

Faire de la transition socio-écologique l'assise du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050

Partie 1 - Recommandations principales

Mémoire du Conseil régional de l'environnement de Montréal

Déposé le 27 septembre
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

Table des matières

Introduction.....	4
Un plan de mobilité et d'urbanisme qui nous fait avancer	6
Recommandations principales	7
S'engager explicitement à réduire le nombre de voitures pour plus de cohérence et de transparence	7
Donner une place centrale à la nature.....	15
La trame verte et bleue active comme approche structurante d'un aménagement résilient du territoire.....	19
Mettre l'humain au coeur de la mise en oeuvre du PUM pour atteindre les ambitions d'une ville verte, juste et résiliente.....	27
Pour une action cohérente sur le stationnement à l'échelle de la Ville.....	48

Introduction

Le Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) revêt une importance majeure pour l'avenir de la métropole. La vision proposée dans le document d'une ville verte, juste et résiliente s'inscrit en adéquation avec notre mission et nos grands objectifs transversaux. Il offre une occasion unique d'accélérer la transition socio-écologique à différentes échelles territoriales (de la ville aux quartiers), de renforcer la résilience des milieux de vie, de protéger les écosystèmes naturels et d'accroître l'équité sociale et environnementale.

C'est pour cette raison que nous avons fait du PUM un élément commun à plusieurs de nos activités depuis le début de l'année et que nous comptons poursuivre ce travail dans la phase de mise en œuvre et d'élaboration des futurs Plans locaux d'urbanisme et de mobilité (PLUM).

Le PUM vient préciser les orientations et donner les balises nécessaires à l'atteinte des cibles climatiques, de protection, de biodiversité et de mobilité. Par sa portée, il permet d'avoir une approche intégrée et cohérente et d'assurer que certaines dimensions sont transversales à l'ensemble des décisions d'aménagement (ex. résilience aux changements climatiques, équité).

Pour nous, le PUM constitue une opportunité d'inscrire dans un document de planification plusieurs de nos thématiques centrales tant en mobilité (la gestion et l'aménagement du stationnement, la réduction de la surmotorisation, le transfert modal vers les modes de transport actif et collectif) qu'au niveau de la nature et de la biodiversité (trame verte et bleue active, accès équitable aux espaces verts). Il définit aussi les leviers nécessaires à la mise en œuvre d'actions structurantes dans ces domaines ainsi qu'à une cohérence qui dépasse les frontières administratives.

L'analyse d'un document de cette importance et de cette ampleur requiert du temps afin de bien saisir la portée et de s'approprier à la fois la structure, mais aussi et surtout assurer que les recommandations sont adaptées à la portée du document. Considérant le temps limité alloué à la consultation publique, nous avons fait le choix d'adopter une approche ciblée dans l'analyse afin de dégager des recommandations principales qui sont présentées dans cette Partie 1. Des recommandations spécifiques seront ajoutées dans la Partie 2 (à venir).

Un plan de mobilité et d'urbanisme qui nous fait avancer

Fruit d'un travail de plusieurs mois, le PUM donne une idée claire de la direction que Montréal veut suivre au cours des prochaines décennies. Faisant écho au Projet de Ville, le PUM fait de la qualité des milieux de vie l'élément central de la vision 2050. Orientée sur l'échelle humaine de la ville, sa résilience face aux crises sociales et environnementales, la vision proposée rejoint la nôtre de faire de Montréal une ville verte, juste et résiliente. Nous nous réjouissons de constater que la transition socio-écologique constitue un des piliers du PUM et qu'elle est présente transversalement dans les différentes sections du document.

Les défis environnementaux et sociaux actuels et futurs sont majeurs et demandent des actions à la hauteur des enjeux. Les ambitions énoncées dans le PUM sont en ce sens très encourageantes dans plusieurs domaines. L'arrimage entre mobilité et urbanisme au sein d'un seul document est également une avancée majeure qui devrait nous permettre d'assurer une cohérence et une action structurée à l'échelle de la Ville.

Bien que les détails ne soient pas encore connus, nous apprécions la volonté d'un cycle de révision aux 5 ans, ce qui permettra au document de s'adapter et de se préciser en fonction de l'évolution des contextes et de la progression de la mise en œuvre.

Nous tenons enfin à souligner et reconnaître l'important travail mené par les différents services et arrondissements de la ville ainsi qu'avec les organisations de la société civile dans le processus d'élaboration du document. Le document souligne d'ailleurs à plusieurs endroits l'apport des partenaires de la société civile et leurs expertises qui seront précieuses pour la mise en œuvre des orientations.

Recommandations principales

S'engager explicitement à réduire le nombre de voitures pour plus de cohérence et de transparence

Bien que l'ensemble du document pointe vers cette direction, le PUM semble éviter de nommer l'effet visé par la réduction de la place de la voiture, l'intensification urbaine et l'augmentation des infrastructures et services de mobilité active et collective, soit la réduction du nombre de voitures à Montréal. Nous invitons la ville à nommer clairement cette volonté d'agir sur la taille du parc automobile, à inclure un objectif et une cible ainsi qu'à préciser quelques sections du PUM pour agir efficacement et équitablement en ce sens.

Pour sa contribution majeure aux défis et solutions de mobilité durable, la taille du parc de véhicules ne peut pas être traitée comme une résultante secondaire, ou sous-entendue, des interventions du PUM. Il faut réduire l'utilisation de la voiture, mais aussi sa possession, car elle « favorise grandement son utilisation au détriment des autres modes de transport et influence plusieurs autres aspects des comportements de mobilité. »¹ Le fait de posséder un véhicule personnel favorise des choix de destination qui sont plus facilement ou uniquement accessibles en automobile, facilite la perception de contrôle sur sa liberté de déplacement, influence le choix de trajet emprunté, etc. Cela renforce aussi l'habitude d'utiliser la voiture sans délibération ou réflexion.²

¹ Lavolette, J. (2023). Modelling the Factors Influencing Car Ownership. (Thèse de doctorat). Polytechnique Montréal, Montréal, Qc, Canada. <https://publications.polymtl.ca/10814/>

² Groupe de travail Démotorisation. 2024. Voie de Sortie - Libérer les communautés de la dépendance à l'automobile. https://transitionencommun.org/wp-content/uploads/2024/05/Cadre-de-referance_Voie-de-sortie_TeC.pdf

D'ailleurs, la part modale de la voiture ainsi que le niveau de motorisation sont élevés sur l'île de Montréal³, et ce, malgré l'accès au réseau de transport collectif le mieux développé au Québec⁴ ainsi que la sécurisation et l'amélioration du réseau de transport actif⁵.

Dans un contexte d'électrification des véhicules, la réduction du nombre d'automobiles semble un facteur de succès incontournable pour arriver à fournir suffisamment d'infrastructures de recharges à temps et au moindre coût pour pourvoir au besoin des électromobilistes, selon un rapport du consultant Dunsky commandé par la Ville⁶. Finalement, la construction et la fin de vie des automobiles électriques produisent une pollution moindre, mais substantielle (20 % des GES d'un véhicule comparable) et demandent une utilisation de ressources également substantielle⁷. Une réduction du nombre de véhicules immatriculés à Montréal peut donc contribuer à l'atteinte de la carboneutralité des transports, incluant les émissions indirectes⁸, comme indiqué dans la feuille de route pour des transports zéro émission en 2040⁹ et le Plan climat 2020-2030 (action 39).

Finalement, puisque le PUM vise à soutenir l'augmentation des bénéfices collectifs par la réduction de la place de l'automobile (objectif 5.1), il est primordial d'agir

³ Autorité régionale de transport métropolitaine (ARTM). (2018). Enquête Origine-Destination 2018. La mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal.

⁴ Gousse-Lessard, A.-S. et Laviolette, J. (2022). Transformation des villes et mobilité durable : Regard sur les déterminants psychosociaux de l'attachement à l'auto solo. VertigO, Hors série (36).

⁵ Vélo Québec. (2021). L'état du vélo au Québec en 2020.

⁶ Dunsky Expertise en énergie (2021). Diagnostic et modélisation de l'évolution du marché des véhicules électriques,

⁷ CIRAIQ (2016), Analyse du cycle de vie comparative des impacts environnementaux potentiels du véhicule électrique et du véhicule conventionnel dans un contexte d'utilisation québécois. <https://www.hydroquebec.com/data/developpement-durable/pdf/analyse-comparaison-vehicule-electrique-vehicule-conventionnel.pdf>

⁸ Montréal (2020), Plan climat 2020-2030, action 39.

<https://montreal.ca/articles/plan-climat-montreal-objectif-carboneutralite-dici-2050-7613>

⁹ Montréal (2023), Vers des transports zéro émission dès 2040.

<https://montreal.ca/articles/mieux-se-deplacer-pour-moins-polluer>

explicitement sur la réduction de la possession automobile, afin de maintenir un réseau de transport équitable. Certains usagers de la route auront encore besoin de se déplacer en voiture en 2050, par exemple des personnes en situation de handicap ou les entreprises de services aux bâtiments, donc réduire la place dédiée à l'automobile sans agir sur la possession automobile de celles et ceux qui peuvent répondre à leurs besoins avec moins ou sans auto a des impacts négatifs directs sur ces usagers réellement dépendants, nuit à la productivité de la région et renforce les iniquités de mobilité sur le territoire.

Les parts modales: un indicateur sous-optimal

Dans une ville aux limites fixées, dans laquelle la population et les activités économiques sont en croissance, des cibles relatives (parts modales) utilisées dans le PUM (cible 1.1) ne sont pas optimales d'un point de vue de clarté et de mesures des retombées. Elles peuvent conduire à des mesures de mises en œuvre incomplètes, voire à une dégradation des indicateurs de la mobilité durable (émissions de GES, congestion, insécurité routière, etc.), et ce, malgré une atteinte des parts modales visées.

La réduction du nombre de véhicules-kilomètres¹⁰ et le nombre de véhicules immatriculés¹¹, sont donc réellement les objectifs à poursuivre afin d'obtenir des résultats en termes d'affectation équilibrée de l'espace urbain qui permet, entre autres l'accélération du développement et la consolidation de réseaux actifs et collectifs, de la sécurisation du réseau piétonnier pour réduire le nombre de morts et blessés graves ou de la réduction de GES. C'est aussi pratiquement la seule façon de prévenir une

¹⁰ Un véhicule-kilomètre est une unité de mesure correspondant au déplacement d'un véhicule routier sur une distance d'un kilomètre. Cette mesure est la plus pertinente pour comprendre les émissions de gaz à effet de serre ou l'évolution du trafic sur un territoire donné, que les parts-modales, le nombre de déplacements ou le nombre de personnes déplacées. Il se mesure cependant relativement difficilement grâce à des enquêtes comme l'enquête Origine-Destination réalisée tous les 5 ans par l'ARTM.

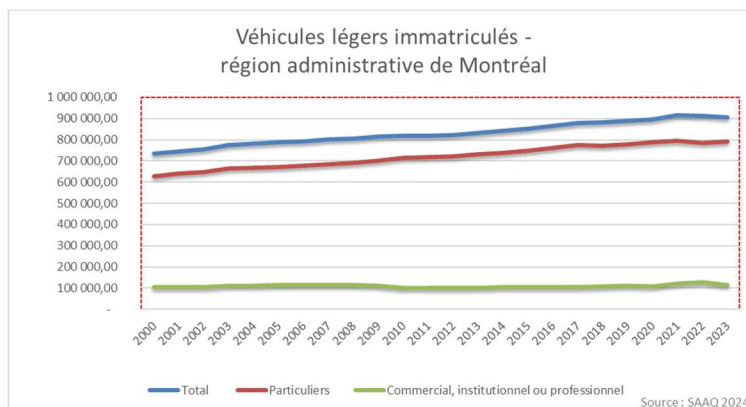
¹¹ Le nombre de véhicules immatriculés est un indicateur très précis et beaucoup plus facile et rapide à obtenir que les véhicules-kilomètres, grâce aux bases de données de la SAAQ, mises à jour très fréquemment..

dégradation des conditions de déplacement et de stationnement en contexte d'intensification urbaine.

Sans une cible de réduction du nombre de voitures, Montréal pourrait, par exemple, atteindre des cibles relatives de parts modales des transports actifs et collectifs de 69 %, telles qu'énoncées à la cible 1.1, mais voir les quantités de déplacements et la congestion routière augmenter sous l'effet d'une augmentation globale des déplacements.

Sans un engagement à réduire le nombre de voitures, des ressources considérables pourraient également être mobilisées pour assurer un meilleur achalandage des transports en commun sans limiter la circulation des véhicules, comme c'est le cas avec les modes souterrain (métro) et aérien (REM), ouvrant ainsi la porte à autant de nouveaux déplacements automobiles que de déplacements transférés vers les transports en commun, pour un résultat nul en matière de réduction de GES ou d'espace dédié à l'automobile. La circulation sur l'autoroute 15 entre Montréal et Laval, qui a continué d'augmenter malgré le prolongement et l'achalandage important du métro, est un exemple de ce phénomène.

Nous remarquons d'ailleurs que le nombre de véhicules sur l'île plafonne depuis 2021, ce qui nous pousse à croire qu'une réduction du nombre de véhicules est parfaitement envisageable et communicable dans l'espace public comme une des finalités des interventions (déjà prévues pour l'essentiel) au PUM.



Nous constatons aussi qu'une partie importante de la population est déjà prête à vivre sans ou avec moins d'autos. Sur l'île de Montréal, 29,8 % des ménages vivaient déjà sans voiture en 2018.¹² D'autres veulent s'en départir, selon le sondage de mobilité de la Ville de Montréal où 20 % des personnes répondantes et possédant un véhicule ont affirmé vouloir réduire leur nombre de voitures.¹³ D'ailleurs, les baromètres de l'action climatique de 2021 et 2022 mettaient de l'avant que 10 % de la population du Québec a l'intention de se départir d'un véhicule, mais n'arrivent pas à le mettre en action.¹⁴

Cependant, il est démontré que pour assurer un changement de comportement, offrir des options de transport durable et des aménagements adaptés ne suffit pas et qu'un changement des normes sociales et des attitudes est requis pour faciliter le passage à l'action et son maintien dans le temps.¹⁵ Nous traiterons de cette question dans la section « l'humain dans le changement », plus bas.

¹² ARTM (2020). Enquête Origine-Destination 2018. La mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/06/document-mobilite_EOD_2018.pdf

¹³ Morency, C., Verreault, H., Bourbonnais, P. -L., Laviolette, J., Chabin, V. (2019). Conception et administration d'une enquête sur la mobilité durable. Questionnaire en ligne sur ce que les Montréalais sont prêts à faire et ce dont ils ont besoin pour adopter des habitudes quotidiennes de mobilité durable. (Rapport final). Polytechnique Montréal.

¹⁴ Champagne St-Arnaud, V., Boivin, M. et Langlais, K. (2022). Baromètre de l'action climatique 2022 : disposition des Québécoises et des Québécois envers les défis climatiques.

¹⁵ Gousse-Lessard, A.-S. et Laviolette, J. (2022). Transformation des villes et mobilité durable : Regard sur les déterminants psychosociaux de l'attachement à l'auto solo. VertigO, Hors série (36). <http://journals.openedition.org/vertigo/37073>



La Vision 2050 de l'ARTM peut servir en partie d'inspiration, car elle modélise la croissance du nombre de déplacements attendus en 2050 ce qui lui permet de traduire ses objectifs de parts modales en chiffres absolus, dont une diminution de 14 % des déplacements en automobiles et autres modes motorisés par rapport à 2018. Cette vision permet donc non seulement de bien prendre en compte les actions à déployer pour faciliter le changement de mode de déplacement des automobilistes, mais aussi de mettre les moyens en place pour que ces déplacements transférés ne soient pas remplacés par de nouveaux déplacements en auto.

Des moyens de mise en œuvre déjà prévus, mais à préciser

Nous croyons que la ville doit préciser deux moyens de mise en œuvre déjà inscrits à l'orientation 5 pour mieux embrasser la réduction du nombre et de l'utilisation de l'automobile:

1. En plafonnant et en réduisant progressivement le nombre total (domaines public et privé) de stationnements à Montréal, notamment en réduisant l'offre de stationnement sur rue.
2. En rééquilibrant le partage de l'espace de voirie au profit des modes actifs, collectifs, du verdissement et des espaces de vie collective.

Recommandations

1. Viser et soutenir une réduction du nombre de voitures dans chacun des arrondissements de Montréal d'ici 2030.
2. Modifier les chapitres 1 et 2, notamment l'orientation 5, pour nommer clairement l'intention de réduire le nombre de véhicules légers à Montréal, en plus de leur utilisation et de l'espace dévolu.
3. Modifier l'objectif 5.1 ainsi : « Soutenir l'augmentation des bénéfices collectifs par la réduction du nombre d'automobiles et de la place qu'elles occupent » ; y ajouter le moyen de mise en œuvre suivant : « Monitorer le nombre total d'espaces de stationnement sur les domaines public et privé afin d'accompagner la réduction du nombre de voitures et de leur utilisation à Montréal ».
4. Modifier l'orientation 10 ainsi : « Soutenir et accompagner la réduction du nombre de véhicules légers immatriculés à Montréal, et de leurs impacts environnementaux, urbains, et de santé publique ».
5. Établir des cibles corollaires :
 - 5.1. Traduire les cibles de part modales (cible 1.1) en nombre de déplacements absolu ou, mieux, en véhicules-kilomètres parcourus.
 - 5.2. Ajouter une cible (10.3) de réduction du nombre total de véhicules légers immatriculés à Montréal pour 2050, et ce dans tous les arrondissements selon des proportions adaptées à leurs réalités territoriales.
 - 5.3. Ajouter une cible intermédiaire en 2040 pour plafonner le nombre de véhicules immatriculés en date d'aujourd'hui à Montréal.

5.4. Ajouter une cible (10.4) de plafonnement du nombre de stationnements à Montréal d'ici 2030 dans chacun des arrondissements, puis fixer des cibles de réduction pour 2040 et 2050.

6. Modéliser l'atteinte des cibles en fonction de typologies de secteurs, de la croissance de la population anticipée et des interventions prévues au PUM.

7. Ajouter des mesures pour accompagner les citoyennes et citoyens dans les changements prévus (voir les recommandations détaillées dans la section « Mettre l'humain au cœur de la mise en œuvre du PUM pour atteindre les ambitions d'une ville verte, juste et résiliente »).

Nous sommes convaincus que nommer explicitement la réduction du nombre de véhicules comme un résultat poursuivi par le PUM permettra de mobiliser efficacement les ressources de la ville et de ses partenaires en communiquant plus clairement et avec transparence le changement important qu'elle vise: qu'il y ait moins d'autos à Montréal.

Donner une place centrale à la nature

Les enjeux climatiques et ceux d'érosion de la biodiversité sont intimement reliés. Le PUM est une belle occasion de réfléchir à l'aménagement du territoire et d'encadrer le développement dans une perspective de consolidation de la biodiversité en milieu urbain et de résilience de la collectivité.

Une approche intégrant la nature tant dans les orientations que dans les mesures de mise en œuvre permet en effet de contribuer à différents objectifs :

- renforcement de la résilience du territoire avec une systématisation des infrastructures naturelles et de la communauté avec la création de lieux de rencontres;
- amélioration de la santé physique et mentale des populations via par exemple un contact à la nature facilité.

La COP15 organisée en décembre 2022 a permis à Montréal de se positionner à l'échelle internationale comme une des villes les plus proactives en matière de protection de la biodiversité et de prendre une série de mesures via entre autres l'Engagement¹⁶ de Montréal. En ancrant concrètement la biodiversité dans le PUM, Montréal a là une opportunité de se démarquer des autres villes et de renforcer son leadership à l'échelle internationale.

La nature est présente de façon transversale dans le PUM, témoignant de la volonté de l'administration d'agir à différents niveaux et le document s'appuie principalement sur le Plan régional des milieux humides et hydriques (PRMHH¹⁷) élaboré par l'agglomération pour établir les cibles de protection et identifier les terrains à protéger.

¹⁶ <https://montreal.ca/articles/engagement-de-montreal-un-appel-lance-aux-villes-du-monde-pour-la-cop15-39529>

¹⁷ <https://montreal.ca/articles/engagement-de-montreal-un-appel-lance-aux-villes-du-monde-pour-la-cop15-39529>

Des préoccupations sur la biodiversité sont présentes dans les sections consacrées aux territoires emblématiques et aux secteurs d'opportunités. Certaines mesures sont également détaillées dans le chapitre traitant de la mise en œuvre. Nous tenons entre autres à souligner la volonté de l'administration de se donner de nouveaux leviers pour assurer la protection des milieux naturels (ex. élargissement du droit de préemption hors des écoterritoires).

Un des défis de Montréal en matière de biodiversité et de protection de la nature repose sur la rareté des espaces et les pressions importantes que subissent les derniers milieux naturels. Cette rareté doit nous amener à revoir nos critères d'évaluation de la qualité écologique des milieux où la nature est présente (friches, espaces résiduels, emprises) et à considérer les autres co-bénéfices associés à la protection de la nature dans l'analyse.

Le domaine privé a également un rôle majeur à jouer dans les actions de consolidation de la biodiversité. Les espaces propices sont nombreux (toits, stationnements) et actuellement fortement sous-utilisés pour la biodiversité. C'est pourquoi il nous apparaît important d'intensifier les mesures sur le domaine privé via des réglementations plus précises. Les attentes envers les grands partenaires privés, parapublics et gouvernementaux (ex. HQ, MTMDET, CN, etc.) ayant des terrains d'envergure doivent être clairement identifiées dans le document.

Nous constatons que dans une volonté d'assurer une accessibilité aux parcs et aux grands espaces verts, des mesures concernant l'accès en transport actif sont intégrées dans le document pour différents secteurs. Nous saluons cette volonté, mais souhaitons cependant appeler à une réflexion afin d'éviter de mettre trop de pressions sur des milieux sensibles. Une gradation dans l'intensité des usages et donc des activités devrait en ce sens permettre d'assurer une cohabitation harmonieuse entre « conservation » et « mise en valeur » des milieux naturels et des espaces verts.

Au niveau des cibles, il existe actuellement une certaine confusion associée aux échelles d'application des différents plans et politiques sur lesquels s'appuie l'identification de ces cibles (agglomération, Ville de Montréal, arrondissements). Nous

constatons également qu’au-delà de 2030, les progrès sont très faibles en matière de superficie protégée de milieux humides. Cela nous amène à insister sur la nécessité d’une stratégie de bonification, de renaturalisation et de création de nouveaux milieux naturels sur le territoire. L’analyse du territoire et des potentiels doit se faire en prenant en compte les écarts parfois importants entre les arrondissements en matière de superficies de milieux naturels et d’espaces verts.

La transformation et la requalification des territoires industriels (pensons à l’Est) sont des occasions uniques d’inscrire la nature dès le début de la planification et non en faire un élément qui vient s’ajouter à la fin de la réflexion. La trame verte et bleue active (cf. chapitre suivant) doit dans cette optique servir de colonne vertébrale à l’aménagement du territoire comme nous l’avons d’ailleurs recommandé lors des consultations sur le Secteur industriel de la Pointe de l’île (SIP¹⁸). En ce sens, nous recommandons d’adopter l’approche des 3 C¹⁹ dans la planification : Conserver, créer et connecter. Cette approche fait partie intégrante de notre vision des zones industrielles durables.

Au-delà de cibles de superficies protégées de milieux humides, de restauration des berges et de surfaces végétalisées, le PUM ne propose pas de cibles, ni d’indicateurs permettant de suivre l’évolution de la santé des écosystèmes naturels et de la consolidation de la biodiversité urbaine. Montréal peut s’appuyer pour le développement de ces cibles sur une expertise universitaire forte et la présence des grandes institutions internationales en lien avec la biodiversité. D’autres municipalités ont adopté des cibles en ce sens, entre autres en s’appuyant sur l’index de biodiversité urbaine²⁰ connu aussi sous le nom d’index de Singapour.

¹⁸ <https://www.realisonsmtl.ca/11550/widgets/45490/documents/22764>

¹⁹ <https://www.zoneindustrielledurable.ca/fr/comment>

²⁰ <https://www.cbd.int/article/2021-singapore-index>

Recommandations

8. Intégrer de nouvelles cibles et de nouveaux indicateurs permettant de suivre l'évolution de la santé des écosystèmes. Entre autres, un indicateur de la connectivité ou de la fragmentation du territoire permettrait de voir comment les démarches d'aménagement du territoire contribuent (ou nuisent) à la connectivité écologique.
9. Se donner une cible de renaturalisation et de création de nouveaux milieux naturels et humides d'ici 2050 ainsi que des cibles intermédiaires déclinées localement (arrondissements et secteurs d'opportunités).
10. Ajouter une cible de protection des milieux naturels terrestres qui dépasse uniquement les milieux humides (cible 8.1)
11. Intégrer des éléments précis dans les mesures de mise en œuvre et dans les attentes réglementaires afin d'assurer une base commune dans les futurs PLUM en matière de protection de la biodiversité (ex. : diversité fonctionnelle dans les plantations, pratique de gestion différenciée, élaboration d'une stratégie et d'un plan directeur de biodiversité local intégrant la trame verte et bleue, etc.)

La trame verte et bleue active comme approche structurante d'un aménagement résilient du territoire

La Trame verte et bleue active (TVBA) vise à créer un réseau d'espaces verts et de corridors bleus pour améliorer la qualité de vie des citoyens. Cette trame constitue un levier incontournable pour la transition socio-écologique, car elle favorise la biodiversité, la lutte contre les îlots de chaleur, la gestion durable des eaux et offre des espaces naturels accessibles.

Nous proposons d'en faire un pilier fondamental de la résilience collective face aux changements climatiques, de bonifier ce réseau en ajoutant des corridors, de définir la typologie des différents corridors afin de trouver un équilibre entre les cibles en conservation et d'accessibilité d'espaces verts à la population. De plus, nous proposons de ne pas oublier les ruisseaux urbains, ni la bonification de l'accessibilité des rives, tout en intégrant des pistes cyclables et des chemins piétonniers pour encourager une mobilité active et durable.

La trame verte et bleue active : un pilier fondamental de la transition socio-écologique

La trame verte et bleue montréalaise active (TVBA) joue un rôle crucial dans la vision d'une ville résiliente, verte et conviviale pour l'ensemble de la population. Ce réseau d'espaces verts et de corridors verts et bleus, qui s'étend à travers l'île et ses environs, représente bien plus qu'un simple aménagement paysager : il s'agit d'un levier essentiel pour la santé des écosystèmes, des animaux et des humains, la qualité de vie des citoyens, l'équité environnementale et l'adaptation aux défis climatiques. Dans le plan d'urbanisme et de mobilité, la trame verte et bleue est une composante stratégique pour harmoniser le développement urbain avec la préservation de la biodiversité, la réduction des îlots de chaleur et l'amélioration de la connectivité écologique et active. Bien que présente dans la proposition du PUM, la Trame verte et bleue active n'occupe pas, selon nous, la place qu'elle mérite en tant qu'approche structurante pour aider à atteindre les objectifs.

La consolidation de la TVBA s'accompagne d'une série de bénéfices tant environnementaux que sociaux :

- Biodiversité et écologie urbaine

La TVBA permet de protéger et de renforcer la biodiversité urbaine. En reliant les parcs, les boisés, les berges et autres milieux naturels, elle favorise l'établissement de corridors écologiques qui facilitent le déplacement des espèces et leur adaptation aux milieux urbains. Ce maillage écologique est essentiel pour maintenir la santé des écosystèmes, favoriser la pollinisation et offrir des refuges aux espèces locales. Pour une ville comme Montréal, où l'espace est limité et où la pression de l'urbanisation est forte, la trame verte et bleue représente une bouffée d'oxygène, au sens propre comme au figuré. Elle soutient la résilience des écosystèmes face aux changements climatiques, en offrant des espaces pour absorber les eaux pluviales, réduire l'érosion des sols, et atténuer les effets des canicules.

- *Qualité de vie et santé des citoyennes et citoyens*

La trame verte et bleue contribue directement à la qualité de vie des citoyennes et des citoyens. Les espaces verts sont des lieux de détente, de loisirs et de rencontre, qui encouragent l'activité physique et réduisent le stress. Plusieurs études montrent que l'accès à la nature améliore la santé mentale et physique des populations urbaines²¹. Dans des milieux denses, l'intégration de la trame verte et bleue dans le tissu urbain permet d'offrir des espaces de répit et de convivialité, essentiels pour le bien-être collectif. De plus, la présence d'arbres et de végétation contribue à améliorer la qualité de l'air, en captant les polluants et en produisant de l'oxygène. Ceci est particulièrement vrai dans les secteurs les plus défavorisés de l'île de Montréal, où les indicateurs de santé publics sont les plus alarmants.

- *Mobilité durable et réduction des îlots de chaleur urbains (ICU)*

La TVBA joue également un rôle clé dans la promotion d'une mobilité durable. En intégrant des voies cyclables, des sentiers pédestres et des espaces accessibles, elle encourage des modes de transport actifs et écologiques. Cela réduit non seulement la dépendance à la voiture, mais aussi les émissions de gaz à effet de serre, tout en rendant la ville plus agréable et sécuritaire pour les déplacements non motorisés. Par ailleurs, en augmentant la couverture végétale et en intégrant des zones aquatiques, la trame verte et bleue contribue à la réduction des îlots de chaleur urbains, créant des microclimats plus frais et agréables.

²¹ INSPQ (2017). *Verdir les villes pour la santé de la population*.

https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2265_verdir_villes_sante_population.pdf

Pour que la TVBA atteigne son plein potentiel, son intégration dans le PUM est essentielle. Cela nécessite une approche interdisciplinaire et participative, impliquant les professionnel.les, les universitaires, les décideurs et décideuses ainsi que les citoyens et citoyennes. Le PUM doit donc prioriser et inclure des stratégies claires pour protéger, étendre et interconnecter la TVBA.

Bien que de manière fragmentée, la TVBA figure à quelques reprises dans le projet de PUM :

Dans le chapitre 1, nous retrouvons une carte de la vision 2050 des transports actifs comprenant six « corridors verts ». Certains de ces corridors verts sont aujourd’hui en cours de planification (Corridor Saraguay-Angrignon et Corridor de l’Est), d’autres sont déjà en partie réalisés (Corridor de la rivière des Prairies), toutefois, ils ne couvrent pas l’ensemble du potentiel de développement de la TVBA.

Dans le chapitre 2, qui porte sur la stratégie montréalaise, le point 6.1 indique que le projet de PUM s’est fixé comme objectif d’augmenter l’offre de lieux de la vie collective en mettant en réseau et en valeur les espaces verts et bleus. Le document aborde de manière un peu plus concrète le concept de corridor vert et leur fonction. Ainsi, six corridors sont identifiés, pour un total de 125 km linéaires d’espaces verts connectés. Bien que ces six corridors présentent certainement un potentiel fort intéressant pour la connectivité des espaces verts du point de vue de la mobilité active, ils n’ont pas tous un potentiel pour constituer des espaces vraiment naturels ni pour garantir la connectivité écologique en milieu urbain.

Aussi, l’objectif 8 vise à « accroître la place de la nature et de la biodiversité urbaine », ce qui va dans le sens de la consolidation d’une TVBA. Cet objectif mentionne aussi la nécessité de favoriser les continuités terrestres ou aquatiques nécessaires à l’épanouissement de la flore et de la faune dans les projets d’aménagement et d’infrastructures afin d’améliorer la connectivité écologique.

En ce qui concerne les territoires emblématiques, le chapitre 3.1 décrit l'archipel et ses cours d'eau, qui font partie intégrante de la TVBA. Cette section décrit le caractère insulaire de Montréal et son importance géographique et économique. Une carte montre également les différents cours d'eau faisant partie de la trame bleue, mais omet les ruisseaux qui coulent encore sur l'île. Nous remarquons aussi que cet objectif est surtout associé à la connectivité des interfaces aquatiques en lien avec la mobilité, mais omet toute référence à la connectivité écologique. Aussi, le chapitre 3.2 décrit le Mont-Royal. L'un des objectifs cherche à préserver et accroître les milieux naturels et la biodiversité, mais ne fait pas vraiment référence à la mise en valeur du potentiel de connectivité écologique avec d'autres espaces verts autour. Parmi les objectifs particuliers pour la montagne, le PUM évoque brièvement la création de corridors verts, sans proposer des axes identifiés pour cette connectivité écologique.

Recommandations

12. Définir et détailler les typologies de corridors. L'adoption de critères permettant de hiérarchiser les différents corridors facilitera l'arrimage des objectifs de conservation et les usages par l'humain (aménagement de pistes cyclables, espaces de rencontre, services à la population, mobilier urbain, etc.). Ces critères permettront aussi de concevoir des corridors ou des liens verts selon leur taille, les fonctions qu'ils jouent. Ce cadre de référence nous semble essentiel à une intégration cohérente de la trame verte et bleue à l'échelle de Montréal et le développement d'une vision commune qui va percoler dans les arrondissements.

13. Intégrer d'autres initiatives de corridors portés à l'échelle locale par des arrondissements et par des organisations de la société civile. Ces initiatives sont déjà en cours et présentent différents niveaux d'avancement et de mobilisation des partenaires locaux. Nous avons travaillé sur une carte de la TVBA dans le cadre de notre communauté de pratique « Ça se trame à Montréal ». Bien qu'il s'agisse d'un document en développement, la carte propose un portrait plus complet et inclut le rayon d'influence des corridors, tant du point de vue de l'accessibilité à pied et à vélo.

- Trois démarches sont entre autres déjà bien avancées et bénéficient d'une mobilisation de la part de la société civile :

- Le Corridor Darlington : entre le secteur Namur-Hippodrome et le campus MIL (avec potentiel de connectivité avec le corridor de la Voie ferrée) et le Mont-Royal. Ce corridor a été développé par l'Université de Montréal, Éco-pivot et des acteurs communautaires.
- Le Corridor des Ruisseaux : entre le secteur Assomption-Sud-Longue-Pointe et la rivière des Prairies. Idéation réalisée par le CRE-Montréal et ses partenaires locaux, et reprise en partie par l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve dans le secteur Louis-Riel. Fort potentiel de développement à cause des nombreux espaces verts existants le long du parcours, incluant le parc-nature du Ruisseau-de-Montigny.
- Lien Golf de Meadowbrook à la Falaise St-Jacques : cet axe permettrait de relier ces deux espaces verts de grande importance pour le Grand Sud-Ouest, tout en permettant aux résidents du secteur St-Pierre de l'arrondissement de Lachine de bénéficier d'un accès plus direct à la nature.

14. Considérer la Trame verte et bleue active comme une infrastructure verte structurante, indispensable à l'atteinte des objectifs de résilience face aux changements climatiques. Comme indiqué dans la section précédente, l'aménagement d'un réseau de corridors verts, bleus et actifs permet de répondre aux objectifs de lutte contre les îlots de chaleur, de gestion des eaux pluviales, de renforcement de la biodiversité, de réduction des GES, de connectivité écologique et d'une meilleure justice environnementale, en permettant à la population de bénéficier d'espaces naturels bénéfiques pour leur santé physique et mentale.

15. Considérer les grands parcs comme des générateurs de déplacements.

En conséquence, il faudrait que la planification du transport en commun tienne compte de la nécessité d'accéder facilement et de façon sécuritaire aux milieux naturels de l'île de Montréal, que ce soit en transport collectif ou en transport actif. Ceci inclut la desserte de ces espaces verts par le service de vélo-partage.

16. Étendre la réflexion de la planification des grands parcs urbains à leurs pourtours.

L'inclusion d'un rayon d'accessibilité est indispensable pour créer des conditions de marchabilité adéquates (trottoirs assez larges, cheminements ombragés, traverses piétonnes adéquatement sécurisées, etc.). Cette analyse supplémentaire devrait couvrir le territoire entre l'accès au parc et les pôles de mobilité les plus proches (gare de train, arrêt de bus, etc.).

17. Conserver et mettre en valeur les ruisseaux urbains.

Bien que ces ruisseaux ne soient pas nombreux, ils constituent des lieux qui peuvent contribuer à une plus grande biodiversité et à une meilleure gestion des eaux de pluie, sans parler des bénéfices pour la population en termes expérientiels. En conséquence, leur protection devrait constituer une priorité. De plus, il faudrait sérieusement considérer la résurgence de certains ruisseaux enfuis lorsque l'occasion le permet, notamment dans les quartiers qui subissent le plus l'effet des pluies abondantes. Nous recommandons à ce titre d'ajouter une cible en lien avec la restauration des cours d'eau intérieurs et l'amélioration de la qualité des eaux ;

18. Inclure l'approche Une seule santé²² dans la planification des corridors verts et actifs, afin de s'assurer que l'aménagement de ces derniers tiendra compte de la santé des écosystèmes, des animaux et des humains. Cette approche vise à optimiser la santé des humains, des animaux

²² Organisation mondiale de la santé (2023), Une seule santé, <https://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/one-health#:~:text=%C2%AB%20Une%20seule%20sant%C3%A9%20%C2%BB%20est%20une,ils%20soient%20sauvages%20ou%20domestiques> .

et des écosystèmes en intégrant ces domaines, plutôt qu'en les séparant. Ces trois santés sont étroitement liées et tout changement intervenant dans ces liens peut augmenter le risque d'apparition et de propagation de nouvelles maladies humaines et animales. Ainsi, une collaboration, une communication et une coordination étroites entre les secteurs concernés sont nécessaires.

19. Réévaluer la pertinence du trajet prévu pour le corridor Espace pour la vie - Mont-Royal. Le trajet actuel prévoit majoritairement de longer l'avenue du Mont-Royal. Cette rue est peu propice à l'aménagement d'un vrai corridor vert et actif de par son caractère commercial. Nous croyons qu'il devrait passer plutôt par la rue Rachel, qui relie directement les mêmes espaces et qui permet de joindre le parc Lafontaine à cet axe.

20. Préciser la connectivité écologique du parc du Mont-Royal. La montagne est située au carrefour de plusieurs corridors verts et actifs en développement ou à développer. Une brève mention à la création de corridors verts est faite dans le document, mais aucun des projets de corridor potentiels (Promenade Fleuve-Montagne, Corridor Darlington, Corridor vers l'Espace pour la Vie) n'est évoqué en tant qu'idées structurantes afin de consolider cette connectivité.

Mettre l'humain au cœur de la mise en œuvre du PUM pour atteindre les ambitions d'une ville verte, juste et résiliente

Le PUM est ambitieux et propose de multiples changements qui impactent le mode de vie et la qualité de vie des citoyennes et citoyens. Certains de ces changements, déjà en cours à Montréal, soulèvent de l'opposition (ex.: densification, pistes cyclables, réseau de transport structurant, etc.) qui peut créer des tensions sociales, retarder des projets ou les annuler. Les changements structurels sur le territoire ne se font pas sans impacts importants sur les communautés locales. Elles doivent donc être au cœur des réflexions, de la planification et de la réalisation de ces projets.

De plus, les changements structurels ne garantissent pas une utilisation des nouvelles infrastructures, par exemple pour atteindre les cibles en mobilité, car les motivations qui poussent à l'utilisation de l'auto sont d'abord symboliques et affectives plutôt qu'utilitaires²³. Les décisions, par exemple de mobilité, sont aussi influencées par les normes sociales, les attitudes, les habitudes, la perception de contrôle et les compétences. Pour faciliter et normaliser l'utilisation d'un mode de transport actif ou collectif, pour que les gens veuillent se déplacer autrement, il faut aussi agir sur ces facteurs psychosociaux.²⁴

Il est d'ailleurs mentionné, dans le chapitre 7 du PUM pour la mise en œuvre de l'objectif 1.6 que « l'appropriation collective de projets de requalification urbaine et d'implantation d'infrastructures de transport collectif est indissociable d'une prise en compte minutieuse des enjeux de mobilité et d'intégration urbaine ainsi que des bénéfices et des retombées appréhendés sur les populations touchées. « L'appropriation collective doit aussi inclure les citoyennes et citoyens dans les communautés concernées par le réseau de transport structurant. Pour se rendre à une

²³ Steg, L. (2005). Car use : Lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. *Transportation Research Part A : Policy and Practice*, 39(2-3), 147-162.

²⁴ Gousse-Lessard, A.-S. et Laviolette, J. (2022). Transformation des villes et mobilité durable : Regard sur les déterminants psychosociaux de l'attachement à l'auto solo. *VertigO*, Hors série (36).

appropriation collective, il faut collaborer avec les organisations sur le terrain et impliquer les populations locales.

Les organisations locales sur le terrain, incluant les groupes citoyens, doivent être approchées pour collaborer avec la Ville et mobiliser la population afin d'identifier conjointement les projets optimaux pour réaliser les ambitions du PUM tout en s'assurant de respecter les communautés locales.

Pour permettre d'atteindre les ambitions du PUM, il est donc incontournable de prévoir des mesures pour considérer et impliquer l'humain dans sa mise en œuvre. Certaines mesures sont en effet prévues pour quelques objectifs, par exemple pour l'archipel et ses cours d'eau (chapitre 7) :

- « Encourager la mise en place de partenariats pour la conservation, la mise en valeur et la régénération de l'ensemble des îles et des entités hydriques de l'archipel. »
- « Collaborer aux démarches portées par divers organismes pour créer la réserve d'eau douce du lac des Deux Montagnes. »
- « Collaborer avec les partenaires de la Ville, notamment les communautés autochtones, afin de faciliter l'accès aux grands cours d'eau et leur utilisation à diverses fins, telles que les cérémonies, les espaces de transmission culturelle et les usages traditionnels. »

Encore une fois dans le chapitre 7 pour la mise en œuvre de l'objectif 6.4, il est indiqué de:

- « Déployer des mécanismes et outils participatifs et de gouvernance partagée afin de faciliter l'appropriation citoyenne et la création de communs. »
- « Accompagner les partenaires et les communautés, notamment autochtones, afin d'identifier des espaces publics et privés qui pourraient être consacrés aux pratiques et à la transmission de savoirs selon les traditions culturelles. »
- « Poursuivre l'appui et le soutien financier aux projets d'art public, de design, de médiation et de sensibilisation dans l'espace public portés par les designers et

- les artistes provenant de groupes sous-représentés ou de communautés, notamment autochtones. »
- « Renforcer la participation citoyenne dans les processus de sélection et de réalisation des œuvres d'art public. »

Ces mesures prennent en considération les organisations présentes sur le terrain, qui connaissent les enjeux locaux et qui agissent déjà en collaboration avec les communautés locales. Elles prévoient aussi un rôle participatif des citoyennes et citoyens dans la planification et la prise de décision. Nous saluons cette volonté de collaboration et croyons qu'elle devrait être présente pour l'ensemble des objectifs du PUM.

Plusieurs objectifs, principalement ceux liés à la mobilité, ne considèrent pas la nécessité de mobiliser et de collaborer avec les organisations de la société civile et les groupes citoyens, d'inclure et de faire participer les citoyennes et les citoyens, de sensibiliser et d'éduquer les gens ou d'accompagner les individus vers de nouveaux comportements. D'ailleurs, lorsqu'il est fait mention de collaboration dans les objectifs liés à la mobilité c'est avec des instances publiques (ex.: STM, MTMD, opérateurs de services, autres paliers gouvernementaux, etc.). Elles sont bien entendu nécessaires, mais la collaboration doit aussi se faire avec les organisations régionales et locales qui ont une connaissance des enjeux ou des liens privilégiés avec certains segments de la population. Les quelques fois où il est question de collaboration avec des partenaires du milieu, c'est principalement dans une optique de planification des infrastructures. Par exemple au chapitre 7 pour la mise en œuvre de l'objectif 1.3 il est inscrit: « Développer une stratégie coordonnée avec les différents partenaires, d'aménagement et de déploiement des équipements et des aménagements, pour vélos, afin d'accroître leur nombre et définir les lignes directrices, nécessaires à leur implantation. »

Il est malgré tout indiqué comme mesure pour l'objectif 10.5 de "développer des outils de participation afin d'identifier les besoins des milieux traversés" afin de consulter les populations riveraines pour connaître leurs préoccupations tout en portant une attention particulière aux groupes et aux personnes vivant plusieurs discriminations.

L'implication des groupes, des citoyennes et des citoyens, incluant les personnes vivant plusieurs discriminations doit inclure un niveau de participation plus élevé, soit au-delà de la consultation, pour réussir à réaliser les changements voulus, et ce, pour l'atteinte de l'ensemble des orientations. Il est important de planifier la mobilité au-delà des infrastructures et d'accompagner les personnes dans le changement.

De plus, certains éléments mentionnés dans le chapitre 2 pour les objectifs en mobilité nécessitent des mesures considérant l'humain, mais ne se retrouvent pas dans le chapitre 7 sur la mise en œuvre. Par exemple, pour l'objectif 1.3, soit de soutenir l'usage du vélo au quotidien, en toutes saisons, pour l'ensemble de la population, il est indiqué au chapitre 2 "en développant une culture vélo". Cet élément est central pour agir sur les attitudes négatives envers ce mode de transport ainsi que pour influencer une norme sociale positive envers les déplacements à vélo plutôt qu'envers la voiture. Toutefois, aucune mesure n'est présente au chapitre 7 sur le sujet.

Nous recommandons donc d'ajouter des mesures pour impliquer les communautés et les organisations régionales et locales, incluant aussi des regroupements représentant des personnes en situation de handicap, des communautés noires, immigrantes et racisées, les personnes âgées, les personnes avec un faible revenu et en situation de pauvreté, dans la réalisation des objectifs du PUM. Nous proposons quelques mesures concrètes ci-dessous principalement pour les objectifs liés à la mobilité:

Recommandations

Pour l'objectif 1.6 « Soutenir un développement judicieux et rapide du réseau de transport collectif structurant », nous recommandons d'ajouter les mesures suivantes:

21. Mettre sur pied des instances de gouvernance partagée avec des partenaires terrain pour la planification et la réalisation des travaux requis pour le développement judicieux et rapide du réseau de transport collectif structurant ainsi que des aménagements urbains qui les entourent.
22. Dédier un pourcentage des budgets pour les projets d'envergure à l'accompagnement des citoyennes et citoyens dans les changements de comportement anticipés et désirés.

Pour l'objectif 5.1 présentement libellé « Soutenir l'augmentation des bénéfices collectifs par la réduction de la place de l'automobile » ou incluant la demande de modification de libellé « Soutenir l'augmentation des bénéfices collectifs par la réduction du nombre d'automobiles et de la place qu'elles occupent », nous recommandons d'ajouter les mesures suivantes:

23. Accompagner les arrondissements pour déterminer une cible de réduction du nombre de véhicules sur leur territoire adaptés à leurs réalités territoriales.
24. Collaborer avec les organisations locales, dont des regroupements représentant des personnes en situation de handicap, des communautés noires, immigrantes et racisées, les personnes âgées, les personnes avec un faible revenu et en situation de pauvreté, pour assurer une équité de mobilité pour toutes et tous.

Pour l'objectif 5.2 « Faire plus de place à la mobilité active, collective et partagée », nous recommandons d'ajouter les mesures suivantes:

25. Collaborer avec les organisations de la société civile pour influencer les attitudes envers les modes de mobilité active, collective et partagée et faire rayonner les comportements désirés, par exemple en valorisant une culture vélo, un mode de vie sans auto, etc.

26. Collaborer avec les organisations locales, dont des regroupements représentant des personnes en situation de handicap, des communautés noires, immigrantes et racisées, les personnes âgées, les personnes avec un faible revenu et en situation de pauvreté, pour s'assurer que les aménagements permettent une mobilité sécuritaire, accessible et durable pour toutes et tous.

Pour l'orientation 10, incluant la demande de modification de libellé pour « Soutenir et accompagner la réduction du nombre de véhicules légers immatriculés à Montréal, et de leurs impacts environnementaux, urbains, et de santé publique »:

27. Ajouter un objectif (10.7) pour favoriser les comportements de déplacements démotorisés et la réduction de la possession de véhicules individuels par différentes formes d'accompagnement, ainsi que ces mesures de mise en œuvre:

28. Développer un programme ou des modes de financement adaptés pour faciliter et pérenniser des projets d'accompagnement aux changements de comportement, qui agissent sur les facteurs psychosociaux de la motorisation, mis en œuvre par des organisations de la société civile et de groupes citoyens.

29. Collaborer avec les organisations de la société civile pour influencer les attitudes envers les modes de mobilité durable et faire rayonner les comportements désirés, par exemple en valorisant un mode de vie sans auto.

30. Se doter de politiques et de réglementations pour limiter la publicité automobile dans les lieux publics, lors des grands événements ou dans les médias qui bénéficient du soutien de la ville.

Prévoir des mesures pour mettre l'humain au centre des changements est nécessaire pour permettre de réaliser les ambitions du PUM, mais surtout pour inclure des actions sociales concrètes lors de la planification et la réalisation des projets. Ceci pourra notamment se traduire par l'octroi de ressources plus conséquentes pour les volets sociaux de la mobilité durable qui sont toujours très faiblement soutenus en comparaison aux infrastructures lorsqu'il est mention de mobilité.

Vers un rééquilibrage du financement de la mobilité

Avec l'ambition maintes fois soulignée du PUM, il est manifeste que sa réalisation et les bonifications incluses suite à cette consultation exigeront des ressources considérables.

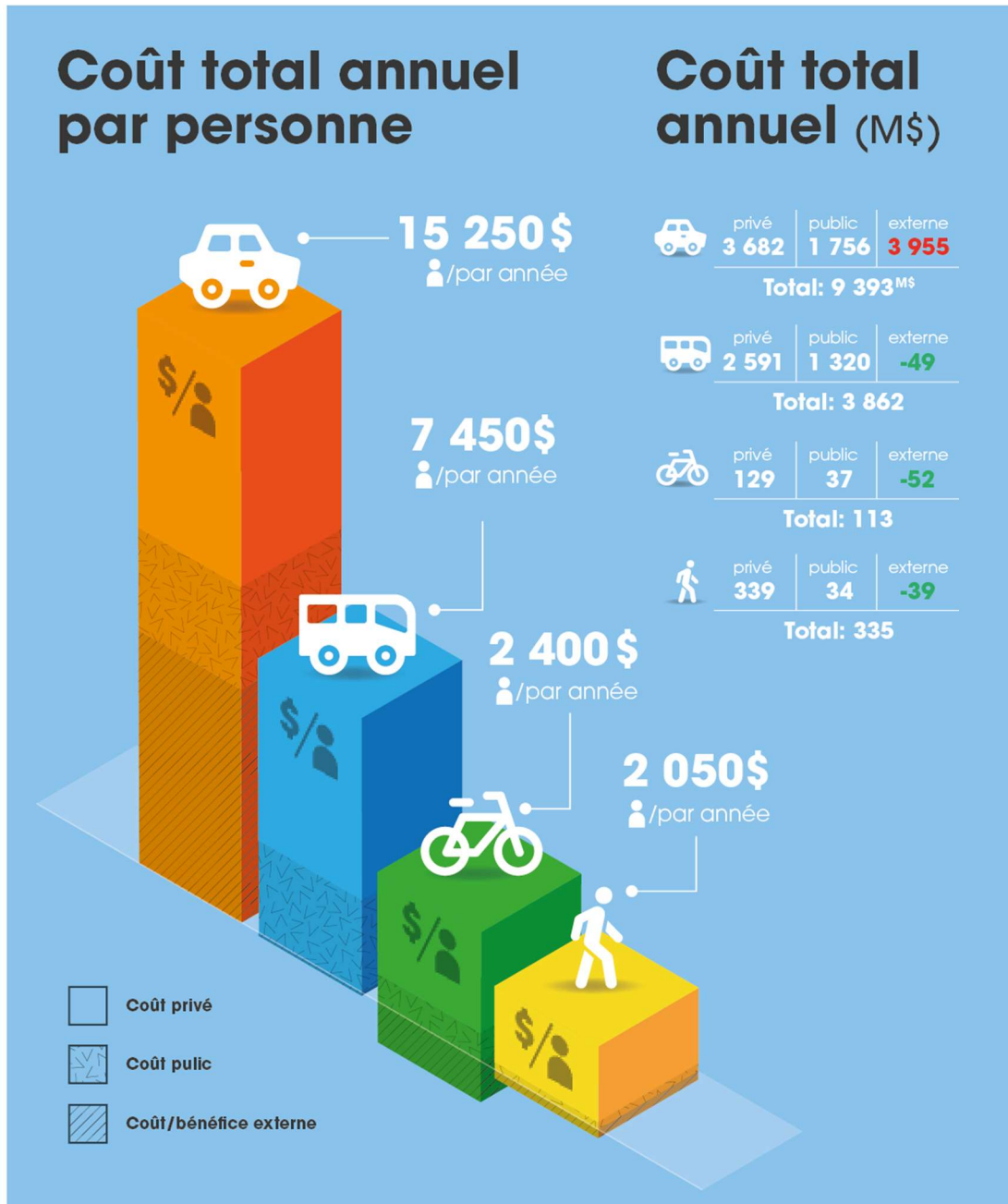
Devant cette ambition, certains acteurs proposeront un exercice de rationalisation ou de priorisation des interventions avec lequel nous ne sommes pas en désaccord, tant qu'il ne remet pas en question l'atteinte des cibles cardinales de l'aménagement et la mobilité durables (carbonneutralité, Vision zéro, adaptation aux changements climatiques et rééquilibrage du marché résidentiel). D'autres insisteront sur la nécessité d'une intervention des paliers supérieurs, ce qui va de soi. Cependant, nous plaiderons ici que le leadership affiché par Montréal dans ses plans et politiques, notamment sur la question climatique, doit aussi se traduire aussi par un leadership tout aussi ambitieux dans le développement de ses propres leviers de mise en œuvre, incluant le financement. Bien que les paliers supérieurs aient un rôle important à jouer, il nous semble que se reposer exagérément sur leur contribution soit hasardeux.

Le manque de financement des transports en commun fait les manchettes depuis de nombreuses années. Dans ce contexte, plusieurs estiment que les ambitions de la ville en matière d'infrastructures de transports collectifs sont irréalistes. Nous croyons au contraire que c'est l'ensemble du financement de la mobilité qui est déséquilibré. Des investissements colossaux en transports collectifs sont aujourd'hui incontournables pour le développement et la décarbonation de la ville. L'irréalisme que nous souhaitons pointer pour Montréal, et pour l'ensemble du Québec, serait d'accepter cette mauvaise distribution des coûts et revenus de la mobilité en faveur de l'automobile, au détriment des autres modes, de notre santé, de nos engagements climatiques, etc.

Pour comprendre l'état du déséquilibre, la récente étude Mobilité Montréal²⁵ chiffrant les coûts privés, publics et sociaux de chaque mode de déplacement pour les déplacements domicile-travail/études est éloquent. L'automobile est le mode qui, de loin, coûte le plus cher à ses utilisateurs (achats de véhicules et de titres, taxes, les contraventions, etc.), aux gouvernements (construction, entretien et opération des infrastructures) et à l'ensemble de la société (coût ou bénéfices de santé, émissions de GES, etc.). Pour les transports actifs, les bénéfices sociaux (réduction des coûts de santé par l'activité physique et la faible pollution de l'air) dépassent même l'ensemble des investissements publics. Ce déséquilibre devrait pousser à un financement public prioritaire des déplacements actifs et en commun, ce qui n'est malheureusement pas le cas.

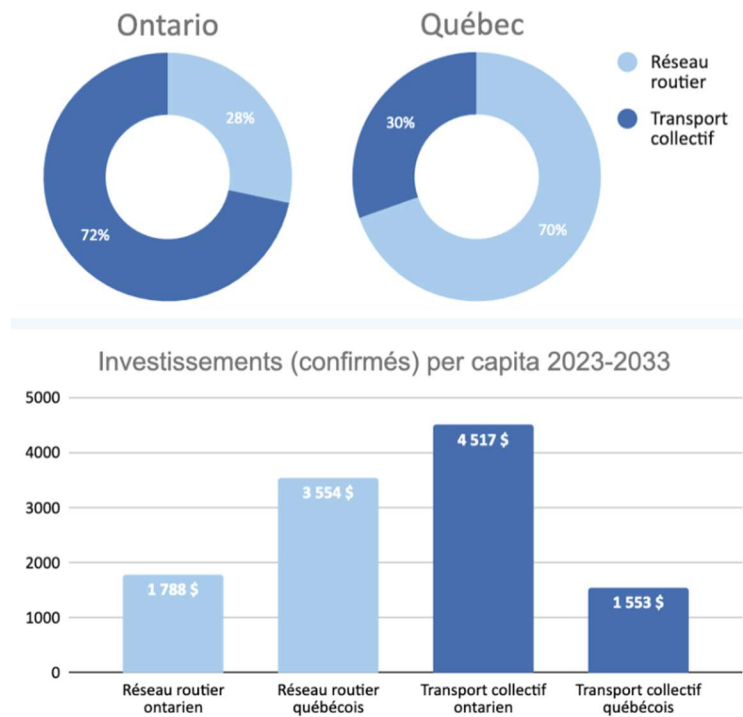
²⁵ HEC Montréal (2024). Mobilité Montréal : les coûts sociaux des transports. Gabrielle Beaudin, Muriel Julien, David Benatia.
<https://www.davidbenatia.com/projects/mobilite-montreal/>

Figure 1 - Comparaison des coûts privés, publics et externes de différents modes de déplacement des personnes à Montréal²⁶



À l'échelle du Québec, les investissements en transport routier restent bien au-delà de ceux en transports collectifs malgré l'engagement du gouvernement de les rééquilibrer. Une véritable répartition 50-50 représenterait ainsi plus de 30 G\$ d'investissements confirmés en dix ans²⁷.

Figure 2 – Comparaison de la répartition des investissements en transports de l'Ontario et du Québec ²⁸



Au chapitre des revenus, le gouvernement du Québec applique aussi une politique défavorable aux usagers des transports en commun alors que les principales contributions des automobilistes au financement des routes, des assurances et des

²⁶ Source de l'image: HEC Montréal (2024)

²⁷ Alliance TRANSIT (2024). Le transport collectif, solution incontournable dans un contexte de crises.

https://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2024/02/Recommandations_Transit_2024-2025.pdf

²⁸ Source de l'image : Alliance TRANSIT (2024)

transports collectifs ne sont pas indexées depuis des années pendant que les tarifs de transports en commun le sont systématiquement.

La ville de Montréal et les autres municipalités de la CMM investissent quant à elles des sommes conséquentes dans les transports en commun et se sont dotées d'un nouvel instrument de financement avec la taxe sur l'immatriculation votée au printemps dernier. Mais leurs actions se limitent essentiellement à préserver les services existants. Les revenus actuels ne pourraient en aucun cas soutenir leur part des hausses de coûts associés aux projets inscrits dans le PUM. Nous croyons donc que la ville doit préciser dans le PUM comment elle entend faire sa part pour le financement des services qu'elle y inscrit et ne pas se limiter à faire des demandes aux paliers supérieurs, tel que le chapitre 7 le prévoit.

En l'absence d'actions décisives de la part des paliers supérieurs, nous recommandons que Montréal et les autres villes de la CMM se préparent à récupérer, à travers les pouvoirs présentement entre leurs mains, l'espace fiscal abandonné par Québec et Ottawa dans les dernières années et dans les années à venir. Par exemple, si un palier supérieur venait à accorder une baisse d'impôts, le palier municipal ou métropolitain pourrait récupérer cet espace fiscal avec divers tarifs et taxes qui relèvent de sa compétence. Une telle politique n'entraînerait pas de hausse de fardeau fiscal pour les contribuables, mais permettrait à Montréal de cheminer vers l'atteinte de ses objectifs.

Dans la mesure où les déséquilibres des investissements des paliers supérieurs menacent les volontés environnementales, sociales et économiques légitimes de Montréal, et que ces gouvernements préfèrent accorder aux contribuables des gels ou des baisses de contributions plutôt que de remplir leurs engagements pour les villes et le climat, nous croyons qu'il serait tout à fait approprié que Montréal adopte une attitude proactive. Dans le même esprit, Québec avait d'ailleurs haussé la TVQ en 2011-2012 suite aux baisses de TPS décidées par Ottawa en 2006 et 2008.

Par exemple, les gels de taxes d'accise sur l'essence équivalent à une perte de la contribution des automobilistes de 15 ¢/l, soit en moyenne 211,50 \$ par année par auto. Avec environ 2,07 millions de véhicules immatriculés sur le territoire de la CMM, cet espace fiscal abandonné par tous les paliers de gouvernement représente 437 M\$ par an. Nous rappelons également que le gouvernement du Québec a consenti des baisses d'impôts de plusieurs centaines de dollars pour la majorité des ménages en 2023²⁹.

Tableau 1 – Prélèvements gouvernementaux sur l'essence

Échelle territoriale	Taxe d'accise	Tarif inchangé depuis	Valeur de l'inflation depuis la dernière révision du tarif ³⁰
Fédérale	10 ¢/l	1995	8 ¢/l
Provinciale	19,2 ¢/l	2013	6 ¢/l
Majoration provinciale dans le grand Montréal	3 ¢/l	2010	1 ¢/l
TOTAL	32,2 ¢/l	-	15 ¢/l

²⁹ Revenu Québec (2023). La baisse d'impôt des contribuables québécois se concrétise depuis le 1er juillet.

<https://www.revenuquebec.ca/fr/salle-de-presse/communiqués-de-presse/details/2023-07-10/impot-des-particuliers-la-baisse-dimpot-des-contribuables-quebecois-se-concretise-depuis-le-1er-juillet/>

³⁰ Variation calculée à l'aide du calculateur en ligne de la Banque du Canada

Parmi les leviers applicables dès aujourd'hui, pour que Montréal et la région métropolitaine participent plus activement au rééquilibrage des financements en mobilité, nous identifions:

1. **La taxe foncière sur le stationnement non résidentiel**

Celle-ci est déjà appliquée au centre-ville sur les surfaces intérieures et extérieures de plus de 390 m² à des taux variant de et sur les surfaces de plus de 10 000 m² dans le reste de la ville. Une diminution du seuil à 390 m² sur tout le territoire et un relèvement du taux, pour une moyenne de 10\$/m² carré, rapporterait plus de 60 M\$. Cette taxe participe à renforcer les objectifs de rationalisation des espaces dédiés au stationnement, de requalification des grandes aires de stationnements et d'intensification urbaine, car le meilleur moyen d'y échapper pour les propriétaires de stationnements non résidentiels est de transformer leurs espaces en autre chose (verdissement, bâtiment ou autre).

Notons aussi que ce moyen de financement est préférable aux taxes sur la masse salariale qui sont parfois évoquées comme une nouvelle source de financement des TC, car elle augmente la contribution des employeurs et commerces, mais, plutôt que de taxer et décourager une retombée positive de l'entreprise (la masse salariale), elle cible plutôt un équipement qu'on souhaite voir diminuer. Le stationnement étant un indicateur de la dépendance du bâtiment aux réseaux de transports (voirie et transports en commun), c'est aussi une façon plus équitable de faire contribuer ces organisations au financement des réseaux que seulement sur la base de la valeur foncière.

La taxe sur le stationnement bénéficie d'un large appui dans la population. Selon un sondage réalisé par la commission des transports de la CMM en 2019, pas moins de 70 % de la population est favorable à une taxe sur le stationnement finançant les transports collectifs³¹.

³¹ CMM (2019). Sources de financement du transport collectif dans le grand Montréal.
https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/04/20190401_TC_Financement_Rapport.pdf

2. **La taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade**

L'augmentation récente de cette taxe par de nombreuses municipalités au Québec et par la CMM a permis de stabiliser les revenus de l'ARTM sans trop augmenter les contributions des municipalités. Or, nous croyons que cette taxe pourrait être progressivement portée à 500\$ ou plus afin de générer un revenu d'au moins 626 millions de dollars afin de financer les infrastructures et services nécessaires aux projets de l'ARTM et du PUM.

Dans la mesure où ce montant resterait moindre que les économies réalisées par la majorité des automobilistes à travers les gels de taxes et de tarifs, ainsi que les baisses d'impôts récentes, nous croyons qu'une telle hausse se justifie. Notons qu'elle serait aussi bien moindre que les externalités négatives associées à la possession et aux déplacements automobiles, qui ont été chiffrées à près de 4 G\$ par année dans l'agglomération seulement pour les déplacements domicile-travail/études³².

3. **La tarification du stationnement sur rue**

La tarification du stationnement sur rue est une mesure équitable qui permet de générer des revenus avec un service de grande valeur qui ne fait pas partie des responsabilités municipales. En effet, rien dans la loi n'oblige les municipalités à offrir du stationnement aux automobilistes, encore moins à l'offrir gratuitement. Le stationnement sur rue à Montréal occupe pourtant pas moins de 27 % de l'espace de voirie et la valeur de ce service dépasse les 500 M\$ par année, dont 51% sont la valeur de l'usage du terrain, 31% sont attribuables à la gestion et aux opérations et 18 % à la construction de l'infrastructure.³³

³²

³³ CRE-Montréal (2023). Le stationnement à Montréal, 23 propositions pour une mobilité efficace, équitable et écologique.

<https://www.cremtl.org/fr/publications-details/le-stationnement-a-montreal-23-propositions-pour-une-mobilite-efficace-equitable-et-ecologique-3>

Dans l'ensemble, ce service ne profite qu'à une catégorie d'automobilistes, excluant les 30 % de ménages qui ne possèdent pas de voitures à Montréal et les 30 % à 50 % d'automobilistes dont la voiture est principalement stationnée sur un espace qu'ils possèdent ou qu'ils louent³⁴. Nous recommandons que d'ici 2035 l'ensemble du stationnement sur rue soit graduellement tarifé afin de récupérer l'ensemble de la valeur du service de stationnement sur rue.

Noter que le PUM prévoit « tarifer l'ensemble des espaces de stationnement en bordure de rue en tenant compte des coûts réels d'exploitation et de la demande pour l'utilisation », ce que nous appuyons; or celle-ci serait basée sur les coûts d'exploitation et de la demande seulement. Nous comprenons par cette formulation que la ville souhaite continuer de supporter les automobilistes pour la valeur de l'usage de l'espace, voire peut-être la valeur de l'infrastructure aussi. En moyenne, ça serait donc 51 % à 69 % de la valeur du service qui continuerait à être offerte gratuitement. Dans les arrondissements centraux, où la valeur des terrains est élevée, ceci représenterait une contribution municipale de plusieurs milliers de dollars par année pour une personne automobiliste munie d'une vignette. Alors que la majorité des automobilistes de ces quartiers doivent assumer la valeur élevée du terrain lorsqu'ils achètent ou louent une case de stationnement hors rue, cette situation resterait hautement inéquitable.

Rappelons qu'il est interdit par le code municipal de donner un terrain gratuitement à une personne ou une entreprise. Nous recommandons, dans un esprit similaire, que la ville n'abandonne pas, ni gratuitement ni pour une fraction de la valeur, un espace aussi stratégique et précieux de la ville.

Une tarification du stationnement aurait aussi un avantage pour le développement du stationnement hors rue, car de nombreux propriétaires de stationnement sous-utilisés ou utilisés à d'autres fins seraient incités à optimiser leurs espaces. Pensons aux propriétaires qui ont intérêt à utiliser leur garage

³⁴ Ibid.

pour du rangement lorsque la ville leur fournit du stationnement sur rue gratuit ou à rabais. Pensons aussi aux stationnements d'employeurs qui pourraient récupérer les coûts de gestion liés à la mutualisation de leur stationnement. Alors que la ville inscrit la mutualisation des espaces de stationnement et l'optimisation de leur utilisation, une première étape à la construction de modèles d'affaires viables est sans doute que la ville cesse d'inonder le marché avec une offre en dessous de la valeur du service, ce qui comprend bien sûr la valeur du terrain, de l'infrastructure et de l'exploitation.

Nous estimons qu'une tarification graduelle de 100 % de la valeur du stationnement sur rue pourrait rapporter au moins 268 M\$, et jusqu'à 500 M\$, par année à la Ville et aux arrondissements.

Limiter la facture municipale de l'électrification

Présentement, les services municipaux liés à l'électrification des voitures sont relativement bien couverts par des subventions des paliers supérieurs. La ville doit cependant rester vigilante d'ici 2050 afin que les sommes nécessaires à l'électrification des voitures ne soient pas tirées des revenus propres de la Ville, alors qu'elle n'a pas les moyens de consacrer les sommes suffisantes pour la mobilité active et collective. Advenant un désengagement des paliers supérieurs, la ville doit être prête à ce que le privé prenne leur place dans le marché de la recharge, sinon à tirer de nouveaux revenus auprès des automobilistes pour assurer les services nécessaires à leur électrification. Dans le cas contraire, la ville participerait à renforcer le déséquilibre du financement de la mobilité au détriment des modes actifs et collectifs.

Protéger les ménages vulnérables³⁵

Dans un contexte économique changeant et tendu pour certains ménages, l'indexation ou la mise en place de nouveaux prélèvements municipaux est un défi. Le discours général selon lequel les contribuables paient toujours plus est faux à bien des égards, comme montré précédemment. Cependant, il faut prendre en compte et mitiger l'effet régressif que pourraient avoir certains rattrapages ou nouveaux prélèvements auprès des ménages à faibles revenus. Il faut aussi le faire sans renforcer l'accès inéquitable aux ressources dont bénéficient indûment les propriétaires de voitures en comparaison aux usagers des modes actifs et collectifs.

Présentement, pour qu'une personne à faible revenu puisse bénéficier d'une tarification sociale de sa mobilité à Montréal, il faut qu'elle soit étudiante, aînée ou qu'elle soit automobiliste dans certains arrondissements centraux. En effet, hormis les rabais ou la gratuité sur les titres de transports en commun pour les étudiants et aînés, seuls les résidents faisant l'acquisition d'une vignette de stationnement bénéficient d'une tarification sociale basée sur le revenu à Montréal, dans les arrondissements d'Ahuntsic, Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Outremont, Rosemont-Petite-Patrie, Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, Ville-Marie et Le Plateau-Mont-Royal. Certes, la gratuité des transports collectifs pour les aînés et les rabais aux étudiants jouent ce rôle, non sans aider de nombreuses personnes en situation de payer. Il semble d'ailleurs que l'âge soit de moins en moins un bon critère pour des mesures de lutte à la pauvreté³⁶.

³⁵ Cette proposition est issue d'un mémoire collectif [De l'ambition à l'action pour une mobilité inclusive](#), présenté au printemps dernier à la Commission des finances et de l'administration de l'agglomération de Montréal par Solon, la Coalition mobilité active, la Coop carbone et le CRE-Montréal.

³⁶ Radio-Canada 2024. Les rabais réservés aux aînés sont-ils toujours justifiés ? <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2092816/rabais-aines-cout-vie-pauvrete>

Pour ajouter de la cohérence et de l'équité à la situation actuelle, nous croyons que la tarification sociale de la mobilité doit:

1. **Se faire sur la base du revenu**

Nous suggérons le seuil du revenu minimum viable comme indicateur, plus généreux et réaliste que le seuil du faible revenu.

2. **Respecter les choix de déplacements des ménages en situation de pauvreté sans désavantager les usagers des modes actifs et collectifs**

Nous suggérons qu'il s'applique à une vaste gamme de services de mobilité accessibles à toutes personnes en situation de pauvreté.

Nous proposons donc une allocation de mobilité de 500\$ par personne de 12 ans ou plus vivant dans un ménage sous le seuil du revenu minimum viable afin de profiter, au choix de :

- Titres annuels de transport collectif;
- Rabais d'achat ou d'entretien de vélo;
- Crédits pour des déplacements effectués avec un service de vélopartage ou d'autopartage (Communauto, LocoMotion, Bixi, etc.);
- Achats de vignettes de stationnement pour résidents.

Environ 18 % de la population³⁷ âgée de plus de 10 ans³⁸ serait admissible. Nous estimons que cela concernerait environ 690 000 personnes³⁹ et que la mesure aurait un coût de l'ordre de 344 millions de dollars annuellement⁴⁰.

³⁷ [IRIS, 2017](#)

³⁸ [Statistique Canada](#)

³⁹ Nous basons nos estimations sur le fait que 80 % de la population ayant droit se prévaudrait de l'allocation mobilité.

⁴⁰ Nous déduisons de ce coût les montants investis par l'agglomération de Montréal pour financer la Gratuité 65 ans et +. Ces rabais remplaceraient aussi les rabais aux étudiants, bien que nous n'ayons pas obtenu les chiffres correspondant au rabais étudiant à Montréal.

Ce type de mécanisme est déjà implanté à travers le monde⁴¹ ou au Canada⁴². Par exemple la Ville de Québec à travers le Programme ÉquiMobilité vise à faciliter l'accès au transport en commun pour les personnes à faible revenu avec un rabais de 33 % sur le tarif régulier du Réseau de transport de la capitale (RTC)⁴³.

Recommandations

- 31. Identifier clairement au chapitre 2 et dans les orientations 1, 5 et 10 les mesures que la Ville compte mettre en place pour contribuer au financement des infrastructures de mobilité prévues dans le PUM tout en participant au rééquilibrage du financement de la mobilité.**
- 32. Récupérer l'espace fiscal abandonné par les paliers supérieurs.**
 - 32.1. Ajuster les paramètres de l'application de la taxe sur le stationnement**
 - 32.2. Diminution du seuil d'application à 390 m² sur tout le territoire**
- 33. Augmenter le taux par m² de la taxe**
- 34. Graduellement tarifer l'ensemble du stationnement sur rue afin de récupérer l'ensemble de la valeur du service de stationnement sur rue d'ici 2035**
- 35. Augmenter progressivement la taxe sur l'immatriculation à un montant de 500 \$**
- 36. Préparer un plan de financement de l'électrification des véhicules qui repose exclusivement sur les investissements des paliers supérieurs, des propriétaires des véhicules et du secteur privé.**

⁴¹ Voir par exemple le [forfait mobilités durables](#) (FMD) mise en oeuvre par le Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires en France

⁴² Op.Cit CMM, 2019

⁴³ [Ville de Québec](#), 2024

37. Déployer une allocation mobilité pour l'ensemble de la population vivant sous le seuil de revenu viable afin de compenser les différentes hausses de tarifs et taxes nécessaires au rééquilibrage du financement de la mobilité. Cette allocation mobilité de 500 \$ par année par membre du ménage de 12 ans et plus serait composée au choix d'un des éléments ci-dessous:

- **Rabais sur les abonnements annuels de transport collectif**
- **Subvention pour les frais d'achat ou d'entretien auprès de magasins locaux de vélo**
- **Crédits pour des déplacements effectués avec un service de vélopartage ou d'autopartage (Communauto, LocoMotion, Bixi, etc.)**
- **Rabais sur l'achat d'une vignette de stationnement automobile pour résident**

Cette mesure remplacerait la tarification sociale des transports en commun nommée à l'objectif 1.4.

Pour une action cohérente sur le stationnement à l'échelle de la Ville

Le stationnement est une infrastructure de mobilité, au même titre que la rue, et est indispensable à tous déplacements véhiculaires. Son rôle, souvent sous-estimé, d'interface entre la rue et le bâtiment est majeur dans sa façon de conditionner nos déplacements ainsi que l'aménagement du territoire et l'architecture des bâtiments. Il occupe un espace considérable, soit 27 % de l'espace de voirie et 15,3 km² d'espace de stationnement hors rue.

L'espace consacré au stationnement et son prix sont déterminants dans les choix de possession et d'utilisation des véhicules automobiles, ce qui en fait un outil puissant de gestion de la demande de transport. Le stationnement a aussi un rôle important à jouer en matière d'adaptation aux changements climatiques (îlots de chaleur, écoulement des eaux de fortes pluies, etc.). Finalement, comme espace accidentogène et premier lieu des chutes ayant nécessité des transports à l'hôpital⁴⁴, le stationnement a également des impacts en matière de santé publique.

Il a aussi une valeur économique majeure en raison de l'espace, des infrastructures et des opérations qui y sont dédiés ainsi qu'une grande valeur liée aux déplacements qu'il permet.

Depuis plus de 20 ans, nous avons bâti une expertise sur les questions du stationnement et nous avons plusieurs projets et publications qui se rapportent aux connaissances relatives à la gestion, à l'aménagement et aux politiques publiques du stationnement :

- 2024 : Lancement du Réseau d'expertise sur le stationnement
- 2023 : Événement « Les Rendez-vous métropolitains sur le stationnement »
- 2023 : Publication « Le stationnement à Montréal : 23 propositions pour une mobilité efficace, équitable et écologique. »

⁴⁴ DRSP 2024. Portrait des chutes extérieures sur le territoire montréalais
<https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/4747034>

- 2022 : Publication du rapport et du site web « Règlement'Action, la réglementation municipale, levier incontournable de la transition écologique » (www.reglementaction.com)
- 2019 : « Guide de mise en œuvre d'un stationnement écoresponsable » du Conseil régional de l'environnement de Montréal et du Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais
- 2017 : Lancement de la démarche « Stationnement écoresponsable gérer, aménager et réglementer les aires de stationnement »⁴⁵
- 2017 : Étude « Le stationnement dans la métropole, Bâtir des connaissances pour une mobilité urbaine durable » de Polytechnique Montréal, l'Université de Montréal, l'UQAM et le CIRANO, coordonnée par le CRE-Montréal
- 2015 : Étude « Pour une connaissance et une gestion renouvelées du stationnement » du CRE-Montréal, Polytechnique Montréal, l'Université de Montréal et l'UQAM
- 2014 : Guide : « Le stationnement, un outil incontournable de la gestion de la mobilité et de l'aménagement durables »
- 2001 : Rapport : « Le stationnement comme outil de gestion des déplacements dans la grande région de Montréal »

De nombreuses mesures du PUM concernent le stationnement et elles méritent d'être soulignées. L'introduction d'exigences en matière de stationnement des vélos et l'abandon des exigences minimales de stationnement automobile marquent une avancée importante pour la mobilité durable et l'abordabilité des nouveaux logements. Elle le fait en laissant les promoteurs déterminer le nombre de stationnements requis à leurs immeubles en fonction de critères économiques, plutôt que de se voir imposer un nombre minimal à construire et à vendre. Les exigences de stationnement automobile sont reconnues pour conduire à une construction excessive de stationnement et une intégration de leur coût de construction à même le coût des habitations, faisant régulièrement en sorte que certains ménages sans stationnement financent les stationnements que leurs voisins obtiennent sous le prix coûtant.

⁴⁵ CRE-Montréal, www.stationnementecoresponsable.com

Comme mentionnée au début de ce mémoire, il faut arriver à réduire le nombre de voitures à Montréal, malgré une intensification de l'habitation et des activités. À la fois pour inciter cette réduction et pour s'y adapter, il faudra réduire le nombre de stationnements disponibles à Montréal et maximiser l'utilisation des espaces restants, que ceux-ci soient sur les domaines public ou privé. Cette réduction est une condition de réussite de l'intensification et de ses bénéfices (orientation 2). Autrement, l'intensification rimera avec dégradations des conditions de circulation, congestion des stationnements et hausse des nuisances dues à l'automobile (insécurité, bruit, pollution, etc.).

Notamment, dès que les effets escomptés de l'abandon des minimums commenceront à se faire sentir, avec de nouvelles constructions qui ne compteront que le nombre de cases qui sont économiquement justifiées, les arrondissements devront pouvoir répondre aux enjeux de stationnement qui pourraient émerger dans les rues adjacentes, sinon d'être en mesure de prouver qu'il n'y en aura pas.

Pour ce faire, ils devront répondre aux questions suivantes :

- Comment le stationnement est-il utilisé ?
- La réglementation permet-elle des usages flexibles et efficaces des stationnements (la mutualisation et l'optimisation) ?
- Des programmes robustes de vignettes, de parcomètres et de surveillance sont-ils prêts à être déployés en vue de la construction de nouveaux générateurs de déplacements avec une offre de stationnement plus limitée ?
- Le développement des réseaux de transports actifs et collectifs est-il planifié afin de permettre aux promoteurs de moins compter sur la voiture pour accéder à leur immeuble ?

À chacune de ces questions, le PUM apporte des éléments de réponses dans les orientations 1 (stationnement de vélo et stationnement incitatif), 4 (mutualisation du stationnement des zones économiques et commerciales et usages temporaires pour des activités d'économies circulaires), 5 (stationnement sur rue, notamment de compétence d'arrondissement, tarification en fonction du coût municipal et usages

spécifiques de la bordure de rue), 10 (planification de la réduction du stationnement sur rue et hors rue et sa gouvernance, exemplarité de la ville dans l'aménagement, autopartage, recharge des véhicules électriques, véhicules lourds) et dans le territoire emblématique du centre-ville (optimisation de la bordure de rue). Nous souhaitons tout de même formuler quelques recommandations afin de compléter et bonifier l'intégration des enjeux de stationnement au PUM.

Le rôle incontournable des arrondissements

Premièrement, le rôle des arrondissements sera incontournable afin d'assurer la cohérence de ces mesures entre elles et entre les arrondissements. Nous sommes préoccupés que la mise en œuvre de l'objectif 5.1.1 - Encourager les arrondissements à adopter une stratégie d'implantation de stationnement sur rue – ne fasse pas l'objet d'un verbe plus engageant. Les nouvelles pratiques incluses dans ces stratégies devraient également faire l'objet de recommandations afin d'assurer la cohérence et de promouvoir les meilleures pratiques. Nous recommandons donc que la ville aille plus loin dans son intention que les arrondissements se dotent de stratégies de stationnement sur rue (mesure 5.1.1) et évalue des moyens de l'exiger et de tendre vers une uniformisation des pratiques, puisque ce sera nécessaire.

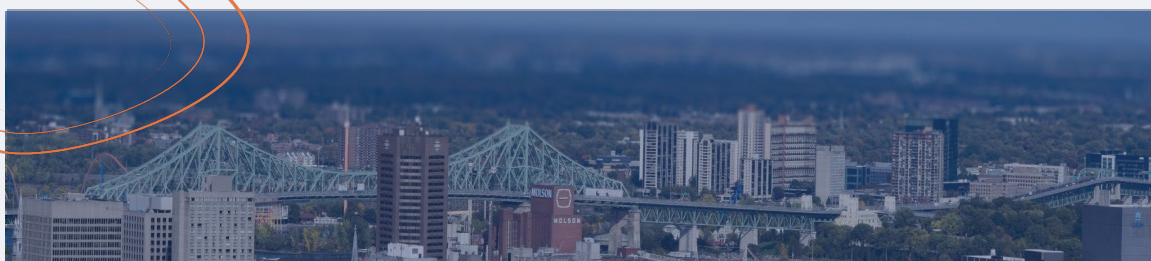
Pour une planification, un aménagement et une gestion rigoureuse des stationnements écoresponsables

En plus des enjeux directement liés à la mobilité, les stationnements sont au cœur de l'adaptation aux changements climatiques, en raison de leur forte contribution aux îlots de chaleur et de leur imperméabilité qui participe aux défis croissants de gestion des eaux de pluie. Le verdissement des stationnements vient donc s'ajouter à la diminution de leur taille, l'optimisation de leur utilisation, leur ouverture aux modes actifs et collectifs ainsi que leur rôle dans la recharge de véhicules. L'ensemble de ces dimensions ont été étudiées et regroupées dans la Certification stationnement écoresponsable que nous avons développée depuis 2017 et qui est remise aux propriétaires exemplaires en matière de cohérence dans la planification,

aménagement et gestion de leur stationnement. Nous croyons que le PUM devrait y faire explicitement référence. Il devrait aussi éviter des termes vagues comme « stationnement durable », « stationnement écologique » ou autres termes qui comportent un flou sur ce dont il est question. Ce flou qui pourrait donner une impression de flexibilité ouvre plutôt la porte à des actions incomplètes et incohérentes relevant de l'écoblanchiment, qui ne traduisent certainement pas l'esprit du PUM.

Recommandations

- 38. Renforcer l'énoncé de mesure de mise en œuvre 5.1.1 afin qu'il traduise la grande importance d'adopter des stratégies cohérentes de stationnement sur rue dans l'ensemble de la ville.**
- 39. Éviter d'utiliser des termes vagues comme « stationnement durable ou écologique », préférer « stationnement certifié écoresponsable par le CRE-Montréal ».**



Faire de la transition socio-écologique l'assise du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050

Partie 2- Recommandations détaillées

Mémoire du Conseil régional de l'environnement de Montréal

Déposé le 28 octobre
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

Table des matières

Chapitre 3 - Territoires emblématiques.....	4
3.1 L'archipel.....	5
3.2 Mont-Royal.....	8
3.3 Vieux-Montréal	11
Chapitre 4 - Secteurs d'opportunités	13
Chapitre 6 - Document complémentaire	14
DC 1 – Accélérer le développement et la consolidation de réseaux actifs et collectifs accessibles et de qualité.....	14
DC 2 – Moduler l'intensification urbaine afin d'en maximiser les cobénéfices	17
DC 10 – Transformer la mobilité motorisée et limiter ses impacts environnementaux, urbains et de santé publique.....	18
Chapitre 7 - Mise en oeuvre	22
Annexe 1 : Cibles	24
Conclusion.....	26

Dans cette section, nous avons regroupé un ensemble de commentaires et de recommandations associés à des éléments spécifiques des différents chapitres du PUM.

Chapitre 3 – Territoires emblématiques

Les territoires emblématiques identifiés dans le PUM sont très centraux à l'exception de l'archipel. Reposant sur les critères établis dans le document, d'autres secteurs pourraient être ajoutés, entre autres en prenant en compte le développement et les transformations à venir dans plusieurs d'entre eux.

Sans nous lancer dans une énumération exhaustive, nous recommandons entre autres d'évaluer la possibilité de faire de l'Est de Montréal ou du moins d'une partie de cette zone un territoire emblématique. Cela permettrait de regrouper la vision de redéveloppement du territoire et ainsi de donner un « liant » aux secteurs d'opportunités situés dans l'Est (cf. réflexion sur le chapitre des secteurs d'opportunités). La démarche menée pour le Secteur industriel de la Pointe de l'île (SIPI) constitue une base solide sur laquelle s'appuyer. Une telle approche permettrait également de préciser comment la trame verte et bleue active peut jouer le rôle de pilier central de la transformation du territoire. Cela donnerait aussi l'occasion pour poser les bases de l'avenir de certains territoires et de réfléchir aux évolutions progressives à mener pour assurer une transition adéquate de certains d'activités (ex. pétrochimie).

Dans une perspective d'assurer une cohérence à l'échelle de l'ensemble de la Ville de Montréal, nous suggérons également de préciser les liens qu'ont ou que devraient avoir les territoires emblématiques entre eux.

Enfin, plusieurs des mesures de mise en œuvre associées aux territoires se limitent à l'horizon 2030. Sans avoir une planification fine jusqu'en 2050, il nous semble important d'intégrer dès maintenant des éléments posant les bases de la planification au-delà de 2030.

Recommandations

- 40. Évaluer la possibilité d'intégrer d'autres territoires emblématiques (ex. Est de Montréal, Canal Lachine)**
- 41. Préciser les liens physiques et les relations entre les territoires emblématiques afin de favoriser leur connexion et assurer une cohérence qui dépassent les limites de chacun d'entre eux**
- 42. Poser les bases d'une planification jusqu'en 2050 pour les territoires où les planifications ne vont pas au-delà de 2030**

3.1 L'archipel

Le choix de faire de l'archipel un territoire emblématique est porteur et permet d'intervenir tant au niveau de la protection de la biodiversité, de la qualité de l'eau que de la résilience face aux changements climatiques et de l'équité dans l'accès à la nature. Il vient souligner le caractère insulaire de Montréal et pose les bases d'une vision commune pour l'ensemble des îles situées dans le Fleuve et la Rivière-des-Prairies ainsi que leur relation avec les berges montréalaises. Les secteurs s'inscrivent dans la vision de la trame verte et bleue active et nous recommandons donc d'inscrire les éléments de l'archipel dans cette dernière.

Les aspects liés à la connectivité écologique sont moins présents dans le chapitre consacré à l'archipel, la connectivité étant majoritairement abordée sous l'angle de

l'accès et de la mobilité. Pourtant chaque élément de l'archipel contribue à la connectivité écologique à l'échelle montréalaise et métropolitaine.

Les cours d'eau ne sont pas seulement des routes de déplacement. Le contact avec l'eau offre de nombreux bienfaits tant physiques que psychologiques. Malheureusement, actuellement, les occasions sont encore trop limitées à Montréal de connecter avec l'eau. Les plages sont rares, les berges majoritairement privatisées. Nous recommandons d'ajouter des précisions sur les accès physiques et visuels à l'eau et de spécifier des objectifs d'aménagement de points d'accès dans une perspective d'équité territoriale. Cette réflexion doit aussi s'accompagner d'éléments permettant d'encadrer les usages récréatifs et de privilégier les usages doux, non motorisés, plus conciliables avec la protection des milieux naturels.

Dans la perspective de consolider cette approche concertée, nous proposons à la Ville de mettre en place et d'assurer la coordination d'un espace de concertation réunissant les différentes organisations qui gèrent, possèdent les îles et les espaces riverains afin de favoriser le partage et l'élaboration de solutions communes. Nous menons actuellement une démarche de concertation complémentaire au niveau du lac des Deux Montagnes qui fait d'ailleurs partie du PUM.

Bien que nous reconnaissons l'intérêt du développement de réseaux de navettes fluviales, nous invitons la Ville et ses partenaires à compléter le projet pilote en cours avant de déterminer la place qu'elles pourraient occuper dans la mobilité de la région ainsi que le coût associé afin d'assurer un investissement responsable et le plus efficace possible. La croissance de l'achalandage de 65% par rapport à 2022 a porté le service à 422 000 passages en 2023¹, au coût de 8,14 M\$ ou 19,28 \$ par passage².

¹ ARTM (2023). L'ARTM dresse le bilan 2023 des navettes fluviales : un achalandage record de plus de 422 000 passages.
<https://www.artm.quebec/lartm-dresse-le-bilan-2023-des-navettes-fluviales-un-achalandage-record-de-plus-de-422-000-passages/>

² ARTM (2024). Rapport annuel 2023.
https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2024/06/2572_ARTM_corpo_rapport-annuel_2023_WEB.pdf

Puisque ce service est actuellement financé par des fonds non récurrents (Avantage Saint-Laurent 2020-2025), nous invitons les décideurs à la prudence et à bien évaluer le caractère structurant de ce service, notamment en matière de décarbonation des transports et d'équité territoriale, avant d'inscrire au PUM sa consolidation et l'ouverture de nouveaux circuits.

Au niveau des îles Sainte-Hélène et Notre-Dame, aucune mention au Plan directeur du parc Jean-Drapeau n'est faite dans le chapitre 3. Le Plan apparaît uniquement dans les mesures de mise en œuvre. Ce Plan guide pourtant la transformation des îles pour les prochaines années et devrait mieux être mis en évidence afin de réaffirmer entre autres la vocation de grand espace vert public du Parc.

Recommandations

- 43. Identifier de nouveaux accès physiques et visuels à l'eau pour 2050 sur l'ensemble du territoire afin d'assurer une équité d'accès**
- 44. Inscrire les éléments de l'archipel dans la carte de la trame verte et bleue active**
- 45. Mener une évaluation des coûts et des bénéfices d'une augmentation de l'offre de navettes fluviales interurbaines avant de décider d'implanter d'autres liaisons dans un contexte où le fonds manque pour des projets de transports collectifs plus structurants et plus économiques.**
- 46. Mettre en place un espace de concertation réunissant les différentes organisations qui gèrent, possèdent les îles et les espaces riverains afin de favoriser le partage et l'élaboration de solutions communes.**

3.2 Mont-Royal

Le mont Royal est au cœur de la métropole. Joyau de biodiversité, il est aux prises avec de nombreux enjeux : érosion de la biodiversité, usages incompatibles avec la protection des milieux naturels, omniprésence de la voiture (entre autres avec la circulation de transit).

Bien qu'il en soit fait mention au chapitre concernant la mise en œuvre, il nous apparaît important de faire référence dès le chapitre 3 à la vision d'accessibilité développée au cours des dernières années par la Ville de Montréal, en concertation avec les partenaires institutionnels et de la société civile. La mise en œuvre de cette vision doit être une des priorités du PUM considérant les impacts qu'elle va avoir sur l'expérience de découverte de la montagne (points d'accès diversifiés, place accrue du transport actif, réduction des superficies minéralisées, etc.).

Au niveau écologique, un important travail d'analyse du réseau écologique de la montagne a été mené par les Amis de la montagne dans le cadre de la démarche des Collines montérégiennes. Actuellement, aucune référence n'est faite à ce réseau ni aux moyens à mettre en œuvre pour le consolider, en collaboration avec les nombreuses institutions qui « habitent » la montagne (ex. Université de Montréal, SQI, McGill).

En plus de la connexion sur l'île de Montréal (cf. Section consacrée à la Trame verte et bleue active), la démarche des Collines Montérégiennes présente un potentiel très intéressant dans l'optique de consolider la connectivité entre les différents noyaux de biodiversité. Une référence claire à la démarche devrait faire partie du PUM et des objectifs.

En matière de mobilité, nous sommes en accord avec la priorisation des modes actifs et collectifs, ainsi que l'accès universel à une partie des installations. Nous ne croyons pas cependant qu'il soit nécessaire et désirable que toutes les expériences de la montagne soient accessibles universellement, en vélo ou en transports collectifs, pas

plus qu'en automobile. À cet effet, nous sommes en faveur de la reconfiguration de l'axe Remembrance/Camilien-Houde permettant l'accès en automobile et en transport collectif par l'ouest de la montagne et en transport actif seulement par l'est. Le fait que le belvédère Camilien-Houde ne puisse plus être accessible autrement que par la marche, le vélo, le vélo à assistance électrique et les aides à la mobilité motorisées nous semble acceptable dans la mesure où plusieurs autres installations, expériences et points de vue restent accessibles universellement. Aussi, l'expérience distinctive du projet promenade actuellement proposé n'est pas compatible avec l'espace requis pour le transport collectif.

Un des grands défis sur le mont Royal est d'assurer une cohérence des actions avec l'ensemble des parties prenantes qui soit sont situées sur la montagne, soit se préoccupent de sa santé. La gouvernance constitue un élément central et clé de la réussite pour le territoire vu la diversité des intervenant.es. Il est ainsi surprenant qu'aucune mention au Bureau du Mont-Royal ne soit faite dans le document. Le Bureau, mis en place en 2004, a pour principal mandat d'assurer la mise en valeur, l'accessibilité et la promotion des patrimoines du mont Royal. L'élaboration des PLUM est dans cette optique une occasion à saisir afin d'assurer l'harmonisation des réglementations des arrondissements qui couvrent la montagne. Des mécanismes de suivi doivent également être prévus.

Nous invitons également à évaluer une révision de la délimitation du territoire emblématique. L'adoption d'une délimitation s'appuyant sur le Cadre écologique de référence³ (ensemble topographique du mont Royal) nous semble pertinente, car elle permettrait d'englober des secteurs adjacents au site patrimonial et ainsi renforcer la cohérence de l'aménagement du territoire par l'adoption de mesures adaptées et arrimées avec les objectifs de protection et de mise en valeur de la montagne.

La montagne fait l'objet de pressions constantes qui mettent en péril la santé des écosystèmes. Nous recommandons que des mécanismes soient intégrés dans le PUM

³ <https://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/cadre-ecologique/index.htm>

et dans les futurs PLUM afin de mieux encadrer les usages et assurer une approche harmonisée à l'échelle de l'ensemble du territoire.

Certaines formulations dans le chapitre concernant la mise en oeuvre gagneraient également à être clarifiées ou renforcées :

- *Innover* en matière de gestion des milieux naturels -> se donner des balises claires pour encadrer la gestion des milieux naturels et des espaces verts entre autres sur les terrains privés et institutionnels
- Renouveler l'expérience des visiteurs : peu d'informations sur ce que cela signifie. Un souci d'une expérience agréable, paisible et de connexion avec la nature. Il faut à tout prix éviter d'ajouter des pressions supplémentaires sur la montagne.

Recommandations

- 47. Faire une référence claire à la vision d'accessibilité du mont Royal dès le chapitre des territoires emblématiques et faire de sa mise en oeuvre une priorité des prochaines années**
- 48. Mettre en place des mesures et une gouvernance assurant une harmonisation des pratiques règlementaires à l'ensemble des arrondissements concernés par le territoire du site patrimonial**
- 49. Réitérer le rôle clé et donner les moyens nécessaires au Bureau du Mont-Royal de remplir son mandat**
- 50. Préciser les encadrements des usages et les mesures prévues afin d'assurer la santé des écosystèmes et respecter la capacité du milieu**

- 51. Identifier les corridors verts et actifs permettant de relier la montagne à d'autres secteurs emblématiques, à d'autres noyaux de biodiversité**
- 52. Réviser la délimitation du territoire et s'appuyer sur le Cadre écologique de référence du Gouvernement du Québec (ensemble topographique du mont Royal) et ajuster les chapitres du PUM en conséquence**
- 53. Transformer la voie Camilien-Houde en promenade exclusivement pédestre et cycliste, en permettant un accès aux services d'urgence.**

3.3 Vieux-Montréal

Le Vieux-Montréal fait partie du centre-ville, mais est aussi un territoire emblématique spécifiquement identifié ce qui peut créer une confusion. Une attention particulière doit être portée à la cohérence des mesures proposées dans les deux territoires emblématiques dans le cas où les délimitations resteraient telles que proposées.

Le Vieux-Montréal ne peut pas être déconnecté des secteurs avoisinants actuellement en transformation. Il est important d'assurer un arrimage des actions avec les secteurs adjacents, entre autres le secteur des Faubourgs, mais aussi la relation entre le Vieux-Montréal et le parc Jean-Drapeau dans un dialogue inter-rives.

Des organisations importantes ont une maîtrise du foncier qui influence fortement l'avenir du Vieux-Montréal et en particulier les abords du Fleuve (Société immobilière du Canada, Port de Montréal). Le rôle de ces acteurs doit être clairement identifié dans le document et des mécanismes de collaboration et de suivi doivent être développés afin d'assurer une cohérence dans les planifications (ex. Plan directeur de la Société du Vieux-Port) et dans les choix d'aménagement qui sont pris sur leurs terrains.

Dossier présent depuis de nombreuses années, la baignade devrait être un objectif clairement identifié. Des propositions ont déjà été mises au jeu entre autres par les Amis du Courant Sainte-Marie (grande plage du Vieux-Port). Au-delà d'une baignade, les liens visuels sont également à développer tout au long de la rive.

Nous soutenons parfaitement la vision de zone à priorité piétonne énoncée qui répond à la volonté d'apaisement, de sécurisation et de mise en valeur du patrimoine et des fonctions résidentielles et touristiques du secteur. Au-delà des interventions sur le site, un travail important sur l'accès au site et la connexion aux secteurs adjacents devra être réalisé. L'accompagnement des grands générateurs de déplacement par des Plans de gestion des déplacements pourra compléter une bonne planification des infrastructures de mobilité. Aussi, la population devra être accompagnée dans ce changement important. Comme mentionnée dans la partie 1 de notre mémoire, les leviers de la mobilisation, de la symbolique, de l'éducation, les incitatifs et l'écofiscalité devront compléter l'aménagement et la réglementation.

Recommandations

- 54. Renforcer la collaboration avec les grands propriétaires paragouvernementaux et privés afin d'assurer une cohérence entre leur décision d'aménagement et la vision d'ensemble du territoire (en particulier pour les berges)**
- 55. Renforcer l'accompagnement au changement des grands générateurs de déplacements et de la population par des plans de gestion des déplacements ainsi que des campagnes de communication, d'éducation et de mobilisation.**
- 56. Prévoir l'aménagement d'un accès à l'eau dans le Vieux-Port**

Chapitre 4 – Secteurs d’opportunités

Le document regroupe un grand nombre de secteurs d’opportunités qui présentent des caractéristiques très différentes : taille des secteurs, niveau d’avancement de la planification, part du privé par rapport au public, etc.

Cette « courtpointe » ne permet pas de saisir la complémentarité des secteurs à l’échelle des zones géographiques et encore moins à l’échelle de la Ville. Par exemple, l’Est de Montréal a fait l’objet d’une grande démarche de planification pour le Secteur industriel de la Pointe-de-l’île (SIPI). Nous ne retrouvons pas de référence à cette planification qui pourtant pourrait assurer un liant entre les différents secteurs d’opportunités de la zone. Dans un souci de cohérence et de vision concertée de développement du territoire, chaque zone devrait intégrer des précisions sur la vision et sur les liens entre les secteurs d’opportunités identifiés.

Concernant la priorisation des secteurs, les considérations associées aux populations n’apparaissent pas dans les critères présentés. La vulnérabilité de la population devrait être un élément à prendre en compte dans la priorisation des secteurs sur lesquels agir à court terme dans une perspective d’amélioration de la qualité des milieux de vie et d’équité territoriale, afin de mitiger les effets des inégalités sociales, matérielles et environnementales. D’autre part, certains secteurs sont déjà très avancés dans la planification et la mise en œuvre, ce qui amène des questionnements sur la nécessité de la prioriser dans ce document.

Recommandations

- 57. Bonifier les critères de priorisation des secteurs d’opportunités prévus en 4.1.1.2 en ajoutant un niveau d’analyse portant sur la vulnérabilité des populations**
- 58. Pour chaque zone géographique, préciser la vision d’ensemble de la zone et les relations entre les secteurs d’opportunités concernés**

Chapitre 6 – Document complémentaire

Afin d’accompagner les arrondissements dans leurs modifications réglementaires, nous avons mis sur pied la plateforme Règlement’action. En partageant des exemples de modifications réglementaires ainsi que des éléments associés à leur mise en œuvre, la plateforme favorise une approche cohérente et l’implantation des meilleures pratiques sur l’ensemble du territoire montréalais.

DC 1 – Accélérer le développement et la consolidation de réseaux actifs et collectifs accessibles et de qualité

Pour assurer l’adoption à grande échelle du vélo comme moyen de déplacement, les réglementations doivent garantir l’espace et l’offre nécessaire pour répondre aux besoins en forte croissance à Montréal. En fixant un ratio maximum de supports à vélo, son utilisation sera fortement défavorisée dans les grands projets immobiliers. Par exemple, pour un projet de 700 logements, la limite maximale de 200 supports à vélo offrira dans ce projet un ratio de stationnement vélo d’à peine 0,3 support par logement, soit un ratio extrêmement faible et inadapté à la croissance de ce mode de déplacement comme principale alternative à l’automobile en ville.

De plus, une attention particulière doit aussi être accordée à la localisation des supports à vélo pour faciliter l’accès aux bâtiments desservis et à leur accès, à leur qualité ainsi qu’aux mesures de sécurisation afin de diminuer les risques de vols et de dégradation qui sont en forte hausse à Montréal.

Recommandations

59. Retirer le ratio maximal de 200 unités de stationnement vélo qui freinerait l'adoption de ce mode de déplacement en particulier dans les grands projets immobiliers contenant plusieurs centaines de logements ;
60. Intégrer des exigences sur la localisation des stationnements vélo à proximité des entrées principales des bâtiments desservis (par exemple à 20m ou moins de l'entrée en extérieur, ou bien au niveau du sol ou du sous-sol en intérieur) ;
61. Intégrer un cadre commun concernant le dimensionnement des stationnements vélo pour tous les types de vélos (en particulier pour les vélos surdimensionnés et cargo, car ces normes n'existent pas encore actuellement dans les réglementations des arrondissements) et la qualité des supports à vélo pouvant être installés ;
62. Intégrer des normes de stationnement vélo sécurisé en s'inspirant du Code de l'urbanisme de la Ville de Laval.

L'usage résidentiel présente des particularités qui devraient se refléter dans les réglementations. Le besoin de protection et de sécurisation pour éviter les vols et les dégradations y est plus important, en raison du stationnement long terme des vélos et du manque de place dans les logements pour y accueillir les vélos familiaux. Ce défi se ressent fortement dans les zones déjà bâties et denses de la ville et ne doit pas se poursuivre dans les nouvelles constructions.

Recommandations

- 63. Pour les projets résidentiels de 40 unités et plus de supports à vélo, augmenter le pourcentage de support à l'intérieur du bâtiment de 50% à 90% ;**
- 64. Pour les projets de moins de 40 unités, exiger 90 % de support à vélo à l'intérieur du bâtiment ou dans des équipements extérieurs sécurisés.**

Concernant la mobilité des piétons, la vision de continuité et de cohérence entre le domaine public et le domaine privé est peu abordée, à l'exception de la partie sur les zones d'activités économiques. Pourtant, certaines réglementations actuelles freinent et rendent peu sécuritaire cette transition sur le domaine privé, en particulier les grandes marges de recul (ex. des centres d'achats) et la présence d'aires de stationnement en cour avant, que les piétons doivent traverser. Rappelons que selon les données de la SAAQ, entre 2015 et 2029, 8% des décès piétons au Québec ont eu lieu des suites d'une collision avec un véhicule dans les aires de stationnement.

Recommandations

- 65. Dans les nouvelles constructions, prohiber les aires de stationnement en cour avant des propriétés ;**
- 66. Dans les constructions existantes, lors d'une demande de permis pour le réaménagement d'une aire de stationnement, exiger l'aménagement d'un lien de mobilité active prioritaire à travers l'aire de stationnement reliant les entrées du bâtiment et chacune des voies publiques en bordure de la propriété ;**

67. Intégrer des normes d'accessibilité universelle dans l'aménagement des espaces piétons sur le domaine privé.

DC 2 – Moduler l'intensification urbaine afin d'en maximiser les cobénéfices

Bien que des efforts soient déployés pour planter de nouveaux arbres et augmenter le taux de canopée du territoire municipal, les arbres existants subissent une pression importante. L'absence de réglementations strictes sur le maintien de ces arbres affecte notre capacité à maintenir et augmenter le taux de canopée. Ainsi, bien qu'un arbre puisse être replanté suite à un abattage, rien de prescrit par exemple une conservation de la canopée existante avec le nouvel arbre planté, permettant donc à long terme une diminution de la canopée.

Recommandations

68. Établir une réglementation commune sur les conditions d'abattage d'un arbre et l'obligation de remplacement par un ou plusieurs nouveaux arbres garantissant une canopée au moins équivalente à celle de l'arbre ou des arbres abattu(s).

En analysant les réglementations actuellement pratiquées par les arrondissements pour le taux de verdissement des terrains, nous constatons différentes méthodes d'application dont l'efficacité ne s'égalent pas, et rendant l'analyse des réglementations plus complexes pour les promoteurs immobiliers. L'implantation récente du facteur de résilience climatique (FRC) dans les arrondissements Le Sud-Ouest et Mercier-

Hochelaga-Maisonneuve semble le plus efficace à ce jour, puisque celui-ci concerne l'ensemble de la surface des terrains, inclus la qualité des aménagements en termes de verdissement et de gestion des eaux pluviales, et fixe un taux minimum de verdissement tout en laissant une flexibilité au promoteur dans le choix des aménagements, permettant ainsi de s'adapter plus facilement à tous les contextes urbains.

Recommandations

- 69. Généraliser l'utilisation du Facteur de résilience climatique (FRC) comme unique méthode afin de garantir une cohérence territoriale, une flexibilité selon le contexte urbain des projets et une facilité dans le processus de demande de permis sur le territoire de la ville ;**
- 70. À travers le FRC, fixer un coefficient minimal à respecter par l'ensemble des arrondissements et pour toutes les catégories d'usages pour garantir un verdissement minimalement équitable et efficace sur l'ensemble du territoire.**

DC 10 – Transformer la mobilité motorisée et limiter ses impacts environnementaux, urbains et de santé publique

Nous saluons la volonté de retirer les ratios minimums de stationnement pour l'ensemble du territoire, et nous encourageons ce retrait pour l'ensemble des usages. Afin d'éviter une éventuelle surcharge sur le domaine public qui rendrait plus difficile la transformation des espaces de stationnement sur rue au profit de la mobilité durable et du verdissement, la ville devra se doter à très court terme d'un cadre de gestion et de tarification du stationnement à mettre en œuvre en collaboration avec les arrondissements et l'Agence de mobilité durable de Montréal.

Recommandations

71. Retirer les minimums de stationnement pour l'ensemble des usages ;
72. Réaliser et mettre en œuvre un cadre de gestion et de tarification intégrées du stationnement sur rue et hors rue, dont les outils incontournables sont : la tarification à sa juste valeur du stationnement sur rue via les vignettes SRRR (utilisateur-payeur); un plafonnement du nombre de vignettes SRRR octroyées selon les zones, la capacité réelle et la planification de la réduction de l'offre sur le moyen et long terme; des solutions et leviers concrets de mutualisation du stationnement selon les contextes urbains.

Les aires de stationnement de surface entraînent de nombreux défis environnementaux, dont l'effet d'îlot de chaleur urbain et la saturation du réseau d'égout lors de fortes pluies. La solution la plus efficace et la plus économique mise sur la plantation d'arbres, la densification de végétaux variés et la gestion des eaux pluviales en surface dans les espaces végétalisés pour réduire les températures ambiantes et les rejets d'eaux pluviales à l'égout. Ces aménagements demandent des standards minimums, basés sur la canopée (et non le nombre d'arbres) et sur l'espace disponible afin de garantir leur efficacité et d'assurer la pérennité des infrastructures et de la végétation (survie et croissance à maturité des végétaux).

Recommandations

73. Fixer une surface ou une dimension maximale des cases et allées de stationnement pour réduire la surface des aires de stationnement au

profit du verdissement (facilite l'intégration du verdissement dans les aires de stationnement existantes) ;

- 74. Pour les stationnements de 20 cases et plus, exiger un taux minimal de 40% de couverture de la surface de stationnement par la canopée des arbres à maturité grâce à la plantation d'arbres dans des bandes séparatrices et des bouts d'allées. Dans les cas particuliers où le 40% n'est pas atteignable (ex. enjeu technique, impossibilité de plantation, etc.), exiger une compensation par l'utilisation d'un revêtement de sol avec un IRS supérieur à 29 ;**
- 75. Pour les stationnements de moins de 20 cases, exiger un revêtement de sol avec un IRS (indice de réflectance solaire) supérieur à 29 ;**
- 76. Fixer des dimensions minimales pour les espaces de plantation dans les aires de stationnement afin de permettre leur utilisation dans la gestion des eaux pluviales et de laisser suffisamment de volume pour une meilleure croissance des racines des arbres.**

Avec l'électrification progressive des véhicules au Québec, l'accès à des bornes de recharge doit être garanti et facilité dans le résidentiel, mais également dans les autres destinations en raison du pourcentage élevé d'automobilistes qui stationnement sur le domaine public au domicile. L'installation de borne demande de prévoir des installations électriques suffisantes dans les édifices, et leur installation s'avère moins coûteuse lorsque planifiée dès la conception et la construction des bâtiments. Le développement de la recharge hors rue est d'ailleurs incontournable pour minimiser l'impact des infrastructures sur les finances et le domaine publics.

Recommandations

- 77. Intégrer des normes d'installations électriques pour les bornes de recharge dans le règlement de construction de la ville ;**
- 78. Fixer des ratios minimums de cases munies de bornes de recharge, et de cases munies d'installations électriques pour les bornes de recharge dans tous les usages.**

Pour avoir plus de détails sur les bonnes pratiques réglementaires abordées dans les recommandations de la section du document complémentaire, consultez nos fiches thématiques sur la plateforme web : REGLEMENTACTION.COM

Chapitre 7 – Mise en oeuvre

Actuellement, nous n'avons pas de précision sur l'échéancier pour les mesures proposées ni d'évaluation des besoins techniques et financiers pour leur réalisation. Il est également difficile d'identifier les responsables de la mise en oeuvre (Ville, arrondissements, organisations parapubliques, partenaires de la société civile). Le niveau de précision des mesures est très variable. Dans certains cas, ce sont des études à réaliser, dans d'autres, ce sont des intentions vagues reposant sur des termes tels qu'« encourager », « accélérer » une pratique. Il nous apparaît important qu'une priorisation des actions à mener dans les cinq prochaines années soit rapidement réalisée.

Nous ne partons pas non plus d'une page blanche, mais sommes dans une approche d'évolution de l'existant, de bonification et de corrections d'erreurs du passé. À cela s'ajoutent de grands projets qui vont entraîner des transformations plus importantes dans un horizon de temps plus lointain. La séquence de mise en oeuvre du PUM devra prendre en considération ces échelles temporelles et d'intervention différentes et dans le cas de projets sur le long terme, prévoir des mesures permettant d'assurer une implantation progressive via des phases intermédiaires.

Comme le document en fait mention à plusieurs reprises, des initiatives portées par les organisations de la société civile contribuent déjà à l'atteinte des objectifs du PUM que ce soit par la mise à disposition d'expertise, la mobilisation et la sensibilisation de la population, la réalisation de projets sur le terrain. Il nous apparaît important de capitaliser sur cette expertise. À ce titre, un financement adéquat doit être prévu pour soutenir les organisations engagées au côté de la Ville dans la mise en oeuvre du PUM et des futurs PLUM.

Face à un document d'une telle ampleur, le suivi de mise en oeuvre et l'évaluation des impacts des décisions représentent un défi important qui pourrait rapidement s'enliser. Afin d'éviter cette situation, le processus de suivi et reddition de compte devra mobiliser les services de la Ville et les arrondissements et mesurer la contribution des mesures et des actions à l'atteinte des cibles du PUM et des PLUM. Un étalonnage de la contribution des différents PLUM pourrait aussi permettre d'informer la population et les décideurs sur la contribution spécifique de leur arrondissement.

Un cycle de révision aux cinq ans est prévu dans le document. Afin d'assurer un suivi régulier de l'avancement de la mise en œuvre, il nous apparaît important de ne pas attendre 5 ans pour mobiliser la collectivité. Des rendez-vous plus réguliers (type Agora métropolitain de la CMM), devraient être organisés tous les deux ans.

L'implication de la société civile dans la mise en œuvre et le suivi est une condition incontournable pour assurer la réussite de ce grand chantier collectif. Nous recommandons de mettre sur pied une instance indépendante de suivi constituée de groupes représentatifs de la société civile montréalaise dont les têtes de réseaux des différents milieux de la région (Culture Montréal, CRE-Montréal, Coalition des tables de quartiers montréalaise, Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Conseils jeunesse, interculturel et des Montréalaises, Conseil d'économie sociale de l'île de Montréal). Nous serions d'ailleurs prêts à assurer la coordination d'un tel comité.

Recommandations

- 79. Élaborer un plan d'action sur 5 ans identifiant les mesures prioritaires, les moyens financiers et techniques nécessaires et les responsabilités**
- 80. Mettre en place un mécanisme de suivi d'avancement pour la Ville de Montréal et pour les arrondissements afin de pouvoir suivre la mise en oeuvre du PUM et des PLUM et leurs contributions à l'atteinte des cibles du PUM**
- 81. Organiser un événement aux deux ans pour faire un état d'avancement et échanger avec la société civile sur les leviers de mise en œuvre, sur le déploiement de certaines mesures**
- 82. Mettre en place une instance indépendante composée d'organisations de la société civile afin d'assurer un suivi régulier de la mise en oeuvre du PUM**

Annexe 1: Cibles

Recommandations

Cible 1.1: Traduire les cibles de parts modales en nombre de déplacements ou en kilomètre-véhicule parcourus.

Cible 5.1: Cette cible nous semble insuffisante pour allouer l'espace nécessaire aux différents projets de mobilité active et collective, ainsi que pour les infrastructures vertes prévues au PUM. Aussi puisque nous n'avons pas la donnée sur la proportion actuelle des infrastructures vertes, il est impossible d'apprécier son poids dans l'atteinte de la cible.

Désagréger les cibles intermédiaires afin de voir l'évolution de l'emprise pour chaque usage et fixer leur croissance en estimant l'espace requis pour les projets inscrits au PUM. Fixer des cibles relatives au partage actuel (par exemple: tripler la proportion de l'espace dédié au vélo) afin de pouvoir faire évoluer l'espace consacré aux infrastructures vertes bien que la donnée sur cet espace n'existe pas actuellement.

Cible 6.2 : La cible pourrait être appliquée à l'ensemble du territoire et non uniquement aux territoires d'opportunités. Elle pourrait aussi être complétée par une cible associée au « 3-30-300 » (3 arbres de sa fenêtre, 30 % canopée du quartier et 300 m d'un espace vert) comme c'est le cas pour le projet de PMAD révisé.

Il n'y a pas de cible associée à la mesure visant l'adaptation des espaces publics afin de renforcer leur résilience. Une cible de superficie de parcs éponges ou de volume d'eau déviée de l'égout pourrait par exemple être ajoutée.

Cible 6.3 : 70 km de corridors verts en 2050. Les corridors identifiés à la carte 2-19 représentent 125 km ce qui signifie que 56 % seraient réalisés en 2050. La cible mériterait d'être mieux détaillée, entre autres sur les portions de corridors réalisés

étant de propriété publique et de propriété privée. En lien avec notre recommandation sur la trame verte et bleue active, il nous apparaît aussi important de préciser ce qui rentrera dans la comptabilisation des km réalisés (uniquement les corridors identifiés ou d'autres corridors locaux).

Cible 7.2 : Il y a une certaine confusion dans les chiffres entre les berges situées dans le réseau des grands parcs, les berges des parcs d'arrondissements et les berges publiques dégradées de la Ville de Montréal. Les cibles intermédiaires devraient porter sur le même indicateur et sur des objectifs similaires (mise en valeur ou restauration étant deux objectifs différents).

Cible 8.1 : La cible prévoit l'augmentation des superficies des milieux humides jusqu'en 2030 et un statu quo par la suite (459 ha protégés). Il devrait selon nous y avoir une progression après 2030 reposant sur la création de nouveaux milieux humides (entre autres dans les secteurs d'opportunités). Une cible de renaturalisation et de création de nouveaux milieux naturels et humides d'ici 2050 devrait être ajoutée ainsi que des cibles intermédiaires déclinées localement (arrondissements et secteurs d'opportunités).

Cible 8.2 : Préciser la définition de « verdi » dans la cible afin d'assurer que les superficies comptabilisées contribuent efficacement à la résilience du territoire et au renforcement de la biodiversité.

Cible 10.3 : Ajouter une cible de réduction du nombre total de véhicules légers immatriculés à Montréal pour 2050, et ce dans tous les arrondissements selon des proportions adaptées à leurs réalités territoriales. Ajouter une cible intermédiaire en 2040 pour plafonner le nombre de véhicules immatriculés en date d'aujourd'hui à Montréal.

Conclusion

L'élaboration du Plan d'urbanisme et de mobilité est un moment unique et une occasion à ne pas manquer pour se donner collectivement d'améliorer la qualité de nos milieux de vie et de répondre aux grands enjeux actuels et futurs. Le projet du PUM présente une vision qui nous rejoint et propose des mesures qui permettront de la concrétiser.

Maintenant, le défi sera dans la mise en œuvre, dans la cohérence, dans les mécanismes de suivi et dans la capacité de réunir les ressources financières nécessaires à la concrétisation des projets. Les recommandations principales de notre mémoire vont dans ce sens, afin de donner des ancrages forts ainsi que des lignes directrices claires pour la suite.

L'ampleur de la tâche nécessite également une participation et une implication de l'ensemble de la collectivité ainsi qu'un accompagnement dans les transformations qui pour certaines modifieront en profondeur les habitudes de la population.

Nous réitérons la volonté du CRE d'être impliqué dans les prochaines étapes tant au niveau du PUM que dans l'élaboration des PLUM, à la fois par notre rôle de concertation et par l'accompagnement spécifique sur certaines thématiques dans lesquelles nous avons développé des expertises et des outils favorisant le passage à l'action.