



# **SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE**

## **PLAN DIRECTEUR DE MISE EN VALEUR**

**Avis du Conseil régional de l'environnement de Montréal**

Déposé le 29 juin 2023 à la  
L'Office de consultation publique de Montréal

## À propos du CRE-Montréal

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.

**[cremtl.org](http://cremtl.org)**

## Considérations générales

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal est globalement très favorable à la au diagnostic et à la vision exprimée par le plan directeur. Il s'en dégage un esprit de prudence face à la grande complexité d'intervenir dans un milieu aux défis considérables et sans maîtrise foncière.

Les orientations convergent effectivement vers le renforcement de la *vocation économique par la création de milieux de vie et d'emplois diversifiés, connectés, résilients et carboneutres, prenant assise sur la mobilité durable, l'esprit du lieu, le patrimoine et la mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques.*

Nous nous concentrerons ici sur des éléments à corriger ou bonifier pour maximiser les retombées sociales, économiques et, bien sûr, environnementales.

### Gestion des matières résiduelles

Le système de gestion des matières résiduelles évoqué nous semble prometteur. Bien que sa nature exacte demeure à préciser, il nous paraît important de le concevoir afin de permettre la mise en place éventuelle de tarification écofiscale de la collecte des déchets. La ville de Beaconsfield obtient présentement d'excellents résultats en la matière qui se traduisent par des économies par la municipalité et pour la population. Nous considérons que cette voie est prometteuse là où il y a faisabilité, et donc qu'on doit la prévoir là où c'est possible.

### Mobilité

Nous sommes favorables à la vision générale de la mobilité qui se dégage du document, fortement ancrée dans les principes de la ville des 15 minutes, ou le quartier des 15 minutes si on voulait le nommer de façon plus précise.

Nous souhaitons cependant insister sur l'importance de ne perdre aucune occasion de favoriser des aménagements et une organisation des services de transport qui réduisent la dépendance à la voiture. Pour atteindre les objectifs de réduction moyenne de 25% de l'auto solo à Montréal d'ici 2030 et aller au-delà pour 2050, les secteurs centraux qui ont le potentiel d'élargir la zone de faible motorisation du centre-ville doivent placer la barre encore plus haut.

## Stationnement

### *Stationnement de surface*

Nous considérons que pour atteindre la densité recherchée, favoriser les modes actifs et collectifs et faire une grande place aux infrastructures vertes et au patrimoine, il serait avisé de **ne pas permettre la construction de nouveaux stationnements, de pôles de mobilité ou d'espace d'autopartage en surface**. Les localiser en souterrain ou en structure permettra de dégager l'espace de vie et de circulation au sol.

En toute cohérence, nous recommandons de ne pas aménager de stationnement sur rue, hormis des zones de débarcadères, de stationnement de courte durée ou la livraison. Ne pas prévoir de stationnement gratuit afin **de privilégier une utilisation de l'automobile qui reposant sur le principe de l'utilisateur payeur s'approchant de 100% de la valeur sur stationnement sur le domaine public**.

Aussi nous recommandons de **mettre en place des incitatifs afin que les stationnements de surfaces existants soient requalifiés ou réaménagés selon les principes de l'Attestation stationnement écoresponsable que nous portons depuis 2017.**<sup>1</sup> Notamment, la taxe sur le stationnement non résidentiel pourrait être augmentée pour inciter ce réaménagement et une exonération d'une partie de cette taxe pourrait être prévue pour les stationnements qui obtiendraient cette attestation ou qui se conformeraient à une nouvelle réglementation exigeante visant à réduire le nombre de cases, favoriser les transports actifs, collectifs, partagés et électriques, introduire des mesures de verdissement et de gestion des eaux pluviales.

Nous avons ce qu'il **faut pour aller beaucoup plus loin que de « solliciter la collaboration des propriétaires fonciers ou négocier une entente avec eux visant à assurer le verdissement des cours et des aires de stationnement extérieures et à réduire la superficie de ces aires de stationnement »** comme le mentionne le plan d'action.

---

<sup>1</sup>[www.stationnementecoresponsable.com](http://www.stationnementecoresponsable.com)

## *Stationnement de vélo*

**Les ratios de stationnement de vélo mentionnés sont inférieurs à la réglementation du Sud-Ouest. Ils devraient être au moins de 1,5** et non 1 par logement pour être cohérent avec le reste du Sud-Ouest et dans une perspective où on veut tripler la part modale du vélo dans les prochaines années.

Selon l'État du vélo au Québec 2020 de vélo Québec, on sait que 8 à 9 enfants sur dix font du vélo, soit pratiquement un stationnement par enfant donc. Parmi les 18 à 54 ans, il y a environ 60% de cyclistes et chez les plus de 55 ans, 40% sont cyclistes, un chiffre en forte croissance. Il faut aussi prévoir des espaces pour les visiteurs à vélo et les vélos surdimensionnés pour les familles et les fonctions utilitaires. Nous appelons donc à être plus généreux et plus en adéquation avec nos grandes ambitions pour le vélo.

On peut notamment imaginer d'aller plus loin comme par exemple la ville Sion en Suisse qui exige 1 stationnement par chambre à coucher<sup>2</sup>. Pour le stationnement des bâtiments non résidentiels le Sud-Ouest demande pour toute superficie de plancher supérieure à 300m<sup>2</sup>, un nombre minimal d'unités de stationnement pour vélo est de 5, plus 1 unité pour chaque tranche de superficie de plancher de 300m<sup>2</sup>.

Une analyse des réglementations de stationnement et de verdissement de toute l'île de Montréal a d'ailleurs été conduite en 2020 afin de mettre en valeur les meilleures pratiques. Les conclusions sont répertoriées au [www.reglementaction.com](http://www.reglementaction.com) et couvrent les thématiques suivantes :

- Plan de gestion des déplacements
- Ratios de stationnement
- Partage et mutualisation du stationnement
- Stationnement intérieur
- Implantation du stationnement
- Aménagements pour les piétons
- Aménagements pour les cyclistes
- Électrification des véhicules
- Dimensions du stationnement
- Verdissement du stationnement
- Revêtements de sol
- Gestion des eaux pluviales
- Plantation d'arbres sur les terrains
- Abattage et remplacement des arbres sur les terrains
- Verdissement des terrains

Nous appelons les concepteurs à considérer les éléments qui s'appliquent comme des minimums afin de correspondre à la vision de la ville.

---

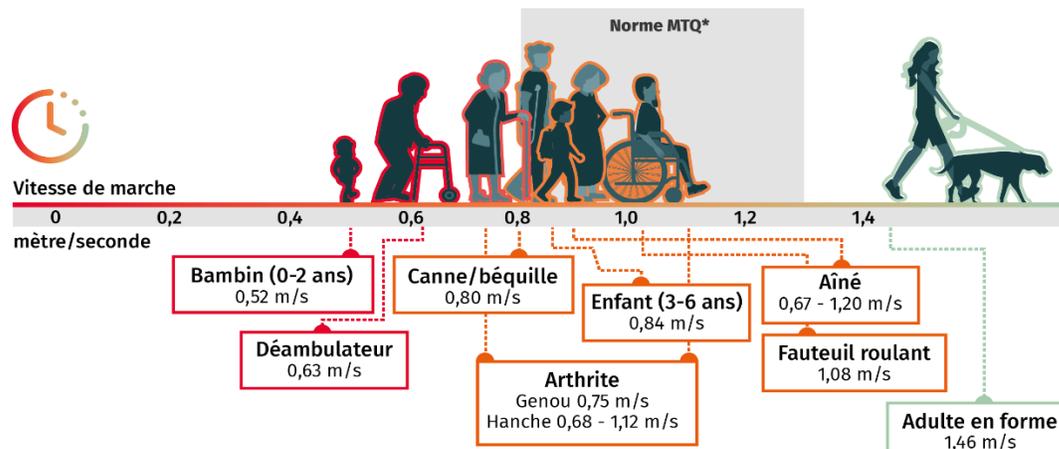
<sup>2</sup> <https://www.sion.ch/themes/50960>

## Mutualisation du stationnement

**Favoriser la mutualisation des unités de stationnement nécessitera des moyens de mise en œuvre à détailler au niveau des droits d'accès, du modèle de partage des responsabilités et des bénéficiaires, de l'architecture des stationnements des modèles et de l'encadrement réglementaire.** Ceci devra être explicité avant la conception des bâtiments. Un mandat pourrait être donné à l'Agence de mobilité durable ou au CRE-Québec pour faire ce travail. Des points doivent être prévus au plan d'action en matière d'études, d'acquisition, servitude ou ententes et encadrement du domaine privé.

## Forme urbaine

L'utilisation des principes de la ville des 15 minutes, la "distance-temps" devrait être convertie en distance à un rythme de marche plutôt lent qui correspond à une grande partie de la population, dans un esprit d'accès universel. Nous recommandons une vitesse de marche de 0,8 m/s, ce qui équivaut à des distances de déplacement maximales de 720 mètres. La littérature parle aussi régulièrement de 500 m comme la distance de marche à considérer (linéaire et non à vol d'oiseau) pour la planification des services et l'étude de la marchabilité.



Source : Image inspirée de McMillan, T., Lopez, A., & Cooper, J. (2018). Safe Routes for Older Adults. UC Berkeley SafeTREC <https://escholarship.org/uc/item/01t1w86c>

\* Vitesse de marche utilisée pour le calcul de dégagement du feu piéton selon le milieu

Infographie : Piétons Québec

## Secteurs d'aménagement

### *LE BASSIN WELLINGTON ET SES ABORDS + LE TRIANGLE DE LA POINTE SAINT-CHARLES NORD*

Parce l'aménagement d'une station de REM ne dispensera pas le secteur de compter sur un réseau de bus performant pour desservir le Parc d'entreprise de Pointe-Saint-Charles et la Pointe de la Cité-du-Havre et que le secteur du bassin Wellington est à près du réseau de métro, la possibilité de développer ce site sans nouvelle station du REM nous semble plausible. Nous ne sommes donc pas assurés qu'il s'agisse d'un préalable sans lequel une planification et une transformation du secteur est impensable. Cependant, **si la station est construite, nous recommandons de consacrer ses abords immédiats à des services et emplois plutôt qu'à un parc.** La profondeur du bassin pourrait être réduite et un autre parc pourrait être aménagé plus au cœur du secteur résidentiel.

Ces bâtiments qui pourraient au moins dépasser en hauteur les voies et la station du REM pour faire écran visuel et sonore. Ils pourraient surtout concentrer des services au bénéfice des différents sous-secteurs et réduire les temps de déplacement des usagers des transports collectifs en minimisant les distances entre la station et les destinations principales.

**Nous questionnons donc l'intérêt de consacrer des vues aux usagers du REM,** pour privilégier le climat sonore et les vues des résidents. **Nous questionnons aussi qu'autant d'espace soit consacré à un parc et la récréation du bassin Wellington dans les terrains qui ont le plus d'intérêt pour l'efficacité du réseau de transport en commun,** dans un secteur qui est déjà très riche du point de vue patrimonial, en accès à l'eau et pour lequel les ressources à consacrer pour la conservation du patrimoine encore relativement intact sera déjà un défi.

Finalement observer une complémentarité des services stricte avec les secteurs adjacents ne nous semble pas essentielle dans la mesure où il y a très peu ou pas de services dans les zones adjacentes à 720 mètres de marche et qu'on désire créer un quartier complet plutôt que de compléter un quartier.

Parmi tous les autres gestes avec lesquels nous sommes en accord, soulignons le lien actif diagonal qui est un élément fort intéressant à préserver pour la connectivité et l'efficacité des déplacements actifs.

## LA CITÉ-DU-HAVRE

En lien avec la balise 3,4 de l'orientation 1 - qui suggère de ne soumettre la construction à l'atteinte des conditions de compatibilité, d'accessibilité et de mixité nous porte à penser qu'il ne faut pas développer la pointe de la Cité-du-Havre car peu d'espoir d'en faire un milieu suffisamment peuplé, dense, diversifié et connecté pour en faire un milieu de vie complet favorable aux transports actifs et collectifs.

Si on souhaite effectivement orienter le développement vers des milieux de vie complets, **il semble que le développement résidentiel proposé sur la pointe de la Cité du havre ne pourra pas y correspondre et qu'il serait judicieux d'orienter le développement ailleurs dans le cadre de ce plan directeur**. Nous sommes en faveur que son rôle dans la trame verte et dans des fonctions récréotouristiques soit mis en valeur.

## CONCLUSION

Dans cet avis non exhaustif, nous avons tenu à souligner certains éléments clés qui devraient guider l'élaboration plan directeur et sa mise en œuvre. Montréal est plus que jamais à un moment charnière en matière de réduction des émissions de GES et d'augmentation de la résilience du territoire. Pour assurer l'atteinte de ses cibles climatiques, elle doit faire de ses grands secteurs de développement des porte-étendards de la transition socioécologique qui répondent et dépassent les meilleures pratiques. Montréal est en bonne voie de l'atteindre dans le secteur Bridge-Bonaventure et le CRE-Montréal offre bien sûr toute sa collaboration pour la poursuite de ce projet attendu.