année, soit 2,4 fois le rythme de mise en chantier actuel, pour résoudre la pénurie de logements, en tenant compte de la croissance projetée des ménages estimée par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) en 2022 (Communauté métropolitaine de Montréal, 2022). En suivant cet ordre de grandeur, 168 000 unités devraient être construites d'ici 2030. Une telle hausse n'est pas possible à court terme en raison des pénuries de main-d'œuvre, notamment, mais elle correspond à l'ordre de grandeur des énergies à déployer tant au niveau de la planification que de la réglementation.

Nous recommandons que le PUM prévoie des mécanismes pour que soient multipliées les mises en chantier sur son territoire afin de rattraper le retard dans l'offre, répondre à la croissance démographique et résoudre la tension dans le marché de l'habitation.

Dans l'agglomération de Montréal, 30 000 ménages sont sur une liste d'attente pour obtenir un logement en HLM et 148 000 ménages locataires à faible revenu consacraient 30 % et plus de leur revenu brut pour se loger en 2016, et donc avaient besoin d'un logement plus abordable en 2016 (CMM, 2022).

Pour reprendre les visées à moyen ou long terme du rapport Portes ouvertes (Vivre en ville, 2022) : « *il y a une façon élégante de s'assurer que nous avons atteint nos objectifs en matière de logement hors marché : à terme, que tout le monde qui souhaite y habiter trouve une unité adéquate sans passer par une liste d'attente, une loterie ou par un examen de ressources* ».

Pour favoriser l'abordabilité du logement, la Ville de Montréal, avec le PUM, doit également faire en sorte que le logement, à tout le moins la partie du parc immobilier qu'elle subventionne ou qu'elle exige en vertu de ses pouvoirs s'éloigne d'une logique de l'habitation comme véhicule d'investissement, pour se rapprocher de sa fonction utilitaire et sociale. **En d'autres termes, en situation de pénurie de logements, la Ville doit orienter des actions afin de permettre à la population de se loger adéquatement et selon sa capacité de payer, pas à construire une épargne.** Des mécanismes permettant de constituer des réserves foncières, ou encore différents modèles de propriétés ou de typologies résidentielles pourraient inspirer des politiques de logement, de densification et des réglementations municipales découlant du PUM.

Un PUM qui préconise une telle densité de population permet également que les équipements collectifs, espaces de rencontre, services publics favorisant la vie communautaire, civique et démocratique puissent être mis à la disposition des citoyens, en fonction de la croissance démographique. On parle ici du développement cohérent des services aux familles, comme des centres à la petite enfance (CPE), des services aux personnes âgées et à leurs aidants, ainsi que des services aux personnes démunies. Ces quartiers durables pourvus de services, d'espaces et d'équipements collectifs permettront de créer des liens sociaux et de développer la résilience communautaire. Ils deviendront des marqueurs de la qualité de l'espace public citoyen.

Une partie de ces services pourraient s'inscrire selon des logiques d'économie sociale ou de communs et être localisés dans des pôles où le voisinage se consolide par différents services ou activités de loisirs. Ils pourraient aussi être développés dans une perspective de lieux de services d'urgence climatique, en cas d'épisodes d'aléas climatiques sévères, et donc, assurer la sécurité civile et la cohésion sociale. La localisation des équipements, entre autres ceux dédiés aux sports sobres en carbone (vélo de montagne, conditionnement physique, activités nautiques non motorisées) devra répondre aux besoins de la population tout en tenant compte de la capacité limitée des écosystèmes.

Un souci d'équité environnementale doit se dégager des objectifs et mécanismes prévus au PUM afin de donner accès à l'ensemble de la population aux parcs et espaces verts, aux berges et aux fenêtres sur le Fleuve. Dans cette optique, un nombre de parcs suffisant en accord avec les besoins individuels de verdure dans une densité de la population donnée et la croissance démographique devra être planifié. Ces parcs, de différentes typologies (ex. : linéaires, récréatifs, sportifs, familiaux, nature, conservation, etc.), devront répondre à une diversité d'usages et rejoindre une variété de publics, grâce à des équipements adaptés.

Ils devront être accessibles en transports actifs ainsi qu'en transport en commun. Nous invitons entre autres la ville de Montréal à considérer les recommandations générales du projet « Pour des parcs accessibles » mené conjointement par le Conseil régional de l'environnement de Montréal, Voyagez Futé, le Centre d'écologie urbaine de Montréal, Société Logique et la Direction régionale de la santé publique de Montréal (publication : automne 2022) :

- Apaiser la circulation autour des grands parcs pour sécuriser leur accès par les modes de transport actifs et collectifs ;
- Considérer les grands parcs comme des générateurs de déplacements importants ;
- Assurer l'accessibilité universelle aux grands parcs, que ce soit en transport adapté, actif ou collectif.

4.3.2 La résilience territoriale à l'échelle de Montréal, et son influence sur l'île de Montréal : L'approche des 3C

Montréal étant un milieu urbain ainsi que le cœur de la métropole, il s'agit d'un territoire sans comparable au Québec, un territoire où la nature disparaît de manière très inquiétante.

« Actuellement, l'agglomération de Montréal compte moins de 2 % de milieux humides, moins de 5 % de milieux ouverts, 12 % de couverture forestière et un peu plus de 20 % de canopée. Le territoire compte également une vingtaine d'espèces fauniques à statut précaire, et plusieurs autres espèces sont susceptibles d'être ajoutées à la liste, notamment des couleuvres et des chauves-souris, particulièrement sensibles à l'effondrement actuel des populations d'insectes. Lorsque les conditions de vie d'une espèce disparaissent, c'est une chaîne alimentaire et un écosystème entier qui est perturbé. » (Aubé, L., Jugie, J-H, 2022, Ville de Montréal et Secrétariat ICLEI Afrique, 2013.)

Par conséquent, le PUM se devra de prévoir que tous les milieux naturels qui subsistent actuellement, même ceux qui à première vue présentent une plus faible qualité écologique (ex. : golfs, friches industrielles), soient préservés. Un nouveau paradigme doit s'instaurer, prenant en compte la spécificité territoriale de Montréal, notamment en ce qui a trait à la biodiversité.

À l'égard des milieux humides, le problème est encore plus criant puisque seuls 2 % d'entre eux sont protégés. Le PUM doit encadrer leur protection et leur restauration, en traitant de la nécessité de renaturaliser les berges et de faire ré-émerger certains ruisseaux canalisés. Les rives de l'île de Montréal sont actuellement très largement privatisées et, soit artificialisées, soit dépourvues de bandes riveraines.

Notre insularité est trop souvent perdue de vue. Les berges constituent un immense potentiel d'espaces de liberté pour les citoyens et la biodiversité, si et seulement si la cohabitation est bien gérée et les écosystèmes, restaurés. Le PUM devra traiter de ces enjeux de front en abordant la conservation de la nature comme élément central. Rappelons que les milieux humides ont une capacité de séquestration du carbone supérieure à celle des boisés et qu'ils offrent de plus des bénéfices importants quant à la filtration des polluants dans les eaux de surface et qu'ils permettent d'atténuer les épisodes d'érosion et d'inondation des littoraux. Or, on sait l'ampleur de ces processus dans le Saint-Laurent, non seulement dans son tronçon maritime, mais également dans son tronçon fluvial. Le Projet de ville réaffirme l'accès aux berges pour la population, il faut pour cela se doter de tous les moyens pour y parvenir.

La conservation des milieux naturels est critique, et la restauration est désormais la voie à suivre systématiquement, car les milieux naturels résiduels sont dégradés, mais indispensables. **C'est pourquoi nous recommandons que soit adoptée l'approche des 3C :**

Conserver / restaurer

Il faut restaurer les milieux naturels résiduels pour pouvoir conserver des écosystèmes fonctionnels sur l'île de Montréal. Pour cela, il est indispensable de lutter constamment et à long terme contre la pression immobilière et la spéculation foncière qui menacent les espaces verts et les milieux naturels. Tous les mécanismes de maîtrise du foncier et de classement pérenne doivent être mis en œuvre pour assurer la survie de ces espaces dans le temps. **En effet, il est plus facile et beaucoup moins coûteux de restaurer et entretenir un milieu naturel ou un espace vert que d'acquérir du foncier, déminéraliser, décontaminer et créer un espace naturel.** Ce qui est perdu a peu de chance d'être retrouvé un jour, et s'il l'est, ce sera à un coût considérable. Par ailleurs, les bénéfices offerts par la nature, tant à la consolidation de l'environnement qu'au maintien d'un milieu de vie sain pour les humains et à la lutte contre les changements climatiques et l'atténuation des événements météorologiques extrêmes, dépassent de beaucoup les coûts engagés (Eyquem, J et al., 2022).

Dans cette perspective de restauration, les enjeux de pollution du sol, hérités du passé industriel, constituent un chantier important sur lequel se pencher. Le PUM pourrait permettre que soit élaborée une véritable stratégie de décontamination afin qu'à moyen terme, les pratiques actuellement expérimentales soient généralisées et mènent à des politiques précisant des protocoles solides. Nous pensons ici à la gestion des sols contaminés sur sites ou hors sites comme l'encapsulage sur site, les phytotechnologies ou la phytoremédiation.

Créer

Créer des infrastructures vertes dans les espaces minéralisés permet de diminuer les impacts de la minéralisation (îlots de chaleur, sols imperméables) tout en apportant les bénéfices de la nature pour le climat, la biodiversité, la qualité de l'eau et la population.

Ces infrastructures doivent répondre aux besoins et aux objectifs ultra-locaux, mais aussi plus régionaux. Cela sous-entend que **les objectifs reliés aux infrastructures vertes sont clairement identifiés, évalués et planifiés en amont des projets d'aménagement urbains, et intégrés à la stratégie de résilience territoriale sur le long terme.**

Nous encourageons fortement les interventions de verdissement qui se concentrent à la fois sur la plantation d'arbres au bénéfice de la qualité paysagère et des services rendus par la nature à l'humain (fraîcheur, ombrage, biophilie, etc.), mais également sur la création d'une diversité de niches écologiques réparties de manière optimale selon une évaluation personnalisée de chacun des parcs existants, en fonction de leur localisation et du milieu dans lequel ils s'insèrent.

Connecter

Il est indispensable de connecter ces éléments de nature en constituant une véritable trame verte et bleue, pour assurer le fonctionnement adéquat et pérenne de la nature en ville. En effet, les grandes infrastructures telles que les autoroutes, les voies ferrées et certains grands équipements constituent des fractures urbaines, fragmentant et isolant les espaces naturels. Il faut réduire au maximum ces barrières. Nous nous réjouissons de voir le Projet de ville l'inclure, mais il est important que la Ville se dote des outils adéquats, par l'écofiscalité, par des partenariats avec les différents paliers de gouvernement et tous mécanismes législatifs et réglementaires nécessaires. Seules ces actions conjointes peuvent permettre de consolider la biodiversité montréalaise (Benedict M.A., McMahon, E.T., 2002, pp 12-17).

4.3.3 Pollution lumineuse et sonore : mieux documenter pour agir

Le bruit environnemental (Institut national de santé publique du Québec, 2022) « cet oublié des villes » a de nombreux effets néfastes sur la santé de la population (Sciama 2021). D'autres villes dans le monde ont pris la problématique du bruit à bras le corps. C'est par exemple le cas de la Ville de Paris et de son Observatoire sur le bruit (Bruitparif). Le PUM pourrait contribuer à mieux encadrer et réduire la pollution sonore. De la même manière que sont produites périodiquement des cartes sur les îlots de chaleurs urbains (ICU) ou de l'hydrographie du territoire, la production d'une cartographie du bruit permettrait de mieux documenter les enjeux, de cibler les endroits les plus problématiques et de développer des interventions afin de mitiger les impacts néfastes.

La pollution lumineuse reste aussi à documenter à Montréal. En effet, si le passage à la technologie DEL pour les luminaires du domaine public a permis à Montréal de faire des pas de géant à cet égard (Gagné, J., 2022), il reste un important travail à faire au niveau de la réglementation, dans une perspective d'adopter une approche cohérente et uniforme à l'échelle de la ville.

4.4 Quatrième chantier : développer notre résilience socioéconomique

4.4.1 Territoires de production

Montréal peut aspirer à sa résilience socioéconomique via la reterritorialisation de la production agroalimentaire et industrielle, une réorganisation de sa logistique urbaine ainsi qu'une révision de ses chaînes d'approvisionnement, au profit des courtes distances. Le PUM peut définitivement énoncer des orientations en ce sens.

En plus de se concentrer sur les courtes distances, il faut évidemment prioriser les modes de transports à faible émission, soit le transport maritime et le transport ferroviaire, au profit du transport routier et aéroportuaire. Nous nous réjouissons que le Port de Montréal en soit un de destination, par contre il faut s'efforcer de combattre la tendance de réduction du transport des marchandises par mode ferroviaire au profit du transport par camionnage (Jugie, 2018).

4.4.2 Alimentation et agriculture

En matière d'alimentation, nous sommes heureux de constater que l'agriculture urbaine occupe une place importante dans le Projet de ville en raison de sa valeur sociale, psychologique, symbolique et éducative. Il nous apparaît important d'assurer une utilisation judicieuse et éclairée de l'agriculture urbaine selon les objectifs visés (sociaux, environnementaux, économiques). D'autres solutions sont à privilégier ou à mettre en place de façon complémentaire avec l'agriculture urbaine (ex. déminéralisation du sol et verdissement pour contrer les îlots de chaleurs) afin de maximiser les impacts bénéfiques (hausse de la biodiversité, réduction de l'insécurité alimentaire, réduction des émissions de GES associé au transport des aliments).

Comme mentionné précédemment, en matière d'équité, d'écoresponsabilité et de résilience du système alimentaire, les systèmes de distribution de l'alimentation sont à considérer davantage, tout comme la protection et la diversification de l'agriculture périurbaine. La CMM a d'ailleurs publié en 2015 un inventaire des friches agricoles (Communauté Métropolitaine de Montréal, 2015, p. 24) soulevant un potentiel de reconversion de 6 300 hectares (ha), dont 59 % ayant un potentiel de remise en culture (tout en étant pour la plupart situées sur le domaine privé). Pour l'agglomération de Montréal (Ville de Montréal, Saint-Anne-de-Bellevue et Senneville), cela correspond à 57,7 ha (Communauté Métropolitaine de Montréal, 2015, p. 10). Ces friches constituent un véritable joyau dans un contexte de recherche d'autonomie alimentaire. Rappelons également que la très forte empreinte carbone de l'agriculture ne se situe pas au niveau du transport des denrées, mais plutôt au niveau de nos habitudes alimentaires, notamment liées à la forte consommation de protéines animales (Ritchiem, H. 2020) et au gaspillage alimentaire.

4.4.3 Traitement des matières résiduelles : encourager la circularité et l'approche locale

Bien que la notion de circularité soit présente dans le Projet de ville, aucune section n'est spécifiquement consacrée à la gestion des matières résiduelles (GMR). La GMR a pourtant un rôle clé dans la transition écologique, la mobilité et l'aménagement. Elle soulève des enjeux d'équité environnementale et de justice sociale alors qu'actuellement, les déchets des Montréalais.es sont envoyés vers des sites d'enfouissement dont la capacité est ou sera prochainement atteinte hors de l'île de Montréal, avec les nuisances associées pour les populations avoisinantes. En 2050, Montréal se doit d'être capable de gérer la majorité des déchets produits par la collectivité.

L'économie circulaire, les filières de la réparation et du recyclage, l'entreposage et le traitement local des résidus (sur des sites répartis sur l'ensemble du territoire) doivent donc être mis à l'avant-plan, et pour ce faire, Montréal doit pouvoir déployer des moyens économiques pour les développer.

Avec le Projet de ville et le PUM, Montréal doit se doter des orientations nécessaires à la mise en place d'outils pour encourager et consolider une économie locale, basée sur la circularité et sur les filières de réparation et de réemploi. Elle peut le faire de diverses façons :

- par une organisation spatiale du territoire adéquate ;
- par un accompagnement et un soutien ;
- par la réglementation.

Avec les grandes démarches de requalification territoriale de plusieurs zones d'emploi, Montréal a une occasion unique de « fermer des boucles », de favoriser les maillages dans une perspective sociale, économique et environnementale.

En 2022, le Conseil régional de l'environnement de Montréal a d'ailleurs présenté un mémoire à la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) en faveur d'investissements pour stimuler l'emploi dans les domaines de la réparation, du réemploi et du recyclage. En effet, malgré leur impact positif sur l'efficacité énergétique et la productivité économique, les secteurs de la réparation et du recyclage qui souffrent déjà de conditions économiques défavorables risquent de souffrir plus que d'autres de l'augmentation des loyers et de la pénurie de main-d'œuvre. Ainsi, le rôle stratégique que peut jouer Montréal dans la réduction des matières résiduelles, des émissions indirectes liées à la production des biens (grâce au prolongement de leur vie grâce à la réparation de vêtements, d'électroménagers, d'équipement informatique, etc.) et dans la mobilité durable (réparation de vélo, mécanique automobile électrique, etc.) se doit d'être bien saisi afin qu'il puisse être renforcé (CRE-Montréal 2022, p. 18-19).

4.4.4 Écotourisme et ville internationale durable

Le caractère international de Montréal est une richesse indéniable du point de vue social et économique. Sa composante touristique montréalaise l'est aussi. Cependant, cette caractéristique représente un défi de taille en matière de transition socioécologique.

Le secteur du tourisme a le potentiel de participer à la résilience socio-économique de Montréal. En effet, la ville dispose, avec son Cadre stratégique des relations internationales (Ville de Montréal, 2017) et sa Politique culturelle (Ville de Montréal, 2017), d'un levier d'influence sur les acteurs de ces secteurs pour les encourager à adopter des mesures cohérentes avec ses cibles climatiques, en particulier en matière de mobilité. Cette influence peut se traduire de différentes façons :

- Par les normes qu'elle impose et les conditions qu'elle intègre dans ses appels d'offres ;
- Par la sensibilisation des participants aux événements qui se déroulent sur son territoire. Citons par exemple, l'invitation aux festivaliers à avoir recours à des mesures de compensation carbone lors de leurs déplacements à *destination de* et à *l'intérieur de* la métropole.
- Par l'utilisation des espaces publicitaires pour effectuer de la sensibilisation, de la prévention.
- Par la réglementation afin de contrôler les publicités encourageant la consommation, de manière générale, sur l'espace public (détails en page 23).

Par ailleurs, bien qu'Aéroports de Montréal (ADM) relève du gouvernement du Canada et que l'enjeu des émissions de GES reliées à l'aviation soit planétaire, la Ville doit tenir compte de son engagement de réduire ses émissions indirectes formulé dans le Plan Climat. Pour cela, elle doit entamer une réflexion difficile, mais lucide sur la place de l'aviation dans la métropole. Alors que des modifications importantes à la mobilité quotidienne des personnes seront promues par Montréal, la contribution de pratiques de mobilité très énergivores et polluantes, associées à des privilèges socio-économiques importants, comme les déplacements en avion, doit être abordée dans le PUM.

Les améliorations d'efficacité et les biocarburants ne pourront répondre qu'à une partie des besoins de l'aviation, qui table pour l'instant sur une augmentation du trafic. *« En effet, leur prix élevé et la faible disponibilité de ces carburants alternatifs freinent (...) leur adoption à large échelle : seul 0,01 % du carburant utilisé par l'aviation, soit 50 millions de litres, a été utilisé de cette façon lors de vols en 2019. L'industrie a ainsi raté son objectif, fixé en 2010, d'atteindre 6 % d'utilisation d'ici à 2020 (Bilodeau, M., 2022). »*

Ainsi, Montréal, ville souhaitant inspirer le monde par ses engagements pour la carboneutralité, devrait aborder dans le PUM le modèle de ville internationale qu'elle souhaite devenir sous l'éclairage de la sobriété en matière de recours à l'aviation.

Cette conversion, hautement complexe, devrait bien sûr mobiliser l'ensemble des parties prenantes et être animée par un esprit de réalisme climatique, d'innovation et d'équité.

Le PUM ne pourra agir de manière directe sur ces éléments très particuliers, mais peut certainement travailler, en vertu de sa dimension *mobilité*, à la concertation des secteurs économiques et environnementaux concernés et formuler des orientations afin de favoriser la mise en œuvre de ces différentes mesures.

4.4.5 Zones industrielles

Le passé et le patrimoine industriel de Montréal méritent certainement d'être valorisés. Nous l'avons déjà mentionné dans les sections précédentes, mais rappelons de manière succincte que les zones industrielles pourront être mises en valeur pour :

- Revaloriser des bâtiments afin de créer des quartiers résidentiels résilients ;
- Devenir des lieux où l'économie circulaire, les filières de recyclage, l'entreposage et le traitement local de différents secteurs de consommation pourront être effectués ;
- Être des espaces d'implantation d'infrastructures vertes, afin de réduire les îlots de chaleur urbains (ICU), à la faveur des projets de redéveloppement. À cet égard, la plateforme web [Zone industrielle durable](#) (ZID) que nous avons élaborée au cours de la dernière année détaille ces éléments en plus de présenter des études de cas. Nous appelons la Ville à soutenir et accompagner les promoteurs et les industriels souhaitant se lancer dans l'implantation d'infrastructures végétalisées. Les expertises en ce sens se multiplient au Québec, et il est désormais temps d'en favoriser le développement à grande échelle.
- Être des lieux d'expérimentation pour une densification industrielle intelligente, afin d'éviter d'utiliser les espaces urbains non minéralisés à des fins industriels (ex. : golfs en reconversion).

Par ailleurs, il importe de garder en tête qu'une réflexion globale sur la localisation des zones industrielles dans la ville est cruciale, et que cette réflexion doit s'étendre à l'organisation spatiale à l'intérieur de celles-ci. Un soin devra être porté aux enjeux de cohabitation avec les secteurs résidentiels avoisinants. Il existe de multiples façons d'assurer la cohabitation harmonieuse des industries entre elles et avec leurs voisins, en agissant par exemple sur le cadre bâti et les espaces extérieurs. L'utilisation de haies, l'aménagement de bandes vertes ou de zones tampons sont quelques exemples de pratiques qui peuvent faire une différence notable.

Une attention devra être portée sur le zonage de ces terrains, en faveur d'une diversification, pour permettre des usages verticaux mixtes et compatibles. La complémentarité des usages et de diversification de ceux-ci pourra faire de ces zones d'emploi des milieux de vie agréables et attractifs.

Enfin, la mobilité se doit également d'être réfléchi à l'intérieur des zones industrielles autant qu'à destination de celles-ci. En ayant en tête que ces secteurs sont souvent enclavés, excentrés et par conséquent mal desservis en transport en commun, on pourra imaginer des alternatives pour les travailleurs de ces zones qui sont au final dépendants de l'auto-solo pour s'y rendre ou s'y déplacer (CRE-Montréal, 2021). Quant à la mobilité des marchandises, comme nous l'avons proposé précédemment, elle devra être repensée à la faveur d'une logistique de livraison urbaine durable. Cette réorganisation aura sans doute comme impact de modifier le bâti industriel.

Les chantiers détaillés ci-dessus posent les bases d'une ville qui pourra se révéler à la hauteur des défis climatiques que nous vivons. Afin d'aller un pas plus loin, nous avons identifié une série de leviers afin de concrétiser la vision du Projet de ville dans le PUM.

5. Des leviers concrets pour le Plan d'urbanisme et de mobilité

Pour faire en sorte que les chantiers précédemment présentés et que la vision du Projet de ville puisse se concrétiser dans le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, nous avons identifié sept leviers d'actions incontournables.

Levier 1 : La réglementation

Considérant l'ampleur des défis qui se présentent à nous, il est plus urgent que jamais de passer des projets sporadiques à des actions systémiques afin d'augmenter la portée de nos interventions. Cette portée systémique peut être rendue possible, entre autres, par l'évolution de la réglementation municipale. Le Plan Climat 2020-2030 fait d'ailleurs de la réglementation un enjeu prioritaire. L'exercice de concordance est donc une occasion à saisir pour adopter des pratiques réglementaires ambitieuses, de façon systémique et cohérente à l'échelle de la Ville.

Convaincus du rôle de levier qu'a à jouer la réglementation dans la transition socioécologique, nous avons récemment mis en ligne une plate-forme intitulée [Règlement'action](#). Cette plateforme regroupe actuellement 16 fiches thématiques présentant les bénéfices du passage à l'action, des exemples inspirants, des extraits réglementaires québécois, les normes à intégrer et des conseils de mise en œuvre.

Levier 2 : L'écofiscalité

La Ville de Montréal s'est dotée de cibles de réductions de GES et de résilience de son territoire aux changements climatiques. Sa fiscalité se doit de refléter celles-ci de manière cohérente. Cela peut se traduire par des incitatifs financiers ou encore, des taxes ciblées. Ainsi, à titre d'exemple, la tarification des vignettes de stationnement en fonction de l'importance de la cylindrée d'une voiture va dans le sens d'un incitatif à posséder une plus petite voiture. Des mesures comme celle-ci doivent permettre à Montréal de réaliser le chantier de la démotorisation. De nombreuses autres mesures peuvent être mises en place (taxe sur le coefficient d'occupation du sol (COS) pour encourager la densité résidentielle, redevances sur les produits à usage unique, incitatifs à la rénovation de bâtiment, etc.) (Venne, J-F., 2021). On peut également imaginer une taxe reliée à un indice de minéralisation ou de canopée faible, ou bien associé à une pelouse (trop) verte, afin d'encourager la déminéralisation et la plantation d'arbres sur les terrains dont la superficie extérieure le permet, ou encore pour inciter à la création de pelouses écologiques, comportant des plantes mellifères et non seulement du gazon.

En plus de favoriser les meilleurs choix, l'écofiscalité peut financer les investissements pour la transition et réduire la dépendance de la ville aux revenus fonciers.

Levier 3 : Une réforme sur le stationnement et le repartage de l'espace public

Le chantier visant la réduction du nombre de voitures et de leur utilisation ne sera possible que par une importante réforme du stationnement. En effet, l'offre en stationnement est corrélée à la décision d'utiliser ou non sa voiture pour se rendre à un emplacement. Il s'agit d'un changement de paradigme qui s'effectuera grâce à une refonte de la planification, de la tarification, de l'aménagement et de la gestion. L'espace consacré au stationnement sur rue et hors rue devra être plafonné, puis réduit en fonction de l'optimisation de son utilisation, la réduction du nombre de voitures et la réallocation d'une partie de cet espace urbain public ou privé à d'autres usages (habitation, voies de transport actif ou collectif, infrastructures vertes, commerces, vie communautaire, autopartage, etc.). La tarification des espaces sur le domaine public devra être graduellement rehaussée afin de correspondre minimalement au coût de l'infrastructure et de la fourniture du service de stationnement pour la ville, selon les principes d'utilisateur-payeur et d'écofiscalité. Un élargissement de la taxe sur le stationnement permettra de financer le transport en commun, d'autres alternatives à l'auto solo, la réduction des externalités négatives des stationnements tout en incitant la conversion d'aires de stationnement de surface en des usages socialement, environnementalement et économiquement plus rentables.

Levier 4 : Le développement du transport collectif, actif et partagé

Cette réforme du stationnement et de réorganisation de l'espace va de pair avec le besoin et la capacité de hausser l'offre des modes de transport collectif, actif et partagé bien décrite dans le Projet de ville.

Il importe également de poursuivre les démarches en faveur d'une tarification sociale des transports en commun, comme le suggérait déjà en 2018 le mémoire que le Conseil régional de l'environnement de Montréal a déposé à la Commission des transports de la Communauté métropolitaine de Montréal en 2018, conjointement avec l'organisme Trajectoire Québec (Trajectoire Québec, Conseil régional de l'environnement de Montréal, 2018). En effet, la tarification sociale est une mesure permettant d'améliorer la mobilité des ménages à faible revenu, à faible impact environnemental et aux grands bénéfices pour les ménages concernés. Les recommandations de l'ARTM qui devaient être publiées à l'été 2021 n'ont pas encore été communiquées (Agence régionale de transport métropolitain, 2020), mais le PUM devrait souligner à nouveau l'importance d'en arriver à une tarification modulée pour la capacité de payer des ménages les plus vulnérables.

Enfin, Montréal devra se doter d'une stratégie de transport partagé (ex. : covoiturage, autopartage, vélopartage), notamment pour les secteurs où la densité de population complique l'augmentation de l'offre sur des bases purement commerciales.

Levier 5 : L'électrification

Malgré des gestes forts en réduction de la demande de transport et en transfert vers d'autres modes, une fraction des déplacements se fera encore en automobile à l'horizon 2050. L'électrification des transports est donc un des éléments incontournables pour que Montréal atteigne les cibles de réduction des GES qu'elle s'est fixées. Néanmoins, la multiplication des bornes de recharge sur le domaine public n'est pas sans embûches et le PUM devra s'appliquer à effectuer une planification minutieuse de leur déploiement. Le domaine public n'est pas à privilégier. En effet, il est impératif de considérer la pollution visuelle et l'accaparement des rues par des véhicules en train de faire le plein d'énergie électrique. Dans les quartiers où le citoyen ne dispose pas d'un terrain privé pour installer une borne privée, et donc où les automobilistes se stationnent présentement sur rue, les rues et ruelles ne peuvent pas se transformer en stations-service non plus (Bernard, M. R. et Hall. D., 2022). En 2021, une étude indépendante de l'International Council on Clean Transportation (ICCT) prévoyait que Montréal, d'ici 2035, aura besoin de 30 719 bornes non résidentielles privées (Bernard, M. R. et Hall. D. 2022 p. 41). Nous recommandons que la rue soit le dernier endroit considéré pour l'installation de bornes de recharge, en concordance avec la hiérarchisation proposée par Vivre en Ville dans son rapport Électrification des transports en milieu urbain (Vivre en ville, 2022) afin de minimiser l'impact de ces bornes dans l'espace public.

Le coût de la recharge devra graduellement intégrer l'utilisation de l'espace et de l'infrastructure, comme c'est actuellement le cas lors d'une visite à une station-service avec un véhicule à essence. Cette juste tarification permettra l'émergence de modèles d'affaires rentables dans lesquels le secteur privé pourra pleinement contribuer au financement des infrastructures, en plus de donner un signal de prix adéquat quant au coût réel de l'espace dédié à l'électromobilité privée

Levier 6 : Le contrôle de la publicité

Les questions fondamentales du Projet de ville sont appuyées par des consensus en sciences de l'environnement, en économie, en santé publique, et ce pour promouvoir l'utilisation des modes de déplacements actifs et collectifs, la sobriété énergétique, la réduction à la source des déchets, etc. Or, l'industrie dispose de moyens disproportionnés pour promouvoir le contraire ou le statu quo.

Comme nous l'avons exposé plus haut en abordant le chantier de la résilience économique, la Ville doit utiliser tous les leviers à sa disposition pour garantir un équilibre dans les discours auxquels la population est exposée. Elle doit d'une part communiquer beaucoup plus sur ses motivations et ses projets pour favoriser leur acceptation. Elle doit d'autre part mieux encadrer la publicité dans l'espace public et dans les espaces sur lesquels elle exerce un certain contrôle (ex. événements bénéficiant d'un soutien financier de la Ville).

Une stratégie de contrôle de la publicité, ciblant certains produits, doit être envisagée. En matière de mobilité, un contrôle de la publicité sur les voitures à combustion interne est demandé par plusieurs organisations, dont le Conseil régional de l'environnement de Montréal. En matière d'hydrocarbures, l'Association canadienne des médecins pour l'environnement (ACME) demande une interdiction totale de la publicité pour les industries, produits et services liés aux combustibles fossiles (tels que les services publics d'essence et de gaz) et les véhicules à moteur à combustion interne. On peut penser à des approches visant d'autres produits ayant des externalités négatives importantes pour la ville ou la population comme la production de matières résiduelles en excès, les aliments liés au gaspillage nutritionnel (production excessive d'aliments à faible valeur nutritionnelle). En matière d'urbanisme, un contrôle de la publicité dans l'espace public en général devrait aussi être envisagé pour la pollution visuelle dans la ville et afin de promouvoir un mode de vie moins consumériste, comme l'exemple de Lyon ou de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal, ayant complètement banni les grands panneaux d'affichage de l'espace public.

En matière de protection de la biodiversité et de l'utilisation des infrastructures vertes dans la résilience territoriale, la Ville devrait financer des campagnes de sensibilisation auprès du grand public, concernant l'effondrement de la biodiversité locale (Montréal, CMM, fleuve et Sud du Québec), et plus spécifiquement certains processus contre-intuitifs (ex. le gazon ne favorise pas la biodiversité et ne piège pas de carbone ; l'enrochement des berges ne prémunit pas l'érosion et les inondations).

Levier 7 : La planification et le suivi

La transition exposée dans ce mémoire et dans le document de consultation est, à la mesure des besoins exprimés par la science, ambitieuse et complexe. Elle fait intervenir des transformations sociotechniques majeures qui exigent la mobilisation et la coordination d'une vaste palette d'acteurs, de stratégies, de technologies et de politiques. La définition de modes de coordination et de suivi de cette transition est donc nécessaire à son succès.

Le Projet de ville devrait donc s'accompagner d'études de trajectoires de réduction des GES, incluant les émissions indirectes, et d'une « rétroplanification » indiquant les séquences dans lesquelles les transformations sont attendues. Des cibles intermédiaires spécifiques, mesurables, atteignables, réalistes et temporelles dans tout le spectre des transformations énoncées devront également être établies. Ces documents de suivi, mis à jour et communiqués sur une base annuelle, sont nécessaires afin de permettre la communication des objectifs de la ville à ses nombreux partenaires et la population, ainsi que la coordination décentralisée des nombreuses parties prenantes au succès du Projet de ville. Cette communication assurera la perception du sérieux des intentions de la ville et la prévisibilité des grandes transformations à venir pour mettre en marche l'ensemble de la collectivité dans la transition à toutes les échelles.

6. Conclusion

Le Projet de ville est une étape importante vers l'adoption du futur Plan d'urbanisme et de mobilité, mais le plus difficile reste à faire afin de rendre concrète la vision du Montréal de 2050.

C'est pour cela que nous appelons maintenant au courage, à l'ambition et au leadership de l'administration afin de faire du PUM un document à la hauteur des défis climatiques, environnementaux et sociaux auxquels nous faisons et allons faire face.

Il est minuit moins une pour opérer des transformations majeures dans nos façons d'aménager le territoire. Car au-delà d'une vision générale, la réussite de toute la démarche repose sur l'adoption de leviers d'action et de mécanismes réglementaires qui permettront de faire atterrir les grands principes. Sans cela, nous risquons de rester à l'étape des bonnes intentions. En ce sens, une attention particulière devra être apportée au document complémentaire.

Montréal ne pourra bien sûr pas y arriver seule. Les gouvernements du Québec et du Canada devront répondre présents et donner à la Ville les moyens financiers et les outils légaux pour lui permettre la mise en œuvre du PUM. Montréal devra aussi s'appuyer sur la société civile pour mener ces grands chantiers collectifs. La bonne nouvelle est que les questions d'aménagement du territoire et de mobilité occupent une place sans cesse croissante dans l'espace public. De l'adoption de la récente Politique nationale d'architecture et d'aménagement du territoire par le gouvernement du Québec à la très prochaine révision du Plan métropolitain d'aménagement et de développement par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), le momentum est là.

Les défis sont nombreux et le chemin ne sera pas pour autant un long fleuve tranquille. La Ville de Montréal pourra compter sur la collaboration et la participation du Conseil régional de l'environnement de Montréal à la fois dans l'élaboration du PUM et surtout dans sa mise en œuvre.

7. Bibliographie

ADEME Presse (2022) Plus de la moitié des particules fines émises par les véhicules routiers récents ne proviennent plus de l'échappement.
<https://presse.ademe.fr/2022/04/plus-de-la-moitie-des-particules-fines-emises-par-les-vehicules-routiers-recents-ne-proviennent-plus-de-lechappement.html> 20 avril 2022.
Consulté le 23 septembre 2022.

Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise (2020) Ville perméable, ville désirable- Quand l'eau refait surface. Regards Environnement. Mars 2020 (No. 91)
https://www.agam.org/wp-content/uploads/2020/04/91.Ville_permeeable_V2_site-1.pdf 8 pages. Consulté le 23 septembre 2022.

Agence régionale de transport métropolitain (2020) Le Conseil d'administration de l'ARTM approuve le projet de refonte tarifaire bonifié (Communiqué)
<https://www.artm.quebec/le-conseil-dadministration-de-lartm-approuve-le-projet-de-refonte-tarifaire-bonifie/> Montréal, le 21 décembre 2020.
Consulté le 5 octobre 2022.

Aubé, L. et Jugie, J-H (2022) Une cohabitation à réinventer - Les animaux en milieu urbain. Urbanité, automne 2022. pp-32-34.

Bally, G.(2021) Des initiatives internationales inspirantes pour le contexte montréalais.
<https://www.allium.com/initiatives-internationales-inspirantes-contexte-montr%C3%A9alais> Montréal. Alliance pour l'innovation dans les infrastructures urbaines de mobilité. Consulté le 23 septembre 2022

Benedict, M. A., McMahon, E.T. (2002) Green Infrastructure: Smart Conservation for the 21st Century, Renewable Resources Journal, Vol. 20 (no. 3) Automne 2002, pp. 12-17

Bernard, M. R. et Hall. D. (2022) Évaluation des besoins du Québec en matière d'infrastructure de recharge. <https://theicct.org/publication/lvs-ci-quebec-can-fr-feb22/> International Council on Clean Transportation. Consulté le 22 septembre 2022.

Bilodeau, M. (2022) Envol vert de l'aviation, ce qu'il faut savoir.
<https://www.scientifique-en-chef.gouv.qc.ca/impacts/ddr-envol-vert-de-laviation-ce-quil-faut-savoir/> Détecteur de rumeurs.

Brazeau, A. (2022) Conférence prononcée lors de l'événement intitulé « Comment concilier les engagements climatiques et la publicité automobile? » Campagne J'embarque, Rendez-vous de la mobilité durable. Maison du développement durable. Montréal. 28 septembre 2022. Équiterre.

Bruitparif. Cartes du bruit des transports [site web] <https://carto.bruitparif.fr/> Consulté le 23 septembre 2022.

Communauté métropolitaine de Montréal (2015) Inventaire des friches agricoles métropolitaines https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/09/20160822_frichesAgricolesMetropolitaines_inventaire2015.pdf. Consulté le 4 octobre 2022.

Communauté Métropolitaine de Montréal (2022) Le logement dans le grand Montréal - Le développement résidentiel récent. Cahiers métropolitains. No. 10, mai 2022. pp.54-67 https://observatoire.cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2022/05/CMM_10e_Cahier_metropolitain_web.pdf Consulté le 29 septembre 2022

Communauté Métropolitaine de Montréal (2022) Conférence prononcée par Massimo Iezzi lors du Sommet de l'habitation de Laval, le 26 août 2022.

Conseil régional de l'environnement de Montréal (2022) Avis du Conseil régional de l'environnement de Montréal sur le projet de Plan de développement économique 2022-2031 de la Communauté Métropolitaine de Montréal. https://cremtl.org/sites/default/files/upload/documents/publications/2022-03-04_avis_plan_metropolitain_developpement_economique_2022-2031_avec_annexe-compresse-avec_compression.pdf Consulté le 6 octobre 2022

Conseil régional de l'environnement de Montréal (2021) La mobilité durable dans les zones industrielles - rapport de recherche. https://cremtl.org/sites/default/files/upload/documents/publications/2022-03-04_transport_mobilite_durable_dans_les_secteurs_industriels_final-compresse.pdf

Eyquem, J. L, Church, B. Brooke, R. et Molnar, M. (2022) Inscrire la nature au bilan : la valeur financière des actifs naturels à l'ère des changements climatiques. https://www.intactcentreclimateadaptation.ca/wp-content/uploads/2022/10/UoW_CIAC_2022-10_La-nature-au-bilan.pdf Centre Intact d'adaptation au climat. Université de Waterloo. Consulté le 5 octobre 2022

Gagné, J. (2022) L'impact de la technologie DEL sur la pollution lumineuse à Montréal. <https://m.espacepurlavie.ca/blogue/l-impact-de-la-technologie-del-sur-la-pollution-lumineuse-a-montreal> Montréal. Espace pour la vie. Planétarium Rio Tinto Alcan. Consulté le 23 septembre 2022.

Gallagher, T. (2022) Schiphol airport in Amsterdam limits flights to prevent emissions, in world first. <https://www.euronews.com/green/2022/06/27/amsterdams-schiphol-airport-becomes-first-in-the-world-to-cap-flights-to-limit-emissions> Euronews green. Consulté le 26 septembre 2022.

Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (2022) Contribution du Groupe de travail III au sixième Rapport d'évaluation.
https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/downloads/report/IPCC_AR6_WGIII_Full_Report.pdf Consulté le 2 octobre 2022

Institut national de santé publique du Québec (2022) Bruit environnemental.
<https://www.inspq.qc.ca/bruit-environnemental> Consulté le 23 septembre 2022.

Institut national de santé publique du Québec (2021) Mesures de lutte contre les îlots de chaleur urbains : mise à jour 2021 Synthèse des connaissances
<https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2839-mesures-lutte-ilots-chaleur-urbains.pdf> Consulté le 23 septembre 2022

Jugie, Jeanne-Hélène (2018) Les relations ville-port selon une approche d'écologie territoriale : le cas de Montréal Recherche doctorale, Université de Montréal – CIRRELT

Lefebvre-Ropars, G., Morency, C. et Negron-Poblete, P. (2021) Caractérisation du partage de la voirie à Montréal : Note de recherche, Polytechnique Montréal, 15 pages.
polymtl.ca/mobilite/publications

Maillé, P. 2022, Le nombre de vols bientôt plafonné à l'aéroport d'Amsterdam, une première mondiale. <https://usbeketrica.com/fr/article/le-nombre-de-vols-bientot-plafonne-a-l-aeroport-d-amsterdam-une-premiere-mondiale> Usbek&Rica. Consulté le 26 septembre 2022.

Piétons Québec (2021) Apaiser la circulation et sécuriser les intersections dans nos milieux de vie
https://www.pietons.quebec/sites/default/files/documents/pietonsqc_vf_fiche_apaiser-la-circulation-et-securiser-les-intersections.pdf Montréal, consulté le 4 octobre 2022

Provost, A.-M. (2022) Le son, cet oublié des villes.
<https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/756802/le-son-cet-oublie-des-villes> Le Devoir. 19 septembre 2022. Consulté le 23 septembre 2022.

Radio-Canada Ohdio (2019) Quel est le coût écologique des bateaux de croisières?
<https://ici.radio-canada.ca/ohdio/premiere/emissions/moteur-de-recherche/segments/chronique/132125/bateaux-croisiere-navires-paquebots-pollution-gaz-effet-serre-empreinte-environnemental> 9 minutes. Consulté le 30 septembre 2022.

Réseau Action climat France (2016) Les villes respire de demain - Agir sur la mobilité et les transports face à l'urgence sanitaire et climatique
<https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2017/04/Les-Villes- respire -de-demain-repenser-la-mobilite%CC%81-face-a%CC%80-l%E2%80%99urgence-climatique-et-sanitaire-.pdf> Consulté le 16 septembre 2022

Ritchiem, H. (2020) You want to reduce the carbon footprint of your food? Focus on what you eat, not whether your food is local. Our world in data.
<https://ourworldindata.org/food-choice-vs-eating-local> Consulté le 4 octobre 2022

Sciama. Y. (2021) Le bruit détruit plus la santé que la pollution de l'air. Reporterre, Le quotidien de l'écologie. <https://reporterre.net/Le-bruit-detruit-plus-la-sante-que-la-pollution-de-l-air> 4 octobre 2021. Consulté le 23 septembre 2022

Simonsen, S. H., Biggd, R.O., Schülter, M., Schoon, M., Bohensky, e., Cundill, G., Dakos, V., Daw, T., Kotschy, K., Leitch, A., Quinnlan, A., Peterson, G., Moberg, F. Applying resilience thinking - Seven principles for building resilience in social-ecological systems <https://www.stockholmresilience.org/download/18.10119fc11455d3c557d6928/1459560241272/SRC+Applying+Resilience+final.pdf> Stockholm Resilience Center, Stockholm University, Consulté le 23 septembre 2022

Statistique Canada (2016) Profil du recensement, Recensement de 2016 - Total de logements privés- Montréal <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=CD&Code1=2466&Geo2=PR&Code2=01&SearchText=montreal&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All&TABID=1&type=0>

Trajectoire Québec et Conseil régional de l'environnement de Montréal (2018) Avis sur la tarification sociale dans le grand Montréal- Présenté à l'occasion de la consultation particulière concernant la tarification sociale dans le transport en commun. https://trajectoire.quebec/sites/default/files/upload/document/publication/memoire_CMM_tarif_social_1.pdf Montréal. Consulté le 29 septembre 2022.

United States Environmental Protection Agency (2022) About Smart Growth <https://www.epa.gov/smartgrowth/about-smart-growth> Consulté le 5 octobre 2022

Van Neste, S.L., Rochefort, M., Dagenais, D., Paquette, S., Cloutier, G., Lapointe, D., Duchesne, S., Madénian, H., Guillemard, A., Provençal, J., Fournier, C., Chéné, F., Bonneau, A., Demard, E., Houde- Tremblay, E., Poulin, E. 2021. L'adaptation aux changements climatiques dans le réaménagement d'un secteur urbain à Montréal : documentation du processus et expérimentations en ateliers Sommaire et résumé exécutif. 30 pages. Montréal. Labo Climat Montréal.

Vasseur, L. 2011. Passer de la recherche à l'action sur les enjeux des changements climatiques pour une communauté canadienne : intégration des sciences à la prise de décision. La revue internationale du changement climatique : Impacts et réponses 2 : pp. 115-126.

Venne, J-F. (2021) Écofiscalité : une nouvelle boîte à outils pour les municipalités. <https://www.ledevoir.com/politique/quebec/600148/ecofiscalite-une-nouvelle-boite-a-outils-pour-les-municipalites> Le Devoir. 8 mai 2021. Consulté le 29 septembre 2022.

Ville de Montréal, ICLEI Afrique (2013) Ville de Montréal, rapport sur la biodiversité 2013 - Conserver la biodiversité à l'échelle mondiale à travers les gouvernements locaux.

https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/grands_parcs_fr/media/documents/rapportbiodiversite2013lectureecran.pdf Montréal. Consulté le 5 octobre 2022)

Ville de Montréal (2017) Politique de développement culturel 2017-2022 - Montréal, métropole culturelle- Conjuguer la créativité et l'expérience culturelle citoyenne à l'ère du numérique et de la diversité. https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/politique_culturelle_130617_0.pdf Montréal. Ville de Montréal. Consulté le 4 octobre 2022.

Ville de Montréal (2016) Politique de stationnement.

https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/proj_urbains_fr/media/documents/politique_de_stationnement_v2.pdf Montréal. Ville de Montréal. Consulté le 29 septembre 2022.

Ville de Montréal (2020) Profil des ménages et des logements.

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROFIL_MENAGES_LOGEMENTS_2016-AGGLOMERATION_MONTREAL.PDF Montréal. Ville de Montréal. Consulté le 29 septembre 2022

Vivre en Ville (2013) Compacité / densité. CollectivitésViabiles.org

<https://collectivitesviabiles.org/articles/compacite-densite.aspx> consulté le 16 septembre 2022

Vivre en Ville (2022) Électrification des transports en milieu urbain - Outils pour planifier la transition vers les modes électriques dans une perspective de mobilité durable. Collection Passer à l'action.

https://vivreenville.org/media/1316161/VEV_electri_cites_complet_web.pdf Consulté le 29 septembre 2022.

Vivre en Ville (2019) Localisation écoresponsable des bureaux - Choisir un emplacement à haute valeur ajoutée qui réduit votre empreinte écologique Collection Passer à l'action.

https://vivreenville.org/media/868017/vev_localisation_ecoresp_bureaux_lr_complet.pdf Consulté le 5 octobre 2022.



50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300
Montréal (Québec) H2X 3V4

tél.: 514 842-2890
info@cremtl.org
cremtl.org

suivez-nous!

