



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

Plan d'urbanisme de Montréal

Office de consultation publique de Montréal

Le 14 juin 2004

Recherche et rédaction : Robert Perreault
André Porlier
Coralie Deny

Conseil régional de l'environnement de Montréal

454, avenue Laurier Est
Montréal (Québec)
H2J 1E7

(514) 842-2890
cremtl@cam.org

©2004

*Le **Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal)**, organisme à but non lucratif, se préoccupe des enjeux environnementaux de l'île de Montréal depuis 1996. Fort de sa centaine de membres corporatifs et de son expérience en concertation, le CRE-Montréal possède l'expertise du travail en collaboration avec plusieurs partenaires sur de nombreux dossiers environnementaux, touchant les secteurs du transport, de l'aménagement, des matières résiduelles, des espaces verts, de l'eau et de l'air. Par ailleurs, le CRE-Montréal est actuellement impliqué très activement dans la démarche enclenchée par la Ville de Montréal visant la mise en oeuvre d'un Plan stratégique de développement durable pour la métropole.*

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION.....	4
2.	VOLET TRANSPORT.....	5
2.1.	Un objectif de réduction de l'utilisation de l'automobile.....	5
2.2.	Le parachèvement de l'autoroute 25 vers Laval et la transformation de la rue Notre-Dame en autoroute.....	6
2.3.	Autres recommandations concernant le volet transport.....	8
2.3.1-	Mesures à revoir.....	8
2.3.2-	Mesures à appuyer.....	9
2.3.3-	Mesures à préciser.....	11
2.3.4-	Mesures à ajouter.....	12
3.	ESPACES VERTS ET BLEUS.....	13
3.1.	MESURES MANQUANTES À AJOUTER.....	13
3.1.1-	Parc de la Cité-du-Havre.....	13
3.1.2-	Parc Jean-Drapeau.....	13
3.1.3-	Moratoire pour protéger les milieux naturels privés.....	14
3.1.4-	Augmenter la superficie d'espaces verts dans l'Est de Montréal.....	14
3.1.5-	Île Sainte-Thérèse.....	14
3.2.	MESURES À PRÉCISER.....	14
3.2.1-	Actions de verdissement.....	14
3.2.2-	Actions spécifiques aux parcs.....	15
3.2.3-	Mont Royal.....	16
3.2.4-	Espaces riverains.....	16
3.2.5-	Planification détaillée.....	17
4.	AUTRES DOSSIERS ENVIRONNEMENTAUX.....	18
4.1.	MESURES MANQUANTES À AJOUTER.....	18
4.1.1-	Matières résiduelles.....	18
4.2.	MESURES À PRÉCISER.....	19
4.2.1-	Eaux usées.....	19
4.2.2-	Sols contaminés.....	19
4.2.3-	Zones tampons.....	19
4.2.4-	Bruit.....	20
4.2.5-	Énergie.....	20
5.	DOCUMENTS ANNEXÉS.....	21

1. INTRODUCTION

Le CRE-Montréal s'est penché sur deux grands volets du projet de plan d'urbanisme que nous considérons très importants pour un plan d'urbanisme du point de vue environnemental : les volets transport et espaces verts et bleus. Par ailleurs, ont également été étudiés les autres dossiers à caractère environnemental, non moins importants mais qui regroupent plusieurs enjeux environnementaux (eau, air sol) et qui se retrouvent dans un chapitre particulier du projet de Plan (chapitre 2.7 « Un environnement sain »).

Pour réaliser ce mémoire, le CRE-Montréal a systématiquement analysé le projet de Plan sous quatre angles :

- les mesures décrites à revoir,
- les mesures décrites à appuyer,
- les mesures décrites à préciser,
- les mesures absentes à ajouter.

Le CRE-Montréal a élaboré son mémoire sur la base d'une prémisse essentielle : le Plan d'urbanisme que la Ville de Montréal adoptera devra conduire à la mise en œuvre d'actions concrètes en faveur de l'amélioration de l'environnement et donc du milieu de vie montréalais.

2. VOLET TRANSPORT

Le mode d'occupation du territoire influence les choix de transport et, l'offre de transport conditionne à son tour l'occupation du territoire. Il est donc possible de favoriser l'utilisation des transports publics, de la marche ou du vélo en modifiant les modalités d'aménagement des quartiers urbains. C'est que les règles actuelles d'occupation du sol favorisent les quartiers décentralisés et axés sur l'automobile peu viables présentement et encore moins dans les prochaines décennies en raison de la congestion routière croissante, de la dégradation de la qualité de vie et du peu de possibilités de mobilité pour les jeunes et les personnes sans voiture. Le nouveau plan d'urbanisme est l'occasion idéale de mettre en place un nouveau type de développement plus dense permettant l'intégration de transports publics, de pistes cyclables et de réseaux piétonniers au cœur des quartiers.

Avant même de détailler nos commentaires sur les éléments du plan d'urbanisme, nous tenons à exprimer notre appui à la volonté de la Ville de Montréal de prioriser le transport en commun et une forme d'urbanisation favorisant les déplacements à pied, à vélo ou en transport en commun. Toutefois, nous croyons que certaines modifications à la version préliminaire du plan d'urbanisme sont essentielles sans quoi la volonté de la Ville de Montréal de prioriser le transport en commun ne demeurera à notre avis qu'un vœu pieux sans réel changement.

À cet égard, le CRE-Montréal et ses partenaires souhaitent transmettre deux grandes préoccupations en matière de transport à l'égard du plan d'urbanisme soit :

1-L'absence d'objectif de réduction de l'utilisation de l'automobile

2-Le prolongement de l'autoroute 25 et la transformation de la rue Notre-Dame en autoroute

De plus, nous avons résumé à la fin de ce chapitre sur le transport, nos propositions à l'égard des mesures devant être appuyées, modifiées, revues ou ajoutées à la version préliminaire du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

2.1. UN OBJECTIF DE RÉDUCTION DE L'UTILISATION DE L'AUTOMOBILE

À notre avis, le transport en commun demeure la véritable solution à la congestion routière et aux problèmes environnementaux causés par l'utilisation excessive de l'automobile sur l'île de Montréal. C'est pourquoi, nous ne pouvons passer sous silence une contradiction entre les engagements de la Ville de Montréal à l'égard du développement durable, du Protocole de Kyoto, du transport en commun, des transports actifs, de la densification et de la consolidation des quartiers centraux, et l'absence d'objectifs visant à réduire l'usage de l'automobile sur l'île de Montréal. À notre avis, **favoriser le transport en commun** tel que proposé dans le plan d'urbanisme ne sera pas suffisant pour modifier les tendances actuelles en matière de transport et d'aménagement puisque le parc automobile continue de croître sur l'île de Montréal au rythme de 1,4 %¹ annuellement alors que la part modale du transport en commun a chuté de 7 % entre 1987 et 1998 sur l'île de Montréal à l'heure de pointe du matin.²

¹ Ville de Montréal, *Version préliminaire du plan d'urbanisme*, 2004, page 35.

²AMT, *Bilan 2002 et perspective 2007*, Avril 2002, page 15.

De plus, l'absence d'objectif relatif à la réduction de l'utilisation de l'automobile constitue une contradiction avec la volonté du gouvernement du Québec énoncée dans le *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région de Montréal 2001-2021* stipulant que Montréal « doit susciter une forme urbaine visant en ce qui a trait au transport des personnes, une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et **une réduction de l'utilisation de l'automobile** »³. De même, le Cadre d'aménagement demande « D'intégrer, dans le cadre de ses actions en transport, des **cibles précises de réduction de l'usage de l'automobile et des nuisances causées par la circulation routière...** »⁴ Conséquemment, la condition essentielle à la mise en œuvre des orientations, des objectifs et des moyens du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal concernant le volet transport et à la conformité du plan d'urbanisme avec le Cadre d'aménagement de la région de Montréal est l'intégration dans le plan d'urbanisme d'un objectif concret de réduction de l'utilisation de l'automobile :

De l'avis du Conseil régional de l'environnement de Montréal

La Ville de Montréal doit intégrer dans son plan d'urbanisme **un objectif quantifiable de réduction de l'usage de l'automobile sur l'île de Montréal**. À ce sujet, le CRE-Montréal considère que seul un objectif annuel de réduction de 2 % de l'utilisation de l'automobile et une augmentation de 5 % du transport en commun permettrait l'atteinte des objectifs de Kyoto dans le secteur des transports à Montréal. A notre avis, sans cet objectif de réduction de l'utilisation de l'automobile, plusieurs orientations, objectifs et actions du plan d'urbanisme ne pourront se concrétiser. Cet objectif est non seulement essentiel pour permettre à la communauté montréalaise de respecter ses engagements en matière de gaz à effet de serre (Objectif 17 du plan d'urbanisme : réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre) mais également pour permettre l'émergence d'un environnement favorable à une augmentation de l'utilisation des transports collectifs et à une augmentation des déplacements à pied ou à vélo. De plus, nous croyons que l'ensemble des orientations, des objectifs et des actions présentés dans le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal doivent être conformes à cet objectif. Enfin, nous croyons que le plan d'urbanisme doit se doter d'outil de suivi de la mise en œuvre du plan par le biais, par exemple, d'indicateurs concernant l'usage de l'automobile sur l'île de Montréal.

2.2. LE PARACHEVEMENT DE L'AUTOROUTE 25 VERS LAVAL ET LA TRANSFORMATION DE LA RUE NOTRE-DAME EN AUTOROUTE

❖ Parachèvement de l'autoroute 25

Extrait du plan d'urbanisme de la ville de Montréal

« Avant de se prononcer quant à cette intervention, plusieurs études devront être menées par le MTQ. Lorsque la Ville de Montréal prendra connaissance des études, les résultats justifiant sa réalisation devront, entre autres, démontrer l'amélioration de la desserte de secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement, le désenclavement du secteur Est de l'île, l'intégration d'aménagements propices au transport collectif et au vélo, la réduction de la circulation de transit, particulièrement celle des camions,

³ MAMM, *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales; région métropolitaine de Montréal 2001-2021*, 2001, page 91

⁴ MAMM, *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales; région métropolitaine de Montréal 2001-2021*, 2001, page 93

le long des boulevards Henri-Bourassa et Pie-IX et la protection et la mise en valeur de l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau De Montigny »(page 58)

Dans la version préliminaire du plan d'urbanisme, la Ville de Montréal annonce, sous certaines conditions, son intention d'appuyer le projet de prolongement de l'autoroute 25 vers Laval et la construction d'un nouveau pont. Pour le CRE-Montréal, la Ville de Montréal doit clairement s'opposer au projet de prolongement de l'autoroute 25 puisque ce projet est en contradiction avec la volonté de la Ville de Montréal de favoriser le transport en commun et de consolider le développement résidentiel sur l'île de Montréal.

À lui seul, ce projet prévoyant la construction de six nouvelles voies autoroutières pour relier Montréal à l'Est de Laval entraînera un développement accéléré de l'Est de Laval et des villes de la couronne Nord-Est de l'agglomération montréalaise et ce, au détriment de la consolidation des quartiers sur l'île de Montréal. Le faible prix des terrains à l'extérieur de l'île de Montréal comparativement à ceux sur l'île de Montréal, la disponibilité d'un grand nombre de terrains consacrés au développement à l'extérieur de l'île et les nombreuses contraintes reliées à la présence de sols contaminés sur les terrains disponibles sur l'île de Montréal sont autant de raisons qui favoriseront le déplacement des ménages montréalais vers les banlieues.

De même, le prolongement de l'autoroute 25 entraînera une utilisation accrue de l'automobile au détriment du transport en commun ou du covoiturage puisque la construction de cette nouvelle infrastructure routière ajoutera une offre de transport comparable au pont Médéric-Martin de l'autoroute 15 où plus de 150 000 véhicules circulent quotidiennement. Ce sont donc plus de 150 000 véhicules supplémentaires qui circuleront sur le réseau routier montréalais puisque toute augmentation de capacité qui permet d'accommoder de nouveaux automobilistes qui autrement auraient adopté des comportements différents entraîne une demande induite⁵

De l'avis du Conseil régional de l'environnement de Montréal :

La Ville doit donc annoncer clairement son opposition à la construction d'un nouveau pont et au prolongement de l'autoroute vers Laval. Plusieurs mesures doivent être mises en place avant d'entreprendre la construction d'un nouveau pont entre Montréal et Laval. Ainsi, nous croyons que des mesures d'optimisation des infrastructures actuelles doivent être réalisées, notamment par la mise en place de voies réservées au covoiturage sur les ponts, l'augmentation de la fréquence des trains de banlieue et par la mise en place de nouvelles infrastructures de transport en commun (trains de banlieue vers Mascouche et Repentigny, une voie express sur Henri-Bourassa ou un prolongement du Métro vers Anjou).

❖ **Modernisation de la rue Notre-Dame**

Extrait du plan d'urbanisme de la ville de Montréal

⁵ Un document publié en 1995 par la Commission européenne des ministres du transport (CEMT) en collaboration avec l'OCDE soutient que la création de nouvelles infrastructures routières donne peu de résultats. " **La construction d'un nombre croissant de voies routières dans les villes et les grandes agglomérations a permis à un plus grand nombre de se déplacer en voiture, mais n'a pas réduit notablement l'ampleur des encombrements aux heures de pointe. Dès qu'une nouvelle voie est ouverte dans une grande ville elle est vite saturée. Même les régions urbaines possédant les plus vastes réseaux routiers connaissent des taux considérables d'encombrements**"

« Procéder à la modernisation de la rue Notre-Dame Est par l'aménagement d'un boulevard urbain jusqu'à son raccordement à l'avenue Souigny, incluant le prolongement du boulevard De L'Assomption depuis l'avenue Souigny jusqu'à la rue Notre-Dame. » (page 54)

Lors des audiences publiques du BAPE sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame en janvier 2002, la Ville de Montréal a clairement pris position en faveur d'un boulevard urbain dans l'axe de la rue Notre-Dame. Or, la Ville de Montréal continue de subir certaines pressions pour transformer la rue Notre-Dame en autoroute. Au-delà de la terminologie utilisée pour décrire le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, autoroute ou boulevard urbain, le CRE-Montréal demande à la Ville de Montréal de réitérer dans son plan d'urbanisme sa volonté de ne pas augmenter les débits de circulation dans l'axe de la rue Notre-Dame. Comme vous le savez, le CRE-Montréal s'oppose à la construction d'une autoroute de transit dans l'axe de la rue Notre-Dame. À notre avis, la transformation de la rue Notre-Dame en autoroute va à l'encontre du développement durable, des engagements de Kyoto et du transport en commun puisque cette transformation de la rue Notre-Dame en autoroute favorisera l'utilisation de l'automobile dans la région métropolitaine de Montréal et une détérioration de la qualité de vie des quartiers centraux. De plus, le concept même d'une autoroute est en contradiction avec les orientations gouvernementales à l'égard de l'étalement urbain et du développement des transports en commun. Dans ce contexte, le CRE-Montréal est d'avis que le concept même d'une autoroute en milieu urbain est inacceptable et que la Ville de Montréal doit clairement préciser les objectifs et les mesures de réduction de l'utilisation de l'automobile pour la rue Notre-Dame.

De l'avis du Conseil régional de l'environnement de Montréal :

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame en boulevard urbain doit intégrer des objectifs de réduction de l'utilisation de l'automobile. La modernisation de la rue Notre-Dame ne doit pas être l'occasion d'accroître la capacité routière mais doit plutôt être l'occasion d'améliorer l'offre de transport en commun et de consolider les quartiers traversés.

2.3. AUTRES RECOMMANDATIONS CONCERNANT LE VOLET TRANSPORT

En parcourant la version préliminaire du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, le CRE-Montréal et ses membres ont identifié certains éléments concernant le dossier du transport méritant d'être appuyés, dans certains cas d'être précisés et dans d'autres cas d'être revus.

2.3.1- Mesures à revoir

Pour le Conseil régional de l'environnement de Montréal et ses membres, certaines actions proposées dans le plan d'urbanisme sont contradictoires avec les objectifs dont s'est doté le plan d'urbanisme en matière d'environnement, de transport et de qualité de vie. Conséquemment, ces mesures doivent être réévaluées en fonction des objectifs de **RÉDUIRE L'USAGE DE L'AUTOMOBILE SUR L'ÎLE DE MONTRÉAL ET D'AUGMENTER L'UTILISATION DU TRANSPORT EN COMMUN.**

❖ L'objectif de faire de Montréal la plaque tournante du transport des marchandises

« La Ville préconise des interventions à la fois sur le réseau routier municipal et national de manière à consolider les secteurs d'emplois et à régénérer les grands sites sous-

utilisés, notamment les secteurs faisant l'objet d'une planification détaillée (voir chapitre 4).

- Réfection et optimisation de l'autoroute Métropolitaine.
- Modernisation de la rue Notre-Dame Est.
- Réaménagement des échangeurs Dorval et Turcot.
- Réaménagement des voies de service de l'autoroute 40, incluant le réaménagement de l'échangeur de l'autoroute 40 et du boulevard Morgan.
- Réaménagement potentiel du chemin De La Côte-de-Liesse en boulevard urbain, de l'échangeur Dorval à l'échangeur Décarie.
- Parachèvement des boulevards Marien et Maurice-Duplessis.
- Ajout d'une voie de service de l'autoroute 15 dans l'axe de la rue Jean-Pratt.
- Prolongement du boulevard Cavendish (tracé à préciser).
- Prolongement du boulevard Rodolphe-Forget (tracé à préciser)
- Prolongement à l'étude de l'autoroute 25. » (page 67)

À notre avis, le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal en proposant uniquement des mesures favorisant le camionnage ne fera que favoriser l'augmentation du nombre de déplacements de véhicules lourds sur l'île de Montréal. Le plan d'urbanisme se doit donc d'être plus cohérent avec ses objectifs en matière de qualité de vie, d'environnement et de transport en favorisant des mesures permettant de réduire le nombre de déplacements de véhicules lourds et leurs impacts sur l'île de Montréal (ferroviaire, maritime, gestion des déplacements...).

De plus, la Ville de Montréal doit s'engager à l'intérieur du plan d'urbanisme à mettre en place des mesures, tels que des centres de transbordement de marchandises à l'extérieur de l'île, pour réduire la quantité et la dimension des véhicules lourds circulant sur le réseau Montréalais. À long terme, certaines activités génératrices de déplacements de véhicules lourds n'ayant pas pour origine ou destination l'île de Montréal devraient être relocalisées à l'extérieur de l'île de Montréal pour éviter tous déplacements inutiles pour l'économie de Montréal. De même, les centres générateurs de déplacements de marchandises dangereuses devraient être localisés dans des secteurs réduisant les risques et les impacts de leurs activités pour la population montréalaise.

2.3.2- Mesures à appuyer

À notre avis, les éléments suivants du plan d'urbanisme sont cohérents avec la volonté de faire de Montréal une ville de développement durable favorisant le transport en commun et les modes de transport actif (marche et vélo). Pour le CRE-Montréal, ces mesures méritent d'être mises en valeur dans le plan d'urbanisme.

❖ **Faire du transport collectif le mode de transport de l'avenir pour Montréal.**

« De fait, la Ville prend résolument position en faveur du transport collectif et le reconnaît comme le mode de transport de l'avenir pour Montréal. » (page 37)

« À cet égard, la Ville juge opportun que le gouvernement du Québec revoie ses priorités en ce qui a trait à l'utilisation des sommes d'argent provenant du Fonds canadien des infrastructures stratégiques du gouvernement fédéral à des fins de transport collectif plutôt que de réalisation de projets routiers. » (page 37)

❖ **L'importance de relier grâce à un mode de transport collectif rapide et efficace le Centre à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal.**

« Implanter un lien rapide de transport collectif reliant le Centre de Montréal à l'Aéroport (projet étudié par l'Agence métropolitaine de transport et par Via Rail) ». (page 44)

❖ **Soutenir une urbanisation favorisant l'utilisation du transport collectif**

« La Ville préconise une intensification et une densification des activités urbaines, particulièrement aux abords des stations de métro, des gares de train de banlieue et des corridors de transport collectif structurants offrant un potentiel de consolidation en raison de la présence de terrains vacants ou sous-utilisés » (page 49)

❖ **Assurer la desserte aux secteurs d'activités et l'accès aux infrastructures de transport collectif en complétant le réseau pan-montréalais de voies cyclables et en améliorant les liens piétonniers.**

« Afin de créer un environnement sécuritaire et agréable pour les piétons et les cyclistes, la Ville entend également réaliser des aménagements favorables à leurs déplacements, tels des trottoirs continus et suffisamment larges, des aménagements paysagers, des voies cyclables et un mobilier urbain approprié. » (page 53)

❖ **Mise en place d'une politique de stationnement**

« Les actions pan-montréalaises :

- *Faire respecter scrupuleusement la réglementation en vigueur, notamment quant à l'obligation de maintenir une voie de circulation conduisant à chaque case de stationnement.*
- *Exiger un permis annuel d'exploitation et tarifier son obtention.*
- *Réaliser un aménagement paysager adéquat pour les stationnements extérieurs hors rue.*

Les actions favorisant la consolidation du Centre (voir objectif 7) :

- *Éliminer, graduellement, les stationnements extérieurs hors rue payants. À cette fin, les moyens suivants sont préconisés :*
- *Ne plus octroyer de nouveaux permis pour des stationnements extérieurs hors rue;*
- *Éliminer les stationnements illégaux;*
- *Accroître la surtaxe des stationnements extérieurs hors rue payants.*

Les actions favorisant l'utilisation du transport collectif et du vélo :

- *Revoir à la baisse la réglementation d'urbanisme relative au nombre de places de stationnement exigé lors de la construction de nouveaux projets immobiliers (commerces, bureaux, institutions, équipements collectifs d'envergure et habitations à loyer abordable) situés dans un rayon de 300 mètres ou moins d'une station de métro ou d'une gare de train de banlieue.*
- *Revoir la pratique interdisant le stationnement le long de certaines rues pendant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi. La révision de cette pratique aurait pour effet d'accroître, particulièrement au Centre, les stationnements de courte durée sur rue. Elle permettrait également aux résidents montréalais de laisser leurs voitures stationnées sur la rue à proximité de leur domicile.*
- *Simplifier la réglementation relative au stationnement sur rue dans les secteurs résidentiels.*
- *Accroître l'offre des stationnements incitatifs les plus achalandés, situés en amont des points de congestion, en privilégiant les stationnements souterrains intégrés à un bâtiment.*
- *Prévoir des aménagements adéquats et sécuritaires pour les vélos aux abords des stations de métro et des gares près des équipements collectifs et sur les artères commerçantes.*

- *Exiger l'aménagement de places de stationnement sécuritaires réservées aux vélos à l'intérieur des projets immobiliers privés ou publics (institutions, équipements collectifs, édifices à bureaux, complexes commerciaux, etc.*
- *Réserver, aux endroits appropriés, des places de stationnement sur rue pour les vélos. » (page 66).*

❖ **Implantation d'un système léger sur rail sur Avenue du Parc**

« Le Plan identifie l'implantation harmonieuse d'un système léger sur rail le long des axes suivants : depuis la rue De La Montagne dans l'axe du boulevard René-Lévesque et dans l'axe de l'avenue Du Parc jusqu'à la rue Jean-Talon Ouest (projet étudié par l'Agence métropolitaine de transport) et se prolongeant éventuellement vers le secteur L'Acadie-Chabanel. » (page 44)

❖ **Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.**

« En souscrivant au Protocole de Kyoto, la Ville de Montréal a formulé l'engagement ferme de participer à la réduction des gaz à effet de serre. Les véhicules motorisés demeurent une source importante d'émission de polluants atmosphériques qui contribuent à la formation d'ozone et de gaz à effet de serre. Par conséquent, la Ville entend réduire l'utilisation de l'automobile en favorisant le transport collectif. » (page 185)

❖ **Optimisation des infrastructures existantes pour favoriser l'accès à l'île de Montréal par le transport en commun**

« L'accès à Montréal à partir de Laval, de Longueuil et des territoires des couronnes Nord et sud devra également être axé sur l'utilisation du transport collectif. Dans cette optique, la Ville de Montréal favorise un usage optimal des corridors ferroviaires et des ponts existants afin de concevoir des dessertes en transport collectif. » (page 42)

2.3.3- Mesures à préciser

Certaines actions proposées dans le plan d'urbanisme doivent être réévaluées en fonction de l'objectif de **RÉDUIRE L'USAGE DE L'AUTOMOBILE SUR L'ÎLE DE MONTRÉAL** et doivent intégrer des cibles précises de réduction de l'usage de l'automobile.

❖ **Modération de la circulation dans les quartiers résidentiels**

« Canaliser la circulation de transit sur les grandes artères et mettre en place des mesures d'atténuation de la circulation dans les secteurs résidentiels (réduction de la largeur des chaussées, élargissement ou renflement des trottoirs aux intersections, plantation d'arbres). Ces mesures d'atténuation seront élaborées dans le Plan de transport. » (page 197)

À notre avis, plusieurs quartiers centraux (Plateau Mont-Royal, Rosemont, Villeray, Centre-sud, Hochelaga-Maisonneuve) devraient faire l'objet de mesures pour réduire la circulation de « transit » dans les rues résidentielles. Le plan d'urbanisme devrait donc identifier les quartiers et les artères devant faire l'objet de mesures de modération de la circulation.

❖ **Interventions prioritaires en matière de transport en commun**

« À l'heure des choix de développement des réseaux de transport collectif, la Ville de Montréal préconise les interventions desservant les milieux les plus densément peuplés, traduisant sa volonté d'offrir un service au plus faible coût possible par passager transporté. C'est pourquoi la Ville favorise la poursuite du développement des réseaux de transport collectif dans les milieux déjà structurés à cette fin. » (page 38)

À notre avis, la Ville de Montréal doit prioriser ses interventions en matière de transport en commun afin de favoriser les projets de transport en commun qui ont le plus d'impact sur la réduction de l'utilisation de l'automobile sur l'île de Montréal et sur l'augmentation de l'utilisation du transport en commun. Conséquemment, les projets de transport en commun permettant de réduire l'espace public doivent être priorisés (chaussée, stationnement, pont).

❖ **Intervention en transport en commun entre Montréal et la Rive-sud**

« Intervention proposée entre la Rive-Sud et le Centre de Montréal Un projet de liaison entre le Centre de Montréal et la Rive-Sud, du type système léger sur rail (SLR), est présentement étudié par l'Agence métropolitaine de transport. Au terme de cette étude, ce projet sera évalué par la Ville. Le Plan reconnaît la nécessité d'assurer la pérennité d'un axe structurant de transport collectif entre la Rive-Sud et Montréal, notamment en raison du potentiel de mise en valeur du secteur du Havre. Parmi les options possibles, la Ville identifie les suivantes : Améliorer la desserte en transport collectif depuis la Rive-Sud par le train de banlieue dans l'axe du pont Victoria ou par l'implantation d'une voie réservée aux autobus sur le pont Champlain dans le sens de la circulation. » (page 44)

À notre avis, la Ville de Montréal doit accroître l'offre de transport en commun entre Montréal et la Rive-sud. Par ailleurs, la Ville de Montréal doit éviter de déplacer la voie réservée pour autobus du pont Champlain vers l'Estacade et ainsi accroître la capacité routière sur le pont Champlain.

2.3.4- Mesures à ajouter

A notre avis, certaines nouvelles mesures devraient être intégrées dans le plan d'urbanisme de la ville de Montréal :

❖ **Mesures préférentielles pour les modes de transport durable**

Le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal doit prévoir des mesures pour favoriser le covoiturage, l'autopartage (Communauto) et l'utilisation de véhicules écologiques (hybride ou électrique) notamment en favorisant l'implantation de stationnements réservés et de voies réservées aux véhicules écologiques.

3. ESPACES VERTS ET BLEUS

Sur la question des espaces verts et bleus, le CRE-Montréal considère que, dans l'ensemble, les objectifs et les mesures de mise en œuvre qui y sont rattachées vont dans le sens d'une amélioration en ce domaine. En effet, de manière générale, le CRE-Montréal reconnaît que le projet de Plan d'urbanisme démontre un intérêt certain pour les espaces verts et bleus montréalais. L'importance de leur accorder une protection adéquate, de les mettre en valeur et d'augmenter la trame verte urbaine transparaît dans le document.

Toutefois, nous considérons qu'il manque souvent l'arrimage indispensable des actions à des mesures de mise en œuvre concrètes pour permettre l'atteinte des objectifs de protection et de verdissement visés par le Plan d'urbanisme, d'où le chapitre sur les mesures à préciser.

Par ailleurs, certains dossiers importants qui devraient clairement être cités, comme le parc Jean-Drapeau, sont complètement absents du document, d'où le chapitre sur les mesures manquantes à ajouter.

3.1. MESURES MANQUANTES À AJOUTER

3.1.1- Parc de la Cité-du-Havre

Au cours des dernières années, le CRE-Montréal et le Regroupement pour la sauvegarde du parc de la Cité-du-Havre ont fait beaucoup de démarches pour protéger les espaces verts de la pointe de la Cité du Havre. Finalement, la Ville a modifié le zonage du terrain adjacent à Habitat 67, de façon à le faire passer de « résidentiel » à « parc » ; une décision qui va tout à fait dans le sens d'un gain environnemental concret pour la population montréalaise. Or, aucune mention n'est faite dans le Plan d'urbanisme de cette décision et de l'affirmation de la volonté de faire du site un parc.

Conséquemment, le CRE-Montréal recommande à la Ville de :

- **Confirmer la vocation de parc du terrain adjacent au parc de la pointe et d'Habitat 67.**

3.1.2- Parc Jean-Drapeau

Le parc Jean-Drapeau fait partie du patrimoine naturel et culturel montréalais qui doit être protégé et mis en valeur. Or, il existe actuellement une ambiguïté importante qui doit être levée pour y parvenir et une affirmation claire qui doit être faite, soit respectivement que le parc n'est pas un site de développement de méga événements commerciaux qui privatisent et empiètent sur les espaces verts, et que le parc est avant toute chose un espace vert et bleu voué à des usages de loisir pour la population montréalaise.

Conséquemment, le CRE-Montréal recommande à la Ville de :

- **Confirmer la vocation de parc et placer la protection des espaces verts et bleus comme la première priorité à laquelle toute autre proposition est subordonnée.**
- **Redonner la gestion du parc au Service des parcs et espaces verts de la Ville de Montréal.**
- **Interdire tout agrandissement du Casino sur l'île Notre-Dame et favoriser son déménagement si celui-ci désire se développer.**
- **Mettre en valeur le patrimoine naturel de l'île.**

- **Renaturaliser les berges des îles et les rendre accessible au public et établir un parcours riverain.**

3.1.3- Moratoire pour protéger les milieux naturels privés

Eu égard aux pressions importantes qui s'exercent actuellement sur les milieux naturels privés pour favoriser des projets de développement, et cela même si la Ville a déterminé dix écoterritoires dans son projet de Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels, le CRE-Montréal est d'avis qu'il est urgent de geler tout projet immobilier sur les terrains naturels de grande valeur jusqu'à ce que ces terrains fassent l'objet d'une protection concrète et définitive. En effet, le CRE-Montréal considère que la simple intégration à des écoterritoires ne garantit aucunement la protection des sites naturels privés qu'ils comprennent.

Conséquemment, le CRE-Montréal recommande à la Ville de :

- **Mettre en place à très court terme un règlement de contrôle intérimaire interdisant tout développement sur les sites naturels privés répertoriés dans les écoterritoires tel que déterminé par la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels.**

3.1.4- Augmenter la superficie d'espaces verts dans l'Est de Montréal

Cette partie de l'île est déficitaire en termes d'espaces verts. Il apparaît donc important que pour un principe d'équité des efforts particuliers soient faits dans cette partie de Montréal et donc que la superficie des espaces verts soit augmentée.

Conséquemment, le CRE-Montréal recommande à la Ville de :

- **Créer de nouveaux espaces verts en restaurant des sites.**

3.1.5- Île Sainte-Thérèse

Même si l'île Sainte-Thérèse ne se trouve pas sur le territoire de la Ville de Montréal, sa situation géographique très proche des rives montréalaises et son accessibilité par navette fluviale possible depuis Montréal donne à cette île un potentiel important d'espaces verts et bleus dans l'Est, et de parc public.

Conséquemment, le CRE-Montréal recommande à la Ville de :

- **S'engager à faire les démarches auprès de Varennes et du Ministère des ressources naturelles pour en faire un parc.**

3.2. MESURES À PRÉCISER

3.2.1- Actions de verdissement

Pour assurer un milieu de vie de qualité à la population montréalaise, le CRE-Montréal est d'avis que cela passe notamment par la trame verte de la ville. Plusieurs mesures de verdissements doivent être appliquées pour parvenir à un ratio suffisant d'espaces verts versus espaces minéralisés.

Conséquemment, le CRE-Montréal recommande de :

- **Verdir annuellement un minimum de cinq cours d'école**, en priorisant les secteurs défavorisés en termes d'espaces verts et en collaborant avec les commissions scolaires visées.

- **Mettre en place un programme de verdissement de ruelles.**
- **Développer un programme de verdissement pour les toits des bâtiments publics**, non seulement pour augmenter le ratio d'espaces verts en ville mais aussi pour contrer le phénomène d'îlot de chaleur urbain et contribuer à l'assainissement de l'air.
- **Consolider le statut de tous les jardins communautaires et collectifs existants et en augmenter le nombre dans les quartiers très urbanisés et défavorisés.** Ces jardins faisant partie intégrante de la trame verte de Montréal, contribuent aussi à la percolation des eaux de pluie en milieu très minéralisé et donc diminuent substantiellement la quantité d'eau de pluie responsable de l'engorgement des égouts pluviaux et de leur débordement, synonyme de pollution en rive. Rappelons que les jardins collectifs représentent également une solution efficace pour apporter une aide alimentaire de qualité à la population pauvre et favorise le compostage domestique.
- **Adopter une politique d'encadrement du développement sur les terrains institutionnels pour préserver les espaces verts et pour établir des ententes visant à rendre accessible les espaces verts à la population montréalaise.**
- **Obliger l'aménagement de 10 % d'espaces verts lors de nouvelles constructions dans les quartiers défavorisés en termes d'espaces verts et donc rendre impossible dans ce cas le remplacement par des compensations financières de la part du promoteur.**

3.2.2- Actions spécifiques aux parcs

Les parcs montréalais représentent un patrimoine vert pour la population montréalaise dont il faut assurer la pérennité. Outre leur intérêt majeur du point de vue social (lieu de loisir et de rencontres) et paysager, les parcs sont des éléments incontournables pour contrer les effets environnementaux néfastes de l'urbanisation (notamment par la captation des poussières et des polluants atmosphériques, la diminution de la température ambiantes et la percolation de l'eau de pluie dans le sol). D'autres part, certains espaces verts comme les Parc-Nature ont souvent une forte composante de forêts naturelles alors que d'autres espaces sont de vastes espaces souvent gazonnés et parsemés d'arbres ce qui commande des actions différentes.

Conséquemment, le CRE-Montréal recommande de :

- **Préserver les milieux naturels présents à l'intérieur des parcs** et s'assurer d'un aménagement qui maintienne l'intégrité et la pérennité de ces précieux milieux naturels urbains.
- **Aménager rapidement les parcs-nature encore non accessibles au public** comme le bois de Saraguay tout en protégeant le milieu naturel.
- **Créer de nouveaux parcs**, notamment un nouveau parc-nature au niveau des Rapides du Cheval Blanc, au niveau du bois Angell à Beaconfield, un parc linéaire tout le long du ruisseau de Montigny et un grand parc dans l'ancienne carrière Miron.
- **Agrandir certains parcs existants**, notamment le Parc-Nature de Pointe-aux-Prairies (bois des Capucins) et le parc du Mont-Royal (bois Saint-Jean-Baptiste).
- **Confirmer la vocation «espaces verts» des parcs montréalais** pour leur assurer une véritable protection et empêcher l'appropriation de ces espaces à des fins de construction d'infrastructures qui devraient être prévues à l'extérieur de ces zones vertes.
- **Planter des arbres au pourtour des terrains de jeux et terrains sportifs** pour créer ainsi des zones d'ombre pour augmenter le confort des spectateurs et autres utilisateurs.
- **Obliger les contrevenants à remettre en état les espaces verts détruits de façon illicite dans le cadre de la Politique de l'arbre.**

3.2.3- Mont Royal

De par sa morphologie et la richesse en termes d'espaces verts, le mont Royal dépasse les limites du parc. Il faut donc assurer la protection aux espaces verts pour l'ensemble de la Montagne. Les espaces verts compris dans le futur arrondissement historique et naturel, décrété par le Ministère de la Culture du Québec, nécessitent une véritable protection.

Conséquemment, le CRE-Montréal recommande de :

- **Prohiber toute coupe d'arbre à l'intérieur du périmètre défini.**
- **Obliger toute demande de dérogation à cet interdit, par une des institutions qui ceinturent le parc dans le but de construire sur le site, à faire l'objet d'une étude qui considère toutes les alternatives possibles et favorise celles qui permettraient de bâtir en-dehors des espaces verts.**
- **Attacher le bois de la colline d'Outremont d'une superficie de neuf hectares (dont une partie est située dans la portion nord-est du Cimetière Notre-Dame-des-Neiges) au parc du Mont-Royal et pour cela procéder à son acquisition.**
- **Présenter au ministre des scénarios visant à protéger les quelques boisés hors parc restants sur la Montagne.**
- **Réaliser un suivi de l'état du couvert végétal afin de mesurer les progrès accomplis en matière de protection des espaces verts de la Montagne.**
- **Doter rapidement le parc du Mont-Royal d'un Plan directeur**, celui-ci stipulant clairement les orientations relativement aux usages du parc. Même si le zonage « parc » assure une protection certaine au milieu écologique, il est nécessaire de circonscrire les activités acceptables dans le parc et d'interdire celles qui menaceraient l'intégrité du lieu.
- **Ne permettre dans le parc que les activités sans impact sur le milieu naturel.** La Ville doit donc les définir précisément et ainsi établir la liste des usages proscrits dans le parc. Ainsi par exemple, le vélo de montagne, multipliant les chemins informels et créant une érosion importante de sols (mise à nue des racines des arbres), doit être formellement et légalement interdit sur les sentiers non asphaltés et hors sentiers. La tenue d'événements d'envergure (ex. : concert rock, compétition sportive) dans les espaces verts sont également à proscrire.
- **Réduire la largeur de la voie Camilien-Houde** afin de limiter notablement la circulation automobile en termes de vitesse et d'achalandage et ainsi décourager son utilisation comme voie de transit.
- **Maintenir le statut de cimetière-jardin pour le cimetière Notre-Dame-des-Neiges : protéger et mettre en valeur les espaces boisés qu'il abrite et interdire les aménagements projetés qui vont à l'encontre des orientations précédentes.**

3.2.4- Espaces riverains

Berges :

Le caractère insulaire de Montréal est malheureusement peu perçu par la population montréalaise en raison de la carence majeure d'accès publics visuels et physiques aux plans d'eau. Le CRE-Montréal considère donc qu'il est urgent de renverser cette tendance et de redonner l'accès au Fleuve aux MontréalaisES.

Conséquemment, le CRE-Montréal recommande de :

- **Faire valoir systématiquement le droit de préemption de la Ville** (quand un terrain en rive est mis en vente, il devrait en premier lieu être proposé à la Ville)

- **Rendre conforme les règlements des arrondissements avec la Politique des rives, du littoral et des plaines inondables du gouvernement du Québec pour une obligation minimale de protéger une bande riveraine de 10 ou 15 mètres.**
- **Aménager des lieux de baignade (plages et pontons) et des accès locaux à l'eau en bout de rue, aux endroits où le programme QUALO permet de dire que la qualité de l'eau en rive est suffisante pour de tels usages.**

Cours d'eau et milieux humides :

La plupart des cours d'eau de l'île ont disparu aujourd'hui. Il n'en reste que sept sur l'île de Montréal et quatre sur l'île Bizard. Le CRE-Montréal considère donc qu'il est urgent d'assurer la protection totale des derniers cours d'eau montréalais. Dans un second temps, dans une vision environnementale à moyen terme, il serait pertinent d'augmenter le nombre de ruisseaux montréalais.

Conséquemment, le CRE-Montréal recommande de :

- **Assurer la protection totale et la viabilité de tous les derniers ruisseaux encore non canalisés et de leurs berges.**
- **Établir un plan de restauration pour certains anciens ruisseaux importants aujourd'hui canalisés.**
- **Assurer la protection de la batture de Pointe-aux-Trembles qui représente un site écologique très important.**

Îles et îlots de l'archipel montréalais :

Montréal est une île, elle-même entourée d'îles et d'îlots de grande valeur écologique qui ne bénéficient pas tous d'une protection suffisante ou qui sont soumis à des pressions importantes, notamment résidentielles. Le CRE-Montréal considère qu'il faut assurer l'intégrité de l'ensemble de l'archipel montréalais.

Conséquemment, le CRE-Montréal recommande à la Ville de :

- **Assurer la protection et l'intégration de l'ensemble des îles et îlots entourant Montréal dans le réseau bleu montréalais.**

3.2.5- Planification détaillée

Le CRE-Montréal est d'avis que pour plusieurs secteurs de planification détaillée, des précisions doivent être apportées au niveau des mesures de mise en œuvre.

Conséquemment, le CRE-Montréal recommande à la Ville de :

Corridors ferroviaires :

- Considérer aussi les corridors ferroviaires du CN présents dans l'est de l'île pour renforcer la vocation cyclable aux abords et pour l'aménagement d'une zone tampon.
- Utiliser les voies du CP et du CN pour renforcer la trame verte de Montréal par l'aménagement de corridors verts et de zones tampon vertes.

Complexe et village olympique :

- S'assurer que les activités récréotouristiques ne compromettent pas l'intégrité des espaces verts du secteur.
- Reboiser le parc Maisonneuve.
- Préserver intégralement le boisé jouxtant les Pyramides dans sa partie nord.

L'Anse-à-l'Orme :

- Protéger le bois Angell pour sa grande valeur écologique et son rattachement au corridor Nord-Sud au niveau du ruisseau de l'Anse-à-l'Orme.

Golf de Meadow Brook :

- Protéger cet espace vert, qui représente aussi une zone tampon entre le milieu résidentiel et la cour de triage du CP, ultimement à des fins de parcs.

4. AUTRES DOSSIERS ENVIRONNEMENTAUX

Le CRE-Montréal appuie l'intégration dans le projet de Plan d'urbanisme des considérations environnementales, car aujourd'hui il ne fait plus aucun doute qu'une bonne qualité du milieu de vie passe par un environnement sain. Pour y parvenir, le CRE-Montréal est d'avis qu'il est indispensable et urgent d'améliorer entre autres la qualité de l'air, des eaux potable et usées, et des sols. Par ailleurs, la ville est synonyme de multiples contraintes et nuisances. Il faut donc prendre toutes les mesures possibles pour en limiter les impacts sur l'environnement et évidemment sur la population. Les chapitres précédents, soit le transport et les espaces verts et bleus, regroupent déjà des éléments de solution qui ne seront donc pas répétés dans ce chapitre.

Si les grands principes en matière d'environnement sont inclus dans le projet de Plan d'urbanisme, notamment au chapitre 2.7 « Un environnement sain », nous considérons qu'il manque encore ici l'arrimage indispensable des actions à des mesures de mise en oeuvre concrètes, d'où le chapitre sur les mesures à préciser.

Par ailleurs, certains dossiers importants qui devraient clairement être cités, comme les matières résiduelles, sont complètement absents du document, d'où le chapitre sur les mesures manquantes à ajouter.

4.1. MESURES MANQUANTES À AJOUTER

4.1.1- Matières résiduelles

La Ville de Montréal fait partie de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) qui comprend 63 municipalités situées dans la grande région montréalaise. Or la CMM, dont le président du conseil d'administration est le maire de Montréal, monsieur Gérald Tremblay, est sur le point de rendre public son Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles (PMGMR). Ce PMGMR doit intégrer notamment les notions de recyclage, de compostage et de régionalisation de l'enfouissement. Le CRE-Montréal est donc d'avis que les lieux potentiels pour les infrastructures doivent être pris en compte dans le Plan d'urbanisme.

Conséquemment, le CRE-Montréal recommande à la Ville de :

- **Déterminer les lieux potentiels de transbordement, d'enfouissement et de compostage sur le territoire de Montréal.**

- **Consolider les éco-centres existants et prévoir des lieux pour en installer de nouveaux afin d'assurer un service de proximité pour les montréalais.**
- **S'assurer du recyclage des matériaux de démolition et des résidus de construction.**

4.2. MESURES À PRÉCISER

4.2.1- Eaux usées

La qualité des eaux usées rejetées au Fleuve est une composante importante dans le dossier de l'environnement pour plusieurs raisons : à la fois pour maintenir un écosystème aquatique en santé autour de Montréal et en aval, pour assurer une bonne qualité des prises d'eau potable, et pour permettre le développement d'usages récréatifs tels que la baignade et le canotage. Le CRE-Montréal est d'avis que la Ville de Montréal doit fournir les efforts nécessaires pour améliorer rapidement et de façon soutenue la qualité des eaux usées rejetées au Fleuve.

Conséquemment, le CRE-Montréal recommande à la Ville de :

- **Associer un échéancier à court terme de réalisation aux moyens de mise en œuvre, pour régler spécifiquement les problèmes de raccordements croisés, de mauvais fonctionnement de fosses septiques et de cas de non raccordements.**
- **Réduire à la source la quantité d'eau de pluie qui se retrouve dans le réseau d'égout en favorisant la percolation dans le sol, le verdissement d'espaces minéralisés et la plantation d'arbres.**
- **Intégrer la notion de récupération des usages en rive pour la population montréalaise (ex. : baignade et canotage) à l'importance et à l'urgence d'agir dans ce domaine.**

4.2.2- Sols contaminés

Le CRE-Montréal recommande à la Ville de :

- **Cartographier les sites avec des sols contaminés, effectuer le suivi de l'évolution de leur décontamination et diffuser les résultats.**
- **Intégrer un volet de réhabilitation et de revégétalisation de certains de ces espaces à des fins d'espaces verts et de percolation des eaux de pluie pour désengorger le réseau d'égout.**

4.2.3- Zones tampons

L'urbanité apporte son lot de mixité d'utilisation du sol, faisant ainsi se côtoyer des zones résidentielles, des zones industrielles, des autoroutes, des voies ferrées... Afin d'assurer une qualité de vie agréable pour les MontréalaisES qui se trouvent dans une telle situation, le CRE-Montréal est d'avis qu'il est important de porter une attention particulière aux zones tampons.

Le CRE-Montréal recommande à la Ville de :

- **Conserver systématiquement toute zone tampon déjà existante entre un quartier résidentiel et un secteur à fortes contraintes (ex. : chemin de fer, autoroutes, industries).**

- **Obliger la conservation et l'aménagement d'une zone tampon entre tout nouveau développement domiciliaire et des infrastructures lourdes (ex. : chemin de fer, autoroutes, industries)**
- **Privilégier le verdissement dans l'aménagement de zones tampons.**

4.2.4- Bruit

En ville, le bruit représente une nuisance importante et qui tend à le devenir de plus en plus en raison notamment de l'augmentation de la population, du trafic automobile et de l'utilisation d'appareils à moteur tels que les climatiseurs. Le CRE-Montréal est donc d'avis que le Plan d'urbanisme doit intégrer des mesures pour limiter les nuisances sonores.

Conséquemment, le CRE-Montréal recommande à la Ville de :

- **Se fixer comme objectif général de diminuer globalement le bruit ambiant généré par les activités humaines.**
- **S'inspirer des normes de l'OMS et de l'approche européenne (notamment au niveau de la cartographie du bruit) en matière de gestion des nuisances sonores.**
- **Mettre en place un règlement concernant les sources mobiles.**
- **Dans le domaine de la construction résidentielle, prendre des dispositions sur les climatiseurs et autres appareils bruyants.**
- **Adopter des mesures de mitigation, telles que la plantation d'arbres, lors de la réfection des artères pour minimiser l'impact du bruit de la circulation (et de la pollution atmosphérique).**

4.2.5- Énergie

Dans une perspective de contrer directement le gaspillage d'énergie et indirectement la production de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, le CRE-Montréal considère qu'il est essentiel d'accorder de l'importance à une diminution substantielle de la consommation d'énergie. Or, d'après l'Agence d'efficacité énergétique du Québec, l'énergie constitue l'un des postes de dépenses compressibles sur lequel les municipalités peuvent agir facilement.

Conséquemment, le CRE-Montréal recommande à la Ville de :

- **Obliger tous les promoteurs de développement résidentiel à se conformer aux exigences du concept Novoclimat de l'Agence d'efficacité énergétique du Québec**, qui devrait être considéré comme un standard de qualité de base pour toute nouvelle construction domiciliaire et ainsi permettre de réduire de 25 % la consommation domestique d'énergie.
- **Intégrer le concept Novoclimat et adopter les normes C-2000 de Ressources naturelles Canada dans toute nouvelle construction et rénovation de bâtiments publics.**
- **Obliger tous les projets de construction d'industries, d'institutions et de commerces (ICI) à respecter les normes C-2000 de Ressources naturelles Canada.** Le bâtiment nouvellement construit de la coopérative Mountain Equipment Coop (MEC) localisé au Marché central est la première ICI à Montréal et au Québec à les respecter et ainsi de diminuer de 50 % sa facture énergétique.

5. DOCUMENTS ANNEXÉS

Les espaces verts et bleus du parc Jean-Drapeau, un patrimoine Montréalais à protéger, CRE-Montréal, février 2004.

Huit principes pour construire la ville du transport durable, CRE-Montréal, juillet 2003.

Recommandations pour la future politique sur les espaces verts de la ville de Montréal, CRE-Montréal, décembre 2002.

Le stationnement comme outil de gestion des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal, CRE-Montréal, mars 2002.

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, CRE-Montréal, janvier 2002.



Conseil régional
de l'environnement
de Montréal

***MÉMOIRE SUR LE PROJET
DE
« MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME »***



JANVIER 2002

Recherche et rédaction : Robert Perreault
André Porlier

Corrections : Coralie Deny
Carole Gaumont

Conseil régional de l'environnement de Montréal
454, avenue Laurier Est
Montréal (Québec)
H2J 1E7

(514) 842-2890
cremtl@cam.org

©2002

MÉMOIRE SUR LE PROJET DE « MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME »

CHAPITRE 1 : INTRODUCTION

LE CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL

Fondé en 1996, le Conseil Régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) a pour mission la protection de l'environnement ainsi que l'amélioration des pratiques et politiques qui l'affectent, pour le bénéfice des générations actuelles et futures. Pour ce faire, le CRE-Montréal regroupe des organisations publiques et privées et des individus, qui adhèrent à sa mission et qui, dans un esprit de concertation et de partenariat, contribuent à la définition et à l'atteinte de ses objectifs. Le Conseil, qui regroupe plus de soixante-dix groupes membres, a consacré d'emblée ses efforts à travailler sur certains enjeux prioritaires, notamment l'aménagement du territoire et le développement des transports en commun. Au cours des dernières années, les membres du CRE-Montréal sont intervenus à maintes reprises sur des dossiers ayant des impacts majeurs sur les transports et le développement de la métropole (création de l'agence métropolitaine de transport, construction de nouveau pont, stationnement, SLR etc.).

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal a constamment travaillé à l'amélioration des transports en commun et au développement durable de la métropole. Le CRE-Montréal a notamment rédigé un *mémoire sur le transport viable* dans le cadre du plan stratégique de l'AMT en 1997. Le CRE-Montréal a également réalisé une étude sur une taxe sur le stationnement dédiée au financement du transport en commun. Le CRE-Montréal a récemment organisé une conférence sur les alternatives à de nouvelles infrastructures routières dans la région de Montréal. Enfin, le CRE-Montréal est co-fondateur de la *Coalition pour la défense du transport en commun* et a participé à la commission parlementaire sur la création de la Communauté Métropolitaine de Montréal. Le CRE-Montréal intervient auprès de différentes instances comme la Commission de développement urbain de la Ville de Montréal et la Commission d'aménagement de la CUM. Il est également membre du comité environnement du CRDÎM depuis sa création en 1998, et a participé activement à la préparation du Forum de l'environnement organisé par le CRDIM à l'automne 2000.

INTRODUCTION

La situation sur la rue Notre-Dame est inacceptable. Le bruit, les accidents, la pollution et la dégradation des quartiers traversés sont autant de nuisances qui exigent une intervention dans l'axe de la rue Notre-Dame. La solution doit tenir compte de la situation des quartiers traversés mais également de l'impact de cette nouvelle infrastructure sur **l'ensemble de la région métropolitaine de Montréal, notamment à l'égard des grands enjeux métropolitains que sont le contrôle de l'étalement urbain, l'augmentation de l'utilisation des transports en commun, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers anciens, la réduction de la pollution atmosphérique et la viabilité du centre-ville.**

Or, à notre avis, le projet du ministère des Transports de construire une autoroute de six voies en tranchée permettant de relier le centre-ville à l'autoroute 25 n'est pas une solution viable pour les résidents des quartiers traversés ni pour l'ensemble de la région de Montréal. En fait, le concept même de cette autoroute en milieu urbain est **contradictoire à plusieurs engagements gouvernementaux** à l'égard des changements climatiques, de la consolidation des quartiers anciens et de l'utilisation du transport en commun. Bien que le projet du ministère intègre plusieurs recommandations issues des consultations publiques dans les quartiers, **le projet du ministère demeure une autoroute qui favorisera les déplacements automobiles** au détriment du transport en commun et de la qualité de vie des quartiers traversés. De plus, les travaux de réparation de l'autoroute Métropolitaine et le prolongement de l'autoroute 25 vers Laval annoncés dans le Plan de gestion des déplacements vont entraîner une augmentation significative des débits de circulation, des niveaux de bruit, de pollution atmosphérique et des effets de débordement sur les rues locales dans l'axe de la rue Notre-Dame.

Dans ce contexte, le Conseil régional de l'environnement de Montréal est d'avis que le projet d'autoroute urbaine en tranchée proposé par le ministère des Transports n'est pas une solution viable. **La solution est celle d'un boulevard urbain intégrant un axe fort de transport en commun en site propre, des accès au fleuve, une piste cyclable et des mesures d'apaisement du bruit.** Cette solution a l'avantage de **répondre aux grands défis de toute l'agglomération montréalaise** tout en ayant l'avantage de satisfaire les besoins des résidents de l'est de Montréal et du Port de Montréal, de respecter les engagements du Québec en matière d'environnement et de préserver l'accès au Fleuve pour l'avenir. Ce faisant le Québec et Montréal s'inscrirait d'emblée dans **le courant des grandes villes modernes du monde** qui, à l'aube du XXI^e siècle, transforment de plus en plus leur politique de transport pour favoriser l'utilisation des transports publics.

CHAPITRE 2 : LE PROJET DE MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME

UN BOULEVARD OU UNE AUTOROUTE ?

Le ministère des Transports présente le projet de modernisation de la rue Notre-Dame comme étant la construction d'une infrastructure en tranchée de six voies séparées par un terre-plein. Selon les critères mêmes du ministère des Transports, son projet de modernisation de la rue Notre-Dame correspond bien à une autoroute urbaine puisque :

- Les intersections se font par des échangeurs
- Il n'y a pas de feux de circulation
- Il n'y a pas d'accès aux propriétés riveraines
- Les vitesses de circulation seront élevées
- La fonction de l'infrastructure est d'offrir une mobilité maximale
- Il n'y a pas d'accès aux autobus locaux
- Les débits de circulation sont de type autoroutier

D'ailleurs, questionné à ce sujet lors de la première partie des audiences publiques du BAPE, le ministère des Transports a reconnu publiquement que son projet est celui d'une autoroute urbaine. Or, le ministère continue d'entretenir la confusion en nommant son projet « la modernisation de la rue Notre-Dame ».

Cette question est d'autant plus importante que le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal, a été transféré à la nouvelle ville de Montréal en janvier 2002, spécifie qu'un boulevard urbain devrait être aménagé dans l'axe de la rue Notre-Dame entre les rues Frontenac et Vimont et un tronçon autoroutier entre les rues Vimont et l'échangeur Hochelaga dans l'axe de la rue Dickson et de la voie ferrée du CN. Dans le contexte où le ministère des Transports a reconnu publiquement que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame est un projet autoroutier, il est clair que ce projet n'est pas conforme avec le schéma d'aménagement de la ville de Montréal. Or, le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal qui est la base du Plan d'urbanisme de la ville de Montréal est un document issu d'un large consensus de tous les élus municipaux de l'île de Montréal sur l'avenir de la région montréalaise.

LE CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL EST D'AVIS QUE

- 1- Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame du ministère des Transports est en contradiction avec le schéma d'aménagement de l'ex-communauté urbaine de Montréal et le Plan d'urbanisme de la nouvelle Ville de Montréal.

UN PROJET EN CONTRADICTION AVEC LE CADRE D'AMÉNAGEMENT DE LA MÉTROPOLE

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame est l'un des éléments du Plan de gestion des déplacements pour la région de Montréal déposé en avril 2000 par le ministère des Transports du Québec. Dans ce plan de gestion des déplacements, le ministère stipule vouloir « privilégier des interventions qui favorisent la revitalisation et la consolidation du territoire au centre de l'agglomération et qui facilitent l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière d'aménagement et d'environnement » Or, ce même document prévoit des investissements de plus de 2.3 milliards de dollars dans le développement et l'amélioration du réseau autoroutier de la région métropolitaine de Montréal qui risquent d'annuler les efforts pour augmenter l'utilisation du transport en commun .

En juin 2001, le gouvernement du Québec a rendu public son Cadre d'aménagement et de développement de la Métropole fondé sur le principe du développement durable. Selon les Nations Unies, le développement durable est le fait d'améliorer les conditions d'existence des communautés humaines, tout en restant dans les limites de la capacité de charge des écosystèmes. Par conséquent, le développement de la région de Montréal repose d'abord et avant tout sur une utilisation judicieuse des ressources de son territoire au moyen d'une planification intégrée.

Le cadre d'aménagement de la région métropolitaine se veut un document de référence pour les orientations gouvernementales présentées à la Communauté métropolitaine de Montréal. Il est le fruit d'un consensus et l'aboutissement d'une démarche de concertation entre l'ensemble des ministères et organismes gouvernementaux. Il établit notamment des objectifs en matière de consolidation des quartiers anciens, d'étalement urbain, de réduction de gaz à effet de serre, de transport en commun. Plus précisément, le cadre d'aménagement et de développement de la métropole pour la région de Montréal stipule que la Communauté métropolitaine de Montréal devra :

- **Consolider les zones urbaines existantes** et limiter l'urbanisation en périphéries de ces zones aux secteurs qui disposent déjà d'infrastructures et de services... » (Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, juin 2001, page 76)
- Susciter en ce qui a trait au transport des personnes, une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et **une réduction de l'utilisation de l'automobile...** » (Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, juin 2001, page 91)
- Favoriser un **accroissement de l'accès du public aux berges**, aux plans d'eau et à certaines îles fluviales du Grand Montréal... » (Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, juin 2001, page 100)

LE CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL EST D'AVIS QUE

- 2- Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame du ministère des Transports est en contradiction avec les orientations gouvernementales à l'égard du développement durable, des changements climatiques, la promotion de l'utilisation des transports en commun et de la consolidation des quartiers anciens.
- 3- Étant donné que les infrastructures de transport ont un impact significatif sur le développement de la métropole, le Plan de gestion des déplacements du ministère des Transports devrait être réévalué en fonction des objectifs que le gouvernement s'est fixé dans le Cadre d'aménagement de la Métropole à l'égard du transport en commun, de l'étalement urbain et des émissions des GES.

UNE FAIBLE DESSERTE EN TRANSPORT EN COMMUN

Le projet du ministère des Transports du Québec prévoit l'aménagement d'une voie réservée pour autobus dans l'axe de la rue Notre-Dame jusqu'à Repentigny. Selon les plans, la voie réservée ne sera pas en site propre, les autobus devront descendre dans la tranchée et remonter en surface aux échangeurs. Selon ce scénario, la voie réservée pourrait être obstruée par des automobiles en panne à plusieurs endroits puisque la voie réservée n'est pas protégée sur tout son trajet. De même, la voie réservée étant sur l'accotement de l'autoroute à certains endroits le déneigement pourra affecter l'efficacité de la voie réservée. Par conséquent, le projet du ministère des Transports offre une faible solution pour le transport en commun alors que six voies seront créées pour les automobilistes dans l'axe Notre-Dame.

Or, la décision de poursuivre la réalisation de ses projets autoroutiers tout en voulant favoriser l'utilisation des transports en commun indique que le gouvernement n'a pas véritablement fait de choix en matière de transport. On voudrait nous convaincre, en l'absence d'augmentation prévisible de la population, que tous les choix sont encore possibles; que l'on peut en même temps investir dans l'offre de transport routier et dans l'offre de transport en commun. Or, le ministère des Transports reconnaît, dans le Cadre d'aménagement pour la région de Montréal, que « l'augmentation de l'offre en transport en commun déjà prévue à leur Plan de gestion des déplacements risque de demeurer sans effet si elle n'est pas appuyée par des mesures de contrôle du développement urbain et de densification ainsi que par des mesures visant à freiner l'utilisation individuelle de l'automobile ». (Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, juin 2001, page 77).

Si rien n'est fait pour modifier les tendances actuelles, le MTQ prévoit que, entre 1998 et 2006, le nombre de déplacements en transport en commun aura diminué de 8 600 en direction de l'île de Montréal, en période de pointe du matin. Pour contrer cette tendance, le gouvernement dans son cadre d'aménagement veut développer le transport collectif de manière à en faire le mode privilégié de déplacement des personnes. Pour ce faire, le gouvernement dans son cadre d'aménagement demande à la Communauté métropolitaine de Montréal « d'intégrer, dans le cadre de ses actions en transport, des cibles précises de réduction de l'usage de l'automobile et des nuisances causées par la circulation routière en milieu résidentiel... » (Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, juin 2001, page 93).

Quels sont les cibles de réduction de l'utilisation de l'automobile du ministère pour l'autoroute Notre-Dame ?

À l'opposé de cet objectif, le projet d'autoroute du ministère va favoriser l'utilisation de l'automobile et contribuer au déclin du transport en commun dans la région de Montréal. Le concept du ministère des Transports pour l'axe de la rue Notre-Dame est celui d'un projet autoroutier qui fait peu de place pour accommoder le transport en commun.

LE CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL EST D'AVIS QUE

- 4- Le concept est un projet autoroutier qui fait peu de place pour accommoder le transport en commun.
- 5- La voie réservée n'est pas en site propre sur toute sa longueur ce qui rendra les autobus vulnérables à la congestion routière.
- 6- L'efficacité de cette voie réservée sera limitée comparativement à une voie réservée en site propre.
- 7- Le projet ne permet pas d'accueillir des modes de transport intermédiaires (système léger sur rail) advenant un accroissement de l'achalandage.
- 8- Le projet du ministère favorisera l'utilisation de l'automobile et le déclin du transport en commun.

DES DÉBITS DE CIRCULATION SOUS-ESTIMÉS

Selon l'étude d'impact du ministère des transports pour Notre-Dame, le débit journalier moyen annuel (DJMA) passeront de 59 000 à 89 600 véhicules après la construction de l'autoroute à la hauteur de la rue Pie IX. Ces prévisions ne tiennent pas compte de la demande induite, des effets de délestage du prolongement de la 25 ou des travaux de la Métropolitaine. Or, le ministère soutient que le projet n'aura aucun impact sur le tunnel Ville-Marie et sur le réseau routier local au centre-ville alors que le ministère prévoit « d'ici 2016 une augmentation de deux millions de déplacements par jour dans l'agglomération de Montréal, soit une augmentation de 25% ». (Plan de gestion des déplacements pour la région métropolitaine de Montréal, avril 2000, page 3). De plus, l'Agence métropolitaine de Transport considère que « si les tendances actuelles se maintiennent, près de 300 000 voitures s'ajouteront au parc automobile de la région métropolitaine entre 1997 et 2007. » (Plan stratégique de développement du transport métropolitain, novembre 1997, page 2)

TABLEAU PRÉSENTANT LES PRÉVISIONS DU MTQ POUR LA RUE NOTRE-DAME

À L'EST DE PIE IX	DÉBITS DE CIRCULATION PAR JOUR (DEUX DIRECTIONS)
Rue Notre-Dame actuelle (2 voies par direction)	58 000
Projet du MTQ (3 voies par direction)	89 600
Débites du projet du MTQ en tenant compte d'une demande induite de 10%	98 500

De plus, le ministère des Transports prévoit dans son Plan de gestion des déplacements pour la région de Montréal le prolongement de l'autoroute 25 vers Laval incluant la construction d'un nouveau pont. L'autoroute 25 desservira les secteurs où la pression démographique sera la plus forte alors que la 25 et l'autoroute Notre-Dame seront les liens les plus directs avec le centre-ville de Montréal. Or, les prévisions des débits de circulation du ministère des Transports et l'étude d'impact du projet de modernisation de la rue Notre-Dame ne tiennent pas compte du prolongement de l'autoroute 25 vers Laval alors que le gouvernement prévoit que la couronne nord devrait connaître la plus forte croissance démographique de la région de Montréal, soit 36% entre 2001-2021. (Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, juin 2001, page 18.)

Les études d'impact du ministère des Transports ne tiennent pas compte des travaux prévus pour l'optimisation de l'autoroute métropolitaine. Sur le tronçon entre les boulevards Cavendish et de l'Acadie, le ministère réalisera au cours des dix prochaines années des travaux majeurs au coût de 800 millions de dollars afin de réaménager plusieurs collecteurs, échangeurs et sorties. L'optimisation de l'autoroute Métropolitaine sera selon le ministère, le chantier de la décennie dans la région de Montréal. « Elle sera cette fois redessinée à plusieurs endroits, afin de mieux canaliser et mieux redistribuer les dizaines de milliers de déplacements qu'elle attire chaque jour dans sa partie la plus utilisée. » Compte tenu des incon vénients qui découleront de ces divers travaux, le ministère stipule que la modernisation de la rue Notre-Dame sera réalisée afin de faciliter les déplacements entre l'est et l'ouest de l'île de Montréal, en évitant les chantiers de l'autoroute Métropolitaine pendant les grands travaux. Or, ces travaux entraîneront des effets de délestage important pendant dix ans pour les 175 000 automobilistes qui utilisent la métropolitaine. Advenant la construction de l'autoroute Notre-Dame, les utilisateurs de l'autoroute métropolitaine seront tentés d'utiliser Notre-dame afin d'éviter les travaux et prendront l'habitude après les travaux d'utiliser Notre-Dame pour atteindre le centre-ville.

Les prévisions de débit de circulation du ministère des Transports ne tiennent pas compte de la demande induite. La demande induite est une demande qui est créée ou générée par un accroissement de capacité qui permet d'accommoder de nouveaux automobilistes qui autrement auraient adopté des comportements de transport différent. Dans un document officiel publié en 1995 conjointement avec l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE), la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) affirme à la page 17 que « la construction d'un nombre croissant de voies routières dans les villes et les grandes agglomérations a permis à un plus grand nombre de personnes de se déplacer en voiture, mais n'a pas réduit notablement l'ampleur de l'encombres aux heures de pointe. »

IMPACT DE LA DEMANDE INDUITE SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE D'UNE AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ ROUTIÈRE DE 10%

Auteurs	Région étudiée	Hausse de la circulation automobile
Goodwin (1996)	Angleterre	10 %
Hansen et Huang (1997)	Californie (Comtés)	6,2%
Hansen et Huang (1997)	Californie (région métro)	9,4%
Noland (1999)	50 états américains	7,1% à 12,2%
Noland et Cowart (1999)	70 régions métro (USA)	8,1% à 10,2%
Fulton et al. (1999)	Comtés de la Côte Est (USA)	4,7% à 8,1%

Dans ce contexte, il est légitime de se demander si les prévisions ne sont pas sous-estimées puisque les prévisions du ministère pour plusieurs projets autoroutiers dans la région de Montréal ont souvent été sous-estimées, notamment pour les autoroutes Décarie et Métropolitaine. Pourquoi les prévisions du ministère seraient-elles bonnes cette fois-ci? Or, les prévisions des débits de circulation sont d'autant plus importantes qu'elles sont à la base de l'évaluation des niveaux de bruit, de pollution atmosphérique et d'émission de gaz à effet de serre de la future autoroute.

TABLEAU PRÉSENTANT LES PRÉVISIONS DU MTQ VS LES DÉBITS ACTUELS POUR DES PROJETS AUTOROUTIERS DE LA RÉGION DE MONTRÉAL

Infrastructures routières	Débits avant les travaux	Débits projetés par le MTQ	Débits actuels	Différence entre les débits projetés et les débits actuels
Autoroute Décarie*	30 000	90 000	166 000	+76 000 (+85%)
Autoroute Métropolitaine**	–	100 000	175 000	+75 000 (+75%)
Notre-Dame (Ouest de Dickson)***	55 000	94 000	-	?

Sources :

- * Construction de l'autoroute Décarie (1965-1967), site internet du ministère des Transports.
- ** «La fin du Calvaire total ; 760 millions pour corriger les plus gros défauts de la Métropolitaine», André Pratte, La Presse, 5 août 2000.
- *** Chapitre 1 : Mise en contexte, Modernisation de la rue Notre-Dame, ministère des Transports du Québec.

LE CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL EST D'AVIS QUE

- 9- Les débits de circulation estimés par le ministère des Transports pour le projet ne tiennent pas compte de la demande induite qui peut représenter une augmentation significative.
- 10- Les débits de circulation estimés par le ministère des Transports pour le projet ne tiennent pas compte des effets de délestage de l'autoroute Métropolitaine et des ponts vers la Rive-Sud.
- 11- Les débits de circulation estimés par le ministère des Transports pour le projet ne tiennent pas compte des débits engendrés par le prolongement de l'autoroute 25 vers Laval.
- 12- L'axe de la rue Notre-Dame attirera une partie de la croissance des deux millions de déplacements quotidiens dans la région de Montréal au cours des 15 prochaines années.

UNE AUGMENTATION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

Le projet d'autoroute du ministère ajoutera une voie de circulation par direction et transformera les deux voies existantes en voies autoroutières ce qui amènera une augmentation de la capacité de la rue Notre-Dame. La rue Notre-Dame passera de 2 voies par direction avec une capacité de 2 800 véh/heure par direction à 3 voies par direction avec une capacité de 6 000 véh/heure par direction. Le projet du MTQ représente donc une augmentation du double de la capacité de la rue Notre-Dame. Même si dans les faits, il n'y aura pas à court terme une utilisation de toute la capacité de la nouvelle autoroute, le projet demeure néanmoins une augmentation de la capacité autoroutière dans la région de Montréal. Selon l'AMT, une automobile produit environ 6 000 kg de gaz à effet de serre par année. Par conséquent, le projet du ministère représente une augmentation significative de gaz à effet de serre.

Or, une étude canadienne comparant l'évolution des émissions de GES attribuables au transport des personnes dans les trois plus grandes villes canadiennes (Vancouver, Toronto, Montréal) conclut qu'au rythme où les émissions progressent, il faudra en 2010 un objectif de réduction de 17% dans la RMRM pour atteindre l'objectif de Kyoto ». (Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, juin 2001, page 57.) De plus, les résultats observés montrent que les efforts actuels sont insuffisants et que l'action à poursuivre pour l'atteinte de l'objectif du Protocole de Kyoto devra encore être plus importante ». (Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, juin 2001, page 57. »

Dans ce contexte il est difficile de croire que le projet de l'autoroute Notre-Dame en accroissant la capacité routière dans la région de Montréal ne va pas contribuer à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre et nuire aux efforts pour respecter les engagements du Québec au protocole de Kyoto.

LE CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL EST D'AVIS QUE

- 13- Le projet du ministère favorisera l'utilisation de la voiture individuelle dans la région de Montréal et par conséquent, favorisera une augmentation des émissions de GES.
- 14- Le projet du ministère va à l'encontre des engagements du Québec en matière de réduction de gaz à effet de serre et l'atteinte des objectifs de Kyoto.

LE PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25

Dans le contexte où l'autoroute 25 desservira les secteurs où la pression démographique sera la plus forte et que la 25 et Notre-Dame seront les accès les plus directs au centre-ville, l'autoroute Notre-Dame deviendra un axe de transit important pour les résidents de la couronne nord-est. Or, les prévisions des débits de circulation du ministère des Transports et l'étude d'impact du projet de modernisation de la rue Notre-Dame ne tiennent pas compte du prolongement de l'autoroute 25 vers Laval alors que le gouvernement prévoit que la couronne nord devrait connaître la plus forte croissance démographique de la région de Montréal, soit 36% entre 2001-2021.

En avril 2000, le ministère des Transports a dévoilé son plan de gestion des déplacements contenant l'ensemble des projets de transport pour la région de Montréal pour les dix prochaines années. Dans le contexte où les projets de transport pour la région de Montréal sont connus, le ministère des Transports ne peut présenter le projet de prolongement de l'autoroute Notre-Dame sans tenir compte de l'impact du prolongement de l'autoroute 25. Le ministère continue d'isoler les différents projets de ponts, d'autoroutes et de transports en commun sans se préoccuper de l'impact de l'ensemble de ces projets les uns par rapport aux autres et sur la métropole. Or, il est inacceptable que le ministère continue de présenter à la population des projets (Notre-Dame, Commission Nicolet et Autoroute 25) sans présenter les impacts de l'ensemble des projets de transport de la région de Montréal.

LE CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL EST D'AVIS QUE

- 15- Dans le contexte où l'autoroute 25 desservira les secteurs où la pression démographique sera la plus forte et que la 25 et Notre-Dame sera l'accès le plus direct au Centre-ville, l'autoroute Notre-Dame deviendra un axe de transit important pour les résidents de la couronne nord-est.
- 16- Le projet de prolongement de l'autoroute 25 amènera une augmentation des débits de circulation et par conséquent, une augmentation du niveau de bruit et de la pollution atmosphérique pour les quartiers traversés.
- 17- Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame ne peut être analysé sans tenir compte des autres projets de transport de la région de Montréal, notamment le prolongement de l'autoroute 25.

LE PHÉNOMÈNE DE L'ÉTALEMENT URBAIN

L'une des orientations du gouvernement, tant dans le Plan d'action québécois sur les changements climatiques que dans son Cadre d'aménagement et de développement pour la région de Montréal, est de restreindre le phénomène de l'étalement urbain. Le prolongement de l'autoroute 25 vers Laval, la construction d'un nouveau pont vers Laval sans parler du projet d'un éventuel nouveau pont entre Montréal et la Rive-Sud sont autant de projets qui favoriseront l'établissement de nouveaux ménages à l'extérieur de Montréal et amèneront plus d'automobiles sur l'île. Dans ce contexte, il est difficile de croire que les actions du gouvernement vont véritablement restreindre l'étalement urbain qui est étroitement lié à la problématique des changements climatiques.

Selon le ministère, bien que le projet ait un impact sur l'ensemble des usagers de la région de Montréal, ce sont les usagers des secteurs adjacents à la nouvelle autoroute (CUM Centre-est, CUM est, CUM Centre-Ville et CUM Centre-Sud), qui utiliseront le plus fréquemment et qui en retireront les bénéfices les plus grands (Étude d'impact du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, page 29). Or, le prolongement de l'autoroute est-ouest et le prolongement de l'autoroute 25 créera un nouveau lien routier direct entre le centre-ville de Montréal et les couronnes nord et sud de l'île.

Dans ce contexte, la construction de l'autoroute Notre-Dame et d'un nouveau pont vers Laval (autoroute 25) sera un incitatif au déplacement des ménages vers la banlieue où les terrains résidentiels sont de 7 à 9 fois moins chers que sur le territoire de la CUM et les terrains industriels 10 fois moins chers que sur le territoire de l'est de la CUM.

VALEUR DES TERRAINS RÉSIDENTIELS DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL

Secteurs	Prix des terrains vacants résidentiels en 1999
CUM est	7 \$ à 9 \$ le pi ²
Couronne nord	1 \$ le pi ²

VALEUR DES TERRAINS INDUSTRIELS DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL

Secteurs	Prix des terrains industriels avec service en 1999
CUM est	30,60 \$ à 44,93 \$ le pi ²
MRC des Moulins	3,60 \$ le pi ²

LE CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL EST D'AVIS QUE

- 18- Le projet de l'autoroute Notre-Dame, combiné au prolongement de la 25, sera un incitatif au déplacement des ménages vers la banlieue ou les terrains résidentiels sont de 7 à 9 fois moins chers que sur le territoire de la CUM.
- 19- Le projet de l'autoroute Notre-Dame, combiné au prolongement de la 25, favorisera le transfert des industries de l'est de Montréal vers les couronnes ou les terrains industriels sont 10 fois moins chers que sur le territoire de l'est de la CUM.
- 20- Le projet de l'autoroute Notre-Dame va à l'encontre des orientations gouvernementales dans le Cadre d'aménagement de la métropole à l'égard de la consolidation des zones urbaines existantes et la limitation de l'urbanisation en périphérie.

L'IMPACT SUR LE CENTRE-VILLE

Le projet du ministère des Transports du Québec prévoit la construction d'une autoroute en tranchée afin de relier l'autoroute 25 au tunnel Ville-Marie et au centre-ville de Montréal. Or, aucune étude d'impact n'a été réalisée par le ministère des Transports pour évaluer les impacts de cette autoroute sur le centre-ville, notamment sur le stationnement, la circulation locale et le camionnage.

Quels seront les impacts de l'autoroute Notre-Dame sur le centre-ville de Montréal ?

Le ministère prévoit dans son projet que 30% des utilisateurs de l'autoroute Notre-Dame auront pour destination le centre-ville de Montréal. Or, le ministère soulignait lors des séances d'information du BAPE que le projet n'aura aucun impact sur le tunnel Ville-Marie et sur le réseau routier local du centre-ville. Pourtant, le ministère des Transports prévoit une augmentation de plus de 2 millions de déplacements dans la région de Montréal au cours des 15 prochaines années. Or, la construction d'une nouvelle autoroute reliant le centre-ville de Montréal aux couronnes nord et sud (Notre-Dame et prolongement de l'autoroute 25) favorisera l'utilisation de l'automobile pour les déplacements vers le centre-ville. Par conséquent, cette nouvelle autoroute amènera plus d'automobilistes au centre-ville de Montréal et accroîtra les problèmes de stationnement, de circulation locale et de camionnage au centre-ville.

Dans ce contexte, le projet de prolongement de l'autoroute Notre-Dame est en contradiction avec l'orientation gouvernementale voulant « réhabiliter et mettre en valeur les quartiers anciens ou vétustes dans un objectif d'amélioration de la qualité de vie...en accordant priorité au centre de l'agglomération ». (Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, juin 2001, page 84)

LE CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL EST D'AVIS QUE

- 21- Le projet va faciliter l'accès automobile au centre-ville pour tout l'est de la CUM et la Couronne nord-est.
- 22- Le projet va entraîner une détérioration des conditions de stationnement, de circulation et de qualité de vie au centre-ville.
- 23- Le projet est en contradiction avec l'orientation gouvernementale visant à réhabiliter et mettre en valeur les quartiers anciens ou vétustes dans un objectif d'amélioration de la qualité de vie.

L'ACCÈS AU FLEUVE SAINT-LAURENT

Le projet du ministère prévoit la construction d'une autoroute en tranchée d'une emprise de dix voies. Certaines sections de l'autoroute seront recouvertes pour permettre l'aménagement d'espaces verts. La conception de l'autoroute prévue par le ministère ne permettra pas le recouvrement de toute l'autoroute et ne permettra pas d'accès au Fleuve supplémentaire. Dans ce contexte, le projet du ministère sera une barrière définitive entre les quartiers traversés et le Fleuve Saint-Laurent alors que les terrains du Port de Montréal constituent un potentiel important de redéveloppement pour le futur. Plusieurs villes nord-américaines et européennes ont entrepris au cours des dernières années de redonner accès aux cours d'eau et de mettre en valeur ces terrains à fort potentiel de développement. Malgré les positions du Port de Montréal, le port pourrait céder à moyen et à long termes des terrains à fort potentiel de redéveloppement urbain permettant de récupérer des accès au Fleuve dans les quartiers Centre-Sud et Hochelaga-Maisonneuve.

Or, le gouvernement du Québec dans son Cadre d'aménagement pour la région de Montréal veut « favoriser un accroissement de l'accès du public aux berges, aux plans d'eau et à certaines îles fluviales du Grand Montréal... » (Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, juin 2001, page 100).

LE CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL EST D'AVIS QUE

- 24- Cette autoroute en tranchée enlèvera toute possibilité de récupérer l'accès aux berges dans des secteurs où les activités du Port de Montréal sont limités et offrent un fort potentiel de redéveloppement pour le futur.
- 25- L'aménagement de la rue Notre-Dame offre peu d'accès au Fleuve à partir des quartiers situés au nord de cet axe.

UN ENCLAVEMENT DES QUARTIERS TRAVERSÉS

Le projet du ministère des Transports de construire une autoroute en tranchée de six voies nécessitera une emprise de plus de 60 mètres. Par conséquent, le projet éliminera toute possibilité de construire de nouveaux logements dans l'emprise de la rue Notre-Dame. Or, la ville de Montréal en décembre 1999 dans une lettre adressée au ministère des Transports concernant le réaménagement de la rue Notre-Dame demandait « de conserver une bande de terrains le long de la rue Notre-Dame à des fins résidentielles, sur la majeure partie de son parcours dans les quartiers de Sainte-Marie, Hochelaga-Maisonneuve ». L'emprise de la rue Notre-Dame représente un potentiel de réaménagement significatif permettant une revitalisation des quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Centre-Sud.

De plus, le projet du ministère des transports est en contradiction avec les orientations gouvernementales du Cadre d'aménagement de la Métropole demandant une consolidation des zones urbaines existantes. Or, la construction d'une autoroute à proximité des quartiers résidentiels va éliminer toute possibilité

LE CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL EST D'AVIS QUE

- 26- Le projet du ministère est en contradiction avec les orientations gouvernementales puisqu'il va empêcher la ville de Montréal de construire de nouveaux logements aux abords de Notre-Dame.
- 27- Un projet de boulevard urbain permettrait la construction de plusieurs unités de logements dans les quartiers traversés.

UNE AUGMENTATION DU BRUIT ET DE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

Le projet du ministère de construire une autoroute en tranchée de six voies favorisera une augmentation significative des débits de circulation dans l'axe Notre-Dame. Selon une étude du regroupement montréalais pour la qualité de l'air, les récentes améliorations des automobiles sur le plan de l'efficacité énergétique ont été annulées par l'augmentation de l'activité routière et l'augmentation des distances parcourues. Or, les débits de circulation sur Notre-Dame à l'intersection avec la rue Pie IX passeront de près de 60 000 véhicules par jour à plus de 100 000 véhicules par jour. Cette augmentation du nombre de véhicule dans l'axe de la rue Notre-Dame entraînera une augmentation de la pollution atmosphérique dans les quartiers Centre-Sud et Hochelaga-Maisonneuve qui souffrent déjà d'une mauvaise qualité de l'air. Dans ce contexte, les personnes qui vivront à proximité de cette autoroute très fréquentée seront grandement exposées à cette pollution. Les risques pour la santé seront particulièrement élevés pour les enfants, les personnes âgées ou les personnes atteintes de maladies cardiaques ou pulmonaires.

Le projet du ministère entraînera également une dégradation de l'environnement sonore des quartiers traversés. Lorsque les sons provenant des activités humaines et naturelles deviennent indésirables, il y a détérioration de l'environnement sonore, donc pollution sonore. Les personnes soumises à un bruit dépassant 50 DbA peuvent souffrir d'altération du sommeil, de

fatigue chronique, d'irritabilité et d'une augmentation de la fréquence cardiaque et de tension artérielle. L'une des principales formes de pollution sonore, en milieu urbain, est générée par les activités de transport et en particulier par le transport routier. Selon le ministère des Transports, même si les améliorations technologiques ont amené une baisse marquée des niveaux sonores produits par les automobiles, le bruit en bordure des autoroutes a augmenté principalement à cause de l'accroissement des débits de circulation, l'augmentation du nombre de camions lourds, l'augmentation des vitesses de circulation des véhicules et de l'état des revêtements routiers.(ministère des Transports, vers un plan de transport pour la région de Montréal, 1995, page 99.) Bien que le projet du ministère offre l'avantage de réduire la pollution sonore causée par le freinage aux feux de circulation, l'augmentation du nombre de véhicule et l'augmentation des vitesses de circulation dans l'axe de la rue Notre-Dame risque d'entraîner une augmentation de la pollution sonore dans les quartiers Centre-Sud et Hochelaga-Maisonneuve.

LE CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL EST D'AVIS QUE

28- Le projet du ministère va entraîner une augmentation de la pollution atmosphérique et sonore dans les quartiers traversés par la rue Notre-Dame.

UNE DÉTÉRIORATION DE LA CIRCULATION LOCALE

Le ministère des Transports dans son étude d'impact pour l'autoroute Notre-Dame stipule que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame permettra de canaliser la circulation de transit qui provoque actuellement des effets de débordement dans les rues locales des quartiers traversés par la rue Notre-Dame. À cet égard, le projet du ministère élimine plusieurs accès pour entrer ou sortir de l'axe Notre-Dame. Or, les industries, les commerces et les résidents des quartiers Centre-Sud, Hochelaga-Maisonneuve et Mercier génèrent beaucoup de déplacements automobiles et de camionnage qui ne pourront accéder à Notre-Dame pour entrer et sortir des quartiers.

Quels seront les impacts sur les activités de camionnage à l'intérieur des quartiers Centre-Sud, Hochelaga-Maisonneuve et Mercier ?

Or, le concept d'une autoroute en tranchée avec très peu d'accès comme celle proposée par le ministère des Transports risque d'empêcher les camions desservant les quartiers d'utiliser la rue Notre-Dame. Dans ce contexte, le projet du ministère risque de ne pas résoudre le problème de la circulation locale.

LE CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL EST D'AVIS QUE

29- Le projet du ministère ne tient pas compte, outre celle du Port de Montréal, des activités de camionnage des quartiers Centre-Sud, Hochelaga-Maisonneuve et Mercier.

30- Le projet du ministère ne permettra pas de résoudre le problème de la circulation à l'intérieur des quartiers traversés.

CHAPITRE 3. LE BOULEVARD URBAIN COMME SOLUTION

La situation actuelle sur la rue Notre-Dame est inacceptable. Bien que le projet du ministère intègre plusieurs commentaires formulés lors des consultations publiques très locales, le projet du ministère ne demeure pas moins celui d'une autoroute en tranchée. Or, le Conseil régional de l'environnement de Montréal est d'avis que ce projet n'est pas une solution pour la rue Notre-Dame, les quartiers traversés et l'agglomération métropolitaine dans son ensemble. Par ailleurs, aucune étude sérieuse n'a été effectuée par le ministère pour analyser la possibilité de mettre en place des solutions alternatives à une autoroute en tranchée. Pourtant plusieurs solutions alternatives ont été suggérées par différents intervenants pour répondre au problème de transport mais aussi de revitalisation des quartiers traversés sans avoir les conséquences néfastes sur la dynamique d'ensemble de l'agglomération montréalaise.

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal est d'avis que la solution pour la rue Notre-Dame est celle d'un boulevard urbain donnant priorité aux transports en commun et permettant une opération de revitalisation des quartiers traversés. Cette solution a non seulement l'avantage de répondre aux besoins des quartiers traversés mais également de respecter les orientations gouvernementales à l'égard de la consolidation des quartiers centraux, de favoriser l'utilisation des transports en commun mais également la protection de l'environnement.

Le concept d'un boulevard urbain comme solution repose sur quatre éléments fondamentaux :

1. La rue Notre-Dame doit être d'abord une artère locale et subsidiairement un axe de pénétration de l'est vers le centre-ville;
2. Le réaménagement de la rue Notre-Dame doit permettre une revitalisation des quartiers traversés;
3. La rue Notre-Dame doit permettre une offre de transport variée (transport en commun, vélo, marche et covoiturage);
4. La solution au problème de transport des marchandises réside dans le réaménagement de la voie de circulation sur le site du Port de Montréal.

1. LA RUE NOTRE-DAME DOIT ÊTRE D'ABORD UNE ARTÈRE LOCALE ET SUBSIDIAIREMENT UN AXE DE PÉNÉTRATION DE L'EST VERS LE CENTRE-VILLE

Le réaménagement de la rue Notre-Dame doit permettre une amélioration des conditions de circulation sans pour autant augmenter les débits de circulation sur la rue Notre-Dame en provenance de l'extérieur de l'île de Montréal. L'objectif de ce réaménagement étant avant tout d'améliorer la sécurité et d'améliorer la circulation locale dans les quartiers Centre-Sud et Hochelaga-Maisonneuve, l'axe Notre-Dame doit demeurer une rue à vocation locale. À cet égard, le Conseil est d'avis qu'un boulevard urbain permettrait de résoudre les problèmes de sécurité et de desserte locale sans favoriser indûment la circulation de transit.

2. LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME DOIT PERMETTRE UNE REVITALISATION DES QUARTIERS TRAVERSÉS

Le réaménagement de la rue Notre-Dame doit permettre une amélioration de la qualité de vie des résidents des quartiers traversés. Cette amélioration doit se réaliser par le biais de mesures pour réduire les effets de débordement dans les quartiers et de mesures pour réduire les vitesses de circulation. De plus, le réaménagement de la rue Notre-Dame doit permettre une consolidation du cadre bâti à proximité de la rue Notre-Dame et conserver l'accès à certains secteurs du Port de Montréal qui pourraient faire l'objet à moyen terme de projets de redéveloppement urbain.

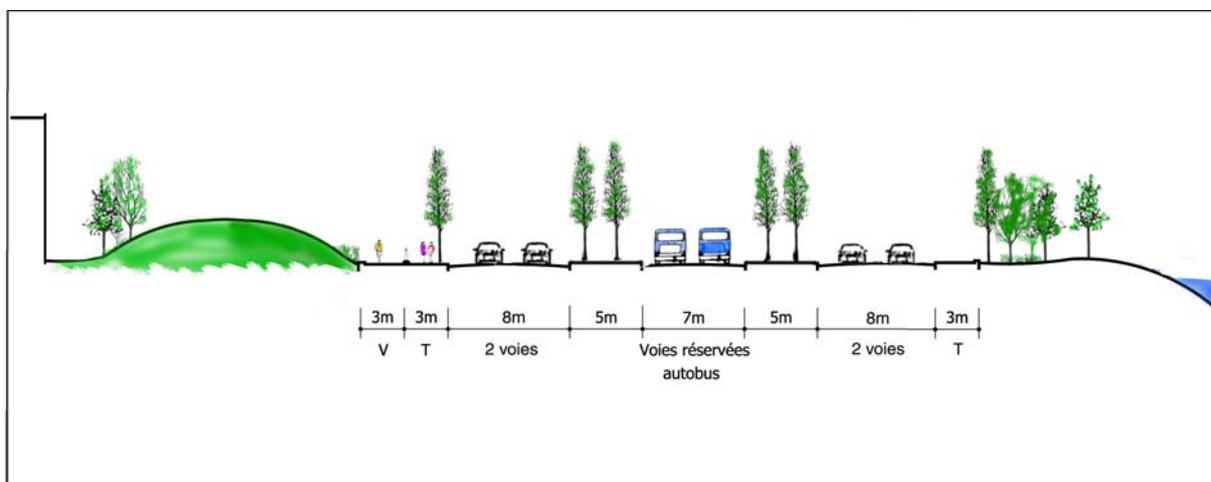
3. LA RUE NOTRE-DAME DOIT PERMETTRE UNE OFFRE DE TRANSPORT VARIÉE

Le réaménagement de la rue Notre-Dame doit permettre une amélioration significative de l'offre de transport en commun, du réseau cyclable et piétonnier dans l'axe de la rue Notre-Dame. Dans le contexte où près de 50% de la population des quartiers centraux de Montréal ne possède pas d'automobile, le réaménagement de la rue Notre-Dame doit diversifier l'offre de transport dans l'est de Montréal en favorisant l'utilisation du transport en commun, du covoiturage, du vélo et de la marche. Enfin, le réaménagement doit préserver la possibilité de desserte en transport en commun pour l'habitation à construire en rive, une fois le Port retiré de certains secteurs.

4. LA SOLUTION AU PROBLÈME DE TRANSPORT DES MARCHANDISES RÉSIDE DANS LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA VOIE DE CIRCULATION SUR LE SITE DU PORT DE MONTRÉAL

Le réaménagement de la rue Notre-Dame doit inclure un réaménagement de la voie de circulation sur le site du Port de Montréal afin d'améliorer les conditions de circulation pour le transport des marchandises du Port de Montréal. Le camionnage issu du Port de Montréal doit demeurer sur le site du Port afin de limiter les impacts négatifs des activités de camionnage sur les quartiers résidentiels à proximité de Notre-Dame. Par conséquent, les activités de camionnage du Port de Montréal ne nécessite pas l'aménagement d'une autoroute mais bien un réaménagement de la voie de circulation interne du Port de Montréal.

LE CONCEPT D'UN BOULEVARD URBAIN



Le CRE-Montréal est d'avis qu'un boulevard urbain devrait intégrer les éléments suivants :

- Un concept en conformité avec le plan d'urbanisme de la ville de Montréal qui prévoit l'aménagement d'un boulevard urbain dans l'axe de la rue Notre-Dame entre les rues Frontenac et Vimont.
- Un boulevard urbain intégrant l'aménagement de deux voies dans chacune des directions afin de permettre une amélioration de la fluidité du trafic routier sans pour autant augmenter les débits de circulation sur la rue Notre-Dame.
- Une voie réservée dans les deux directions au centre de l'axe Notre-Dame permettant une amélioration significative du transport en commun pour les résidents du quartier et de l'est de la métropole tout en offrant la possibilité, advenant une croissance de l'achalandage, de construire un système de transport en commun d'une capacité intermédiaire (SLR).
- Une piste cyclable et un réseau piétonnier permettant de longer et de traverser l'axe Notre-Dame en toute sécurité pour relier les quartiers Centre-Sud, Hochelaga-Maisonneuve et Mercier avec l'est de Montréal.
- Un boulevard urbain permettant la construction de nouvelles unités de logement dans l'emprise du ministère des Transports dans l'axe de la rue Notre-Dame.
- Un boulevard urbain intégrant les mesures de mitigation prévues par le projet du ministère des Transports pour accroître l'accès aux différents parcs (Champêtres, Morgan, Square Dézéri et Square Dufresne) et pour diminuer le bruit et la pollution atmosphérique dans les quartiers traversés.
- Un aménagement permettant de conserver l'accès à certains secteurs du Port de Montréal qui pourraient faire l'objet à moyen terme de projets de redéveloppement urbain.
- Un réaménagement de la voie de circulation sur le site du Port de Montréal afin d'améliorer les conditions de circulation pour le transport des marchandises du Port de Montréal.

Est-il trop tard pour modifier le projet de Notre-Dame ?

Projets	échéancier
Projet d'autoroute du ministère des Transports	Réalisation en 4 ans
Projet de boulevard urbain	Plan et devis en 1 an Réalisation en 2 à 3 ans

Quels sont les coûts des alternatives au projet du ministère ?

Projets	Coûts
Projet d'autoroute du ministère des Transports	263 M\$ prévus
Projet de boulevard urbain (incluant voie réservée et mesures d'intégration urbaine)	135 M\$ (15 millions du kilomètre)

CONCLUSION

Après avoir analysé le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, le Conseil régional de l'environnement de Montréal s'oppose à la construction d'une autoroute de transit dans l'axe de la rue Notre-Dame. Cette autoroute va à l'encontre du développement durable en favorisant l'utilisation de l'automobile dans la région métropolitaine de Montréal et une détérioration de la qualité de vie des quartiers centraux. De plus, le concept même de cette autoroute est en contradiction avec le plan d'urbanisme de la ville de Montréal, les engagements du Québec en matière de changement climatique et les orientations gouvernementales à l'égard de l'étalement urbain et du développement des transports en commun. Dans ce contexte, le CRE-Montréal est d'avis que le concept même d'une autoroute en milieu urbain est inacceptable. Or, au Québec, le gouvernement s'entête à vouloir nous persuader que de nouvelles autoroutes constituent encore aujourd'hui, des solutions d'avenir pour régler les problèmes de congestion aux heures de pointe.

Londres s'apprête, sous la gouverne d'un maire progressiste, à limiter, voire même interdire, la circulation automobile au centre-ville. Paris vient de s'engager, suite là-aussi à l'élection de Delanoé, un autre progressiste, à prioriser les transports publics dans les rues de la capitale et à en limiter l'accès aux voitures privées. D'autres grandes villes nord-américaines comme Milwaukee, Portland, San Francisco et Toronto, ont même entrepris de démolir certaines de leurs autoroutes urbaines au profit de nouveaux quartiers résidentiels et de nouvelles places publiques. Ces changements radicaux de gestion des déplacements résultent du constat dans plusieurs villes que l'élargissement et la construction de nouvelles infrastructures routières ne contribuent pas à la réduction de la congestion routière. Au contraire, elles favorisent l'accroissement de l'utilisation de l'automobile.

Dans ce contexte, le Conseil régional de l'environnement de Montréal est d'avis que la véritable solution pour la rue Notre-Dame réside dans l'aménagement d'un boulevard urbain permettant une amélioration significative de l'offre de transport public. Cette solution a l'avantage de répondre aux grands défis de toute l'agglomération montréalaise tout en ayant l'avantage de satisfaire les besoins des résidents de l'est de Montréal et du Port de Montréal, de respecter les engagements du Québec en matière d'environnement et de préserver l'accès au Fleuve pour l'avenir.

Enfin, en segmentant les débats entourant les mesures du Plan de gestion des déplacements pour l'est de Montréal avec la Commission Nicolet, le projet de l'autoroute Notre-Dame et le prolongement de l'autoroute 25, le ministère des Transports présente une vision tronquée des impacts de l'ensemble de ses projets. Or, en matière de transport, on ne peut isoler les différents projets sans se préoccuper de l'impact de l'ensemble de ces projets les uns sur les autres et sur la métropole. Pourtant, le ministère évite sciemment de favoriser un débat éclairé sur ces enjeux fondamentaux pour l'avenir de la métropole. Dans ce contexte, le Conseil régional de l'environnement de Montréal est d'avis que le ministère des Transports devrait revoir son projet de « modernisation de la rue Notre-Dame » à la lumière des orientations gouvernementales du Cadre d'aménagement de la métropole et des impacts des autres mesures du Plan de gestion des déplacements sur la rue Notre-Dame.



Conseil régional
de l'environnement
de Montréal

**RECOMMANDATIONS
POUR LA FUTURE POLITIQUE SUR LES ESPACES VERTS
DE LA VILLE DE MONTRÉAL**



**PAR
LA TABLE DE CONCERTATION DU CRE-MONTRÉAL
SUR LES ESPACES VERTS ET BLEUS MONTRÉALAIS**

DÉCEMBRE 2002

Rédaction finale :

Coralie Deny – CRE-Montréal

Recherche et rédaction :

Coralie Deny, avec la collaboration de Pierre Valliquette et Jean Décarie

Coordination de la table de concertation du CRE-Montréal sur les espaces verts et bleus montréalais :

Coralie Deny – CRE-Montréal

Participants à la table de concertation:

Patrick Asch – Héritage Laurentien

Luc Bergeron – ZIP Ville-Marie

Dinu Bumbaru – Héritage Montréal

John Burcombe – Mouvement au courant

Christian Charron – Corporation de promotion et de développement du Croissant de l'Est

Rénald D'Aoust – Société de biologie de Montréal

Jean Décarie – Consultant en aménagement

Jacques Duquette – Héritage Laurentien

David Fletcher – Coalition Verte

Gilles Goulet – Société de biologie de Montréal

Sylvie Guilbault – Les Amis de la Montagne

Jean Hubert - Regroupement des propriétaires de milieux naturels

Jean-François Lepage – Comité environnement de l'Ordre des Architectes du Québec

Michel Leroux – Centre de la Montagne

Sylvia Oljemark – Coalition Verte

Robert Perreault – CRE-Montréal

Marie-Michelle Poisson – Coalition pour la protection du parc Jarry

Marie-Odile Trépanier – Institut d'urbanisme (Université de Montréal)

Pierre Valiquette – Éco-Nature

Conseil régional de l'environnement de Montréal

454, avenue Laurier Est

Montréal (Québec)

H2J 1E7

(514) 842-2890

cremtl@cam.org

©2002

SOMMAIRE

1 INTRODUCTION

2 CONTEXTE MONTRÉALAIS

- 2.1 Un contexte politique particulier
- 2.2 Les espaces verts et bleus menacés
- 2.3 Un potentiel important de développement d'espaces verts et bleus
- 2.4 Un intérêt accru des citoyens
- 2.5 Un passage à l'action difficile
- 2.6 Une possibilité de gestion diversifiée et l'intégration de la notion de paysage

3 RECOMMANDATIONS

3.1 PROTÉGER LES PARCS ET LES ARBRES À MONTRÉAL DU DOMAINE PUBLIC, PARA-PUBLIC ET PRIVÉ

- 3.1.1 Dresser un inventaire caractérisé des espaces verts existants
- 3.1.2 Préserver l'intégrité des parcs
- 3.1.3 Obtenir les compensations suffisantes de la part des promoteurs d'événements privés utilisant les parcs montréalais
- 3.1.4 Donner suite aux recommandations des Sommets sur le mont Royal
- 3.1.5 Adopter une stratégie de protection et de gestion intégrée pour l'ensemble de la région des rapides de Lachine
- 3.1.6 Assurer une véritable protection des espaces verts du Parc Jean-Drapeau
- 3.1.7 Préserver les parcs où la notion d'habitat et d'intérêt écologique prévalent
- 3.1.8 Adopter une Politique municipale de l'arbre
- 3.1.9 Assurer le maintien et la multiplication des jardins communautaires

3.2 ASSURER LA PARTICIPATION ACTIVE DES CITOYENS

- 3.2.1 Assurer la participation des citoyens dans le maintien des activités dans le parc, de la qualité des espaces verts et dans certains cas de la gestion
- 3.2.2 Intégrer des représentants de groupes de citoyens à un comité conjoint et permanent avec la Société du parc des îles pour la protection des espaces verts publics du parc Jean-Drapeau

3.3 ASSURER LA PROTECTION DES SITES D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE

- 3.3.1 Inventorier et caractériser les milieux possédant une valeur écologique
- 3.3.2 Protéger les milieux humides et particulièrement les derniers ruisseaux naturels
- 3.3.3 Préserver l'intégrité des bois
- 3.3.4 Protéger intégralement les quelques petites îles qui ne le sont pas encore au pourtour de Montréal

3.4 AUGMENTER LA COMPOSANTE VERTE DE MONTRÉAL

- 3.4.1 Préparer un plan vert pour et par chacun des arrondissements
- 3.4.2 Établir des partenariats avec des ONG et les propriétaires terriens
- 3.4.3 Rendre obligatoire le transfert d'une superficie de 10% des projets de redéveloppement urbain
- 3.4.4 Ouvrir de nouvelles fenêtres vertes sur l'espace bleu
- 3.4.5 Mettre en place un règlement de contrôle intérimaire protégeant les rives montréalaises
- 3.4.6 Promouvoir la création d'une agence de bassin par la CMM
- 3.4.7 Participer à la mise en œuvre du Plan de mise en valeur de l'île Sainte-Thérèse
- 3.4.8 Soutenir financièrement des projets de décontamination ou de réhabilitation de certains sites contaminés
- 3.4.9 Soutenir un programme de verdissement des cours d'école
- 3.4.10 Protéger les milieux agricoles de l'ouest de l'île de Montréal
- 3.4.11 Mettre en place à l'échelle du territoire un programme de verdissement des stationnements, des ruelles, des équipements nautiques et des toits des bâtiments publics

4. CONCLUSION

1 INTRODUCTION

«Les espaces naturels en milieu urbain et périurbain sont une composante essentielle de la qualité de vie des citoyens». C'est ainsi que débute le rapport du Groupe de travail ad hoc sur les milieux urbains et périurbains coordonné par la Direction régionale de Montréal du Ministère de l'environnement en collaboration avec la Communauté urbaine de Montréal (décembre 2001). Presque un an plus tard, cette vision est toujours partagée par le CRE-Montréal et tous ses partenaires qui ont participé à l'élaboration de ce document. Celui-ci se veut être une contribution de ces organismes à la réalisation de la Politique municipale sur les espaces verts. Les recommandations qui y sont faites s'orchestrent autour des quatre principaux objectifs suivants :

- 1 Protéger les parcs et les arbres à Montréal du domaine public, para-public et privé;
- 2 Assurer la participation des citoyens dans les projets qui visent l'amélioration de leur milieu de vie;
- 3 Assurer la protection des sites d'intérêt écologique;
- 4 Augmenter la composante verte dans la trame de Montréal dans un souci d'équité à long terme pour l'ensemble de la population.

Ces recommandations, pour voir à leur application, doivent évidemment être jumelées à l'utilisation de plusieurs instruments tels que l'acquisition, le contrôle intérimaire, des ententes avec des propriétaires et de nouveaux règlements municipaux. Dans le cadre de la nouvelle ville de Montréal, il est également nécessaire d'harmoniser les pratiques et la réglementation entre tous les arrondissements.

2 CONTEXTE MONTRÉALAIS

Le contexte montréalais actuel place les espaces verts à la fois à l'avant-scène des débats politiques et au cœur des préoccupations des citoyens ; que cela soit au niveau législatif, des menaces qui pèsent sur les parcs, du potentiel de développement de la trame verte montréalaise, de l'implication des groupes de citoyens à protéger les espaces verts, ou de l'intégration de la notion de paysage dans la vision des espaces verts.

2.1 Un contexte politique particulier

Il existe actuellement un contexte politique particulier concernant le dossier des espaces verts. En effet, plusieurs actions et décisions ont été entreprises par différents paliers gouvernementaux au cours des derniers mois et d'autres sont à venir :

- Le gouvernement du Québec a entrepris l'élaboration et l'implantation d'une *Politique sur les aires protégées* pour se conformer aux grandes tendances mondiales et à ce qui tend à devenir une obligation en matière de protection de la biodiversité par tous les États de la planète. Il a présenté le 1er novembre 2002 le projet de loi 129, la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel*. Ce projet de loi vise à assurer la conservation du patrimoine naturel du Québec, en particulier par des mesures visant à favoriser la mise en place d'un réseau d'aires protégées représentatives de la biodiversité du Québec. L'étude du groupe de travail sur l'application de cette stratégie en milieu urbain et périurbain dégage de nouvelles perspectives sur les approches syndicales ou associatives d'inspiration européenne mieux adaptées aux milieux habités où la notion de paysage vient remplacer celle du parc foncier.
- Le Ministère de l'Environnement, la CUM et les ZIP Ville-Marie et Jacques-Quartier ont préparé un Atlas des bois de la grande région de Montréal (décembre 2001), situant sur le territoire et caractérisant les espaces boisés privés hors parc de l'île. La Direction régionale de Montréal du Ministère de l'environnement a déjà commencé une tournée des arrondissements pour en présenter les constats aux conseillers et leur souligner l'urgence d'agir en raison de la rapidité à laquelle disparaissent ces boisés privés.
- La CMM a présenté le 1er novembre 2002 un projet de règlement intérimaire qui identifie quatre bois sur l'île de Montréal (décision rendue publique lors de la session d'information de la

Commission de l'aménagement de la CMM du 7 novembre 2002). La ville de Montréal étudie présentement dix-sept autres sites de tenure privée qui pourraient éventuellement être inclus dans le règlement intérimaire.

- Entre novembre 1992 et mai 2002, les villes membres de la CUM ont maintenu un moratoire sur l'acquisition d'espaces verts à des fins de parc. En juin 2002, la nouvelle ville de Montréal a décidé de ne pas reconduire ce moratoire.
- Suite aux Sommets de Montréal (printemps 2002), la nouvelle ville de Montréal s'est engagée à élaborer un Projet de politique municipale sur les espaces verts, qui devrait être bientôt rendu public. Par ailleurs, deux nouveaux directeurs, un pour l'ensemble du dossier urbain du mont Royal et plus récemment un autre pour le parc du Mont-Royal, ont été nommés, mais on attend toujours l'annonce du plan d'action, de la structure de concertation permanente proposée à la Charte de la Ville et du décret de statut national pour la montagne promis par la ministre des Affaires Culturelles suite aux audiences de la Commission des Biens Culturels en mai dernier.
- Enfin, il n'est pas inutile de rappeler l'existence du *Projet de politique des parcs en milieu urbain pour la région métropolitaine de Montréal*, élaboré par Québec en 1983, qui a servi de cadre conceptuel et de cadre d'intervention à l'élaboration du *Parc National Archipel* en 1984. Il s'agit toujours de la plus importante étude réalisée sur le sujet, qui fait encore autorité. Elle a été reprise par le rapport du *Comité interministériel des Espaces verts et bleus du Grand Montréal* en 1992 et a inspiré la politique des parcs de la Ville de Montréal appelée *Cadre de référence pour le développement et la mise en valeur des espaces libres de Montréal* adopté en 1992, de même que le *Plan de mise en valeur du mont Royal* adopté la même année et le *Plan directeur du réseau vert* adopté en 1994. Enfin, il faut noter les programmes Montréal Bleu et Grand Montréal Bleu qui ont suivi et dont l'heureuse réouverture du canal de Lachine reste le principal résultat.

2.2 Les espaces verts et bleus menacés

Outre le contexte politique particulier, les caractéristiques d'ordre écologique et social des espaces verts et bleus de la région montréalaise induisent également la nécessité de s'inquiéter du devenir de ces espaces. Plusieurs quartiers montréalais sont encore sous la moyenne ou mal desservis en espaces verts. D'autre part, Montréal qui est déficiente en termes d'espaces boisés et d'espaces en rive, voit

ceux qui lui restent être très convoités et régulièrement céder la place à des développements urbains. À ces pertes s'ajoutent les fréquentes coupes d'arbres non justifiées.

Plusieurs parcs et espaces verts de Montréal subissent des pressions importantes par toutes sortes de projets, comme des développements immobiliers et routiers. Des parties de parcs sont dézonées ou étudiées pour l'être (Parc de la Pointe-aux-Prairies, parc Viau). Certains parcs-nature (Bois-de-Liesse, Île Bizard, Anse-à-l'Orme) pourraient se voir traversés par de nouveaux boulevards ou autoroutes. Certains terrains faisant partie du domaine public sont convoités par des promoteurs immobiliers, comme l'a été la Ferme sous les noyers du domaine des Sulpiciens, devenue de propriété fédérale et cédée au développeur Lépine en 1999. Dans certains cas, ce sont des événements de grande envergure qui menacent l'intégrité de certains espaces verts publics, tels que pour le parc Jean-Drapeau et le parc Jarry.

Les espaces verts sont souvent perçus comme des réserves foncières et donc des terrains à développer quand l'opportunité se présente. Les espaces verts des parcs municipaux dans une certaine mesure subissent des pressions de ce type ; les derniers exemples cités ci-dessus le démontrent.

Le patrimoine vert du domaine privé et institutionnel se voit aussi convoité ; on peut mentionner les terrains institutionnels situés au pourtour du parc du Mont-Royal et le bois privé Angell à Beaconsfield.

Le patrimoine bleu montréalais subit également des pressions anthropiques par le biais de la pollution de ses eaux, la canalisation ou l'assèchement de ses ruisseaux et l'artificialisation de ses berges. Outre l'accessibilité tant visuelle que physique, les usages des cours d'eau sont alors limités et bien au-dessous des capacités offertes par le milieu insulaire montréalais.

2.3 Un potentiel important de développement d'espaces verts et bleus

Le territoire de Montréal recèle non seulement encore des bois privés à protéger mais également de nombreuses friches industrielles et institutionnelles pourvues d'une végétation rudérale intéressante et d'un important potentiel d'aménagement paysager. De plus, ces sites représentent l'essentiel de la réserve foncière montréalaise pour fins de parcs et d'espaces verts, comme l'a montré le projet de Politique de 1983. Ce dernier avait amené à écarter la notion de déficit normatif selon une typologie américaine traditionnelle pour ouvrir vers des formules de partenariat et de partage avec les corporations privées et publiques, propriétaires de ces friches sous utilisées. On parle ici des emprises

de transport ferroviaire et électrique, qui ont structuré le développement urbain, des anciennes carrières, mais aussi des cimetières et campus divers du secteur communautaire. Ces espaces pourraient être empruntés et aménagés à des fins d'espaces verts suivant des ententes de passage et d'usage tant avec les propriétaires qu'avec les associations d'usagers et de riverains.

Les rues et les ruelles offrent également un potentiel intéressant pour verdir Montréal. Des programmes comme «Place au soleil» dans les années 1980 et son projet de remplacement «Ruelles Vertes» qui reste à activer, ont déjà entamé un virage vers la réappropriation des cours arrière par les citoyens et l'embellissement de ces sites souvent négligés. Lieux de vie, lieux de passage, les rues commerciales comme résidentielles peuvent encore faire l'objet de réaménagements visant l'atténuation de la circulation automobile et l'augmentation de l'espace pour la socialisation et les plantations.

Les milieux aquatique et humide recèlent aussi un potentiel important de développement pour des usages récréatifs au niveau de la Communauté métropolitaine de Montréal. À cet égard, on peut citer le fleuve Saint-Laurent, les rivières des Prairies et des Mille-Îles, leurs tributaires et leurs lacs.

2.4 Un intérêt accru des citoyens

De nombreux citoyens et groupes font connaître activement leur désapprobation quant à ces multiples menaces qui pèsent sur les espaces verts de Montréal. À cet égard, on peut citer les actions entreprises notamment par la Coalition verte, les Amis de la Montagne, le Comité pour la protection du patrimoine naturel de l'île des Sœurs, la Coalition pour la protection du parc Jarry, les Amis des Îles et le Regroupement pour la sauvegarde du parc de la Cité-du-Havre. Dans le cas de cette dernière coalition, une victoire a été remportée au prix d'une longue lutte, mais elle reste fragile et nécessite donc encore d'être consolidée.

Par ailleurs, plusieurs partenariats ont déjà été formés pour la gestion concertée des parcs entre l'administration municipale et des organismes sans but lucratif, tels que Héritage Laurentien et la Société d'animation de la promenade Bellerive. Ces exemples à la fois de conservation d'espaces verts et bleus et de développement récréatif mettent de l'avant l'intérêt et la capacité de ces organismes à faire le pont entre la Ville et l'intérêt des citoyens.

L'intérêt collectif que représente la protection des espaces verts nécessite la mobilisation de plusieurs ressources et moyens qui ne peuvent pas uniquement être de responsabilité municipale. Cet intérêt

commande une implication communautaire et une organisation permanente pour améliorer la répartition et la diversité, l'accessibilité et l'appropriation de ces espaces.

2.5 Un passage à l'action difficile

Au cours des trente dernières années, plusieurs projets visant le verdissement de la ville ont vu le jour mais n'ont jamais été réalisés comme le projet de politique de l'arbre, amorcé par la Ville en 1992 mais qui n'a jamais été complété. Il semble donc y avoir un intérêt cyclique pour ces dossiers, ce qui entraîne l'implication de nombreux intervenants différents au cours du temps, et la mise à profit d'une expérience et expertise seulement de façon temporaire. La non mise en application de ces divers projets semble traduire un manque de moyens et d'outils pour intervenir concrètement. Or, la mémoire de toute cette expertise transite par les personnes et non les institutions. Dans une perspective temporelle, il s'opère donc une perte importante de connaissances.

2.6 Une possibilité de gestion diversifiée et l'intégration de la notion de paysage

Le rapport du Groupe de travail sur les aires protégées en milieu urbain relève qu'il existe plusieurs concepts de gestion des parcs qu'il serait intéressant de considérer pour une approche élargie et globale des espaces verts sur le territoire de la Ville et de la CMM. Il indique aussi que certains de ces concepts sont présentement partiellement utilisés sur le territoire de la grande région de Montréal, à la *Corporation du pôle des rapides* par exemple.

Les espaces verts montréalais sont dorénavant regardés dans une perspective élargie et non plus de manière fragmentée, c'est-à-dire en ne considérant que les sites eux-mêmes. L'importance accordée aux zones tampon s'est accrue ; protéger l'intégrité des milieux écologiques signifie aussi conserver certains espaces adjacents. À cet égard, on peut citer l'exemple du Ruisseau Bertrand qui prend sa source sur les terrains de l'aéroport de Dorval pour se jeter dans la rivière des Prairies, et dont l'approvisionnement en eau dépend de la situation en amont de la zone protégée.

La notion de paysage représente également un critère important à considérer dans la gestion des espaces verts. Le mont Royal illustre bien les préoccupations de cet ordre puisque ce n'est pas seulement l'espace vert qui est visé mais le paysage culturel à valeur patrimoniale produit et placé tout autour sur la montagne. L'intégration de cette dimension contribue aussi à élargir la notion de «parc foncier» à celle de «parc paysage».

Nous constatons dans la mise en contexte que les espaces verts, qui pourtant sont reconnus généralement comme un facteur capital pour bâtir un milieu de vie urbain de qualité, ne se voient pas accorder la place qu'ils méritent : les parcs sont menacés soit de l'intérieur (amputation) soit de l'extérieur (disparition d'une zone tampon), les derniers bois privés disparaissent de façon continue, il y a un manque flagrant de programmes visant clairement le verdissement du territoire montréalais à différents niveaux (cours d'école, rues, ruelles, toits...), la mise en place d'un véritable réseau vert ne se fait pas... Par ailleurs, la mobilisation importante des citoyens dans plusieurs cas de défense d'espaces verts montre bien la nécessité d'impliquer véritablement la population dans les décisions relatives aux parcs et dans l'élaboration d'une vision globale de la trame verte montréalaise.

Or, des lignes directrices sont en train de se dessiner dans ce domaine, une de celles-là étant la future politique municipale sur les espaces verts. Pour toutes les raisons mentionnées ci-haut, les organismes participant à la table de concertation sur les espaces verts du CRE-Montréal considèrent donc nécessaire de formuler des recommandations à l'administration municipale sur le contenu de la future Politique.

3 RECOMMANDATIONS

3.1 PROTÉGER LES PARCS ET LES ARBRES À MONTRÉAL DU DOMAINE PUBLIC, PARA-PUBLIC ET PRIVÉ

- 3.1.1 **Dresser un inventaire caractérisé des espaces verts existants** accessibles au public comprenant les parcs (municipaux, provinciaux et fédéraux), les lieux communautaires et para-publics (comme les cimetières, les institutions religieuses et scolaires), pour établir notamment les valeurs écologique, sociale, patrimoniale et paysagère, ainsi que le potentiel et les contraintes pour leur usage par la population, leur régime de propriété et leur mode de gestion. Rendre public cet inventaire.
- 3.1.2 **Préserver l'intégrité des parcs** en éliminant toute possibilité de réalisation de projets de développement dans ces espaces verts (ex. : projet routier traversant certains parcs-nature dans l'ouest de l'île). Élaborer et appliquer des principes d'aménagement et d'usage des parcs limitant au minimum l'empiétement des espaces verts, c'est-à-dire n'autoriser que des aménagements légers (comme les aires de jeux pour enfants) confirmant la vocation de parc et de ce fait exclure des parcs les bâtiments et équipements utilisés pour la pratique de sports intérieurs (tels que les gymnases, les arénas et les piscines) ou pour des activités communautaires (comme les garderies, HLM, etc.) qui peuvent s'intégrer aisément dans les îlots de la trame urbaine ou dans le milieu bâti du quartier. Parmi les moyens à utiliser : imposer une double domanialité aux espaces protégés pour augmenter la probabilité de la pérennité de la protection (ex. bois de l'île des Sœurs).
- 3.1.3 **S'assurer d'obtenir les compensations suffisantes de la part des promoteurs d'événements privés** qui louent à la Ville et utilisent les parcs pour la tenue de gros événements à but lucratif. En effet, dans plusieurs cas (ex. : Tennis Canada dans le parc Jarry et Grand Prix F1 dans le parc Jean-Drapeau), une partie importante des espaces verts d'un parc fortement utilisés par la population montréalaise voit son accès aux citoyens fermé temporairement ou à longueur d'année pour des intérêts privés. Outre cette «amputation» faite à une espace vert public, d'autres inconvénients pour les habitants du quartier et les usagers du parc sont liés à ces utilisations, notamment des

impacts visuels, des nuisances sonores, la détérioration d'une partie des espaces verts par l'implantation d'infrastructures sur le site et par le sur-achalandage lors de la tenue des événements. Il est donc par ailleurs nécessaire de définir des limites strictes à de tels usages.

- 3.1.4 **Donner suite aux recommandations des Sommets sur le mont Royal** (le «Central Park» de Montréal) en complétant l'élargissement du parc à l'ensemble du paysage patrimonial de la montagne et en l'assurant d'un statut national mais adapté aux trois territoires identifiés (noyau vert, couronne institutionnelle, ceinture résidentielle) et d'une structure de concertation permanente, inscrite dans la Charte de la Ville, chargée de la planification du territoire et pour cela regroupant à parts égales les représentants des propriétaires institutionnels, des milieux associatifs et des différentes instances publiques, Québec, Montréal et ses arrondissements, responsables de la relance et de la mise en œuvre du Plan de mise en valeur.
- 3.1.5 **Adopter une stratégie de protection et de gestion intégrée pour l'ensemble de la région des rapides de Lachine**, incluant le Grand bassin de La Prairie et les milieux naturels de l'île des Sœurs. Cette stratégie doit porter une attention particulière sur le contrôle d'espèces invasives, la gestion de l'utilisation humaine du territoire ainsi que sur l'importance historique, culturelle et paysagère de la région. **Relancer le projet d'inscription des Rapides de Lachine à la liste des sites du patrimoine mondial de l'UNESCO** au double titre naturel et culturel et, pour cela, en leur octroyant un statut de parc national assorti d'une structure de gestion réunissant les représentants gouvernementaux (Québec et Ottawa), de Kahnawaké, municipaux (CMM, Montréal, arrondissements) et associatifs locaux (Héritage Laurentien, Société de conservation, Corporation du Pôle des Rapides, etc.).
- 3.1.6 **Assurer une véritable protection des espaces verts du Parc Jean-Drapeau** (îles Sainte-Hélène et Notre-Dame) notamment par l'entretien adéquate des arbres, par l'interdiction de la tenue de nouveaux événements menaçant l'intégrité des espaces verts et par la limitation de l'accès et de la traversée des îles par des automobiles.

- 3.1.7 **Préserver les parcs où la notion d’habitat et d’intérêt écologique prévalent**, en leur assurant un statut de protection augmenté, dépassant la simple protection foncière.
- 3.1.8 **Adopter une Politique municipale de l’arbre** qui repose sur l’adoption d’une Charte de l’arbre et comporte des règlements visant à protéger tous les arbres urbains, y compris les arbres sur rue et sur propriété privée. S’appuyer sur des principes directeurs de gestion arboricole.
- 3.1.9 **Assurer le maintien et la multiplication des jardins communautaires**, en site propre par la régularisation de leur tenure souvent temporaire, comme par leur admission comme éléments composants dans les parcs de quartier, de façon à répondre à la demande populaire dans une perspective d’appropriation et de gestion communautaire.

3.2 ASSURER LA PARTICIPATION ACTIVE DES CITOYENS

- 3.2.1 **Assurer la participation des citoyens au maintien de la qualité des espaces verts et des activités dans le parc, et dans certains cas à la gestion.** Dans ce dernier cas, certains modèles de gestion conjointe des parcs entre les groupes de citoyens et la Ville ou son mandataire, comme cela existe déjà pour les parcs du Mont-Royal et de la Promenade Bellerive, peuvent être appliqués à d’autres parcs. Ailleurs, le parrainage d’un parc par un comité de citoyens du quartier devrait être mis en œuvre. Il est en effet important de mettre en place des mécanismes de concertation avec les citoyens pour chaque parc montréalais qui serait doté d’un plan de gestion soumis à une consultation publique. Ainsi, en donnant des droits réels et des responsabilités aux citoyens qui utilisent les parcs, on induit une appropriation des espaces publics par la population locale. Il est à noter que les comités actuels établis conjointement avec l’administration municipale sont souvent trop fragiles (ad hoc, sans financement, sans statut clair).
- 3.2.2 **Intégrer des représentants de groupes de citoyens à un comité conjoint et permanent avec la Société du parc des îles pour la protection des espaces verts publics du parc Jean-Drapeau.**

3.3 ASSURER LA PROTECTION DES SITES D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE

3.3.1 Inventorier et caractériser les milieux possédant une valeur écologique réelle ou potentielle sur l'île de Montréal.

3.3.2 Protéger les milieux humides et particulièrement les derniers ruisseaux naturels qui ne sont pas encore ou pas totalement protégés : De Montigny, Molson, Pinel, coulée Grou, Bertrand, de l'Orme, de la baie Valois (Pointe-Claire), Bouchard (Dorval) et Saint-Denis, par la création de parcs linéaires et par la protection de l'ensemble du bassin.

3.3.3 Préserver l'intégrité des bois constituant des habitats naturels pour la faune et la flore, incluant les 21 sites boisés privés retenus par la CMM et la Ville de Montréal, soit par achat, soit par règlement, soit par entente avec les propriétaires.

3.3.4 Protéger intégralement les quelques petites îles qui ne le sont pas encore au pourtour de Montréal : îles de la batture et Bonfoin (Pointe-aux-Trembles), Coco, Rochon et Gagné (Rivière-des-Prairies), Jasmin, Ménard et Mercier (Pierrefonds), Dorval, Bushy et Dixie (Dorval), Rock et Mudpie (Verdun). Négocier avec les autorités habilités, dont la CMM, pour la protection des autres îles plus nombreuses situées sur les mêmes cours d'eau mais sur le territoire des municipalités voisines.

3.4 AUGMENTER LA COMPOSANTE VERTE DE MONTRÉAL

3.4.1 Préparer un plan vert pour et par chacun des arrondissements pour assurer une répartition équitable des espaces verts sur le territoire de l'Île.

3.4.2 Reprendre les discussions avec les grands propriétaires d'emprises (CP,CN,HQ), de friches industrielles et de domaines institutionnels, de même qu'avec les associations d'usagers (Vélo Québec, Fédération randonnée pédestre, Association québécoise du patrimoine industriel, etc.) et de résidants des quartiers traversés, pour créer avec la Ville de Montréal une société de gestion et de développement de façon à relancer le Plan directeur du Réseau Vert, adopté en 1994 mais dont un seul tronçon de 3 kilomètres a été réalisé. Prévoir une entente avec la CMM pour son prolongement

métropolitain tel que planifié par la Politique des parcs du gouvernement québécois de 1983.

- 3.4.3 **Rendre obligatoire le transfert d'une superficie de 10% des projets de redéveloppement urbain** sur des terrains tant privés que publics ou para-publics pour des espaces verts. La Ville pourra toutefois opter plutôt pour une compensation monétaire équivalente quand le site n'offre pas d'intérêt pour aménager des espaces verts.
- 3.4.4 **Ouvrir de nouvelles fenêtres vertes sur l'espace bleu** : lancer un programme d'acquisition des berges et leur intégration au domaine public pour augmenter l'accessibilité à l'eau par la population.
- 3.4.5 **Mettre en place un règlement de contrôle intérimaire protégeant les rives montréalaises** contre tout développement jusqu'à ce que le futur Plan d'urbanisme de la Ville intègre les dispositions prévues par la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables du gouvernement du Québec.
- 3.4.6 **Promouvoir la création d'une agence de bassin par la CMM** pour la gestion intégrée du système hydraulique de l'archipel de Montréal et de ses six sous-bassins, tel qu'envisagé par le projet Archipel et proposé par le Parc National Archipel en 1984.
- 3.4.7 Dans un contexte régional d'aménagement des espaces verts, **participer à la mise en œuvre du Plan de mise en valeur de l'île Sainte-Thérèse** élaboré par la Corporation de promotion et de développement du Croissant de l'Est en établissant un lien fluvial entre Montréal et l'île pour la rendre accessible à la population. Les liens devraient s'effectuer à partir des infrastructures existantes, soit au niveau de la Maison Beaudry ou de la Promenade Bellerive.
- 3.4.8 **Soutenir financièrement des projets de décontamination ou de réhabilitation de certains sites contaminés** (programme de dépollution par le vert ou phytoremédiation) à des fins de parcs, tels que d'anciennes carrières, dépotoirs, etc., en favorisant le partenariat avec les citoyens, les promoteurs et les propriétaires des terrains.

- 3.4.9 **Soutenir un programme de verdissement des cours d'école** élaboré par SOVERDI et ses partenaires.
- 3.4.10 **Protéger les milieux agricoles de l'ouest de l'île de Montréal** (Collège MacDonald, Arboretum, parc agricole, etc.) en les zonant «agricole».
- 3.4.11 **Mettre en place à l'échelle du territoire un programme de verdissement** des stationnements, des ruelles, des bordures de voie de circulation automobile, des équipements nautiques (marinas, rampes de mise à l'eau et quais) et des toits des bâtiments publics lorsque ces toits s'y prêtent.

4 CONCLUSION

Suite au Sommet de Montréal, organisé par l'administration municipale au printemps 2002, la proposition de mettre en place un plan de développement durable pour la nouvelle ville de Montréal a été finalement retenue. Or, l'élaboration d'un tel plan nécessite d'accorder une place majeure aux espaces verts et bleus, en protégeant les éléments verts et bleus existants de la trame urbaine (parcs, arbres, ruisseaux, îles...), en prenant en considération le contexte élargi au territoire de la CMM (en tenant compte des écosystèmes dans leur intégralité), et en augmentant la place accordée au milieu végétal à Montréal.

Les membres de la table de concertation du CRE-Montréal sur les espaces verts désirent par le présent document apporter leur contribution à cette démarche vers l'intégration du concept de développement durable dans la gestion municipale et bien sûr à celle plus ciblée qui vise la mise en place d'une Politique municipale sur les espaces verts. Les recommandations quand aux gestes concrets à poser s'articulent dans le temps. Des actions doivent être réalisées à court terme pour assurer la protection des parcs et des espaces jugés de grande valeur et en danger de disparaître rapidement (ex. : contrôle intérimaire, acquisitions et politique de l'arbre). D'autres actions peuvent être effectuées sur une période de quelques années parce qu'elles concernent la mise en œuvre de divers programmes de verdissement à l'échelle de la Ville (ex. : cours d'école, rues, ruelles, toits). Le long terme permet d'adopter une vision élargie de l'élément végétal montréalais en le considérant comme partie intégrante d'un réseau vert qui dépasse les limites du territoire administratif et de prendre en compte le caractère insulaire de Montréal qui s'inscrit dans un contexte hydrographique beaucoup plus large.

Les auteurs de ce document tiennent également à faire valoir l'importance d'impliquer systématiquement les citoyens montréalais pour chaque parc. En effet, ce partenariat permettrait non seulement de répondre à une revendication de nombreux montréalais à leur droit de regard sur le visage vert de leur ville mais aussi de responsabiliser les citoyens en général et de faire en sorte qu'ils s'approprient cette portion de leur environnement, et ainsi, se portent garant en partie de sa protection.

Par ailleurs, dans le contexte de la nouvelle ville et dans un souci d'harmonisation des pratiques, l'administration centrale doit formuler des directives précises applicables à tout son territoire. Par ailleurs, les arrondissements ont un rôle à jouer dans la protection et l'amélioration de la composante

verte de la Ville, notamment en élaborant et en réalisant un programme vert pour chacun d'entre eux, en collaboration avec les citoyens.

Les défis sont donc nombreux pour gérer durablement l'ensemble de la trame verte montréalaise, mais les relever est nécessaire pour porter Montréal au sommet des villes où il fait bon vivre et se promener.



Conseil régional
de l'environnement
de Montréal

**LE STATIONNEMENT COMME OUTIL DE
GESTION DES DÉPLACEMENTS DANS LA
RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**



MONTRÉAL, MARS 2002

Ce rapport a été réalisé avec le soutien financier du ministère des Affaires municipales et de la Métropole, du ministère des Transports, de l'Agence métropolitaine de transport et de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal.

Recherche et rédaction : André Porlier

Collaboration : Tom Berryman
Dinu Bumbaru (Héritage Montréal)
Pierre Hamel (INRS-Urbanisation)
André Lemelin (INRS-Urbanisation)
Sidney Ribaux

Photos : André Porlier

Révision : Geneviève Meloche

Corrections : Monique Fillion
Carole Gaumont

Conseil régional de l'environnement de Montréal

454, avenue Laurier Est
Montréal (Québec)
H2J 1E7

(514) 842-2890
cremtl@cam.org

©2001

LE STATIONNEMENT COMME OUTIL DE GESTION DES DÉPLACEMENTS DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

1. INTRODUCTION.....	4
1.1. LE CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL	4
1.2. SITUATION DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL	5
1.3. LE TRANSPORT EN COMMUN COMME SOLUTION À LA PROBLÉMATIQUE DES TRANSPORTS DE LA RÉGION DEMONTRÉAL	6
2. VERS UNE POLITIQUE MÉTROPOLITAINE DE STATIONNEMENT.....	7
2.1.1. GESTION DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT.....	8
2.1.2. ÉTAT DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT DANS LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL	11
2.1.3. CONCLUSIONS	13
2.1.4. RECOMMANDATIONS.....	14
2.2.1. LA TARIFICATION DU STATIONNEMENT	15
2.2.2. LA TARIFICATION DU STATIONNEMENT DANS LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL	16
2.2.3. CONCLUSIONS	17
2.2.4. RECOMMANDATIONS.....	17
2.3.1. LE STATIONNEMENT INCITATIF	18
2.3.2. ÉTAT DES STATIONNEMENTS INCITATIFS DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL	19
2.3.3. CONCLUSIONS	19
2.3.4. RECOMMANDATIONS.....	19
2.4.1. LA SENSIBILISATION DE LA POPULATION	20
2.4.2. LA SENSIBILISATION DE LA POPULATION À MONTRÉAL	20
2.4.3. CONCLUSIONS	20
2.4.4. RECOMMANDATIONS.....	20
2.5.1. COHÉRENCE ENTRE LES ÉLÉMENTS D'UNE POLITIQUE SUR LE STATIONNEMENT	21
2.5.2. LA POLITIQUE DE LA VILLE DE MONTRÉAL EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT	22
2.5.3. CONCLUSIONS	23
3. CONCLUSION DU RAPPORT.....	24
4. RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS.....	25
5. BIBLIOGRAPHIE.....	26

1. INTRODUCTION

1.1. LE CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est un organisme travaillant en concertation avec les principaux acteurs locaux, régionaux et nationaux, à la mise en place du développement durable dans la grande région de Montréal. Il regroupe plus de quatre-vingts membres se préoccupant de l'environnement et adhérant à sa mission qui est de travailler au maintien et à la réhabilitation des milieux de vie naturels et aménagés ainsi qu'à l'amélioration des pratiques et des politiques qui les affectent.

La problématique des transports et de l'étalement urbain est une préoccupation du CRE-Montréal depuis sa création, en 1996. Le CRE-Montréal a constamment travaillé à l'amélioration des transports en commun et au développement durable de la métropole. À ce titre, le CRE-Montréal a notamment réalisé un *mémoire sur le transport viable* dans le cadre du plan stratégique de l'AMT en 1997. Le CRE-Montréal a également mis en place une Table d'échange (Ville de Montréal, AMT, STCUM, MTQ, groupes environnementaux et communautaires) sur la situation et le développement du transport en commun dans la grande région de Montréal. Enfin, le CRE-Montréal a complété une étude sur une taxe sur le stationnement dédiée au financement du transport en commun. Il est co-fondateur de la *Coalition pour la défense du transport en commun* et a participé à la *Commission Bernard* sur la création de la Communauté Métropolitaine de Montréal.

De plus, le CRE-Montréal travaille à promouvoir des mesures pour augmenter significativement le nombre de déplacements en mode de transport alternatif (transport en commun, vélo et marche). Pour le CRE-Montréal, l'augmentation de l'utilisation des transports en commun nécessite la mise en place de mesures pour améliorer significativement l'offre de transports en commun et pour limiter l'utilisation de l'automobile. Jusqu'à maintenant, la stratégie de développement des transports en commun dans la région de Montréal a reposé principalement sur l'amélioration de l'offre de transports en commun (métro à Laval, trains de banlieues, SLR estacade) sans toutefois inclure de mesures pour limiter l'utilisation de l'automobile.

L'objectif de ce rapport est donc de mettre en évidence le potentiel du stationnement comme outil de gestion des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal. À cet égard, nous présenterons, dans les prochains chapitres, les éléments d'une politique métropolitaine sur le stationnement :

- réglementation sur l'offre de stationnement ;
- tarification des stationnements ;
- Aménagement de stationnements incitatifs en périphérie ;
- campagne de sensibilisation ;
- cohérence entre les éléments d'une politique sur le stationnement.

1.2. SITUATION DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

L'enquête origine-destination de 1998 démontre que la population montréalaise n'a jamais été aussi mobile. Entre 1987 et 1998, les déplacements motorisés quotidiens ont augmenté de 21% dans la grande région de Montréal.¹ Cette augmentation du nombre de déplacements s'est fondée principalement sur un accroissement de l'usage de l'automobile, facilité par la construction des infrastructures routières. Une croissance qui a entraîné une augmentation de la congestion concentrée principalement sur l'île de Montréal et sur les autoroutes et les routes permettant d'y accéder.

Pendant la même période, le nombre de déplacements faits en transport en commun, durant la période de pointe du matin, est passé de 395 000 en 1987 à 342 000 en 1998. La part des déplacements en transport en commun dans la région de Montréal a diminué de 6% de 1987 à 1998. Sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal la part du transport en commun est passée de 35% à 26% entre 1987 et 1998, soit une baisse de 9% (tableau 1).² Bref, si rien n'est fait, l'AMT prévoit que l'achalandage en transport en commun diminuera de 6,1% d'ici 2007, soit une baisse de 21 000 déplacements en période de pointe. Selon ce scénario, ce sont 68,4 millions de déplacements par année qui passeraient du transport en commun vers l'automobile.³

Tableau 1 : Évolution de la part des déplacements effectués en transport en commun

Année	1987	1993	1998	Variation 1987-1998
Région de Montréal (24 heures)	23%	19%	17%	-6%
Communauté urbaine de Montréal (24 heures)	35%	29%	26%	-9%
Centre-ville de Montréal (24 heures)	55%	50%	47%	-8%
Centre-ville de Montréal (Pointe du matin)	59%	56%	54%	-5%

Source : STCUM, *Une entreprise à découvrir*, 2000, page A3.

¹ Agence métropolitaine de transport, *Bilan annuel 2000*.

² STCUM, *Une entreprise à découvrir*, 2000, page A3.

³ Agence métropolitaine de Montréal, *Plan stratégique de développement du transport métropolitain*, 1997, page 7.

1.3. LE TRANSPORT EN COMMUN COMME SOLUTION À LA PROBLÉMATIQUE DES TRANSPORTS DE LA RÉGION DEMONTRÉAL

Dans un contexte où l'augmentation des déplacements automobiles risque d'entraîner une congestion routière endémique, la qualité de vie des citoyens et la protection de l'environnement dépendent des services de transport en commun. Comparativement aux déplacements automobiles, les déplacements en transport en commun occupent beaucoup moins d'espace et contribuent à la réduction de la congestion routière, réduisant les pertes de temps, le stress et l'inconfort. De plus, les déplacements en transport en commun consomment moins d'énergie que les déplacements automobiles, engendrent moins de pollution atmosphérique et moins de bruit.



Photo : Dans le centre-ville 40% de l'espace est alloué à la voiture. Or, ces infrastructures par leur seule présence défigurent le paysage urbain et mine l'attrait de la métropole.

La solution aux nombreux problèmes de transport dans la région de Montréal passe donc par un accroissement de l'usage du transport en commun. L'augmentation de son utilisation, permettra, entre autres, de désengorger le réseau routier, d'améliorer la qualité de l'air en milieu urbain, en plus de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Pour attirer un plus grand nombre de voyageurs vers les transports en commun, il faut améliorer l'offre de service, mais également limiter l'utilisation de la voiture. Le plan de gestion des déplacements du ministère des Transports (2000) prévoit des investissements de 1,8 milliards de dollars pour le développement du transport en commun de la région métropolitaine sans toutefois mettre en place de mesures pour limiter l'utilisation de l'automobile. Or, la solution aux problèmes de transport et d'environnement de la région de Montréal demande la mise en place de mesures innovatrices de réduction de l'utilisation de l'automobile comme une politique métropolitaine sur le stationnement.

2. VERS UNE POLITIQUE MÉTROPOLITAINE DE STATIONNEMENT

"On ne pourra jamais favoriser l'utilisation du transport en commun pour les déplacements travail-domicile tant que l'on imposera pas de contraintes plus importantes à l'utilisation de la voiture individuelle."

Souvent négligé dans la planification des systèmes de transport, le stationnement des véhicules automobiles constitue pourtant une composante majeure d'une stratégie de gestion des déplacements puisqu'on le retrouve à l'origine et à la destination de chaque déplacement. Le stationnement constitue de ce fait un outil privilégié puisqu'il influence directement le choix modal de déplacement. Les interventions dans ce domaine figurent parmi les mesures les plus efficaces pour accroître l'achalandage du transport en commun.

Étant donné que les usagers recherchent la liberté d'action, la facilité et le confort, la voiture individuelle est souvent privilégiée par rapport aux transports en commun pour certains types de déplacements. Un stationnement facile d'accès et disponible en tout temps encourage l'utilisation de l'automobile. C'est pourquoi on ne pourra jamais favoriser l'utilisation du transport en commun pour les déplacements travail-domicile tant que l'on n'imposera pas de contraintes plus importantes à l'utilisation de la voiture individuelle. Par conséquent, la gestion de la demande par le biais d'une politique sur le stationnement est préférable à une attitude de laisser-faire qui mène inévitablement à une utilisation accrue de l'automobile.

"On peut dire que la construction d'un parc de stationnement hors voirie au centre-ville, en plus de fournir une offre supplémentaire qui va être à l'origine de déplacements à destination du centre-ville, pérennise à long terme la présence de la voiture particulière dans cet espace, même si une volonté de changement de politique apparaît par la suite."⁴

En général, les conditions de stationnement sont déterminées par la réglementation municipale en matière de zonage et circulation, qui régit notamment l'offre de stationnement. Par ailleurs, les pratiques des employeurs concernant l'offre et la gestion des stationnements de leurs employés et, dans une moindre mesure, les règles fiscales influencent également les conditions de stationnement et le choix modal des individus. La politique de stationnement dans les agglomérations revêt donc une importance cruciale par ses effets sur la dynamique du développement urbain, sur l'attractivité du centre-ville et sur les conditions de déplacement dans l'ensemble de l'agglomération. Pour être efficace, une politique sur le stationnement exige une approche globale au niveau de l'agglomération incluant les éléments suivants :

- Gestion de l'offre de stationnement ;
- tarification des stationnements ;
- Aménagement de stationnements incitatifs en périphérie ;
- campagne de sensibilisation ;
- cohérence entre les éléments d'une politique sur le stationnement.

⁴ Mignot, Corinne, « Le stationnement urbain comme outil de maîtrise de la circulation », *Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité*, février 1995, page 22.

2.1.1. GESTION DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT

« La plupart des intervenants s'entendent maintenant pour dire que le stationnement influence de façon significative le choix des modes de transport des individus. Il est démontré que la disponibilité d'un espace de stationnement sur le lieu de travail ainsi que l'absence ou le faible coût qui y est souvent associé favorisent grandement l'utilisation de l'automobile"⁵

À cet égard, une enquête Franco-Suisse, réalisée en 1996 dans six agglomérations européennes (Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne) a démontré qu'entre 90 et 99% des personnes disposant d'une voiture l'utilisent lorsque le stationnement est assuré à proximité du lieu de travail. Lorsque le stationnement n'est pas assuré, le taux d'utilisation de l'automobile chute considérablement en faveur du transport en commun (tableau 2).

Tableau 2 : Part modale de l'automobile en fonction des conditions de stationnement sur le lieu de travail

Villes	Besançon	Grenoble	Toulouse	Berne	Genève	Lausanne
Stationnement assuré.	90%	94%	99%	95%	93%	94%
Pas de stationnement assuré	46%	53%	41%	13%	36%	35%

Source: *Transport public*, juillet-août 1999, page 29

L'un des constats de cette enquête est que de nombreux automobilistes envisagent d'utiliser les transports en commun seulement lorsque l'usage de l'automobile est compromis par les conditions de stationnement (par la rareté ou par le coût). Par conséquent, les conditions de stationnement déterminent largement l'usage des transports en commun. Bref, pour les personnes qui préfèrent utiliser l'automobile, si rien n'entrave son usage, le transport en commun est rarement utilisé, même lorsqu'il est performant.

Dans les zones denses d'activités, une politique sur le stationnement doit faire en sorte que les conditions associées à un stationnement favorisent l'utilisation des transports en commun. À cet égard, la réduction du nombre de places de stationnement de longue durée combinée avec des mesures permettant le stationnement de courte durée sont souhaitables. De telles mesures favorisent l'utilisation des transports en commun tout en dissipant la possibilité d'une diminution de fréquentation des commerces pouvant découler d'une politique sur le stationnement trop restrictive. Elles permettent de maintenir l'accessibilité en automobile pour des activités de courte durée, tout en limitant l'accessibilité automobile pour les déplacements

⁵ Ministère des Transports du Québec, *Plan de gestion des déplacements*, Québec, 2000, page 48.

LE STATIONNEMENT COMME OUTIL DE GESTION DES DÉPLACEMENTS DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

pendulaires.⁶ Pour être efficaces, ces mesures de restriction du stationnement doivent être accompagnées d'un contrôle le plus efficace possible.

De plus, une bonne politique sur le stationnement exige d'inverser la réglementation actuelle qui impose des normes minimales de stationnement pour les nouvelles constructions. À l'origine l'idée était de remédier à l'envahissement de la voirie par les automobiles en stationnement en assurant, hors voirie l'aménagement d'espaces de stationnement correspondant aux besoins de chaque immeuble. Or, cette réglementation a principalement eu pour effet d'inciter à utiliser la voiture même lorsqu'il y a une alternative efficace (marche, vélo, transport en commun).⁷ Dans tous les cas, les normes devraient être déterminées en fonction de la qualité de la desserte par les transports en commun (distance de l'arrêt, fréquences des passages). Pour les immeubles à bureau du centre-ville situés à proximité du métro, la capacité de stationnement devrait se limiter à quelques espaces pour les livraisons et les visiteurs.



Photo : une politique sur le stationnement doit conserver le stationnement des résidents.

Photo : Une politique sur le stationnement doit dissuader le stationnement de longue durée pour les déplacements domicile-travail puisque ce type de déplacement peut être effectué de façon beaucoup plus avantageuse en transport en commun



⁶ Kaufman, Vincent, "Une politique globale, coordonnée et légitime", *Transport public*, juillet-août 1999, page 35.

⁷ Commission internationale de la circulation et de l'aménagement urbain, *Politique de stationnement*, 2000, page 13.

En résumé, une politique sur le stationnement doit s'articuler autour de trois grands types de stationnement : le stationnement de courte durée, le stationnement de longue durée et le stationnement résidents. Pour favoriser l'utilisation des transports en commun cette politique doit :

- 1) Dissuader le stationnement de longue durée pour les déplacements domicile-travail. Ce type de déplacement peut être effectué de façon beaucoup plus avantageuse par le transport en commun. De plus, la place de stationnement occupée toute la journée par une voiture pourrait servir à plusieurs déplacements de courtes durées.
- 2) Permettre le stationnement de courte durée pour les déplacements de loisir, d'achat ou de service professionnel. L'activité des commerces nécessite le maintien d'un minimum d'emplacements de stationnement de courte durée pour recevoir les livraisons et accueillir les clients inconditionnels de la voiture. Il faut cependant éviter qu'un nombre trop important de stationnements de courte durée vienne encourager un usage excessif de l'automobile.
- 3) Conserver le stationnement des résidents pour ne pas provoquer une désertification du centre-ville.⁸ Les résidents doivent demeurer la clientèle privilégiée à desservir dans le cas du stationnement de longue durée. Pour ce faire, il faut réserver des places de stationnement sur la voirie pour les résidents.
- 4) Fixer des normes maximales pour la construction de places de stationnement dans les nouveaux projets immobiliers en fonction de leur localisation et de la qualité de la desserte en transport en commun. La possibilité doit également être offerte aux promoteurs de se libérer de l'obligation de réaliser des stationnements en contribuant, par exemple, au financement des transports en commun de Montréal ou de la construction de stationnements incitatifs.

Le commerce et le stationnement

Les commerçants se sont souvent opposés à la limitation du nombre de places de stationnement, en particulier de celles qui sont situées à proximité de leur commerce. Ces commerçants stipulent que la concurrence des grandes surfaces en périphérie où les stationnements sont abondants risque d'entraîner la disparition des commerces dans le centre-ville si le stationnement est trop restrictif. Or, l'activité commerciale peut, au contraire, être stimulée par l'amélioration de l'environnement résultant de la reconquête et l'amélioration des espaces publics auparavant consacrés aux stationnements. Cela dit, limiter au minimum le risque d'une désaffection du centre-ville demande un contrôle strict du développement de grandes surfaces en périphérie.⁹ Dans plusieurs agglomérations, la qualité de vie est devenue l'un des premiers critères de localisation pour les entreprises. Il suffit de penser à Portland qui, après avoir démantelé une autoroute urbaine et converti une grande partie des stationnements de son centre-ville en espaces publics, connaît une forte croissance économique.

⁸ Mignot, Corinne, « Le stationnement urbain comme outil de maîtrise de la circulation », *Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité*, février 1995, page 23.

⁹ Commission internationale de la circulation et de l'aménagement urbain, *Politique de stationnement*, 2000, page 8.

2.1.2. ÉTAT DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT DANS LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL

En 1998, l'inventaire des espaces de stationnement hors rues dans la grande région de Montréal effectué par le consortium CIMA & Daniel Arbours et associés a dénombré plus de 8 797 sites de stationnement pour un total de plus de 985 488 espaces de stationnement¹⁰ sur l'ensemble du territoire de la grande région de Montréal (tableau 3). De plus, le nombre de stationnements continue d'augmenter puisque des milliers de nouvelles places de stationnement sont prévues dans les nombreux projets en cours dans la région de Montréal (Palais des congrès, Bibliothèque Nationale, Caisse de dépôt...).

Tableau 3 : Répartition des sites et des cases de stationnement dans la grande région de Montréal

Secteur de la RMR	Nombre de sites	Nombre de cases	% du nombre de case total
Rive-Nord	1 686	142 043	14%
Laval	1 019	99 516	10%
Rive-Sud	2 274	220 317	22%
Montréal	1 511	202 151	20%
CUM (sauf Montréal)	2 307	321 461	33%
Total	8 797	985 488	100%

Source : CIMA & Daniel Arbour et Associés, *Inventaire des espaces de stationnement dans la grande région de Montréal*, 1998, page 8.

Tableau 4 : Répartition des usages par site et par secteur pour la grande région de Montréal

Secteur de la RMR	Public	Commercial	Bureau	Industrie
Rive-Nord	431 (26%)	939 (56%)	38 (2%)	16 (16%)
Laval	223 (22%)	495 (49%)	80 (8%)	221 (22%)
Montréal	394 (26%)	520 (34%)	316 (21%)	281 (19%)
Rive-Sud	532 (23%)	1 112 (49%)	93 (4%)	537 (24%)
CUM (sauf Montréal)	344 (15%)	622 (27%)	183 (8%)	1 158 (50%)
Total	1924 (22%)	3688 (43%)	710 (8%)	2213 (26%)

Source : CIMA & Daniel Arbour et Associés, *Inventaire des espaces de stationnement dans la grande région de Montréal*, 1998, page 8.

¹⁰ Pour cet inventaire, un espace de stationnement a été défini comme tout espace hors-rue aménagé aux fins de stationnement d'un minimum de 25 véhicules automobiles, qu'il soit intérieur ou extérieur, et dont la clientèle première n'est pas résidentielle, exception faite des espaces de stationnement extérieur non pourvus d'une signalisation indiquant qu'ils sont principalement destinés à cet usage.

LE STATIONNEMENT COMME OUTIL DE GESTION DES DÉPLACEMENTS DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

De plus, selon un rapport du service d'urbanisme de la ville de Montréal (1997), les stationnements du centre-ville sont surexploités puisque l'on y accueille beaucoup plus de véhicules que ne le permet la capacité du site. Plusieurs stationnements ont recours à des services de "valet Parking" pour accroître le nombre de véhicules pouvant être stationnés sur leur site. « Cette pratique, qui tient plus de l'entreposage que du stationnement, est inappropriée aux stationnements de courte durée puisqu'il vise principalement une clientèle de longue durée »¹¹. Or, cette pratique illégale est tolérée par les autorités municipales.



Photo : Les stationnements du centre-ville sont généralement surexploités puisqu'on y accueille beaucoup plus de véhicules que ne le permet la capacité du site.

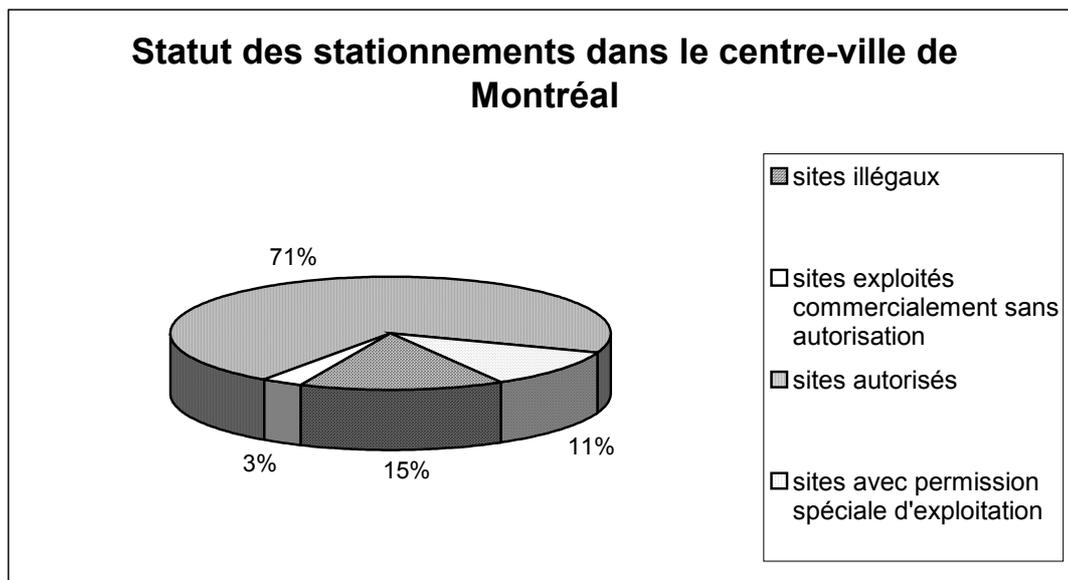
Photo : Jusqu'à maintenant la politique de la ville de Montréal en matière de stationnement a été de répondre à la demande. Par conséquent, de nouveaux projets, comme l'agrandissement du Palais des congrès de Montréal ont entraîné une augmentation du nombre de stationnement dans le centre-ville de Montréal.



¹¹ Ville de Montréal, *Stationnements et terrains vagues au centre-ville*, 1997, Page 19.

Selon le rapport d'orientation en matière de stationnement du service d'urbanisme de la ville de Montréal (1997), 18% des parcs de stationnement du centre-ville de Montréal sont illégaux où sans permis d'exploitation (graphique 1).¹²

Graphique 1 : Statut des stationnements dans le centre-ville de Montréal



Enfin, le rapport d'orientation en matière de stationnement du service d'urbanisme de la ville de Montréal (1997) indique clairement une absence de gestion de l'offre de stationnements dans la région de Montréal. Or, cette attitude de laisser faire a entraîné la prolifération des nouveaux stationnements, la surexploitation des sites de stationnement et la multiplication des stationnements illégaux à Montréal. Entre 1994 et 2000, plus de 5 000 places supplémentaires de stationnement ont été créées dans le centre-ville alors que l'orientation municipale en matière de stationnement visait une réduction de 3 000 places pour cette période.¹³

2.1.3. CONCLUSIONS

Jusqu'à maintenant la politique de la ville de Montréal en matière de stationnement a été de répondre à la demande. Or, l'assurance de disposer d'une place de stationnement à proximité des lieux de travail a incité les navetteurs à utiliser leurs automobiles pour les déplacements domicile-travail. Par conséquent, le transport en commun a connu une baisse d'achalandage de 3% dans le centre-ville seulement au cours des 5 dernières années.

Pour favoriser l'utilisation des transports en commun, la ville de Montréal doit mettre en place des mesures visant à restreindre la construction de nouveaux stationnements et à réduire significativement le nombre de stationnements de longue durée. Les mesures de réduction du nombre de places de stationnement de longue durée doivent être jointes à des mesures

¹² Ville de Montréal, *Stationnements et terrains vagues au centre-ville*, 1997, Page 20.

¹³ Ibid, page 19.

conservant le stationnement de courte durée afin de ne pas nuire aux activités commerciales. Par ailleurs, les stationnements illégaux de la région métropolitaine doivent être fermés et l'on doit s'assurer de la conformité des stationnements avec les règlements municipaux sur leur capacité et leur aménagement. Enfin, la ville de Montréal doit conserver le stationnement des résidents pour ne pas favoriser l'exode vers les banlieues.

2.1.4. RECOMMANDATIONS

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal est d'avis que les instances concernées devraient :

- Mettre en place un moratoire sur la construction de nouveaux stationnements extérieurs dans le centre-ville de Montréal ;
- réduire de 3 000 places le nombre de stationnement de longue durée dans le centre-ville tel que stipulé dans la politique sur le stationnement de la ville de Montréal (1994) ;
- harmoniser les normes d'urbanisme en matière de construction de nouveaux stationnements avec la proximité et le niveau de desserte des transports en commun ;
- fermer les stationnements illégaux de la région métropolitaine et assurer la conformité des stationnements avec les règlements sur leur capacité et leur aménagement ;
- conserver, dans le centre-ville, le stationnement de courte durée payant sur voirie pour les déplacements de loisir, achat ou d'affaires ;
- conserver et simplifier le stationnement sur voirie des résidents pour ne pas provoquer une désertion du centre-ville.

2.2.1. LA TARIFICATION DU STATIONNEMENT

La disposition d'une place de stationnement gratuite au lieu de travail est un facteur décisif dans le choix de l'utilisation du mode de transport pour les déplacements domicile-travail. C'est aussi un facteur favorisant indirectement le phénomène de l'étalement urbain puisque dans la recherche d'un logement, la proximité du travail devient un facteur secondaire lorsque le trajet domicile-travail peut s'effectuer en voiture avec un stationnement gratuit assuré au lieu de travail. Il est bien établi que le développement du stationnement gratuit au lieu de travail a contribué à la forte croissance de l'utilisation de l'automobile pour les déplacements domicile-travail et à l'étalement urbain.

Le prix du stationnement influence directement l'utilisation de l'automobile. Jusqu'à maintenant, l'absence de mécanismes de tarification directe de l'utilisation des infrastructures routières ne permet pas de faire payer aux automobilistes le coût réel de l'utilisation de l'automobile. L'évolution du prix de l'essence a même favorisé l'usage de l'automobile au détriment du transport en commun dont le coût pour les usagers a augmenté plus rapidement ces dernières années. De plus, la gratuité d'une grande partie du stationnement au lieu de travail contrecarre les efforts en faveur du transport en commun aux endroits où la congestion et le smog urbain sont les plus concentrés comme le centre-ville.

C'est pourquoi une politique sur le stationnement doit prévoir la mise en place de mesures pour réduire le stationnement gratuit ou subventionné. Pour ce faire, les employeurs peuvent donner à leurs employés qui n'utilisent pas leur stationnement une allocation transport équivalent aux coûts du stationnement. Cette mesure permet aux employés qui n'utilisent pas leur voiture de recevoir des bénéfices comparables aux navetteurs. Pour l'employé qui continue à utiliser sa voiture il n'y a aucun gain ni perte. S'il fait du covoiturage, il fait des gains financiers. S'il utilise les transports en commun, cette allocation lui permet de défrayer l'utilisation des transports en commun tout en économisant les dépenses reliées à l'utilisation d'une automobile. Selon Todd Litman (1999), les programmes d'allocation transport permettent de réduire de 10 à 40% le nombre de navetteurs.

Pour inciter les entreprises privées à réduire leur offre de stationnement gratuit, il est possible de mettre en place un programme d'incitations financières à la conversion d'espace de stationnement. Ce type de programme encourage les entreprises à mettre à la disposition de leurs employés la possibilité de renoncer à leur stationnement contre une augmentation de salaire égale au coût de stationnement.

De plus, pour optimiser le stationnement sur rue et empêcher leur utilisation par des navetteurs il est possible de recourir aux stationnements payants à durée limitée sur les artères commerciales. Ce type de stationnement est destiné à accueillir les automobilistes qui se déplacent pour effectuer des achats ou des visites de courte durée et ne permet pas aux navetteurs de garer leur automobile pendant toute la journée. Afin d'accélérer la rotation des véhicules, la tarification peut même être progressive. À titre d'exemple, une tarification progressive du stationnement sur rue permettrait une première demi-heure à bon marché et un prix croissant pour les demi-heures suivantes.

2.2.2. LA TARIFICATION DU STATIONNEMENT DANS LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL

Dans la grande région de Montréal, seulement 10% des places de stationnement, soit 99 785 sur les 985 488 places de stationnement disponibles, sont payants¹⁴. Les résultats de l'inventaire des espaces de stationnement de la grande région de Montréal (1998) démontrent également que près de 45% des espaces véritablement payants sont situés dans le centre-ville ou dans sa périphérie (Plateau Mont-Royal, Hochelaga-Maisonneuve et Sud-Ouest). Par conséquent, la grande majorité des espaces de stationnement de la région métropolitaine, à l'exception du centre-ville, sont dépourvus de mécanismes de perception. Or, cette situation s'explique par le fait qu'une grande partie du stationnement pour les navetteurs est fournie gratuitement par les employeurs.

Pour les stationnements payants hors rue, la structure tarifaire dans la région métropolitaine favorise le stationnement régulier et de longue durée. Généralement, le coût maximum journalier pour un stationnement est atteint au début de la troisième heure et le coût maximum mensuel, le 12^e ou 14^e jour. Cette tarification favorise le stationnement de longue durée pour les navetteurs alors que se sont précisément ces automobilistes que l'on veut attirer vers les transports en commun. De plus, le stationnement de courte durée, associé aux déplacements d'affaires et de loisir essentiel à la revitalisation des commerces du centre-ville, est actuellement désavantagé au profit des véhicules stationnés toute la journée des navetteurs.¹⁵



Photo : Généralement, le coût maximum journalier pour un stationnement est atteint au début de la troisième heure et le coût maximum mensuel, le 12^e ou 14^e jour.

¹⁴ Les stationnements payants sont définis comme les stationnements avec un prix positif

¹⁵ Mackey, Paul, *La gratuité du stationnement ou la fréquentation du transport en commun*, Montréal, 1984, page 41.

2.2.3. CONCLUSIONS

L'absence de mécanismes de tarification sur près de 90% des espaces de stationnement dans la grande région de Montréal constitue un obstacle majeur au développement du transport en commun. L'assurance d'avoir un stationnement facile d'accès en tout temps et gratuit encourage l'utilisation de l'automobile. Une intervention est donc nécessaire pour gérer le prix de l'utilisation de l'automobile de manière à favoriser l'utilisation des transports en commun. C'est pourquoi une politique sur le stationnement doit prévoir la mise en place de mesures pour réduire le stationnement gratuit ou subventionné.

Étant donné qu'il est difficile d'imposer aux entreprises privées l'abolition du stationnement gratuit pour leurs employés, les gouvernements fédéraux, provinciaux et municipaux devraient donner l'exemple en appliquant une politique restrictive visant à faire payer le stationnement à leurs employés. À l'instar de la ville de Pasadena, en Californie, les institutions gouvernementales et municipales de la région montréalaise devraient montrer l'exemple en abolissant la gratuité de leurs stationnements pour la remplacer par une allocation transport. Cette mesure plus équitable pour les employés favorise le covoiturage et l'utilisation des transports en commun.

De plus, il serait souhaitable que les stationnements sur rue sur les artères commerciales et dans les zones centrales soient payants et de durée limitée. À cet égard, la mise en place de parcomètres, restreignant la durée du stationnement sur rue et imposant une tarification élevée progressive favorise les déplacements pour achats et loisirs au détriment des déplacements domicile-travail.

2.2.4. RECOMMANDATIONS

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal est d'avis que les instances concernées devraient :

- Augmenter le nombre de parcomètres sur les artères commerciales tout en évitant les phénomènes de débordement sur les rues résidentielles ;
- développer un programme d'allocation transport (cash-out) pour les employés de la fonction publique (municipal, provincial et fédéral) en priorité.

Photo : *L'utilisation de parcomètres pour les stationnements sur rue facilite les déplacements pour effectuer des achats ou des visites de courte durée tout en dissuadant les navetteurs de garer leur automobile pendant toute la journée à cet endroit.*



2.3.1. LE STATIONNEMENT INCITATIF

Les stationnements incitatifs sont considérés comme l'une des pierres angulaires de l'intermodalité dans le transport des personnes car ils constituent un lien stratégique entre les automobilistes et les transports en commun. Les stationnements incitatifs ont pour objectif d'accueillir les navetteurs qui habitent la banlieue, possèdent une voiture et vont travailler chaque jour en voiture au centre-ville. Afin d'éviter la congestion routière et les difficultés de stationnement au centre-ville, les navetteurs peuvent stationner leur automobile près d'une station de transport en commun en périphérie. Les stationnements incitatifs permettent ainsi de déplacer les stationnements de longue durée du centre-ville vers la périphérie, où l'espace est disponible et à moindre coût.

Pour les sociétés de transport, les stationnements incitatifs apportent une clientèle additionnelle d'automobilistes qui autrement poursuivraient leurs déplacements en automobile vers leur destination. De plus, en facilitant l'accès au réseau de transports en commun pour les voyageurs disposant d'une automobile, les stationnements incitatifs permettent d'augmenter la zone d'attraction des transports en commun. Les stationnements incitatifs permettent donc de réduire le volume d'automobiles et d'accroître l'achalandage des transports en commun.

L'aménagement d'un nombre suffisant de stationnements incitatifs à l'accès facile et à la sécurité assurée entraîne généralement une augmentation de l'achalandage des transports en commun.¹⁶ Par ailleurs, dans les quartiers bien desservis par des lignes d'autobus, l'aménagement de stationnements incitatifs ne doit pas encourager l'usage de l'automobile aux dépens de l'autobus. À l'inverse, la fréquentation des stationnements incitatifs risque d'être faible lorsqu'il existe de très bons services d'autobus en correspondance avec la même station. C'est donc au niveau de l'ensemble du territoire que doit être développée une stratégie de développement des stationnements incitatifs.

Les parcs-relais en Île-de-France

Le développement des stationnements incitatifs en Europe s'est traduit par un accroissement significatif du nombre de transfert modal de l'automobile vers les transports en commun. En Île-de-France, 66% des déplacements quotidiens entre la grande couronne et la capitale sont effectués en transport en commun et 27% des usagers des transports en commun habitant dans la grande couronne utilisent leur automobile pour rejoindre les stationnements incitatifs des réseaux de transport en commun. Ces usagers sont principalement des navetteurs qui se rendent à leur travail dans le centre-ville.¹⁷

¹⁶ Marchand, L, *Rapport du 51^e Congrès sur la qualité de l'air et la circulation urbaine*, 1995, p.46.

¹⁷ Commission internationale de la circulation et de l'aménagement urbain, *Politique de stationnement*, 2000, page 15.

Pour être efficaces, les stationnements incitatifs doivent répondre aux conditions suivantes :¹⁸

- Localisation en amont de la zone congestionnée aux heures de pointe ;
- bonne accessibilité routière à partir des axes routiers importants en direction du centre ;
- bonne desserte en transport en commun avec une bonne fréquence ;
- capacité suffisante des transports en commun afin d'assurer un minimum de confort aux usagers ;
- sécurité assurée pour les usagers et leurs véhicules ;
- cohérence entre la politique de stationnement dans le centre (capacité offerte, tarification) avec la politique de construction des stationnements incitatifs en périphérie.

2.3.2. ÉTAT DES STATIONNEMENTS INCITATIFS DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Depuis quelques années, plusieurs parcs de stationnement ont été aménagés dans la région de Montréal spécifiquement pour encourager le transfert modal des automobilistes vers les transports en commun. Ces parcs de stationnement se trouvent à proximité d'infrastructures du réseau de transport en commun et en bordure d'axes routiers de fort achalandage. L'Agence métropolitaine de transport possède actuellement plus de 41 stationnements incitatifs d'une capacité de 15 142 places dans la grande région de Montréal. En 1999, l'ensemble des stationnements incitatifs a entraîné un achalandage de plus de 724 173 véhicules annuellement. De plus, le taux annuel d'utilisation des stationnements est passé de près de 40% en 1996 à plus de 75% en octobre 1999.¹⁹ Étant donné l'impact positif des stationnements incitatifs sur l'achalandage des transports en commun, l'AMT souhaite continuer de développer son réseau de stationnements incitatifs.

2.3.3. CONCLUSIONS

À l'échelle métropolitaine, une politique sur le stationnement doit inciter un transfert modal vers les transports en commun par le biais de stationnements incitatifs situés aux extrémités des lignes de transport en commun. Les stationnements incitatifs doivent permettre aux automobilistes venant de la périphérie de laisser leur véhicule dans des stationnements aménagés aux entrées de la ville et de poursuivre leur trajet en transport en commun.

2.3.4. RECOMMANDATIONS

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal est d'avis que les instances concernées devraient :

- Aménager un nombre suffisant de stationnements incitatifs et leur garantir une bonne desserte en transport en commun ;
- coordonner l'aménagement de stationnements incitatifs avec la réduction de l'offre de stationnements de longue durée dans les zones centrales.

¹⁸ Commission internationale de la circulation et de l'aménagement urbain, *Politique de stationnement*, 2000, page 16.

¹⁹ Agence métropolitaine de transport, *Rapport annuel 1999*, page 20.

2.4.1. LA SENSIBILISATION DE LA POPULATION

Dans toute tentative de modification des pratiques de déplacement, il est important de s'associer à la population en lui faisant valoir le bien-fondé des mesures mises en place. Il s'agit également d'éliminer les réticences naturelles à ce changement d'habitude. En général, les raisons à l'origine de la nécessité de favoriser un transfert modal de l'automobile vers les transports en commun sont méconnues de la population. Augmenter l'utilisation des transports en commun n'est pas un but mais un moyen d'atteindre des objectifs en matière de qualité de vie et d'environnement. C'est pourquoi, il est essentiel de développer des outils de sensibilisation de la population sur les conséquences de l'automobile sur l'environnement ; diminution de la qualité de vie, bruit, accidents, pollution atmosphérique et étalement urbain. Bref, la sensibilisation de la population aux impacts de la voiture contribue à légitimer les mesures que nécessite le report modal et facilite l'acceptation de mesures visant à réduire la place de l'automobile en ville.²⁰

2.4.2. LA SENSIBILISATION DE LA POPULATION À MONTRÉAL

La diffusion de l'information et la promotion des transports en commun font partie de la mission de l'AMT. Au cours des dernières années, l'AMT a fait plusieurs campagnes de publicité afin de faire connaître davantage les services existants de transport en commun et pour convaincre le public d'utiliser les nouveaux services de trains de banlieue.²¹ Pour ce faire, l'AMT a investi près de 810 000\$ en 1999 dans la promotion du transport en commun de la région métropolitaine. En comparaison, l'industrie automobile réinvestit environ 13 % de son chiffre d'affaires en publicité. Au Québec seulement, plus de 300 millions de dollars ont été investis en 1997 dans la publicité télévisuelle et plus d'un milliard de dollars pour tous les types de médias confondus pour la vente de véhicules automobiles.²²

2.4.3. CONCLUSIONS

Il est essentiel de développer une stratégie de communication et de concertation pour promouvoir une attitude positive des citoyens à l'égard de la redistribution de l'espace dévolu au stationnement en faveur des transports en commun, des cyclistes et des piétons. Les interventions doivent être appuyées par une stratégie globale de promotion. À cet égard, des campagnes de sensibilisation, d'information et de promotion musclées devront mettre en valeur les modes de transport et mettre en valeur leurs gains sur la qualité de l'environnement, la qualité de vie, la consommation énergétique et la santé.

2.4.4. RECOMMANDATIONS

Le CRE-Montréal est d'avis que les instances concernées devraient mettre sur pied des campagnes pour sensibiliser la population aux impacts de la voiture afin de faciliter l'acceptation de mesures visant à réduire la place de l'automobile en ville et de faire évoluer les comportements des automobilistes.

²⁰ Agence métropolitaine de transport, *Rapport annuel 1999*, page 38.

²¹ Ibid, page 18.

²² Bergeron, Richard, 2001.

2.5.1. COHÉRENCE ENTRE LES ÉLÉMENTS D'UNE POLITIQUE SUR LE STATIONNEMENT

L'efficacité du stationnement comme outil de gestion des déplacements dépend de la cohérence des différents éléments d'une politique de stationnement au niveau de l'agglomération. La difficulté à trouver une place de stationnement dans le centre-ville est le principal facteur d'incitation à utiliser les stationnements incitatifs et les transports en commun. Il importe donc d'assurer la cohérence entre la politique de stationnement dans le centre-ville (offre de stationnement, tarification) et la création de stationnements incitatifs en périphérie.

Par ailleurs, la coordination des politiques de réglementation et des tarifs sur l'ensemble du territoire de l'agglomération est nécessaire afin d'éviter des phénomènes de transfert de la demande de stationnement d'un secteur très contraint vers des secteurs périphériques moins réglementés. En particulier, la volonté de libérer le centre-ville d'un certain nombre de stationnements ne doit pas se traduire par une pression sur les quartiers périphériques.



Photo : La plupart des intervenants s'entendent pour dire que la disponibilité d'un espace de stationnement sur le lieu de travail ainsi que l'absence ou le faible coût qui y est souvent associé favorisent grandement l'utilisation de l'automobile.

Strasbourg, un exemple de stratégie cohérente

À Strasbourg, la très forte utilisation de l'automobile dans les rues du centre-ville avait engendré d'importants problèmes de congestion, de pollution atmosphérique, de bruit, d'insécurité et de dégradation du patrimoine architectural. Étant donné les nuisances entraînées par l'automobile, la décision a été prise en 1992 de mettre en place un nouveau plan de circulation afin de réorganiser les déplacements dans le centre-ville de Strasbourg. Le but de ce plan était de permettre à tous les usagers de mieux profiter du centre-ville en redistribuant l'espace public afin que piéton, cycliste, transport en commun et automobiliste y trouvent leur juste place.

Le premier objectif de ce plan était de redistribuer l'usage de l'espace public, auparavant consacré à la voiture, au profit des piétons et des transports en commun. Le deuxième objectif du plan de circulation était de redynamiser les transports en commun par le biais d'un accroissement de l'offre. Le troisième objectif était de profiter des réaménagements pour améliorer la qualité de l'environnement et du cadre de vie. Pour atteindre les trois objectifs du plan intégré de circulation, une stratégie cohérente a été développée autour de quatre éléments :

- La mise en place de mesures de contrôle d'accès régulant très en amont la circulation automobile en direction du centre-ville ;
- la réduction de l'offre de stationnements de longue durée au centre-ville ;
- l'aménagement de stationnements incitatifs en périphérie du centre-ville ;
- l'amélioration de l'offre de transports en commun par la mise en place d'un réseau de SLR.

Depuis la mise en application de son plan de circulation, l'utilisation de la voiture dans le centre-ville de Strasbourg a baissé de 17% en cinq ans alors que les transports en commun ont connu une hausse de 40% en six ans. La mise en service du SLR a également entraîné une baisse significative de la circulation sur la plupart des artères du centre-ville alors que les piétons et les cyclistes ont de nouveau accès au centre-ville. Enfin, l'amélioration de l'accès au centre-ville a amené de nombreux visiteurs, ce qui a eu une incidence bénéfique sur l'économie du centre-ville.²³

2.5.2. LA POLITIQUE DE LA VILLE DE MONTRÉAL EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT

Depuis le début des années 90, la ville de Montréal s'est dotée d'instruments de planification en matière de stationnement (Plan d'urbanisme et principes directeurs en matière de stationnement) visant à accroître l'utilisation des transports en commun et à réduire l'utilisation de l'automobile aux heures de pointe. À cet égard, une des orientations du plan d'urbanisme de 1992 est de diminuer l'impact du transport sur l'environnement urbain de façon à améliorer la qualité de vie à Montréal.

²³ Ville de Strasbourg, *Le tramway de l'agglomération strasbourgeoise*, 1994, Strasbourg, page 6.

Dans son plan d'urbanisme (1992), la ville de Montréal stipule que l'utilisation de l'automobile pour les déplacements domicile-travail défavorise le développement du centre-ville. Elle reconnaît également qu'une place de stationnement occupée toute la journée par la même voiture pourrait desservir successivement plusieurs usagers ne demeurant que quelques heures. La ville de Montréal s'est engagée, dans son plan d'urbanisme, à éliminer graduellement les stationnements commerciaux de surface au centre-ville et à ne plus en autoriser de nouveaux. Pour mettre en application les objectifs de son plan d'urbanisme, la ville de Montréal s'est doté en 1994 d'une politique sur le stationnement. Les grands objectifs de cette politique sont les suivants :

- Réduire l'achalandage automobile sur le réseau routier montréalais aux heures de pointe et particulièrement la circulation de transit dans les quartiers résidentiels ;
- privilégier le transport collectif comme substitut à l'automobile, particulièrement pour accéder au centre-ville ;
- faciliter la livraison des marchandises, particulièrement au centre-ville ;
- répondre en priorité aux besoins de stationnement des résidents ;
- assurer une disponibilité de places de stationnement de courte durée propices aux activités commerciales ;
- répondre aux besoins des cyclistes et piétons.

Pour atteindre ses objectifs, la politique de stationnement de la ville de Montréal visait l'élimination de 500 places de stationnement de surface hors rue par année entre 1994 et l'an 2000, pour un total de 3 000 places de stationnement.²⁴ Malgré l'adoption du plan d'urbanisme (1992) et des Principes directeurs en matière de stationnement (1994), la situation du stationnement de surface hors rue à Montréal et particulièrement au centre-ville s'est dégradée. Selon le rapport d'orientation en matière de stationnement du service d'urbanisme de la ville de Montréal (1997), le contrôle de la quantité des stationnements de surface hors rue s'est avéré insuffisant. Par conséquent, la ville de Montréal a autorisé entre 1994 et 1997 la construction de plus de 5 000 espaces de stationnement supplémentaires au centre-ville.

2.5.3. CONCLUSIONS

Malgré l'adoption du plan d'urbanisme (1992) et des Principes directeurs en matière de stationnement (1994), la situation du stationnement de surface hors rue à Montréal et particulièrement au centre-ville s'est dégradée. Les objectifs de réduction de l'offre de stationnement issus des Principes directeurs en matière de stationnement (1994) n'ont pas été respectés. De plus, aucune mesure n'a été prise pour coordonner la construction de stationnements incitatifs en périphérie avec la réduction de l'offre de stationnements de longue durée au centre-ville. Enfin, l'absence de cohérence dans la gestion du stationnement dans la région métropolitaine a entraîné une augmentation de l'offre de stationnements de longue durée favorisant ainsi une utilisation accrue de l'automobile.

²⁴ Ville de Montréal, *Principes directeurs en matière de stationnement*, Division transport, Montréal, 1994.

3. CONCLUSION DU RAPPORT

Depuis le début des années 80 dans la grande région de Montréal, l'évolution du prix de l'essence a favorisé l'usage de l'automobile au détriment du transport en commun dont le coût pour les usagers a augmenté plus rapidement. De plus, l'élimination des péages et l'amélioration de l'accès automobile sur l'ensemble de la métropole ont entraîné un accroissement de 1,3 millions de déplacements automobiles par jour. Une croissance qui a entraîné une augmentation de la congestion dans la région de Montréal concentrée principalement sur l'île de Montréal et sur les autoroutes et les routes permettant d'accéder à l'île. Or, l'utilisation pratiquement illimitée de l'automobile dans les milieux urbains a entraîné des problèmes de congestion, de pollution atmosphérique, d'accident de circulation, de bruit et d'effet de coupure dans le tissu urbain. Ces phénomènes sont aujourd'hui considérés comme un prix trop lourd pour une part grandissante de la population montréalaise.

Dans un contexte où l'augmentation des déplacements automobiles risque d'entraîner une congestion routière endémique, la qualité de vie des citoyens et la protection de l'environnement dépendent des services de transport en commun. Or, l'augmentation de l'utilisation des transports en commun nécessite la mise en place de mesures pour améliorer significativement l'offre de transports en commun et pour limiter l'utilisation de l'automobile. Jusqu'à maintenant, la stratégie de développement des transports en commun dans la région métropolitaine de Montréal a reposé principalement sur l'amélioration de l'offre de transport en commun sans toutefois inclure des mesures pour limiter l'utilisation de l'automobile.

Pour le CRE-Montréal, le développement du transport en commun nécessite la mise en place d'une politique métropolitaine sur le stationnement intégrant des mesures pour diminuer l'offre de stationnement de longue durée en zone centrale tout en conservant le stationnement de courte durée favorable aux activités commerciales. Une politique intégrant des mesures pour favoriser la tarification du stationnement et favorisant l'aménagement de stationnements incitatifs en périphérie.

Dans plusieurs villes d'Europe et des États-Unis, le stationnement est une composante majeure d'une stratégie de gestion des déplacements puisque les interventions dans ce domaine représentent les mesures les plus efficaces pour accroître l'utilisation des transports en commun et limiter l'utilisation de l'automobile. Enfin, une politique sur le stationnement est d'autant plus souhaitable que le ministère des Transports, dans son plan de gestion des déplacements (2000), souhaite que les autorités métropolitaines et locales unissent leurs efforts afin de doter la région de Montréal d'une vision d'ensemble du stationnement. Une telle vision permettra, selon le ministère, d'identifier les mesures susceptibles de contribuer à l'atteinte des objectifs fixés en matière de soutien au transport en commun et au covoiturage.²⁵

²⁵ Ministère des Transports du Québec, Plan de gestion des déplacements, 2000, page 49.

4. RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal est d'avis qu'une politique sur le stationnement est un outil efficace pour limiter l'utilisation de l'automobile et favoriser les déplacements en transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal. À cet égard, le CRE-Montréal considère que certaines mesures sont essentielles à la mise en place d'une politique sur le stationnement efficace pour la région métropolitaine de Montréal. Ces mesures, sans être une liste exhaustive, sont complémentaires et pour être efficaces, doivent être mises en place de façon concomitantes et coordonnées :

- Mettre en place un moratoire sur la construction de nouveaux stationnements extérieurs dans le centre-ville de Montréal ;
- réduire de 3 000 places le nombre de stationnement de longue durée dans le centre-ville tel que stipulé dans la politique sur le stationnement de la ville de Montréal (1994) ;
- harmoniser les normes d'urbanisme en matière de construction de nouveaux stationnements avec la proximité et le niveau de desserte des transports en commun ;
- fermer les stationnements illégaux de la région métropolitaine et assurer la conformité des stationnements avec les règlements sur leur capacité et leur aménagement ;
- conserver, dans le centre-ville, le stationnement de courte durée payant sur voirie pour les déplacements de loisir, achat ou d'affaires ;
- conserver et simplifier le stationnement sur voirie des résidents pour ne pas provoquer une désertion du centre-ville;
- augmenter le nombre de parcomètres sur les artères commerciales tout en évitant les phénomènes de débordement sur les rues résidentielles ;
- développer un programme d'allocation transport (cash-out) pour les employés de la fonction publique (municipal, provincial et fédéral) en priorité ;
- aménager un nombre suffisant de stationnements incitatifs et leur garantir une bonne desserte en transport en commun ;
- coordonner l'aménagement de stationnements incitatifs avec la réduction de l'offre de stationnements de longue durée dans les zones centrales ;
- sensibiliser la population aux impacts de la voiture afin de faciliter l'acceptation de mesures visant à réduire la place de l'automobile en ville.
- Développer une politique cohérente sur le stationnement pour la région métropolitaine de Montréal.

5. BIBLIOGRAPHIE

Agence métropolitaine de Montréal, *Plan stratégique de développement du transport métropolitain, partenaires maintenant vers 2007*, Montréal, 1997.

Agence métropolitaine de transport, *Rapport annuel 1999*, Montréal, 1999.

Association canadienne du transport urbain, *Developing Transit-Supportive Parking Policies*, December 1996.

Centre d'étude des transports urbains, *Circulation et stationnement, approches et études de stationnement*, Paris, 1982.

Commission internationale de la circulation et de l'aménagement urbain, *Politique de stationnement*, Bruxelles, 1999.

Conseil régional de l'environnement de Montréal, *Vers un système de transport viable pour l'île de Montréal*, Montréal, septembre 1997.

Higgins, Thomas, «Parking taxes : Effectiveness, legality and implementation, some general considerations», *Transportation*, numéro 19, page 221-230.

Kaufmann, Vincent, «Pour limiter l'usage de la voiture en ville; une politique globale, coordonnée et légitime», *Transport public*, juillet-août 1999, page 18-38.

Lemelin, André et Hamel, pierre, *Une étude sur la mise en place d'une taxe sur le stationnement dans la grande région de Montréal*, INRS-Urbanisation, Montréal, juillet 2000.

Litman, Todd, *Potential Transportation Demand Management Strategies*, Victoria Transport Policy Institute, 1999.

Mackey, Paul, « La gratuité du stationnement ou la fréquentation du transport en commun », *Routes et transports*, été 1984, page 39-45.

McGarry, Robert, "Proposed Parking tax for Montgomery County, Maryland", *Proceedings of the Commuter Parking Symposium*, 1990.

Mignot, Corinne, *Le stationnement urbain comme outil de maîtrise de la circulation*, INRETS, Paris, février 1995.

Ministère de l'Environnement du Québec, *Plan d'action québécois sur les changements*, 2000, Québec.

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, *Matériels de transport urbain*, 1999.

LE STATIONNEMENT COMME OUTIL DE GESTION DES DÉPLACEMENTS DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Ministère des Transports du Québec, *Inventaire des espaces de stationnement dans la grande région de Montréal*, Montréal, septembre 1998.

Morton, James K, « Financing the Transportation System with Parking Space User Fees », *ITE 1990 Compendium of Technical Papers*, 1990, page 275-277.

Organisation de coopération et de développement économique (OCDE), *Transports urbains et développement durable*, Paris, 1995.

Porlier, André, *Étude sur les expériences étrangères dans le domaine des systèmes légers sur rail*, Ministère des Transports du Québec, Montréal, 1999.

Sauvé, Sylvain, *Le financement du transport en commun dans la région de Montréal*, Montréal, 2001.

Société de transport de la communauté métropolitaine de Montréal, *Une entreprise à découvrir...*, Montréal, mai 2000.

Trani, Celestino ; Boender, John ; Peeters, Jean-Marie ; Poutanen, Olli-Pekka, « Politiques de stationnement », *Routes & Roads*, 1995, page 57-133.

University of South Florida College of Engineering, *Countywide Parking policy Study: Literature and regulations review*, CUTR, Florida, 1997.

Ville de Montréal, *Principes directeurs en matière de stationnement*, division transport, Montréal, 1994.

Ville de Montréal, *Rapport d'orientation sur les stationnements et terrains vagues au centre-ville*, Service d'urbanisme, Montréal, mai 1997.

Ville de Strasbourg, *Le tramway de l'agglomération strasbourgeoise*, Strasbourg, 1994.

Washington State Department of Transportation, *Local Option Commercial Parking Tax Analysis*, July 1992.



Conseil régional
de l'environnement
de Montréal

Les espaces verts et bleus du parc Jean-Drapeau, un patrimoine montréalais à protéger



**Par la table de concertation du CRE-Montréal
sur le parc Jean-Drapeau**

Février 2004

Rédaction finale :

Coralie Deny – CRE-Montréal

Recherche et rédaction :

Coralie Deny avec la collaboration de Dinu Bumbaru, John Burcombe, Jacques Cordeau, Marc Jolicoeur, Gina Paventi et François Vermette

Participants à la table de concertation :

Ronald Boisrond – Coalition des Amis des îles
Dinu Bumbaru – Héritage Montréal
John Burcombe – Mouvement au courant
Jacques Cordeau - Coalition des Amis des îles
Coralie Deny – CRE-Montréal
Marc Jolicoeur – Vélo Québec
Lucette Lupien - Comité des résidants de la Cité-du-Havre
Gina Paventi - Coalition des Amis des îles
Marie-Michelle Poisson – Coalition pour la protection du parc Jarry
Robert Perreault – CRE-Montréal
François Vermette – Vélo Québec

Crédits photographiques :

John Burcombe et Coralie Deny

Conseil régional de l'environnement de Montréal

454, avenue Laurier Est
Montréal (Québec)
H2J 1E7

(514) 842-2890
cremtl@cam.org

©2004

TABLE DES MATIÈRES

A. CONTEXTE.....	4
B. PASSÉ ET PRÉSENT AUX ÎLES	5
1. Repères historiques	5
2. Caractéristiques géologiques.....	7
3. Caractéristiques écologiques	7
3.1 Flore	7
3.2 Faune ailée	9
3.3 Poissons.....	10
3.4 Mammifères	10
4. Caractéristiques culturelles	11
5. Usages	12
5.1 Sentiers de randonnées	12
5.2 Pistes cyclables.....	13
5.3 Usages aquatiques	14
5.4 Usages écologiques.....	15
5.5 Autres usages extensifs	17
C. PRESSIONS SUBIES PAR LES ESPACES VERTS ET BLEUS DU PARC	18
1. Courses automobiles	18
2. Projets du casino de Montréal.....	20
3. Transport sur les îles.....	21
4. Mégaconcerts.....	22
D. ÉTAT GÉNÉRAL DES ESPACES VERTS ET BLEUS DU PARC.....	23
E. CONCLUSION.....	24
F. RECOMMANDATIONS	26
G. CARTES	29
CARTE 1 – Carte générale des îles.....	29
CARTE 2 – Réseau des pistes cyclables sur les îles	30
H. ANNEXES	31
ANNEXE 1 – Patrimoine culturel des îles	31
ANNEXE 2 – Historique du lien cyclable avec la rive Sud	32
ANNEXE 3 – Achalandage à la plage et aux piscines du parc au cours des dernières années.....	33
ANNEXE 4 – Processus d'épuration des marais filtrants de la Biosphère sur l'île Sainte-Hélène	34
ANNEXE 5 – Processus d'épuration du lac de l'île Notre-Dame	34
ANNEXE 6 - Légitimité du Grand Prix du Canada	35
ANNEXE 7 - Conditions liées à la tenue de courses automobiles	36
ANNEXE 8 – Société du Parc des Îles (SPI)	38

A. CONTEXTE

Situé à proximité du centre-ville de Montréal et en plein cœur du fleuve Saint-Laurent, le **parc Jean-Drapeau** avec ses espaces verts et bleus offre à la population un accès de qualité à des sentiers de randonnées, à des pistes cyclables, à des vues imprenables sur le Saint-Laurent et le centre-ville, à des bassins, des canaux et une plage pour des activités aquatiques, à un patrimoine bâti important et à des lieux culturels. Toutes ces activités de détente et de loisir offertes dans des sites de grand intérêt participent ensemble et de manière complémentaire à la mise en valeur du lieu. Cet espace comprenant les îles Notre-Dame et Sainte-Hélène représente un joyau inestimable montréalais qu'il faut préserver. Or, cette protection passe par l'entretien adéquat des lieux et par le respect du contexte spécifique de «parc» qui caractérise le site. Inversement, outre le manque d'entretien de certains espaces publics, plusieurs événements et aménagements peuvent menacer l'intégrité du parc, soit en dégradant le paysage, soit en entraînant une nuisance sonore importante, soit en empiétant de façon temporaire ou définitive sur le milieu végétal parce qu'un événement a préséance sur les espaces verts.

Ayant eu connaissance de différents projets dans le parc susceptibles d'engendrer de tels impacts ou ayant constaté des dommages occasionnés au milieu naturel, plusieurs organismes et citoyens, préoccupés de la sauvegarde des espaces verts et bleus du parc et de leur accessibilité pour l'ensemble de la population, ont formé la Coalition des Amis des Îles au printemps 2001. D'autres groupes se sont par la suite associés à la démarche de cette coalition. Ce présent document découle de cette collaboration et vise en premier lieu à dresser le portrait des attraits du parc ainsi que celui des pressions subies sur ses espaces verts, pour finalement transmettre les recommandations du comité concernant les espaces verts et bleus du parc. Le moment est d'autant mieux choisi que le *Plan directeur de mise en valeur et de développement du Parc des îles* comptait en 2003 dix ans d'existence ; la table de concertation considère donc qu'il est temps de faire le bilan des gestes posés dans le respect des directives du Plan afin de planifier ceux qui devront être entrepris pour améliorer la situation des espaces verts et bleus aux îles.

B. PASSÉ ET PRÉSENT AUX ÎLES

1. Repères historiques

Les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame ont une longue histoire remplie d'événements importants et renferment un patrimoine très riche, tant naturel que social et architectural. Leur situation géographique particulière a été et demeure bien évidemment un facteur déterminant dans leur évolution au cours du temps. Situées au milieu du grand Fleuve et au centre du développement de Montréal, elles ont fait l'objet de nombreuses utilisations et modifications anthropiques. Toutefois, le caractère naturel de l'île Sainte-Hélène reste encore très présent. Aujourd'hui, ces espaces insulaires portent les empreintes de leur double origine, naturelle et humaine, spécificité qui participe de leur richesse et des pressions qu'ils subissent.

Voici donc quelques dates retraçant les événements qui ont marqué ces îles :

- 1611 L'île Sainte-Hélène ainsi nommée par Samuel de Champlain
- 1665 Acquisition par Charles LeMoyne de l'île Sainte-Hélène et de l'île Ronde qui les intègre à son fief de Longueuil
- 1818 Achat de l'île Sainte-Hélène par les Britanniques et construction de la citadelle
- 1874 Création du premier parc public à Montréal dans l'île Sainte-Hélène**
- 1876 Mise en fonction du traversier entre Montréal et l'île Sainte-Hélène
- 1908 Achat de l'île Sainte-Hélène par la Ville de Montréal qui y crée un parc et y entreprend un programme d'aménagement et d'équipement**
- 1930 Inauguration du pont Jacques-Cartier
- 1936 Aménagement de l'Île Sainte-Hélène par l'architecte paysagiste Frederick Todd
- 1963-67 Élargissement de l'île Sainte-Hélène et création de l'île Notre-Dame :** pour la tenue de l'Exposition universelle de 1967, la Ville de Montréal a obtenu la permission d'agrandir l'île Sainte-Hélène et d'incorporer les îles Ronde et Verte, ainsi que de créer l'île Notre-Dame au-dessus et autour de l'île Moffat (les petits îlots en pourtour de l'île Sainte-Hélène, soit l'île aux Fraises, l'île aux Goretts ou l'île Moffat ont disparu).
- 1964 Par une lettre, datée du 12 mars, le Conseil des ports nationaux (port de Montréal) cède à la «Cité de Montréal» les trois îles et le lit du fleuve nécessaire à la Ville pour un dollar à condition entre autres, que l'île Sainte-Hélène agrandie soit « **utilisée exclusivement pour les fins d'un parc public et d'expositions publiques** ».
- 1967 Tenue de l'Exposition universelle
- 1968 Résolution du Conseil de la Ville (25 novembre) de verser les terrains d'Expo 67 dans le

domaine public de la ville pour des fins de parcs dans lesquels peuvent se tenir des expositions publiques (ce qui donne à l'île Notre-Dame le même statut de parc que l'île Sainte-Hélène)

- 1968-81 Tenue de l'exposition annuelle «Terre des Hommes»
- 1976 Tenue des Jeux Olympiques de Montréal (création des Bassins olympiques dans l'île Notre-Dame)
- 1978 Circuit Gilles-Villeneuve (Notre-Dame) : Tenue du premier Grand Prix F1
- 1980 Tenue des premières «Floralies internationales» (île Notre-Dame)
- 1985 Inauguration du Musée de la civilisation dans le pavillon de la France (Expo 67)
- 1990 Ouverture de la Plage publique sur l'île Notre-Dame
- 1992 Aménagement paysager de la partie ouest de l'Île Sainte-Hélène
- 1993 Adoption par le Conseil municipal du *Plan directeur de mise en valeur et de développement du Parc des îles*
- 1993 Ouverture du Casino dans l'ancien pavillon de la France (Expo 67)
- 1995 Ouverture de la Biosphère dans l'ancien pavillon des États-Unis (Expo 67)
- 2000 Les îles sont rebaptisées «Parc Jean-Drapeau» en l'honneur de l'ancien maire de Montréal
- 2001 Acquisition au printemps des installations de La Ronde par la compagnie américaine spécialisée en matière de divertissement, Six Flags (39^e acquisition de cette entreprise)
- 2001 Retenue par la Fédération internationale de natation de «*la candidature déposée par la Société des internationaux du sport de Montréal (SISM) et appuyée par la Ville de Montréal pour tenir au parc Jean-Drapeau le 11^e championnat du monde de la FINA de 2005*»
- 2002 Tenue de la première course MOLSON-INDY sur l'île Notre-Dame

2. Caractéristiques géologiques

L'île Sainte-Hélène est formée d'une très intéressante brèche reliée à son origine à l'activité ignée des Montérégiennes (y compris le mont Royal). Des schistes d'*Utica* recoupés de nombreux dykes¹ se retrouvent à plusieurs endroits du côté ouest de l'île. Des roches du *Dévonien inférieur* (vers – 400 millions d'années) sont également représentées par deux gros blocs de calcaire fossilifère dans la partie nord de l'île².

3. Caractéristiques écologiques

De par la présence humaine à proximité depuis plusieurs siècles, les îles subissent depuis près de 400 ans de nombreuses modifications au niveau écologique. Déjà en 1712, des observateurs notaient que de très gros arbres sur l'île Sainte-Hélène avaient servi comme bois de chauffage³.

3.1 Flore

Dans les années 1940, Ernest Rouleau⁴ remarquait que la flore de l'île Sainte-Hélène était très dégradée surtout au niveau des parties boisées alors que les rives étaient beaucoup modifiées par l'action humaine. Toutefois, il notait le maintien sur l'île Sainte-Hélène d'une érablière caractéristique de la région mais également la modification des strates arbustives et herbacées associés. Or, celle-ci était la



seule érablière à micocoulier (*Celtis occidentalis*) au Québec (peuplement indigène rare). Il y avait peu d'espèces arbustives, le Sureau rouge d'Amérique (*Sambucus pubens*) étant toutefois l'espèce dominante. La zone herbacée comprenait des plantes caractéristiques de l'érablière et des plantes étrangères à cet habitat qui envahissaient à ce moment-là le sous-bois, en raison de l'éclaircissement du bois entraînant un assèchement du sol. Par ailleurs, on trouvait dans les lieux plus ouverts et plus secs du parc des bouleaux à papier (*Betula papyrifera*). Il y avait également sur l'île Sainte-Hélène une zone marécageuse importante et une deuxième plus petite sur l'ancienne île Ronde.

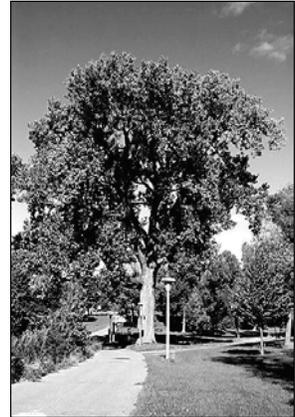
¹ Filon vertical de lave solidifiée dû à une éruption dans une fissure présente dans une masse rocheuse

² Rouleau, Ernest (1945). La florule de l'île Sainte-Hélène, Université de Montréal, Institut botanique

³ Idem

⁴ Idem

Selon un inventaire des arbres, réalisé dans la partie centrale de l'île Sainte-Hélène par la Ville de Montréal en 1990 dans le cadre du projet de renaturalisation des berges - où quelque 3200 arbres ont été recensés -, plusieurs espèces de feuillus semblent aujourd'hui prédominer : Érable à sucre, Érable de Norvège, Micocoulier, Frêne de Pennsylvanie, Orme d'Amérique et quelques conifères comme le Genévrier de Virginie, le Pin blanc et le Pin sylvestre⁵. Par ailleurs, l'inventaire montre la prépondérance des arbres matures dont le diamètre oscille entre 10 cm et 40 cm. **Les boisés de l'île Sainte-Hélène possèdent donc encore sans conteste une valeur écologique importante et cela d'autant plus qu'elle s'inscrit dans le contexte urbanisé métropolitain.**



L'habitat riverain des grèves et des berges recelait aussi une grande diversité. En effet, il existait, avant les travaux effectués dans le cadre d'Expo 67, plus de 80 éléments caractérisant soit les grèves rocheuses, soit les grèves sablonneuses. Malheureusement, à cause des modifications dues à cet événement, la plus grande partie des berges a été laissée sans végétation, ou artificialisée avec des pierres et des blocs exposés. Or, selon Friedrich Oehmichen⁶, «le Fleuve n'est dangereux qu'à certains endroits où de forts courants touchent l'île (Sainte-Hélène). Mais sur la majeure partie le courant est faible, presque nul. Dans ces secteurs de l'île, l'érosion causée par le Fleuve ne représente pas un danger et l'île pourrait s'ouvrir vers le fleuve permettant cet échange, cette transition si complexe et si fascinante entre l'eau et l'île le long de ses rives.» D'après cet auteur, **l'élimination de la végétation riveraine a eu «de graves conséquences sur la faune aquatique et riveraine qui a perdu des frayères et des habitats».**

Aujourd'hui, l'état des berges, mesurant 9750 mètres du côté du Saint-Laurent et 2500 mètres face à la voie maritime, est très variable. Une partie à l'ouest (depuis le pont des îles au sud jusqu'au débarcadère au nord) a été renaturalisée à l'occasion du 350^e anniversaire de Montréal (1992) et des végétaux ont été plantés après le nettoyage des berges, leur stabilisation par des roches et l'ajout de terre (Carte 1). Jusqu'en 1990, une seule espèce arbustive avait été implantée sur les rives, le chèvrefeuille mais des arbres et arbustes ont commencé depuis Expo 67 à s'infiltrer dans ces plantations. Une végétation spontanée s'est développée par endroit avec notamment l'Orme chinois, le sumac vinaigrier, des cornouillers, des sureaux et des

⁵ respectivement *Acer saccharum*, *Acer platanoides*, *Celtis occidentalis*, *Fraxinus pennsylvanica*, *Ulmus americana*, *Juniperus virginiana*, *Pinus banksiana*, *Pinus sylvestris*.

⁶ Oehmichen, Friedrich (1990), L'avenir des îles Sainte-Hélène et Notre-Dame – Aménagement des berges. Ville de Montréal.

saules, alors qu'ailleurs les rives sont demeurées à l'état minéral, souvent en raison des pentes trop abruptes pour retenir la terre.

Ainsi, du côté est de l'île Sainte-Hélène, différentes sortes de peupliers, des érables, des robiniers et des ormes chinois ont peu à peu envahi la berge. Ailleurs, ce sont des sumacs vinaigriers, des cornouillers, des sureaux et des sorbiers qui ont investi la place, indiquant des transformations et successions intéressantes de la végétation riveraine. Par ailleurs, sur les berges recouvertes d'une couche de terre ou de matière fine, une végétation spontanée s'est installée composée notamment d'érables argentés et de frênes.

Dans son rapport de 1990, Friedrich Oehmichem recommandait notamment un aménagement rapide à plusieurs endroits dans la moitié est de l'île Sainte-Hélène, correspondant aujourd'hui au terrain loué à la Ronde. En effet, il notait une urgence d'agir à ces emplacements soit en raison de problèmes sévères d'érosion, soit du fait de leur potentiel d'utilisation à des fins récréatives. Par ailleurs, l'auteur relevait qu'une partie des berges sur la rive sud de l'île Sainte-Hélène à l'ouest du pont Jacques-Cartier, présentait une pente trop forte. Il concluait que tous ces espaces verts et bleus représentaient un potentiel important pour augmenter le nombre et la dimension des fenêtres sur le Fleuve. Or, le projet de renaturalisation jusqu'à présent n'a concerné qu'une portion de la partie ouest de l'île Sainte-Hélène.

3.2 Faune ailée

Le fleuve Saint-Laurent est une voie de migration très fréquentée par l'avifaune et permet à certaines périodes de l'année d'observer des espèces d'oiseaux qui fréquentent habituellement les côtes maritimes plus en aval du Fleuve. Situées dans ce couloir migratoire, les îles, et surtout l'île Sainte-Hélène, représentent un site de nidification, de reproduction, d'alimentation ou simplement de repos, pour beaucoup d'espèces. D'autre part, ce lieu offre un accès au fleuve aux espèces d'oiseaux aquatiques qui fréquentent les eaux profondes. Selon une compilation réalisée dans le cadre de la Banque de données ÉPOQ⁷ (Études des populations d'oiseaux du Québec), **près de 250 espèces d'oiseaux ont été observées sur les îles.** Certaines espèces assez communes prédominent en termes de nombre d'individus, telles que



⁷ Larivée, J. (2002). Étude des populations d'oiseaux du Québec (Époq). Base de données ornithologiques, Rimouski : Association québécoise des groupes d'ornithologues.

les canards (noir, colvert et d'Amérique), les goélands (argenté et à bec cerclé), le Pigeon biset, la Mésange à tête noire, l'Étourneau sansonnet, la Paruline à croupion jaune, le Bruant à gorge blanche et le Junco ardoisé. Mais ont été également remarquées des espèces menacées ou vulnérables au Québec comme la Grèbe esclavon, l'Arlequin plongeur, l'Épervier de Cooper et le Garrot d'Islande. Mentionnons finalement une fréquentation significative du site par de nombreuses espèces particulièrement intéressantes pour les amateurs d'ornithologie⁸.

3.3 Poissons

Lors des inventaires réalisés entre 1975 et 1983 dans le tronçon Montréal-Longueuil comprenant les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame⁹, **près d'une soixantaine d'espèces de poissons ont été observées**. Dans les herbiers aquatiques peu profonds à courant lent des îles, ont été remarqués le Grand brochet, le Maskinongé, la Barbotte brune, les Achigans à grande bouche et à petite bouche, la Perchaude, le Meunier noir et le Doré jaune. Dans les milieux à courant plus rapide, les Truites arc-en-ciel et brune ont été également observées. S'il ne se fait pas de pêche commerciale sur les îles, il en va autrement de la pêche sportive, puisque les sites de la marina de l'île Sainte-Hélène et du chenal Le Moyne attirent durant l'été jusqu'à 50 groupes de pêcheurs. Il existe aussi plusieurs frayères de différentes espèces situées entre les deux îles : doré, perchaude, achigan à grande bouche et catostonidés.

3.4 Mammifères

Au niveau de la faune mammalienne, il semble qu'aucun inventaire sur le site n'a été réalisé jusqu'à aujourd'hui. Toutefois, il est souvent observé plusieurs espèces de petite et moyenne taille, telles que des Écureuils gris, des *Tamias* rayés, des mulots, des marmottes, des Renards roux, des mouffettes, des ratons laveurs et même occasionnellement des castors. Les marmottes représentent très probablement l'emblème animalier du parc pour bon nombre de visiteurs, tant leur présence sur le site peut être remarquée.



⁸ Plongeon catmarin, Grèbe esclavon, Grèbe jougris, Fuligule à dos blanc, Arlequin plongeur, les trois espèces de Macreuse, Harelde kakawi, Érismature rousse, Pluvier argenté, Mouette de Bonaparte, Grive à dos olive, Pipit d'Amérique, Paruline obscure, Paruline à poitrine baie, Bruant hudsonien, Bruant à couronne blanche, Bruant des neiges, Durbec des sapins, Sizerin flammé.

⁹ Armelin A., Mousseau P. et Turgeon P. (1995). Synthèse des connaissances sur les communautés biologiques du secteur d'étude Montréal-Longueuil, Rapport technique Zone d'intervention prioritaire 9. Saint-Laurent Vision 2000, Environnement Canada.

Ce survol de la richesse géologique et écologique du site permet d'affirmer son importance. Toutefois, de par sa situation urbaine, la protection de ces paysages et habitats en plein cœur de l'effervescence métropolitaine a souvent été compromise.

4. Caractéristiques culturelles

Le présent et l'avenir des îles sont marqués par une histoire fort particulière. Les îles constituent un lieu historique d'une importance majeure depuis la fondation de Montréal jusqu'aux plus récents événements internationaux contemporains. Elles ont depuis toujours un pouvoir d'attraction à cause de leur situation au milieu du grand Fleuve. Elles nous ont donc légué un patrimoine archéologique, historique, architectural et artistique dont la signification dépasse les frontières de Montréal. Pour ces raisons, les MontréalaisES ont développé une forte appartenance aux îles et à leurs attributs hautement symboliques.

C'est à l'île Sainte-Hélène, lors de la capitulation de 1760 devant les Anglais, que Lévis ordonne à tous ses bataillons de brûler les drapeaux régimentaires. C'est là également que le gouverneur anglais, Guy Carleton, affronte des envahisseurs américains en 1775. À compter de 1822, le lieu prend une importance stratégique pour la protection du pays et d'importantes installations militaires y sont érigées. Quelques bâtiments du site militaire sont d'ailleurs en voie de restauration.

Remodelées pour l'Expo 67, les îles contribuent à l'image de marque de Montréal sur la scène internationale. Puis les jeux de la XXI^e Olympiade pour lesquels on construit un bassin olympique dans l'île Notre-Dame, les Florales internationales, les grandes expositions internationales du Palais de la civilisation et le concours international des arts pyrotechniques constituent des temps forts de la vie des îles et des MontréalaisES (Annexe 1).

Sur les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame, il existe une stimulante complémentarité des patrimoines culturel et naturel qui mérite d'être mise en valeur. Il apparaît donc important, voire nécessaire de reconnaître, de protéger et de promouvoir ce patrimoine culturel insulaire emblématique de Montréal.

5. Usages

Les espaces verts et bleus du parc Jean-Drapeau permettent la réalisation d'une multitude d'activités tout au long de l'année. Cette section vise à démontrer qu'ils jouent un rôle important dans les activités de loisir de la population locale et représentent une occasion exceptionnelle pour les citoyens montréalais d'entrer en contact avec la nature. Le site représente aussi une opportunité unique en plein centre de la métropole de participer à la sensibilisation et à l'éducation de la population et spécialement des jeunes sur le plan de l'écologie et de l'environnement.

5.1 Sentiers de randonnées

Ce parc offre **de nombreux sentiers pédestres**, certains dans un décor naturel (île Sainte-Hélène) et d'autres dans un environnement relativement aménagé, comme c'est le cas pour le jardin des Floralies sur l'île Notre-Dame. Ces chemins sont agrémentés d'un important mobilier de jardin parfois de valeur patrimoniale (petits ponts, bancs, tables et lampadaires...). Une diversité de paysages s'offre aux promeneurs mais également un contact privilégié avec l'élément aquatique par le biais des bassins, des canaux et bien sûr des rives du Saint-Laurent.

Bien que l'attrait du parc pour la promenade ne fait aucun doute, **plusieurs lacunes dans les aménagements représentent des freins à l'appropriation par les marcheurs des espaces verts du parc situés en retrait des grands pôles d'attraction.**

Tout d'abord, il est difficile de s'orienter sur les sentiers dans les îles. Aucune signalisation n'est mise en place ni pour indiquer la direction des nombreux secteurs verts et bleus d'intérêt et leur distance relative ni pour informer une fois sur place des sites traversés, comme les différents jardins des Floralies, les différents points de vue et la cascade sur la butte au sud du parterre de l'île Sainte-Hélène. Par ailleurs, l'état du mobilier de jardin est



inégal, une partie étant très détériorée.

Il est intéressant de remarquer que durant la période hivernale, il y a plusieurs années de cela, des **pistes de ski de fond** jalonnaient les îles permettant de pratiquer ce sport en plein cœur de la ville comme c'est encore le cas au Mont-Royal, avec beaucoup de succès d'ailleurs. Cet aménagement n'est malheureusement plus réalisé aujourd'hui dans le parc Jean-Drapeau.

5.2 Pistes cyclables

Les pistes cyclables du parc Jean-Drapeau sont utilisées à deux fins. Elles sont d'abord un lieu de passage entre Montréal et la Rive-Sud mais aussi un lieu très fréquenté pour la pratique du vélo et du patin à roues alignées (Carte 2). D'autre part, ces pistes font partie d'un vaste réseau, autant à Montréal que sur la Rive-Sud, que ce soit la piste de la cité du Havre, la Riveraine ou la digue de la Voie maritime qui l'alimentent en usagers. À cet égard, le lien cyclable entre Montréal et la Rive-Sud qui traverse l'île Notre-Dame reste à ce jour la plus sécuritaire et la plus conviviale des traversées cyclables du Fleuve. De plus, le lien cyclable de l'île Notre-Dame est identifié à la Route verte.



Toutefois, malgré ces acquis importants, il faut remarquer que de façon générale **la signalisation pour orienter les cyclistes et le nombre de supports à vélos demeurent encore insuffisants dans le parc.**

La **Route verte** est une idée originale de Vélo Québec réalisée avec le gouvernement du Québec et des partenaires régionaux. C'est un itinéraire cyclable de plus de 4000 kilomètres reliant les différentes régions du Québec. À Montréal, trois axes se croisent. L'axe 1 qui va de Gatineau à Gaspé, l'axe 2 qui va de Ville-Marie au Témiscamingue à la frontière entre l'Estrie et le Vermont, et l'axe 5, qui part de la frontière ontarienne et se rend jusqu'à Québec. L'Axe 1 et 2 se superposent au niveau du territoire de Montréal. Ces deux axes traversent l'île Notre-Dame pour rejoindre la passerelle du pont Victoria. **Le passage sur l'île est donc le principal lien de la Route verte vers l'est et le sud du Québec.**

Les aménagements pour les cyclistes sur l'île Notre-Dame remontent au début des années 1980. Il faut pourtant attendre 1990 pour que ces aménagements rejoignent la piste de la digue de la voie maritime (inaugurée elle en 1976) par une piste cyclable (Annexe 2). Avant l'officialisation du lien, de nombreux cyclistes passaient quand même de l'une à l'autre avant 1990 par un trou dans la clôture

(ou en passant par-dessus) puis en empruntant les quais des écluses. Longtemps réclamé par les cyclistes, ce chaînon manquant aura été l'emblème des revendications cyclistes pendant une douzaine d'années. Malheureusement, depuis son ouverture il y a 12 ans, les plaintes s'accumulent sur les limites de son accessibilité en raison de sa fermeture :

- ❖ trop hâtive à l'automne malgré plusieurs prolongations qui font que la piste ouvre maintenant de la fin avril à la mi-octobre;
- ❖ trop tôt le soir (22 h);
- ❖ à cause du Grand prix F1 du Canada.

La tenue du Grand prix F1 du Canada entraîne en effet une fermeture complète des aménagements cyclables de l'île Notre-Dame pendant 10 jours par année et une fermeture partielle (circuit sur l'île pour le patin et le vélo) durant une dizaine de jours supplémentaires.

Depuis 2002, l'ajout d'un nouveau Grand prix (MOLSON-INDY) au calendrier des courses automobiles entraîne une nouvelle fermeture complète pendant une autre dizaine de jours supplémentaires. En raison de la tenue de ce deuxième événement d'envergure, le lien cyclable le plus important entre Montréal et la Rive-Sud est dorénavant complètement fermé à la circulation 20 jours dans une saison cycliste déjà beaucoup trop courte, alors que le circuit de vélo et de patin de l'île Notre-Dame est quant à lui fermé 30 jours durant la période la plus achalandée de l'année, soit la période estivale. Cette situation nuit à ces activités récréatives puisque les usagers ne peuvent s'appuyer sur une période d'ouverture continue.

5.3 Usages aquatiques

Outre l'ouverture visuelle sur le Fleuve et sur plusieurs bassins intérieurs, tel que mentionné plus haut, l'accès physique à l'eau est favorisé avec la présence de canaux (permettant les petites embarcations), de piscines extérieures et de la plage publique pour la baignade. Les piscines publiques situées au Pavillon des baigneurs sur l'île Sainte-Hélène sont très fréquentées par la population locale (Annexe 3), mais malheureusement le prix d'entrée élevé et leur fermeture en 2000, 2001 et 2002 ont été des freins importants à leur utilisation. La plage est également très appréciée par la population montréalaise, accueillant en 2003 en moyenne plus d'un millier de visiteurs par jour, mais son accès durant la saison estivale est toutefois écourté (19 août) à cause de la tenue de la deuxième course automobile. Par ailleurs, le dérangement occasionné par le montage des infrastructures liées aux courses, bruit et impacts visuels, rend ce lieu voué à la détente et au loisir moins attractif. La pêche est également pratiquée dans le parc même si aucune installation ou indication n'est prévue à cet effet.

Le bassin olympique situé sur l'île Notre-Dame est non seulement utilisé pour la tenue de compétitions de canoë-kayak et la course de bateaux-dragons, mais il est également fortement fréquenté par les membres de clubs d'aviron et de canoë-kayak pour s'entraîner.

Finalement, la navette fluviale qui relie le Vieux-Port de Montréal, l'île Sainte-Hélène et la marina de Longueuil, offre non seulement un moyen de transport depuis le centre-ville jusqu'au parc durant la période estivale mais aussi une occasion privilégiée d'entrer en contact avec le Fleuve.

Ce parc représente donc un lien fort entre l'élément aquatique et la population montréalaise, laquelle n'a pas aisément accès à de telles activités dans un milieu aussi urbanisé que Montréal.

5.4 Usages écologiques

5.4.1 Marais filtrants de la Biosphère à l'île Sainte-Hélène

La station d'épuration écologique de la Biosphère, projet-pilote dans ce domaine, est opérationnelle depuis le 5 juin 1995. Cette usine naturelle de traitement des eaux usées, d'une superficie de 800 m² est composée de trois bassins dans lesquels les eaux usées séjournent deux semaines pour être épurées avant d'être rejetées dans le Fleuve. L'activité de cette station est toutefois beaucoup ralentie durant l'hiver. Ces milieux humides abritent bien sûr plusieurs espèces végétales utilisées pour leurs qualités d'épuration, mais aussi des espèces animales qui y trouvent leur habitat (Annexe 4).

5.4.2 Lac de l'île Notre-Dame

Le lac de l'île Notre-Dame occupe une superficie de 122 000 m², dont 15 000 m² sont utilisés pour la zone de baignade. Il atteint une profondeur maximale de 16 mètres et de 1,6 mètre dans la zone de baignade. Lors de son aménagement, ce sont environ 500 arbres et 2500 arbustes qui ont été plantés et 30 000 tonnes de sable provenant de la région de Joliette qui ont été ajoutés pour former une plage de 600 mètres de long.

Ce projet de traitement innovateur, unique au Québec, a été réalisé par le Jardin Botanique de septembre 1989 à juin 1990. Le lac de l'île Notre-Dame est alimenté en eau par le Fleuve, le pompage de l'eau se faisant près des Rapides de Lachine (Annexe 5).



5.4.3 Tourbière de l'île Notre-Dame

La tourbière a été aménagée pour la tenue de la première exposition des Florales en 1980 afin de représenter l'espace nordique québécois lors de l'événement. Pour cela, 1200 blocs gelés de tourbière de 1 m³, pesant chacun entre 362 et 545 kg, ont été extraits du sol de la Baie James et transportés sur plus de 1 500 km par camions jusqu'à Montréal.



Située à proximité du circuit Gilles Villeneuve, elle est directement liée au Jardin de Laval. Au cours des vingt dernières années, la tourbière s'est transformée, s'adaptant au climat montréalais ; les espèces végétales la composant ont alors changé en partie. Elle représente aujourd'hui davantage un vestige de tourbière, intéressant car unique dans la région où l'on retrouve encore plusieurs espèces typiques comme le Mélèze laricin. Souvent «cachée» par les infrastructures liées aux courses automobiles, comportant un sentier et une passerelle non entretenus, et présentant du mobilier cassé et des bassins asséchés dans le Jardin de Laval, ce milieu humide est mal connu et donc malheureusement peu fréquenté.

5.4.4 Projet La Trilogie des îles

Le projet *La Trilogie des îles* est issu d'un partenariat entre la Société du Parc des Îles, la Fondation des partenaires de La Biosphère et le Jardin Botanique. Financé à parts égales par le Fonds d'actions québécois pour le développement durable (FAQDD) et la Ville de Montréal, ce projet de 500 000 \$ a été réalisé au cours de l'année 2003. L'objectif visé était de développer, valoriser et intégrer les trois infrastructures de démonstration de zones humides en milieu urbain (citées ci-dessus) afin de sensibiliser et d'éduquer les visiteurs du parc sur l'importance écologique et épuratoire de l'eau. Pour atteindre ce but, plusieurs réalisations étaient prévues :

- ❖ Compléter et améliorer les aménagements actuels par des infrastructures de support et des moyens techniques (sentiers, trottoirs de bois...) pour que les visiteurs puissent s'approcher en toute sécurité des sites;
- ❖ Installer des panneaux éducatifs et de sensibilisation pour la population;
- ❖ Publiciser et diffuser au sein d'organismes touristiques, d'institutions d'éducation et de recherche, ainsi que dans les organismes du secteur agricole et municipal.

Lors d'une visite effectuée à la fin de l'été 2003, il a été constaté que tout n'était pas encore réalisé. Il manquait encore la remise en état des infrastructures sur le site de la tourbière, des panneaux

informant du trajet à suivre et des sentiers pour faciliter l'accès au lac des personnes à mobilité réduite.

5.5 Autres usages extensifs

Le parc offre aussi d'autres activités de loisir populaire, gratuit ou à prix modique, destinées à un large public. Ainsi, on retrouve dans les îles des aires de jeux pour enfants mais certains d'entre eux nécessiteraient une sérieuse remise en état : jeux cassés, fontaines non fonctionnelles (aire située dans la partie ouest de l'île Sainte-Hélène, au sud de la statue «La ville imaginaire»).



Le bassin olympique est utilisé par des clubs de kayakistes et d'aviron pour leurs activités, par des camps de jour pour jeunes qui organisent des sorties dans le parc et par des groupes d'ornithologistes qui visitent également les îles pour observer l'avifaune.

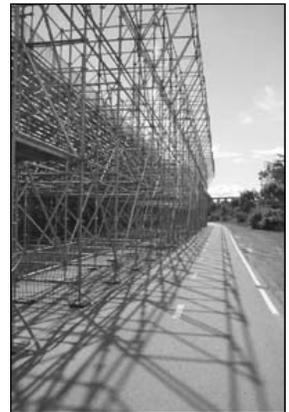
C. PRESSIONS SUBIES PAR LES ESPACES VERTS ET BLEUS DU PARC

Plusieurs activités et événements ponctuels qui se déroulent sur les îles entraînent un usage très intensif du parc par l'emprise qu'ils ont sur le site, le nombre de visiteurs qu'ils drainent et les installations qu'ils nécessitent. Parfois publics, parfois privés, les événements ont des incidences très variées sur le parc, certains posent la question de compatibilité avec la vocation de parc.

En effet, les espaces verts du parc subissent actuellement des pressions importantes. Certains événements, pourtant très ponctuels, en menacent même l'intégrité. Par ailleurs, au nom de la facilité d'accès aux îles, plusieurs projets liés au transport induisent un empiètement sur la partie végétale du site ou une diminution de la quiétude du lieu. Or, le comité considère que la population montréalaise est la première victime de cette vision moins «verte» et plus «commerciale» du parc.

1. Courses automobiles

Les deux courses automobiles (Grand Prix et MOLSON-INDY) qui se déroulent sur le circuit Gilles-Villeneuve à l'île Notre-Dame durant la saison estivale, à près de trois mois d'intervalle, génèrent beaucoup d'impacts sur les espaces verts et les paysages de l'île. Depuis quelques années, eu égard aux nuisances induites et à leur emprise physique toujours plus grande sur le site, ces événements sportifs ont soulevé le mécontentement d'un grand nombre de personnes soucieuses de conserver l'usage et la tranquillité du parc. Rappelons que dès le départ, l'idée d'autoriser cette pratique dans le parc était loin de faire l'unanimité à la Ville (Annexe 6).



Pour minimiser ces préjudices aux utilisateurs du parc, il a été rigoureusement stipulé depuis le début dans le bail signé avec Grand Prix F1 que les infrastructures propres à la course automobile doivent être enlevées dans des délais stricts afin que la population recouvre le plus rapidement possible l'usage des lieux et cela dans un paysage non perverti par ces matériaux qui cadrent mal avec le paysage bucolique adjacent au circuit (Annexe 7). Mais depuis



plusieurs années, on constate le non respect de cette clause : présence à l'année de certaines structures et sur une bonne période durant le printemps et l'été pour d'autres.

Par ailleurs, les impacts environnementaux, décrits ci-dessous, déjà occasionnés par la première course sont amplifiés avec la tenue de la course MOLSON-INDY, du fait des infrastructures demeurant en place après le Grand Prix jusqu'à la deuxième course. Cela se traduit par un bilan bien lourd pour le quotidien des utilisateurs du parc : cinq jours de courses pour six mois, voire même un an pour certaines installations, de nuisances visuelles et physiques. Nous considérons que ces événements commerciaux touristiques ne doivent pourtant pas faire oublier le caractère récréatif du parc pour le bénéfice de la population locale.

- **Dégradation du paysage** : par la mise en place d'infrastructures métalliques imposantes, telles que les gradins, les enseignes et les clôtures, qui demeurent en place bien au-delà de la durée des courses elles-mêmes et dans certains cas toute l'année (ex. : les clôtures qui bordent la rive et le bassin olympique le long de la piste).

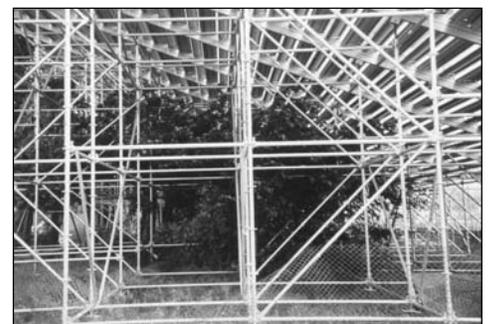


- **Réduction de l'accessibilité pour la population** : fermeture des pistes cyclables et de la plage sur l'île Notre-Dame, clôtures disposées autour des espaces verts comme les jardins des Floralies et les espaces verts à proximité de la plage, rendant l'accès peu attractif et peu visible.



- **Coupes et déplacements d'arbres** : à l'occasion de l'installation des infrastructures pour la tenue des courses automobiles (notamment les gradins), des grands arbres plantés lors d'Expo 67, et qui avaient donc atteint l'âge mature (une quarantaine d'années), ont été coupés ou déplacés, entraînant la mort des spécimens.

- **Recouvrement des arbres et arbustes par les gradins** : durant plusieurs mois, et cela pendant la pleine période de croissance des végétaux, plusieurs d'entre eux se retrouvent coincés sous les installations, mettant en péril leur survie à moyen terme.



2. Projets du casino de Montréal

Loto Québec a d'importants projets d'agrandissement et de modification pour le Casino de Montréal. Dans la version du projet du 28 octobre 2002, les transformations viseraient à offrir davantage d'espaces de jeu (doubler la surface) et de services de restauration, à construire une grande salle de spectacle et à aménager un **service d'hôtellerie** (une vingtaine de suites) dans le pavillon du Québec. Par ailleurs, l'aspect transport y est complètement revisité. Un **projet de monorail** sur l'avenue Pierre-Dupuy reliant le casino et le **stationnement hors terre de l'autostade** (plus de 4000 places) qui serait construit sur huit étages juste à l'ouest de l'autoroute Bonaventure (Phase I) et auquel serait ensuite adjoint un autre stationnement (Phase II) comprenant environ 1700 places. Malgré ces installations liées au transport collectif des joueurs, un stationnement de quelque 1000 places serait conservé sur le site du casino.

Ce méga projet de réaménagement du Casino induit plusieurs inquiétudes quant à ces impacts sur le parc Jean-Drapeau. En effet, même si globalement les nouvelles constructions sur le site ne diminuent pas la superficie accordée aux espaces verts, plus de services amèneront forcément plus de visiteurs au casino. L'augmentation de l'achalandage de la clientèle prévue devrait se traduire par des aller-retour en véhicule encore plus nombreux, d'autant plus que la conservation de 1000 places de stationnement sur le site signifie que les gens tenteraient de s'y garer et qu'en cas de manque de places repartiraient se stationner au niveau de l'autoroute Bonaventure. Le projet ne présente pas de mesures incitatives concrètes pour diminuer drastiquement le nombre de véhicules qui se rendent aujourd'hui au casino, donc dans le parc Jean-Drapeau. Le pont de la Concorde lui-même conserverait toutes ses voies actuelles. Par ailleurs, le monorail tel que projeté (aérien et sur pilotis) aurait un impact important sur le paysage des îles pour un usage finalement limité, pour l'essentiel, aux clients du Casino. Il n'est pas non plus certain que la majorité des clients du casino auraient envie de l'emprunter sous prétexte d'une balade ; les habitués du lieu sont en général plutôt pressés de se rendre à destination.

L'hôtel, même circonscrit dans le pavillon du Québec pour le moment, ouvrirait selon nous la porte à l'expansion ultérieure de cette activité mercantile non compatible avec la vocation de parc. Quel touriste ne voudrait pas dormir dans un site si magnifique, avec une vue imprenable sur le Fleuve et la Ville et un accès rapide aux quartiers d'intérêt touristique ?

Nous considérons donc essentiel que les projets de développement du Casino soient conçus dans la perspective non seulement de ne pas engendrer d'autres pressions sur les espaces verts du parc mais également de viser la diminution de celles que le casino entraînent déjà (ex. : circulation automobile).

3. Transport sur les îles

À propos des déplacements, le Plan directeur de 1993 met nettement l'emphase sur le transport en commun et le vélo : « *La stratégie d'amélioration des accès aux îles et de la mobilité à l'intérieur du site favorisera le transport collectif, le vélo, le mouvement piétonnier et limitera le stationnement et l'utilisation des véhicules privés* » (page 60). Pourtant, la place de l'automobile sur les îles demeure aujourd'hui très importante. Ce principe n'a donc pas été appliqué dans les faits. Cette orientation favorable à l'automobile contribue à l'augmentation non seulement des nuisances directement reliées à son usage mais également aux besoins en stationnement qui en découlent.

Le trafic routier via l'avenue Pierre Dupuy et le pont de la Concorde en direction du Casino est très important et s'étale sur une période de 24 h et 7 jours sur 7. Les résultats d'un travail de comptage, effectué par le service de Travaux publics de la Ville de Montréal au niveau de l'avenue Pierre-Dupuy et du pont de la Concorde en septembre 2002, montre bien l'importance de la circulation des véhicules dans le parc : environ 60 000 véhicules par semaine en moyenne se dirigeant majoritairement vers le Casino. Ainsi, au moins trois millions de véhicules se rendent aux îles chaque année ; un bilan bien trop lourd pour garder la quiétude d'un parc !

Outre le projet de monorail du casino, d'autres idées de transport sur les îles germent également ailleurs. **La Société du Havre étudie la possibilité de mettre en place un tramway** qui circulerait sur l'ensemble du parc et permettrait de rejoindre par ce biais le secteur du Vieux-Port. Dans un concept large de diminution du nombre de voitures et conséquemment des stationnements sur les Îles, ce projet apparaît attrayant. Toutefois, il faut s'assurer que cette vision sera vraiment adoptée et donc que la mise en place d'un tel moyen de transport collectif soit systématiquement associée à une restriction massive de l'accès des voitures individuelles dans les îles.

Le nombre élevé actuel de places de stationnement sur les îles, responsable d'une minéralisation de grandes superficies du parc et de problèmes d'érosion des pentes du fait de l'écoulement des eaux de pluies, témoigne aussi de cette orientation en faveur de l'utilisation de l'automobile. Les zones de stationnement P-7 et P-8 en sont des exemples frappants avec leurs grands espaces en berges asphaltés et dédiés à plein temps au stationnement. Même les projets semblent suivre cette voie puisque, en juin 2002, la Société du Parc des îles (SPI) projetait d'ajouter 200 places de stationnement au Secteur P-5 du parc sur l'île Notre-Dame. Si ce projet voyait le jour, il conduirait d'une part au déplacement de la piste cyclable sur le circuit Gilles Villeneuve entraînant la perte pour les usagers de la vue sur le Fleuve et le centre-ville et d'autre part à la disparition d'une belle portion d'espace vert. Dans une perspective de conservation des espaces verts, objectif primordial pour un lieu à vocation de parc, un tel projet apparaît totalement incohérent. Par ailleurs, il semble d'autant

plus injustifié que le parc est déjà relié directement au centre-ville via le transport en commun (métro – ligne jaune). En effet, combien de parc montréalais peuvent se targuer de posséder une station de métro sur son site ?

Durant la période estivale, le parc d'amusement de la Ronde (aujourd'hui propriété de la multinationale Six Flags) attire aussi un grand nombre de visiteurs à la pointe est de l'île Sainte-Hélène. Ce parc d'amusement entraîne un trafic routier important sur l'île Sainte-Hélène, depuis le pont Jacques-Cartier jusqu'aux aires de stationnement à proximité et sur le terrain de la Ronde qui occupent de grands espaces de l'île Sainte-Hélène. À cet égard, il faut noter que la pointe est de l'île Sainte-Hélène n'est qu'un vaste stationnement complètement asphalté qui est vide une bonne partie de l'année.

4. Mégaconcerts

La série de mégaconcerts en plein air au niveau du parterre de l'île Sainte-Hélène entraîne le maintien d'une clôture durant tout l'été tout autour de cet espace, en limite physiquement l'accès aux promeneurs, dégrade le paysage par les infrastructures mises en place et provoque la détérioration du site en raison du piétinement occasionné par les milliers de visiteurs. Rappelons que la butte située au sud du parterre d'une part offre aux usagers du parc une



vue panoramique magnifique sur une partie du parc, le Fleuve et la Ville, et d'autre part permet de côtoyer une belle cascade logée dans un décor végétal luxuriant. Comme dans le cas des courses automobiles, les usagers du parc doivent subir avec la tenue de seulement quelques concerts des impacts négatifs de longue durée et cela durant la période de l'année la plus intéressante pour la promenade.

D. ÉTAT GÉNÉRAL DES ESPACES VERTS ET BLEUS DU PARC

Outre les problématiques spécifiques évoquées ci-dessus, et malgré le message clair lancé par le *Plan directeur de mise en valeur et de développement du Parc des Îles* quant à la place prépondérante des espaces verts et bleus dans les projets d'aménagement du site, il apparaît que plusieurs secteurs et aspects ont été négligés depuis son adoption en 1993. Ce qui frappe quand on fait le tour des îles c'est à la fois la beauté exceptionnelle de certains lieux et de points de vue, ainsi que le potentiel de développement de projets à caractère écologique et éducatif, et en même temps la disparité flagrante de l'entretien des infrastructures et des aménagements qui se côtoient. Plusieurs exemples peuvent être donnés de cet écart de la qualité entre deux sites voisins :

Site bien entretenu	Site mal entretenu
Étang de la Poudrière	Bâtisse barricadée et petit stationnement abandonné
Tour de Lévis (en restauration)	Belvédère abandonné au nord de la tour
Belvédère des îles (Stabile de Calder)	Place des Nations non entretenue ni utilisée
Sites de la Statue La ville imaginaire et de la navette maritime	Aire de jeu abandonnée au sud
Lac et étangs-filtre de l'île Notre-Dame	Tourbière et jardin de Laval avec mobiliers et sentiers non entretenus
Jardin du Québec (Floralies)	Jardin du Canada (Floralies) avec bassins asséchés



Par ailleurs, il s'avère difficile pour les promeneurs de se repérer sur les sentiers secondaires et de connaître les différents points d'intérêt naturel et paysager du parc : **la signalisation est déficiente sur le plan des attraits naturels**. Finalement, de par sa valeur écologique et patrimoniale, la partie boisée de l'île Sainte-Hélène, qui comprend un grand nombre d'arbres matures nécessiterait plus d'attention pour sa préservation et un entretien adapté au milieu forestier.

E. CONCLUSION

La Société du parc des îles (SPI), société para-municipale, à qui la Ville de Montréal a confié depuis une décennie l'administration du parc, a le mandat clair d'assurer la conservation, la protection et la mise en valeur des espaces verts et bleus (Annexe 8). Pourtant la tendance qui se dessine depuis plusieurs années est d'accorder une place prépondérante aux événements d'envergure à caractère commercial, comme les courses automobiles, au détriment des espaces verts et bleus en termes d'entretien, de protection et d'accessibilité pour la population montréalaise, surtout durant la saison estivale et à des fins de loisir populaire. Dans les principes directeurs du *Plan directeur de mise en valeur et de développement du Parc des îles* (page 22), il est pourtant clairement stipulé que : «*L'objectif prioritaire n'est pas d'attirer les gens par de nouveaux équipements ou des événements ponctuels, mais plutôt par la qualité générale du lieu et de l'environnement*».

Cet objectif fait ressortir l'importance de considérer en premier lieu le bien-être quotidien de la population montréalaise, bien avant de viser un développement touristique d'envergure internationale. **Les espaces verts et bleus du parc Jean-Drapeau représentent sans conteste des éléments incontournables de la qualité de vie métropolitaine. Il faut donc non seulement les protéger mais aussi faire en sorte que les MontréalaisES puissent profiter pleinement de l'occasion unique, à si courte distance du centre-ville, de côtoyer le Fleuve et de développer un contact privilégié avec de nombreux éléments naturels. La population doit être en mesure de s'appropriier les lieux.**

Or, comment maintenir et susciter l'intérêt de la population montréalaise envers les espaces verts et bleus du parc Jean-Drapeau :

- si certains endroits du parc sont mal ou pas entretenus,
- si cette nature est souvent entourée de clôtures ou carrément inaccessible à la randonnée,
- si le parc se transforme en chantier avec grues et tubes d'acier durant la belle saison,
- si les lieux perdent la tranquillité bucolique recherchée,
- si des portions importantes des îles sont très souvent fermées au public pour la tenue d'événements à caractère commercial,
- si la circulation automobile y est dense,
- si la signalisation n'informe pas et n'incite pas à découvrir les sites et les paysages verts et bleus des îles,
- si trop peu de promotion du parc est faite auprès de la population montréalaise?

L'objectif visé par la description des espaces verts et bleus du parc qui vient d'être faite est double : d'une part faire ressortir les richesses écologiques et les usages qui en découlent et d'autre part décrire les menaces et les pressions qui pèsent sur les espaces verts et bleus du parc. Ce portrait a permis de dresser une liste de recommandations visant à préserver et à mettre en valeur ce patrimoine vert et bleu.

De manière générale, nous désirons rappeler que le parc Jean-Drapeau est avant tout un parc public montréalais dont la vocation d'espace vert et bleu doit être maintenue tout d'abord pour le bénéfice de la population montréalaise. Bien sûr, sa richesse élargit le prestige de ce lieu pour en faire également un site d'intérêt touristique. Nous considérons qu'entretenir, préserver et mettre en valeur les jardins, les zones boisées, les berges, les plans d'eau et les sentiers contribue notablement à favoriser ce type de développement. En effet, le tourisme écologique et familial se développe de plus en plus dans le monde.

En revanche, la tenue de certains grands événements ont des impacts fortement négatifs sur les usages extensifs et de loisir populaire. **Selon nous, la gestion du parc devrait faire clairement ressortir que la volonté de protection et de mise en valeur des espaces verts et bleus est une priorité incontournable. À cet égard, nous croyons que les recommandations listées ci-dessous doivent être prises en compte pour préserver et améliorer la situation des espaces verts et bleus du parc Jean-Drapeau.**

F. RECOMMANDATIONS

PLANIFICATION ET GESTION

1. **Tenir des consultations publiques sur le nouveau plan directeur du parc Jean-Drapeau.**
2. **Intégrer une représentation des groupes environnementaux au Conseil d'administration de la Société du parc des Îles.**
3. **Évaluer la nécessité et la pertinence de maintenir la gestion du parc via la SPI ou d'en transférer le mandat au Service des parcs de la Ville de Montréal.**
4. **Récupérer tout espace, actuellement utilisé pour des activités contraignantes (comme les courses automobiles), à des fins d'espaces verts et bleus ou pour une mise en valeur compatible avec la vocation « parc », si ces activités venaient à ne plus avoir lieu dans le parc.**
5. **Déplacer à l'extérieur des îles la tenue de grands événements comme des mégaconcerts rock et donc développer un site à cet effet, afin de sortir du parc Jean-Drapeau de telles activités (à cet égard, la Société du Havre a déjà étudié des sites potentiels).**
6. **Intégrer les espaces publics de la Cité-du-Havre, notamment le parc de la pointe et le terrain adjacent à Habitat 67 (situé à l'est du complexe immobilier) au parc Jean-Drapeau afin de permettre une gestion, une promotion et une animation concertée.**

PROTECTION ET ENTRETIEN ESPACES VERTS ET BLEUS

7. **Assurer l'entretien de tous les sentiers pédestres**, principaux mais aussi secondaires (notamment dans la partie boisée de l'île Sainte-Hélène) pour inciter les promeneurs à les emprunter.
8. **Veiller à l'entretien et dans certains cas à la remise en état des espaces verts et du mobilier sur l'ensemble du site**, assurant ainsi un standard de qualité uniforme des lieux.
9. **Remettre en état l'ensemble des jardins des Floralies.**
10. **Faire respecter l'engagement de Grand Prix F1 et de la course MOLSON-INDY concernant l'enlèvement des infrastructures liées aux courses (délais et structures à retirer)**, afin d'assurer l'accès visuel et physique aux espaces verts et bleus pour les usagers du parc.
11. **Poursuivre la renaturalisation des berges encore minéralisées**, situation responsable de l'érosion et de leur aspect non attrayant pour les visiteurs et **en augmenter l'accessibilité**, notamment à la pointe est de l'île Sainte-Hélène (au niveau du stationnement de La Ronde) et à l'île Notre-Dame, en retirant les clôtures le long du circuit en dehors des périodes de courses.
12. **Restaurer l'ensemble des sites existants offrant des points de vue sur le Fleuve et la Ville.**
13. **Mettre en valeur l'ensemble des espaces bleus des îles (canaux, plans d'eau, cascades...) en améliorant la visibilité, l'accessibilité et l'usage récréatif.**

ACCÈS ET CIRCULATION

Automobiles :

14. Réduire de façon draconienne l'accès et la circulation automobile sur les îles :

- en interdisant l'usage des îles comme voie de transit entre le pont Jacques-Cartier et le Vieux-Port;
- en limitant l'accès automobile aux taxis, aux autobus de la STM, aux employés, aux véhicules utilitaires, aux VIP du casino et aux personnes à mobilité réduite (exception faite pour deux sites – voir le point ci-dessous); justifiant ainsi pleinement le projet de la Société du Havre d'installer un tramway reliant le Vieux-Port au parc (notamment jusqu'au casino) et circulant dans les îles;
- en limitant le nombre et la taille des terrains de stationnement publics de façon à ne conserver que ceux dédiés aux usages spécifiques du restaurant Hélène de Champlain et de la Ronde.

Transport en commun :

15. Privilégier l'accès par métro au parc depuis le centre-ville, notamment en augmentant la publicité en faveur de son utilisation.
16. Mettre en place une balade en petit train électrique (du type de celui qui se trouve dans le Jardin botanique de Montréal), contribuant ainsi à la réduction de la circulation automobile sur les îles, telle que recommandée ci-dessus et à favoriser l'accès notamment aux personnes à mobilité réduite aux différents sites d'intérêt du parc.

Vélo :

17. Redonner l'accès au sud de la place des Nations sous le pont de la Concorde en retirant la clôture.
18. Maintenir ouvert en tout temps le lien Montréal — Longueuil passant par la cité du Havre, les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame et le « chaînon manquant » (piste reliant l'île Notre-Dame et la passerelle du pont Victoria); l'accès à l'île Sainte-Hélène par la cité du Havre; l'accès à l'île Sainte-Hélène par le pont Jacques-Cartier, sauf durant les quelques jours de qualification et de courses automobiles et les soirs de feux d'artifice pour le dernier point.
19. Analyser la possibilité de maintenir l'accès par vélo à l'île Sainte-Hélène pendant les jours de qualification et de course, notamment à des fins de transit entre Montréal et Longueuil. Les cyclistes pourraient exceptionnellement être confinés au trottoir du pont Jacques-Cartier (côté Est) si la piste cyclable (côté Ouest) est fermée.
20. Diminuer les périodes de fermeture de la section de l'île Notre-Dame en modifiant les pratiques de gestion lors des grands événements (par la modification ou le déplacement des estrades, par la mise en place d'une section temporaire de piste sur pilotis ou par la déviation temporaire par le chemin de service au sud du bassin olympique pendant les périodes de montage et démontage des estrades, ou par des aménagements permanents comme une section de piste contournant les zones d'estrades).

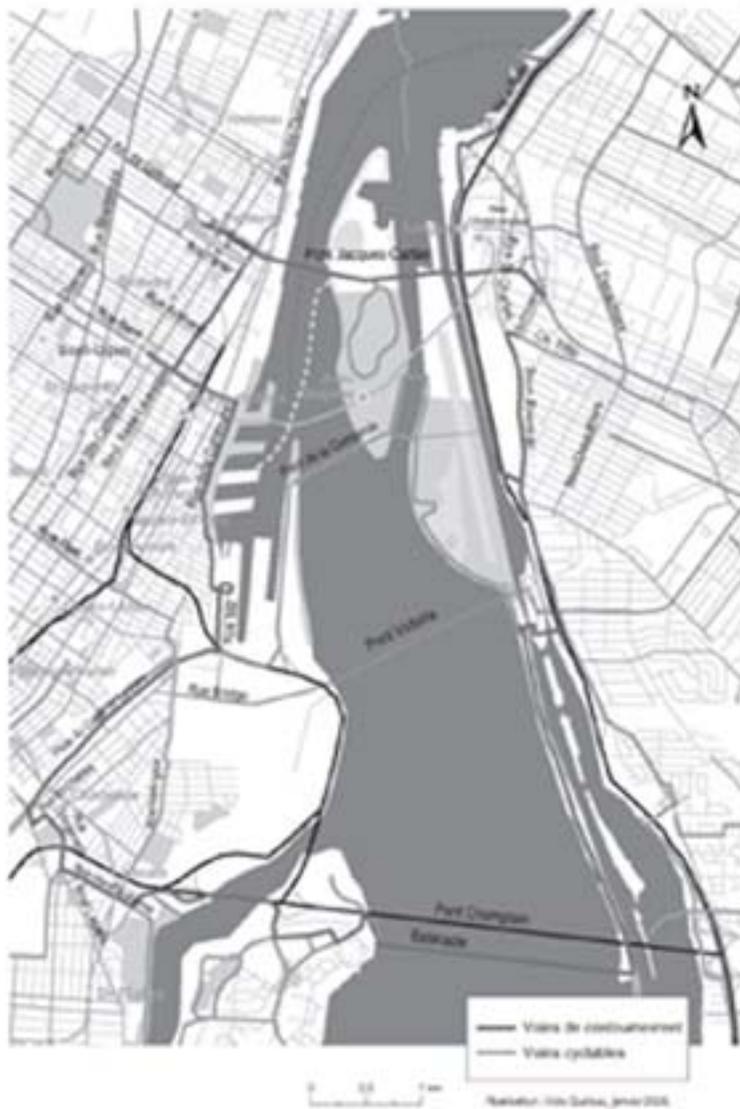
AMÉNAGEMENTS ET SERVICES

21. **Assurer l'accès public aux piscines et à la plage durant toute la saison estivale.**
22. **Maintenir la navette fluviale reliant l'île Sainte-Hélène au Vieux-Port et en faire davantage la promotion.**
23. **Assurer la présence de supports à vélo** en nombre suffisant à tous les sites importants du parc, autant pour les travailleurs que pour les usagers : plage, piscines, musée Stewart, La Ronde, Casino, etc.
24. **Développer le potentiel d'usages extensifs récréatifs dans le parc**, notamment le ski de fond durant l'hiver, des visites écologiques et environnementales tant pour les jeunes que pour les adultes ; ce qui permettrait une plus grande mise en valeur des espaces verts.
25. **Favoriser le développement et le maintien de services de location** pour les usages récréatifs dans le parc, comme le vélo et le patin (service fermé en 2003).
26. **Permettre la pratique du patin à glace sur le bassin olympique** durant toute la saison hivernale.
27. **Remettre en état la barbotteuse située sur l'île Sainte-Hélène** (à proximité du débarcadère).
28. **Travailler avec le milieu à élaborer une stratégie de développement vert à long terme** qui pourrait intégrer le projet de la création d'une Université Verte et d'un centre de recherche sur l'écologie dans le Parc Jean-Drapeau

INFORMATION

29. **Améliorer la signalisation** sur les lieux indiquant d'une part les sites intéressants en matière d'espaces verts et bleus (ex. : jardins des Floralies, canaux, cascade, tourbière) pour inciter les visiteurs à s'aventurer sur les chemins secondaires et découvrir ces sites et d'autre part les cheminements cyclistes dans le parc, autant pour le lien Montréal-Longueuil que pour l'accès aux différents sites d'activité du parc.
30. **Assurer une bonne information des contraintes liées aux événements** perturbant la circulation pédestre et cycliste dans le parc afin d'inciter les promeneurs à emprunter des sentiers alternatifs.
31. **Augmenter la promotion et la publicité** auprès de la population montréalaise autour des usages récréatifs extensifs du parc (jardins, canaux, navette fluviale...) et culturels, pour augmenter l'achalandage des espaces verts et bleus et leur appropriation par la population locale.

CARTE 2 – Réseau des pistes cyclables sur les îles



Source : Ville de Montréal, Street Map v.5, Îles-Québec

H. ANNEXES

ANNEXE 1 – Patrimoine culturel des îles

Patrimoine amérindien de la période préhistorique

Compte tenu de son emplacement dans le Fleuve, l'île de Champlain, aujourd'hui Sainte-Hélène, accueille les amérindiens pour leurs activités de pêche, de contrôle des voies navigables et de festivités comme le signale Champlain en 1611. Les archéologues ont identifié tout récemment un site archéologique préhistorique à proximité de la plaine des jeux. Plusieurs zones à potentiel archéologique sont également présentes ailleurs dans l'île.

Patrimoine historique, archéologique, architectural et artistique

La période française qui remonte aux passages de Jacques Cartier en 1535, de Champlain en 1611, prend sa force sur l'île Sainte-Hélène avec l'arrivée de Charles Le Moyne. Ses fils, les barons de Longueuil, exploitent les îles Sainte-Hélène et Ronde à des fins agricoles et y érigent manoir, moulin, bergerie, pressoir à cidre, dont il reste fort probablement des traces archéologiques. En juillet 1760, les soldats français réalisent des ouvrages de défense en prévision de l'attaque anglaise qui finalement n'a pas lieu puisque Montréal encerclée, capitule.

Avec l'achat en 1818, de l'île au baron de Longueuil par la couronne britannique, débute une phase d'aménagement majeur de l'île. Fortifiée à la demande du Duc de Wellington à partir de 1819, l'île Sainte-Hélène devient un site militaire et une composante majeure du système de défense de l'Amérique du nord britannique contre une invasion américaine. Cette période nous a laissé un patrimoine bâti et archéologique unique.

Ce site militaire comprend plusieurs édifices et aménagements réalisés entre 1821 et 1823 sous la direction d'Elias W. Dunford, un des ingénieurs les plus respectés de son époque : l'arsenal, la petite poudrière, les anciennes casernes, la grande poudrière, des remparts, des puits, etc. En 1849, on construit un poste d'observation en bois et on aménage un hôpital, des résidences et un cimetière toujours présent sur l'île Sainte-Hélène. Certains de ces bâtiments accueillent aujourd'hui le **musée Stewart MacDonald**.

En 1870, la Ville de Montréal entame des négociations pour assurer un usage civil de parc à une partie de l'île, à l'exclusion des installations militaires. En 1874, l'île est ouverte au public à cette fin

mais, faute de voir la Ville assurer l'entretien des lieux tel que promis, la milice en reprend le contrôle temporairement. Entre 1870 et 1875, une quinzaine de bâtiments sont démolis dont le manoir, en mauvais état, de la baronne de Longueuil.

Au cours de la première moitié du XXe siècle, on érige **la tour De Lévis**, le **pavillon des Baigneurs**, les **vespasiennes**, le pavillon des sports devenu le **restaurant Hélène-de-Champlain**. Parmi les grands projets, notons le plan de Todd réalisé entre 1936 et 1939 qui nous a légué de nombreux aménagements paysagers et bâtis. Plus tard, l'Expo universelle de 1967 nous a transmis un ensemble unique de patrimoine moderne dont la **Place des Nations**, le pavillon des États-Unis (aujourd'hui **Biosphère**), le **pavillon de la Corée** (près du métro), **l'aquarium Alcan** et le cirque marin aujourd'hui intégrés à **La Ronde**.

L'île Notre-Dame est quant à elle créée au début des années 1960 pour accueillir l'Expo 67. Les **pavillons du Canada** (présentement le Centre administratif de la Société du Parc des îles), **de la France et du Québec** (présentement le Casino) qui existent toujours en témoignent éloquemment. L'île a par la suite été réaménagée à l'occasion des Jeux Olympiques de 1976 dont témoigne le quartier des athlètes (au bassin olympique), puis pour accueillir les Floralies internationales de 1980 et divers équipements, tels le Grand Prix du Canada de formule 1, le Casino, la plage et ses équipements.

Héritée de l'Expo 67 et des Floralies internationales de 1980, des œuvres d'art public exceptionnelles parsèment les îles, notamment, **l'Homme de Calder**, **le Phare du Cosmos d'Yves Trudeau**, **le Totem Kwakiutl**. De plus, un mobilier urbain, extrêmement novateur et avant-gardiste, conçu pour l'Expo 67, a influencé une génération complète de designers.

ANNEXE 2 – Historique du lien cyclable avec la rive Sud

- 1976 Ouverture de la piste sur le digue de la voie maritime. Les cyclistes accompagnés d'un guide peuvent traverser l'île Notre-Dame
- 1978 Fermeture du lien pour l'aménagement du circuit Gilles-Villeneuve puis des Floralies
- 1984 À la fin des Floralies, la Ville de Montréal veut réouvrir le lien mais l'administration de la voie maritime s'y oppose.
- 1989 La Ville de Montréal et le ministère des Loisirs, chasse et pêche acceptent de financer l'aménagement d'un lien entre l'île Notre-Dame et la digue de la voie maritime.
- 1990 Ouverture du lien

ANNEXE 3 – Achalandage à la plage et aux piscines du parc au cours des dernières années



Parc Jean-Drapeau

ASSISTANCE PLAGE ET PISCINE DU PARC JEAN-DRAPEAU

ANNÉE	LIEU	ASSISTANCE
1996	Plage	78 085
	Piscine	15 224
1997	Plage	78 472
	Piscine	16 197
1998	Plage	76 344
	Piscine	13 716
1999	Plage	66 378
	Piscine	12 856
2000	Plage	65 588
	Piscine	0
2001	Plage	85 773
	Piscine	17 788
2002	Plage	64 931
	Piscine	0
2003	Plage	67 607
	Piscine	0

/LP/rc
2004-02-06

ANNEXE 4 – Processus d'épuration des marais filtrants de la Biosphère sur l'île Sainte-Hélène

Le processus d'épuration se réalise en quatre étapes successives :

Étape 1 : Sédimentation des matières flottantes pendant 2 ou 3 jours dans la fosse septique ;

Étape 2 : Passage de 6 jours dans le bassin de sable de 400 m² rempli de roseaux (*Phragmites australis*), l'eau circulant sous la surface du sol (stade de minéralisation par biodégradation aérobie) ;

Étape 3 : Passage de 4 jours dans le deuxième bassin de 250 m², marais composé de quenouilles (*Typha latifolia*) et de lentilles d'eau (*Lemna sp.*) où s'opère l'absorption des nitrates et des phosphates (ce bassin abrite des grenouilles, escargots, rats musqués et sauvagines) ;

Étape 4 : Passage de 3 ou 4 jours dans le dernier bassin de 150 m² colonisé par l'iris versicolore (*Iris versicolor*), la menthe aquatique (*Mentha aquatica*) et l'élodée du Canada (*Elodea canadensis*), qui complète l'enlèvement des nutriments, désinfecte et oxygène l'effluent de la station.

ANNEXE 5 – Processus d'épuration du lac de l'île Notre-Dame

L'épuration de l'eau du lac s'opère par des technologies naturelles dont le marais reconstitué, appelé lac-filtre, en est le centre. La technologie utilisée fait appel à une suite de procédés : un bassin de décantation pour retirer les particules en suspension ; un lac-filtre formé de trois bassins (où l'eau séjourne deux jours) abritant plus de dix espèces végétales aquatiques différentes ; huit oxygénateurs ; quatre filtres au sable pour compléter le retrait des particules en suspension si nécessaires ; 128 tubes de rayons UV servant en cas de besoin de désinfection de l'eau. Il en résulte une eau de très bonne qualité permettant la baignade, et cela sans adjonction de chlore.

ANNEXE 6 - Légitimité du Grand Prix du Canada

En 1977, la Brasserie Labatt, commanditaire principal du Grand Prix du Canada, voulait déménager l'événement de Mosport Park (Ontario) aux terrains d'exposition de Toronto. Suite au refus de Toronto, Labatt s'est tourné vers Montréal et proposa alors l'île Notre-Dame considérant ce site comme le meilleur parmi les quatre sites étudiés.

Le projet de convention de cinq ans entre la Ville, l'Association montréalaise d'action récréative et culturelle (AMARC) et Grand Prix du Canada inc., concernant la tenu de la course formule un (F1) sur un circuit à aménager sur l'île Notre-Dame fut présenté au Conseil municipal le 7 juin 1978.

Or, dès le départ, l'idée d'autoriser cette pratique dans le parc était loin de faire l'unanimité à la Ville. L'opposition à l'administration Drapeau de l'époque a tenté de reporter la discussion du projet de convention par l'introduction d'une motion qui constatait, entre autres, que « *la Ville de Montréal a hérité après l'Exposition universelle de 1967 de ce patrimoine public inestimable que constitue Terre des Hommes [...] et en particulier de l'île Notre-Dame, espace vert qui occupe un site unique au monde* » et que « *le projet de transformer l'île Notre-Dame en un circuit de course d'automobile crée une situation d'urgence qui risque de compromettre de façon irrémédiable l'usage de ce parc à des fins de loisirs communautaires, favorisant la participation active de la population* ».

L'opposition demandait donc que la Ville adopte « *un processus démocratique en vue de préparer un plan directeur de l'île Notre-Dame dans les meilleurs délais, en tenant compte que ce processus devra prévoir la consultation de la population* ». Or, cette motion préalable fut rejetée avec plusieurs amendements suggérés par l'opposition et la convention fut approuvée après deux jours de débat.

ANNEXE 7 - Conditions liées à la tenue de courses automobiles

En mai 1978, le Service des parcs de la Ville de Montréal proposait « *Que toutes les installations de protection, murets, clôtures, passerelles, pour les besoins de la course, soient amovibles. Les puits de ravitaillement, les estrades temporaires, les enseignes, les tableaux d'affichage, seront aussi démontés après chaque période d'utilisation. Toute proposition pour des installations permanentes sera considérée à sa valeur par la Ville et l'AMARC.* »

Un nouveau bail de cinq ans (1997 à 2001) est signé en septembre 1996 entre Grand Prix F1 Inc., la Ville et la Société du Parc des îles (agissant alors en qualité de mandataire de la Ville de Montréal), stipulant :

Article 4. Durée du bail - «*4.1 Circuit - ...le Locataire loue le Circuit du Bailleur pour cinq périodes annuelles de vingt jours consécutifs, soit vingt jours consécutifs par année dont trois jours de course; ces périodes de vingt jours devant, sauf avec l'accord du Bailleur qui peut le retenir à sa discrétion, être entièrement comprises dans la période du 1^{er} janvier au 23 juin inclusivement, ou dans la période du 3^e vendredi de septembre au 30 octobre inclusivement.*»

«Le Locataire devra aviser le Bailleur, au moins six mois à l'avance, des dates de location du Circuit, étant entendu que le Bailleur pourra refuser ces dates, à sa discrétion, si elles sont comprises, en tout ou en partie, entre le 23 juin et le 3^e vendredi de septembre ou entre le 1^{er} novembre et le 31 décembre.»

Article 17. Cession - «*...la Ville de Montréal cède à la SPI présent et acceptant tous les droits titres et intérêts qu'elle détient dans le présent contrat et la SPI du fait de cette cession devient le «Bailleur» aux termes des présentes et en assume toutes les obligations et bénéficie de tous les droits du «Bailleur».*»

En juin 2001, le bail pour le Grand Prix F1 est renouvelé pour une nouvelle période de cinq ans (2002 à 2006), «*aux mêmes termes et conditions*».

Lors de son assemblée du 10 janvier 2001, le Comité exécutif de la Ville de Montréal (administration Bourque) a décidé «*de mandater la Société du parc des îles pour convenir d'un nouveau partenariat avec Grand Prix F1 du Canada Inc. ayant comme objectif le développement d'un calendrier optimal d'utilisation du circuit Gilles-Villeneuve ainsi que des installations et équipements connexes.*»

En juin 2001, une nouvelle entente pour une nouvelle course voit alors le jour. Toutefois, seule une lettre (et non l'entente elle-même) vient confirmer «*l'entente intervenue entre la Société du Parc des îles de Montréal et Championnat Automobile de Montréal Inc., relativement à la location du Circuit Gilles-Villeneuve, situé sur l'île Notre-Dame, dans la Ville de Montréal dans le but d'y tenir annuellement une course automobile de Championnat CART.*»

Il y est également mentionné que « *ce bail sera d'une durée de cinq ans, commençant le premier janvier 2002 et se terminant le 31 décembre 2006, avec une première course prévue pour les 23, 24 et 25 août 2002. Il est entendu que les autres courses se tiendront approximativement aux mêmes dates.*»

En 2002 c'est donc une deuxième course qui voit le jour sur le site, sans que la population montréalaise n'ait eu son mot à dire. Les termes des accords signés pour la tenue des courses ne prévoit pas de façon explicite des mesures de mitigation des nuisances environnementales induites.

ANNEXE 8 – Société du Parc des Îles (SPI)

En 1994, il est clairement établi que la mission première de la Société du Parc des Îles (SPI) comprend les points suivants :

« *La conservation, la protection et la mise en valeur des espaces verts et bleus :*

- *aménagement et gestion en fonction du développement durable;*
- *renforcement d'un milieu à caractère naturel par la plantation d'arbres, d'arbustes, de plantes aquatiques, par le choix des matériaux et du mobilier urbain. »*

De plus :

« *Aucune modification au Plan directeur ne devrait être entreprise avant le dépôt du «plan d'intervention» et l'accord du comité exécutif ».*

En novembre 1996, la Ville et la SPI signent une convention établissant notamment la mission, les pouvoirs, les responsabilités et les obligations de la SPI. En voici les articles importants relativement aux espaces verts :

- Responsabilités : Article 4.1. Espaces verts - «4.1.1 les travaux horticoles relatifs aux jardins, aux arbres et aux arbustes» ; «4.1.2 l'entretien général des espaces verts, des plans d'eau et des patinoires»
- Obligations : Article 5.1. Plan d'affaires triennal - «5.1.3 Ce plan est déposé chaque année au secrétariat administratif. Ce dernier fait rapport au Comité exécutif qui le soumet, avec ses recommandations, au Conseil municipal pour approbation.» ; «5.3.4 La Société doit soumettre pour approbation au Comité exécutif tout programme d'intervention non prévu au plan d'affaires triennal ou requérant un investissement supérieur à ce que prévoient le plan d'affaires triennal ou le budget d'immobilisations ainsi que tout projet d'investissement privé.»
- Article 5.8. Gestion du développement - «5.8.1 Plan directeur : La Société assurera la mise à jour du plan directeur de mise en valeur et de développement du Parc des îles. Cette mise à jour du plan directeur et ses modifications majeures subséquentes seront déposées au Comité exécutif qui les transmettra au Conseil pour approbation.»



Conseil régional
de l'environnement
de Montréal

HUIT PRINCIPES



pour construire la ville du transport durable



Coordonateur du projet

André Porlier

Auteurs

Louis Carpentier | Stéphanie Côté | André Porlier

Crédit des photos

Louis Carpentier | André Porlier | Vélo-Québec

Comité aviseur

Sylvie Laniel (Ministère des Affaires municipales et de la Métropole) | Luc Brunelle (Ministère des Affaires municipales et de la Métropole) | Richard Bergeron (Agence métropolitaine de Transport) | François Vermette (Vélo-Québec) | Robert Stafford (Société de transport de Montréal) | Danielle Lussier (Ville de Montréal) | Paul Lewis (Université de Montréal) | Pierre Giard (Société de transport de Laval)

Collaboration spéciale

Daniel Gill (Université de Montréal) | Jules Hurtubise (Expert-conseil en habitation) | Sylvain Villeneuve (Ville de Mont-Saint-Hilaire) | Benoit Malette (Arrondissement Verdun de la Ville de Montréal) | David Morin (Architecte) | Daniel Sauriol (Ville de Terrebonne) | Jacques Boivin (Ministère des Affaires municipales et de la Métropole)

Cette publication a été réalisée en juillet 2003 grâce au Fonds de développement de la Métropole, programme du Ministère des Affaires municipales et de la Métropole ainsi qu'au Fonds d'action québécois en développement durable. Les auteurs tiennent également à remercier de leur précieuse collaboration l'Agence métropolitaine de transport et la Société de transport de Montréal.

GUIDE d'aménagement en fonction des modes de transport durable

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal

Créé en 1996, le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est un organisme à but non lucratif qui regroupe des organisations préoccupées par la réhabilitation, le maintien et l'amélioration des milieux de vie naturels et urbains. Sa mission première consiste à promouvoir l'intégration des valeurs environnementales au développement local et régional, en intervenant sur les enjeux prescrits par ses membres. Sa stratégie favorise le partage d'expertises et d'information, l'éducation, la démocratisation des processus décisionnels, la concertation et la réalisation de projets concrets avec les intervenants du milieu.

Conseil régional de l'environnement de Montréal

454, av Laurier Est, Montréal (Québec) H2J 1E7

Tél. : (514) 842-2890 | cremtl@cam.org | www.cremtl.qc.ca

L'Agence métropolitaine de transport

L'AMT est un organisme gouvernemental de transport métropolitain qui a pour mission d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes en favorisant l'utilisation du transport en commun dans la région de Montréal. À cette fin, l'AMT gère et finance le réseau métropolitain de trains de banlieue et les équipements d'envergure métropolitaine comme les parcs de stationnement incitatif, les voies réservées et les terminus d'autobus. L'AMT émet aussi les titres de transport métropolitain et en fixe les tarifs, coordonne les services de transport adapté et apporte un soutien financier aux organismes locaux de transport qui offrent des services sur le réseau métropolitain. Finalement, l'AMT voit à la planification, à la coordination, à l'intégration et à la promotion des services de transport collectif ainsi qu'à l'amélioration de l'efficacité des routes d'envergure métropolitaine. Créée le 15 décembre 1995 par la *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*, l'AMT succède au Conseil métropolitain de transport en commun, avec des pouvoirs élargis et une mission répondant aux besoins de la région montréalaise.

Agence métropolitaine de transport

500, Place d'Armes, 25^e étage, Montréal (Québec) H2Y 2W2

www.amt.qc.ca

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	7
Clientèle visée et objectifs du guide	8
L'aménagement en fonction des modes de transport durable	9
Une approche novatrice pour la ville et la banlieue	10
Les principes d'aménagement en fonction des modes de transport durable	11
1. Une plus grande densité	12
2. Un milieu de vie diversifié	16
3. Un développement continu du territoire	20
4. Un aménagement favorisant l'accès et l'utilisation des transports collectifs	24
5. Des infrastructures de transport collectif au cœur du quartier	28
6. Un aménagement favorisant les piétons et les cyclistes	32
7. Une offre résidentielle diversifiée	36
8. Des bâtiments orientés vers la rue	40
Les conditions de réussite	44
Exemples de projets d'aménagement en fonction des modes de transport durable	45
Programmes gouvernementaux	50
Bibliographie	51

INTRODUCTION

Habiter autrement

Le marché immobilier de la région de Montréal est en pleine mutation. La plupart des baby-boomers arrivent à leur retraite alors que leurs enfants ont quitté la maison familiale depuis quelques années. Comme la génération des baby-boomers continue d'exercer une influence déterminante sur le marché immobilier de la région de Montréal, ce changement de situation entraîne un délaissement progressif des maisons individuelles puisque ce type d'habitation correspond moins à leurs besoins. Conséquemment, la part de marché de la maison individuelle risque de diminuer par rapport à d'autres types de logement (condominium, maison multi-générationnelle, plex). Le marché immobilier s'oriente alors davantage vers un type d'habitation de plus petite dimension, demandant moins d'entretien et surtout, situé à proximité des commerces, des services et des transports collectifs. Ce nouveau type d'habitation repose essentiellement sur la création d'un milieu de vie convivial et mieux adapté aux petits ménages et aux personnes seules. Or, ce nouveau marché représente de multiples possibilités pour les promoteurs et les municipalités désirant mettre de l'avant un développement adapté au marché immobilier tout en préservant l'environnement et en favorisant l'utilisation de modes de transport durable.

Se déplacer autrement

La majorité des déplacements des ménages dans la région de Montréal se fait actuellement en voiture. Malgré des investissements massifs dans le développement du réseau routier, l'augmentation du nombre de véhicules a rapidement dépassé la capacité du réseau routier aux heures de pointe. Devant l'augmentation de la congestion routière, il ne suffit plus de construire de nouvelles routes; il faut maintenant offrir des solutions de remplacement attrayantes par le biais du transport en commun, du covoiturage, du vélo ou de la marche. Malgré une demande croissante pour les transports collectifs, force est de constater que plusieurs quartiers n'ont pas été conçus en fonction du transport en commun et qu'il est difficile, voire impossible, d'y offrir une desserte efficace. Il faut donc éviter de reproduire le type de développement caractérisé par l'aménagement de vastes zones de faible densité trop souvent éloignées les unes des autres; ce modèle d'aménagement du territoire a rendu indispensable l'utilisation de l'automobile et a découragé le développement du réseau de transport en commun ainsi que les déplacements à bicyclette ou à pied. Ce type de développement a également entraîné de profonds impacts sur l'environnement, principalement dus à l'étalement urbain et à la disparition de nombreux espaces naturels. La demande croissante en transport collectif est l'occasion idéale pour les promoteurs et les municipalités de mettre en place un nouveau type de développement plus dense permettant l'intégration des transports publics, de pistes cyclables et de réseaux piétonniers au cœur des quartiers. Ce type d'aménagement favorise également la création d'un milieu de vie sécuritaire et agréable, autant pour les automobilistes et les usagers des transports collectifs que pour les cyclistes et les piétons. Plus que jamais, le développement des réseaux de transport en commun et l'aménagement du territoire doivent se faire de concert pour assurer une réponse adéquate et durable aux nouveaux besoins et enjeux.

CLIENTÈLE visée et objectifs du guide

Le développement de communautés durables nécessite la mise en place d'une nouvelle approche intégrant l'aménagement du territoire au développement des réseaux de transport en commun et des pistes cyclables, tout en favorisant un usage plus judicieux de l'automobile. Trop souvent, les promoteurs qui souhaitent intégrer les principes d'un aménagement en fonction des modes de transport durable se voient imposer de nombreuses contraintes de règlements d'urbanisme trop restrictifs. La révision des schémas d'aménagement et des plans d'urbanisme est donc l'occasion idéale d'améliorer ces outils d'aménagement et de favoriser l'émergence de projets novateurs dans nos communautés.

Ce guide a été élaboré pour les élus municipaux, les professionnels de l'urbanisme et de l'aménagement, les promoteurs ainsi que toutes les personnes intéressées par cette approche novatrice de l'aménagement du territoire. Il a été conçu pour présenter aux différentes instances les principes d'aménagement élaborés en fonction des modes de transport durable. Les principes avancés dans ce guide reposent sur les orientations gouvernementales du *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal* et proposent un aménagement favorisant l'utilisation de modes de transport durable tout en répondant aux besoins de la population. Ces principes peuvent tous s'intégrer à la pratique des professionnels de l'aménagement et des promoteurs immobiliers.

CE GUIDE S'ADRESSE AUX MUNICIPALITÉS ET AUX PROMOTEURS IMMOBILIERS DÉSIRANT

- ▶ Créer des milieux de vie adaptés aux nouvelles tendances du marché immobilier
- ▶ Faciliter les déplacements à pied, à vélo ou en transport en commun
- ▶ Réduire la circulation routière dans les rues de leur communauté
- ▶ Créer des quartiers conviviaux, dynamiques et plus respectueux de l'environnement
- ▶ Harmoniser leur réglementation pour favoriser l'aménagement en fonction des modes de transport durable
- ▶ Développer des services de transport en commun efficaces
- ▶ Optimiser leurs investissements en infrastructure
- ▶ Proposer des projets novateurs correspondant davantage aux besoins des nouveaux acheteurs
- ▶ Améliorer les quartiers existants en fonction des nouveaux besoins

L'AMÉNAGEMENT en fonction des modes de transport durable

Le mode d'occupation du territoire influence les choix de transport et, inversement, l'offre de transport conditionne à son tour l'occupation du territoire. Il est donc possible de favoriser l'utilisation des transports publics, de la marche ou du vélo en modifiant les modalités d'aménagement des quartiers urbains et en périphérie. C'est que les règles actuelles d'occupation du sol favorisent les quartiers décentralisés et axés sur l'automobile peu viables présentement et encore moins dans les prochaines décennies en raison de la congestion routière croissante, de la dégradation de la qualité de vie et du peu de possibilités de mobilité pour les jeunes et les personnes sans voiture.

En réaction à cette approche, de nouveaux modèles d'aménagement du territoire comme le *Smart Growth*, le nouvel urbanisme et le *Transit-Oriented Development* sont nés. Bien que chaque concept possède sa définition, ils partagent un certain nombre de principes communs : un quartier où les services sont accessibles à pied, des transports collectifs efficaces, une plus grande densité et une mixité des usages. De plus, ces nouvelles approches en aménagement mettent en valeur des principes similaires d'utilisation rationnelle des ressources, de réduction de l'utilisation de l'automobile et d'amélioration de la qualité de vie.

L'aménagement en fonction des modes de transport durable constitue en quelques sortes un amalgame des principes mis de l'avant par les nouveaux modèles d'aménagement du territoire. Il s'agit d'une approche visant à aménager des quartiers où les résidents ont la possibilité de se déplacer autrement qu'en voiture. Selon cette approche, l'automobile doit demeurer un des éléments du cocktail transport mais ne doit plus être l'unique mode de transport de nos villes et de nos quartiers.

Enfin, l'aménagement en fonction des modes de transport durable montre qu'il est possible de changer les modes de développement du territoire, tout en offrant un cadre de vie agréable et en facilitant les déplacements en autobus, en métro, en train, à pied et à vélo. Plus les quartiers sont aménagés en fonction des modes de transport durable, plus les transports en commun sont efficaces. La qualité de vie du quartier s'en trouve améliorée car apparaissent des communautés où il fait bon marcher, et où la circulation automobile permet aux enfants de vivre dans un milieu sécuritaire.

UNE APPROCHE novatrice pour la ville et la banlieue

Ce guide propose huit principes permettant de créer ou de réaménager des quartiers pour faciliter l'utilisation des modes de transport durable que sont les transports collectifs, la marche et le vélo, le taxi et le covoiturage. Ces huit principes, sans constituer une liste exhaustive, s'appliquent autant aux quartiers de banlieue qu'aux quartiers centraux. C'est pourquoi chacun des principes présentés dans ce guide est analysé en fonction des quartiers périphériques et des quartiers anciens.

Quartiers anciens

Les quartiers anciens sont ceux déjà desservis par des équipements et des services publics (réseaux d'aqueduc, d'égouts, de transport public et de voirie). Ces quartiers ont généralement été aménagés avant l'arrivée massive de l'automobile de la période d'après-guerre et sont caractérisés par une cohabitation de différentes fonctions urbaines comme les lieux de résidence, les commerces et les entreprises. Plusieurs de ces quartiers ont été aménagés en même temps que le développement des lignes de tramway et on y constate des densités de population élevées.

Quartiers périphériques

Les quartiers périphériques dont il est question dans ce guide correspondent généralement aux quartiers aménagés à l'époque de l'après-guerre dans les milieux périurbains des première et deuxième couronnes. Ces quartiers sont généralement caractérisés par une faible densité d'occupation du sol, une ségrégation des activités, un aménagement conçu en fonction de l'automobile et une très forte proportion de maisons unifamiliales. De plus, ces milieux ne sont généralement pas desservis par des services de transport en commun efficaces et requièrent l'utilisation de la voiture pour la majorité des déplacements.

Ce guide présente des principes flexibles et adaptables aussi bien à des projets de redéveloppement urbain dans un quartier ancien qu'à l'aménagement d'un nouveau quartier en banlieue. Il propose également des principes pouvant être appliqués à des projets desservis par un train de banlieue, un circuit d'autobus, une station de métro ou un train léger sur rail (SLR). Les modes de transport collectif auxquels le guide fait référence peuvent donc être multiples, tout en étant complémentaires. Traditionnellement, le train de banlieue est présenté comme le mode de transport privilégié sur lequel reposent les développements des quartiers périphériques. Or, un service d'autobus express peut tout aussi bien remplacer le train. De plus, les nouvelles technologies dans le monde des transports permettent maintenant de bâtir des réseaux et du matériel roulant moins dispendieux, plus efficaces et mieux intégrés dans leur milieu. Il suffit d'aménager des quartiers compatibles avec le niveau de service de transport collectif désiré.

LES PRINCIPES

d'aménagement en fonction des modes de transport durable

Ce guide ne nécessite pas l'application intégrale de tous les principes proposés. Bien qu'il soit avantageux de les appliquer de façon simultanée, il demeure possible d'en utiliser seulement une partie puisqu'ils sont présentés comme une série de mesures et d'outils parmi lesquels les municipalités et les promoteurs peuvent choisir. Les huit principes présentés ici ont comme objectif d'illustrer ce qu'est l'aménagement en fonction des modes de transport durable.

1. UNE PLUS GRANDE DENSITÉ Favoriser une plus grande densité d'occupation du sol à proximité des infrastructures de transport en commun et encourager des densités qui permettent la mise en place d'infrastructures efficaces de transport en commun.

2. UN MILIEU DE VIE DIVERSIFIÉ Favoriser une meilleure intégration des commerces, services, résidences et institutions afin de permettre l'émergence d'une vie de quartier dynamique facilitant les déplacements à pied, à bicyclette ou en transport public.

3. UN DÉVELOPPEMENT CONTINU DU TERRITOIRE Encourager une forme de développement continu et dense du territoire afin de minimiser l'impact des nouveaux quartiers sur les terres agricoles et les boisés, et de faciliter la desserte de ces nouveaux quartiers par le transport en commun.

4. UN AMÉNAGEMENT FAVORISANT L'ACCÈS ET L'UTILISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS Instituer, dans l'aménagement des quartiers, des mesures permettant de faciliter l'accès aux infrastructures de transport collectif et les intégrer aux réseaux piétonniers ainsi qu'aux voies cyclables.

5. DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF AU CŒUR DU QUARTIER Intégrer les infrastructures de transport collectif au cœur des quartiers afin de favoriser leur utilisation et faire de ces infrastructures des lieux publics agréables et animés.

6. UN AMÉNAGEMENT FAVORISANT LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES Encourager un aménagement qui favorise les déplacements à pied ou à vélo, permettant ainsi l'émergence d'une vie de quartier conviviale. L'aménagement des espaces publics, des routes et du quartier devrait toujours favoriser en priorité la sécurité et le confort du piéton et du cycliste.

7. UNE OFFRE RÉSIDENNELLE DIVERSIFIÉE Favoriser la construction d'une gamme variée de logements afin de mieux répondre aux besoins des différents types de ménages et de mieux intégrer les différents groupes socio-économiques à la vie de quartier.

8. DES BÂTIMENTS ORIENTÉS VERS LA RUE Favoriser la localisation des bâtiments commerciaux et leur accès à proximité des trottoirs afin de diminuer la distance de marche aux arrêts de transport public et créer un environnement convivial pour les piétons.

1. UNE PLUS GRANDE DENSITÉ

Favoriser une plus grande densité d'occupation du sol à proximité des infrastructures de transport en commun et encourager des densités qui permettent la mise en place d'infrastructures efficaces de transport en commun.

LA SITUATION VISÉE

La densité d'occupation du sol est la principale condition préalable à la mise en place de services de transport public efficaces. La répartition des densités, tout en respectant la spécificité des communautés, doit permettre d'optimiser la desserte en transport en commun. Il est donc essentiel d'établir des objectifs de densité en fonction du type d'infrastructure de transport en place (métro, train de banlieue, autobus) et du niveau de service désiré. Cette répartition des densités devrait prioritairement être établie en fonction de la distance de marche aux arrêts de transport public. Plus les densités sont élevées, plus elles devraient être rapprochées des corridors de transport public. Grâce à cette approche, il est possible de concilier les différents types d'habitation avec des densités d'occupation du sol suffisantes pour permettre une desserte efficace de transport en commun.

EXEMPLES À ÉVITER



La disposition des immeubles autour des stations de métro ne permet pas toujours d'atteindre les densités requises pour ce type d'infrastructure de transport en commun. Dans le cas du métro, la densité minimale est de 100 logements à l'hectare dans un rayon de 750 mètres alors que pour le train de banlieue la densité minimale est de 25 logements à l'hectare. Conséquemment, les immeubles de haute densité devraient préférablement être situés à proximité des accès au transport en commun, alors que les développements de faible densité devraient être plus éloignés.



Les quartiers périphériques sont généralement de faible densité, soit de 7 à 14 habitations à l'hectare. Or, la faible densité de ces secteurs rend presque inévitable l'utilisation quotidienne de la voiture puisque les secteurs d'une densité inférieure à 10 logements à l'hectare peuvent difficilement offrir un service d'une plus grande fréquence qu'un service aux heures. Ce type de développement entraîne également de fortes pressions sur les terres agricoles et les boisés de la région métropolitaine.

UN PAS DANS LA BONNE DIRECTION



Plusieurs projets combinent maintenant la construction de condominiums, de maisons individuelles et de tours d'habitation répondant aux besoins de plusieurs types de ménages tout en créant des densités qui permettent la mise en place de services de transport en commun efficaces. Dans ce type de projet, la mise en place d'espaces publics de qualité permet souvent de réduire la superficie des lots et d'augmenter la densité moyenne du secteur. Le projet Jumonville dans l'arrondissement Rosemont/Petite-Patrie représente un bon mélange de multiples types d'habitation (condominium, jumelé et plex) et d'espaces publics de qualité permettant d'atteindre une densité élevée tout en offrant un milieu de vie convivial.

EXEMPLES À SUIVRE



Les quartiers anciens sont généralement caractérisés par des densités d'occupation du sol élevées. Ces fortes densités permettent de soutenir des infrastructures lourdes de transport en commun comme le métro. Elles font également en sorte de rapprocher les lieux de résidence, les commerces, les lieux d'emploi et les lieux de loisir, favorisant ainsi les déplacements à pied et à vélo. Les anciens quartiers montréalais d'une densité moyenne de 200 logements/hectare, comme les arrondissements Plateau Mont-Royal et Verdun, sont de bons exemples de densité permettant de soutenir des infrastructures lourdes de transport en commun.



Tout en respectant les choix d'habitation, il est possible dans les quartiers périphériques de combiner la construction de maisons individuelles avec des bâtiments de moyenne densité permettant de soutenir un service de transport en commun efficace. Dans les nouveaux développements, une densité de 17 logements à l'hectare permet généralement un service d'autobus aux 30 minutes. Pour atteindre ces densités d'occupation du sol et concilier les divers besoins en type d'habitation, il est préférable comme dans le quartier Brossard sur le Golf à Longueuil de concentrer les bâtiments de plus forte densité à proximité des infrastructures de transport en commun afin qu'un maximum de personnes soient le plus près possible des services de transport collectif.



Certains nouveaux développements en banlieue préconisent des densités moyennes de plus de 30 logements à l'hectare en combinant des tours d'habitation et des maisons individuelles. En favorisant une plus grande densité et en diminuant l'espace des terrains privés, il est possible d'offrir un milieu de vie dynamique basé sur une mise en valeur des espaces publics. Outre l'utilisation de remblai pour agrandir l'espace aménageable, l'île Patton à Laval est un bon exemple de projet en périphérie offrant une plus grande variété de type d'habitation dans un environnement où les espaces publics comme les parcs dominent sur les espaces privés. Les nombreux projets domiciliaires de l'île Patton ont su combiner la construction de tours d'habitation à l'aménagement d'un réseau d'espaces verts qui est devenu l'image de marque de ce projet d'une densité élevée.

.1. UNE PLUS GRANDE DENSITÉ (suite)

UNE PLUS GRANDE DENSITÉ ENTRAÎNERA

- ▶ Une réduction des coûts d'infrastructure per capita pour la municipalité et le promoteur
- ▶ Un bassin d'utilisateurs de transport collectif permettant d'offrir un bon service
- ▶ Un bassin de population permettant l'implantation de services et commerces de proximité
- ▶ Une réduction des besoins en nouveaux terrains et une réduction de l'étalement urbain

LES CONDITIONS PERMETTANT D'OBTENIR UNE PLUS GRANDE DENSITÉ

- ▶ Un règlement de lotissement permettant de réduire les dimensions des terrains résidentiels
- ▶ Un règlement de zonage permettant d'augmenter la hauteur des constructions
- ▶ Des politiques municipales prônant la densification le long des corridors de transport en commun ou à proximité des infrastructures lourdes de transport public
- ▶ Un règlement de zonage déterminant des objectifs de densité à proximité des infrastructures lourdes de transport en commun

Distance d'accès au service de transport collectif	Cible de densité résidentielle nette (logements à l'hectare, hors voies publiques et parcs)		
	Métro	SLR	Trains de banlieue
0 - 250 mètres	200	135	75
250 - 500 mètres	150	100	50
500 - 750 mètres	100	65	25

Source : MAMM, Une vision d'action commune, Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, Région métropolitaine de Montréal 2001-2021, 2001

- ▶ Un règlement de zonage permettant d'augmenter les rapports plancher-terrain

Type d'infrastructure de transport en commun	Rapports plancher-terrain recommandés
Autobus	1,5 à 2,01
Autobus express	2,0 à 4,0
Train de banlieue et métro	3,0 à 5,0

Source : Ministère des Transports de l'Ontario, Lignes directrices en matière d'aménagement axé sur les transports en commun, 1992.



Rappel de l'objectif du principe 1

Favoriser une plus grande densité d'occupation du

sol à proximité des infrastructures de transport en commun et encourager des densités qui permettent la mise en place d'infrastructures efficaces de transport en commun.

2. UN MILIEU DE VIE DIVERSIFIÉ

Favoriser une meilleure intégration des commerces, services, résidences et institutions afin de permettre l'émergence d'une vie de quartier dynamique facilitant les déplacements à pied, à vélo ou en transport public.

LA SITUATION VISÉE

L'intégration des différentes fonctions (commerces, résidences, bureaux et services de proximité) encourage l'apparition d'un milieu de vie animé et convivial favorisant les déplacements à pied ou en transport public. Cette mixité crée des occasions de substituer la marche à la voiture et entraîne l'émergence d'un sentiment de sécurité pour les utilisateurs du transport public. Bien que la présence de commerces et de services à l'intérieur des quartiers ne puisse garantir une diminution de l'utilisation de la voiture, elle permet toutefois d'améliorer la qualité de vie des résidents en leur offrant la possibilité de se déplacer autrement qu'en voiture. De même, la concentration d'espaces à vocation mixte dans un secteur fera du transport public une option plus intéressante puisqu'un seul trajet permettra d'effectuer plusieurs activités.

EXEMPLES À ÉVITER



Plusieurs quartiers anciens ont vu apparaître des centres commerciaux au détriment de leurs artères commerciales existantes. Cette approche a entraîné une augmentation des distances de déplacement pour se rendre à l'épicerie, chez le nettoyeur ou au restaurant tout en entraînant la disparition progressive de certaines artères commerciales essentielles à la vitalité des quartiers anciens. Une distance de déplacement de moins de 400 mètres est généralement favorable aux déplacements à pied puisque cette distance correspond à une marche de 10 minutes. Au-delà de cette distance, les déplacements à pied deviennent de moins en moins attrayants par rapport à l'utilisation de l'automobile.



Plusieurs quartiers de banlieue de la région de Montréal sont caractérisés par de vastes zones résidentielles isolées des commerces, des lieux de travail et des centres de services, ce qui entraîne de longs déplacements et rend l'automobile indispensable. Dans ces secteurs, les usagers du transport public doivent souvent utiliser plusieurs correspondances pour se rendre au travail, à l'école ou à l'hôpital. Puisqu'un simple achat à l'épicerie requiert très souvent l'utilisation de la voiture, les déplacements des personnes âgées sans voiture, des personnes à mobilité réduite ou simplement des ménages sans voiture sont alors particulièrement difficiles.

UN PAS DANS LA BONNE DIRECTION



Dans les quartiers existants, la construction d'un ou d'une série de nouveaux bâtiments devrait tenir compte de la dynamique locale, mais également de la possibilité d'intégrer dans un même bâtiment des fonctions commerciales et résidentielles. Il est possible, à titre d'exemple, de construire des logements au-dessus d'une boutique ou d'un café. Cette mixité a non seulement pour avantage de rapprocher les résidents des commerces mais également d'améliorer la sécurité dans le quartier en assurant un nombre accru de passants tout au long de la journée. Plusieurs bâtiments sur la rue Laurier à Montréal intègrent harmonieusement cette approche favorisant une mixité des fonctions dans un même bâtiment.

EXEMPLES À SUIVRE



Les quartiers anciens offrent généralement une bonne intégration des commerces, résidences et services de proximité. Cette proximité des différentes fonctions, généralement regroupées autour d'une rue commerciale, facilite les déplacements à pied et réduit la nécessité d'utiliser la voiture. Cette mixité, combinée à la mise en place d'une politique restrictive du stationnement et de services de transport en commun efficaces, permet de réduire significativement les déplacements automobiles. La rue Mont-Royal à Montréal en est un bon exemple puisqu'on y trouve une artère commerciale dynamique offrant une grande variété de boutiques, cafés et une bibliothèque au cœur d'un quartier résidentiel bien desservi par le transport en commun. Cette mixité des rues résidentielles et de la rue commerciale a favorisé la création d'un milieu de vie dynamique très recherché dans la région de Montréal.



Dans les nouveaux projets immobiliers, il est souvent difficile d'offrir des commerces et des services de proximité puisque ce type de service demande une masse critique qui n'est pas toujours présente dès le début du projet. Les municipalités et les promoteurs doivent donc prévoir des densités suffisantes et des phases de réalisation du projet permettant de soutenir des commerces et des services de proximité (une petite épicerie, un nettoyeur ou un bistro). À cet égard, le quartier Cité des Jeunes à Vaudreuil-Dorion constitue un bon exemple de phases de réalisation permettant la mise en place de services de proximité dès le début du projet.



De plus en plus de quartiers en périphérie, comme le centre-ville de Saint-Jérôme, offrent des services de proximité dans des carrefours d'activités permettant de desservir les quartiers résidentiels avoisinants. Ce type de commerce situé à moins de 400 mètres des lieux de résidence est donc accessible à pied. En aménageant les carrefours d'activités à des points de convergence du réseau de transport en commun, on favorise aussi un meilleur accès au transport public à davantage d'usagers. Le grand nombre de personnes circulant dans ce secteur en fait le centre des activités sociales du quartier. De plus, la présence de services comme les garderies et les centres de loisirs dans ces carrefours d'activités évite aux parents des déplacements supplémentaires.

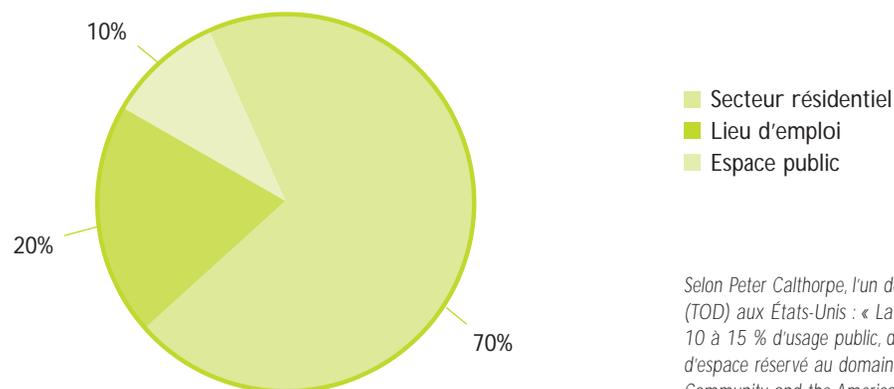
2. UN MILIEU DE VIE DIVERSIFIÉ (suite)

UNE PLUS GRANDE MIXITÉ ENTRAÎNERA

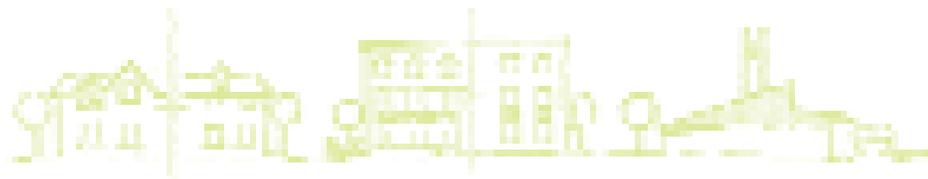
- ▶ Une meilleure répartition des activités tout au long de la journée, contribuant à améliorer le sentiment de sécurité et à créer un milieu de vie dynamique
- ▶ La possibilité pour les résidents de faire différentes activités à pied, à vélo ou en transport public
- ▶ Une augmentation des déplacements à pied et à vélo par une réduction des distances entre les lieux de résidence, de travail et de service
- ▶ Une augmentation de l'utilisation du transport public par la possibilité de faire plusieurs activités sans perte de temps due aux correspondances

LES CONDITIONS PERMETTANT DE CRÉER UN MILIEU DE VIE DIVERSIFIÉ

- ▶ Un règlement de zonage permettant une mixité des usages (zonage mixte) et évitant des affectations à vocation unique aux carrefours d'activités
- ▶ Un règlement de zonage autorisant le zonage mixte sur les rues attenantes aux parcours des principales lignes de transport public
- ▶ Un plan d'urbanisme favorisant l'établissement de carrefours d'activités autour des points de croisement des lignes d'autobus et des infrastructures lourdes de transport en commun (gare de train de banlieue, station de métro ou SLR)
- ▶ Un plan d'urbanisme favorisant l'aménagement d'une vaste gamme d'activités le long des artères commerciales
- ▶ Une densité suffisante pour permettre la survie des commerces et des services du secteur ainsi qu'un équilibre entre les besoins en services des résidents et l'achalandage nécessaire à la survie des commerces



Selon Peter Calthorpe, l'un des fondateurs de l'approche du Transit Oriented Development (TOD) aux États-Unis : « La base d'une communauté devrait être composée d'environ 10 à 15 % d'usage public, de 10 à 40 % d'usage destiné aux employeurs et de 50 à 80 % d'espace réservé au domaine résidentiel. » (Calthorpe, *The Next American Metropolis, Ecology, Community and the American Dream*, 1993)



Rappel de l'objectif du principe 2

Favoriser une meilleure intégration des commerces, services, résidences et institutions afin de permettre l'émergence d'une vie de quartier dynamique facilitant les déplacements à pied, à vélo ou en transport public.

3. UN DÉVELOPPEMENT CONTINU DU TERRITOIRE

Encourager une forme de développement continu et dense du territoire afin de minimiser l'impact des nouveaux quartiers sur les terres agricoles et les boisés, et de faciliter la desserte de ces nouveaux quartiers par le transport en commun.

LA SITUATION VISÉE

La continuité de la trame urbaine permet une utilisation optimale des infrastructures publiques et la mise en place de services de transport en commun plus efficaces. Pour ce faire, il faut soutenir les zones résidentielles déjà viabilisées et limiter le développement dispersé dans les régions rurales isolées ne pouvant être desservies à coût raisonnable par les transports en commun. Un développement continu passe également par une consolidation et une densification des secteurs urbains, particulièrement autour des infrastructures lourdes de transport en commun comme les stations de métro et les gares de train de banlieue.

EXEMPLES À ÉVITER



La régularité de la trame urbaine dans les quartiers anciens constitue à bien des égards un bon exemple de développement compact et continu. Cependant, il existe plusieurs terrains en friche ou sous-utilisés qui pourraient faire l'objet de projets de revitalisation urbaine. À cet égard, le développement des nombreux terrains en friche ou sous-utilisés à proximité des infrastructures lourdes de transport en commun (stations de métro et gares de train de banlieue) devrait être une priorité puisque ces terrains à fort potentiel de développement sont souvent des barrières pour les piétons, les cyclistes et les utilisateurs de transport public. De même, leur présence près des gares et stations de métro crée un environnement peu sécuritaire.



En périphérie, le faible coût d'achat, combiné à une surabondance des terrains destinés au développement résidentiel, a favorisé le développement de quartiers dispersés sur l'ensemble du territoire. Or, ce type de développement discontinu entraîne des investissements importants en infrastructure publique (eau, électricité, routes). Selon le Cadre d'aménagement de la région métropolitaine de Montréal, au cours des 20 dernières années, la demande d'espace résidentiel en périphérie a conduit à la révision à la baisse de la zone agricole de 27 000 hectares. De plus, la faible densité de l'occupation du sol et les grandes distances entre les quartiers rendent difficile et coûteuse une desserte efficace en transport en commun.

UN PAS DANS LA BONNE DIRECTION



Les milieux urbains contiennent très souvent des espaces sous-utilisés occupés notamment par des parcs de stationnement. Or, dans les secteurs bien desservis par les transports publics, les normes minimales concernant le nombre d'espaces de stationnement devraient être réduites. Cette réduction des normes combinée à une politique de réduction de l'offre de stationnement permettra de faire meilleur usage de plusieurs terrains à fort potentiel. Ces terrains sous-utilisés constituent autant d'occasions de consolider et de densifier les quartiers anciens. Le projet du Laurier du Plateau sur la rue Laurier à Montréal constitue un exemple intéressant de construction d'un immeuble multi-étages sur un ancien parc de stationnement favorisant une consolidation et une densification du tissu urbain à proximité d'une station de métro.

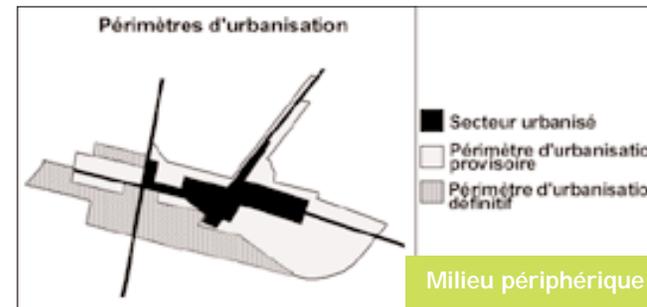
EXEMPLES À SUIVRE



En milieu urbain, les terrains en friche possèdent souvent un lourd héritage industriel exigeant une décontamination des sols. Malgré les difficultés inhérentes à ces vastes terrains, leur aménagement doit demeurer une priorité puisqu'ils constituent un important potentiel de consolidation et de revitalisation des quartiers anciens. La revalorisation de ces sites avec l'aide des gouvernements permet non seulement de consolider le tissu urbain mais également d'augmenter le nombre d'utilisateurs du transport public en réduisant les pressions sur les milieux non développés en banlieue. Le projet de revitalisation du Canal Lachine est un bon exemple de réaménagement de friches industrielles en milieu urbain puisque cet ancien site industriel fait l'objet d'un vaste projet de développement autour d'un axe récréo-touristique.



Après avoir permis un développement dispersé, plusieurs municipalités ont récemment entrepris de mieux choisir les secteurs à développer afin de réduire les besoins en nouvelles infrastructures et de contrer la disparition progressive des terres agricoles et des boisés. Pour ce faire, certaines municipalités ont mis en place des programmes de rénovation urbaine tout en limitant l'affectation de terrains supplémentaires à des fins d'urbanisation. À cet égard, le boulevard Sainte-Anne à Sainte-Anne-des-Plaines est un exemple de rue commerciale ayant bénéficié de programmes de rénovation urbaine permettant de renforcer le noyau villageois et de créer un milieu dynamique et convivial.



Pour les municipalités, la consolidation du tissu urbain est l'occasion idéale d'optimiser les investissements en infrastructure, mais également de réunir les conditions nécessaires à la mise en place d'un service de transport en commun efficace. À cet égard, la mise en place d'un périmètre d'urbanisation définitif établissant les secteurs à développer à long terme ainsi qu'un périmètre provisoire indiquant les secteurs à développer à court terme, permet de définir les secteurs qui seront urbanisés et les secteurs qui devront être protégés. Le périmètre permet à la fois d'orienter l'extension urbaine à long terme et de décourager l'aménagement dispersé des quartiers à court terme.

3. UN DÉVELOPPEMENT CONTINU DU TERRITOIRE (suite)

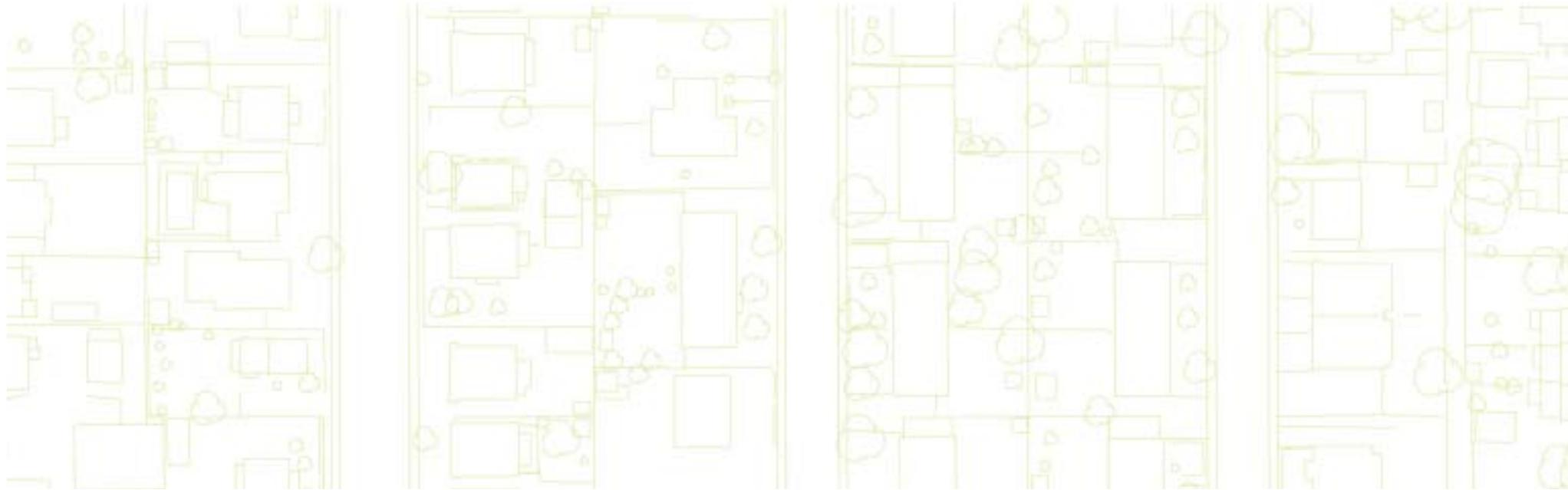
UN DÉVELOPPEMENT CONTINU DU TERRITOIRE ENTRAÎNERA

- ▶ Une réduction de l'étalement urbain et des pertes en terres agricoles et en boisés
- ▶ Une réduction per capita des coûts d'infrastructure pour la municipalité et le promoteur
- ▶ Une forme urbaine permettant d'augmenter le nombre d'utilisateurs de transport collectif et d'offrir ainsi un bon niveau de service
- ▶ Une consolidation et une densification des quartiers en milieu urbain et en milieu périphérique

LES CONDITIONS PERMETTANT UN DÉVELOPPEMENT CONTINU

- ▶ Un périmètre d'urbanisation définitif établissant les secteurs à développer et les secteurs à protéger à long terme
- ▶ Un périmètre d'urbanisation provisoire établissant les secteurs à développer en priorité à l'intérieur du périmètre d'urbanisation définitif
- ▶ Un règlement de zonage encourageant l'aménagement de zones résidentielles de plus forte densité dans les zones urbaines
- ▶ Un plan d'urbanisme favorisant un développement continu à proximité des infrastructures existantes
- ▶ Une politique municipale évitant de viabiliser à l'avance les terrains situés à l'extérieur du périmètre d'urbanisation provisoire





Rappel de l'objectif du principe 3

Encourager une forme de développement continu et dense du territoire afin de minimiser l'impact des nouveaux quartiers sur les terres agricoles et les boisés, et de faciliter la desserte de ces nouveaux quartiers par le transport en commun.

4. UN AMÉNAGEMENT FAVORISANT L'ACCÈS ET L'UTILISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Instituer, dans l'aménagement des quartiers, des mesures permettant de faciliter l'accès aux infrastructures de transport collectif et les intégrer aux réseaux piétonniers ainsi qu'aux voies cyclables.

LA SITUATION VISÉE

La meilleure façon d'augmenter l'utilisation des transports publics est d'en rendre l'accès agréable, facile et rapide pour l'utilisateur. Le déplacement à pied demeure le principal moyen d'accéder aux arrêts de transport public. Il est donc essentiel de créer un environnement agréable et sécuritaire pour les piétons à proximité des infrastructures de transport en commun. Les aires d'attentes aux arrêts de transport en commun et les centres de correspondance doivent également faire l'objet d'une attention particulière pour répondre aux besoins des différents usagers.

EXEMPLES À ÉVITER



En général, les arrêts d'autobus et les stations de métro sont localisés à proximité de quartiers denses permettant de desservir d'importants bassins de population. Cependant, les aménagements et les activités à proximité de ces infrastructures de transport en commun peuvent s'avérer incompatibles avec les déplacements des piétons et des utilisateurs du transport public. Certaines stations de métro sont à proximité de stations-service ou de commerces générant beaucoup de déplacements automobiles, ce qui augmente les risques de conflit avec les piétons et les utilisateurs du transport public. Or, les activités générant beaucoup de déplacements automobiles devraient être éloignées des infrastructures de transport en commun.



En périphérie, la majorité des lotissements construits dans la période d'après-guerre sont caractérisés par des rues tortueuses et la présence de nombreux culs-de-sac visant à décourager la circulation de transit. Par la même occasion, cette approche a entraîné une augmentation considérable des distances de marche pour se rendre aux arrêts de transport public. Or, au-delà d'une distance de marche de 400 mètres, même si la qualité et la fréquence du service sont satisfaisantes, le transport collectif devient beaucoup moins attrayant. De même, l'absence de trottoirs menant aux arrêts, d'abribus et de mobilier urbain attrayant contribue à dissuader les gens d'utiliser le transport en commun.

UN PAS DANS LA BONNE DIRECTION



La majorité des stations de métro sont de bons exemples d'aménagement dans la mesure où les piétons et les usagers du transport en commun peuvent y accéder facilement et en sécurité. Or, de plus en plus de gens se rendent à vélo aux infrastructures de transport en commun lorsque les distances de marche sont trop élevées. Il faut donc aménager des installations adéquates d'entreposage pour bicyclette afin d'encourager l'utilisation du vélo comme moyen d'accès aux transports en commun. Certaines stations de métro, comme la station Rosemont, demeurent difficile d'accès puisque les liens piétonniers et cyclables ne permettent pas de franchir en toute sécurité les rues adjacentes, Saint-Denis et Rosemont.

EXEMPLES À SUIVRE



Un aménagement favorisant l'accès et l'utilisation des transports collectifs doit intégrer des liens rapides et sécuritaires pour les piétons, les cyclistes et les utilisateurs de transport public. De même, les arrêts d'autobus et les stations de métro doivent être munis d'aires d'attente, d'abribus et d'installations d'entreposage pour vélo afin de répondre aux besoins des usagers tout en créant une ambiance et une image positives du transport public. À cet égard, la sortie Saint-Joseph de la station Laurier représente un bon exemple d'une station de métro conviviale pour l'ensemble des utilisateurs des transports publics qui y accèdent à pied, à vélo, en autobus ou en métro.



Dans la mesure du possible, le parcours que doit emprunter le piéton pour se rendre à l'arrêt de transport public doit être direct. Dans la majorité des cas, le réseau de rues permet de réduire les distances de marche. Par ailleurs, il est parfois nécessaire d'aménager des passages pour piétons entre les pâtés de maison et de rapprocher les arrêts d'autobus afin de respecter les normes relatives à la distance de marche. À cet égard, l'aménagement d'un passage pour piétons sous la voie du train de banlieue de Dorion-Rigaud à la gare de Sainte-Anne-de-Bellevue a permis de diminuer les distances de déplacement mais surtout d'améliorer la sécurité des usagers du transport public.



Dans la mesure du possible, il faut favoriser la marche pour atteindre les infrastructures de transport en commun. En banlieue toutefois, les grandes distances de déplacement pour rejoindre la gare de train demandent également des infrastructures pour accueillir les automobilistes. Il faut mettre en place toutes les conditions nécessaires pour créer un environnement pratique, agréable et sécuritaire pour le piéton mais également des stationnements incitatifs et des débarcadères. À cet égard, la gare de train de banlieue de la ville de Mont-Saint-Hilaire constitue un bon exemple puisqu'elle permet aux cyclistes et aux piétons d'accéder facilement et rapidement aux secteurs résidentiels avoisinants et ce, dans un environnement pratique et confortable. En fait, cette gare a été pensée tout d'abord en fonction des utilisateurs bien que les automobilistes puissent également s'y rendre facilement depuis les espaces de stationnement.

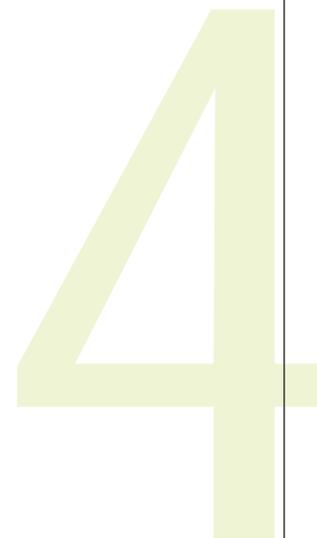
4. UN AMÉNAGEMENT FAVORISANT L'ACCÈS ET L'UTILISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS (suite)

UN AMÉNAGEMENT FAVORISANT L'ACCÈS ET L'UTILISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS ENTRAÎNERA

- ▶ Une réduction des distances de marche pour rejoindre les arrêts de transport public
- ▶ Une amélioration de la sécurité et du confort pour les usagers du transport en commun
- ▶ Une augmentation du nombre d'usagers et donc, une amélioration du sentiment de sécurité
- ▶ Une meilleure perception du transport public

LES CONDITIONS PERMETTANT UN AMÉNAGEMENT FAVORISANT L'ACCÈS ET L'UTILISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS

- ▶ Un règlement de lotissement obligeant l'aménagement de trottoirs pour accéder aux arrêts de transport collectif
- ▶ Un règlement de lotissement permettant aux nouvelles résidences d'être situées à une distance de marche de moins de 400 mètres d'un arrêt de transport en commun
- ▶ Des programmes municipaux prévoyant l'installation d'abribus, de bancs et d'éclairage assurant le confort et la sécurité des usagers du transport public
- ▶ Des programmes municipaux prévoyant la construction de passages pour piétons et de voies cyclables





Rappel de l'objectif du principe 4

Instituer, dans l'aménagement des quartiers, des mesures permettant de faciliter

l'accès aux infrastructures de transport collectif et les intégrer aux réseaux piétonniers

ainsi qu'aux voies cyclables.

5. DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF AU CŒUR DU QUARTIER

Intégrer les infrastructures de transport collectif au cœur des quartiers afin de favoriser leur utilisation et d'en faire des lieux publics agréables et animés.

LA SITUATION VISÉE

Les infrastructures lourdes de transport en commun, comme les stations de métro ou les gares de train de banlieue, devraient être intégrées de préférence au cœur des quartiers. Il faut y favoriser la présence de commerces et de services de proximité afin de créer un environnement dynamique permettant d'optimiser les déplacements en combinant travail, achats et loisirs. Afin de faciliter l'accès au plus grand nombre d'utilisateurs, il s'agira donc de mettre en place des centres générateurs de déplacements à proximité des infrastructures de transport collectif tandis qu'on implantera les équipements de plus faible densité, comme les stationnements, à l'arrière-plan. On s'assurera ainsi que le réseau de transport public soit facile d'accès et on réduira les distances de marche.

EXEMPLES À ÉVITER



En milieu urbain, les infrastructures de transport collectif sont généralement bien intégrées au cœur des quartiers puisqu'elles ont souvent été à l'origine de leur développement. Toutefois, plusieurs secteurs avoisinant les stations de métro sont des espaces de faible densité occupés par des parcs de stationnement, des stations-service ou des espaces vacants. Les secteurs entourant les stations de métro devraient plutôt faire l'objet d'un aménagement particulier et d'une densification permettant de placer cette infrastructure au cœur du quartier afin de favoriser son accès à un maximum d'utilisateurs et de créer un environnement attrayant.



En périphérie, les gares de train de banlieue sont souvent établies en frange des développements. Cette approche oblige les gens à utiliser la voiture pour se rendre à la gare et dessert difficilement les quartiers existants, entraînant du même coup une faible visibilité des transports publics et un sentiment d'insécurité autour des gares. De même, la faible correspondance des gares avec les réseaux d'autobus et l'absence de liens piétonniers agréables et sécuritaires demeurent un obstacle important à l'utilisation des transports publics en milieu périphérique.

UN PAS DANS LA BONNE DIRECTION



Les utilisateurs du métro considèrent généralement acceptable une distance de marche de 400 mètres pour atteindre la station. Conséquemment, le secteur situé dans ce périmètre doit faire l'objet d'une planification minutieuse afin d'en favoriser l'accès au plus grand nombre possible d'utilisateurs. Dans ce contexte, il est souhaitable d'encourager l'installation de commerces de détail et de centres de services (garderie, clinique médicale, etc.) à proximité de la station de métro afin de permettre aux utilisateurs du transport public d'optimiser leurs déplacements en y effectuant plusieurs activités. À cet égard, la station de métro Jean-Talon constitue un exemple intéressant puisque, située au cœur d'un carrefour d'activités, elle dessert plusieurs utilisateurs provenant des quartiers résidentiels adjacents.

EXEMPLES À SUIVRE



Les infrastructures lourdes de transport en commun comme le métro ou le train de banlieue doivent non seulement se situer au cœur des quartiers résidentiels mais doivent idéalement être au cœur de la vie de quartier. La grande fréquentation de la station et de ses environs entrainera un sentiment de sécurité et de convivialité pour les usagers et les résidents du secteur. Certaines stations de métro comme la station Mont-Royal sont devenues le centre de la vie de quartier par l'aménagement d'une place publique, mais également par la présence de centres générateurs de déplacements (la bibliothèque de quartier, les commerces de la rue Mont-Royal et le Centre communautaire du Monastère).



Les nouvelles gares de train de banlieue devraient être aménagées dès le départ en fonction d'une amélioration graduelle de la correspondance entre le train et les réseaux d'autobus tout en conservant un accès pour les automobilistes. C'est pourquoi il est préférable d'établir les gares dans des secteurs partiellement aménagés ou sur le point de l'être. Cette approche permet de densifier graduellement le secteur et d'augmenter le nombre de résidents à proximité de la gare, ce qui permettra l'installation de commerces suscitant à leur tour une plus grande circulation à toute heure du jour. À cet égard, le projet de la gare de Sainte-Thérèse est un bon exemple d'aménagement urbain utilisant la gare comme pôle de développement. La construction de nouvelles unités résidentielles permettra d'augmenter le nombre d'utilisateurs et ainsi, l'achalandage à proximité de la gare.



La région de Montréal compte de bons exemples d'infrastructures de transport collectif bien intégrées aux quartiers. Ces infrastructures sont souvent au cœur de la vie sociale des quartiers car elles combinent la présence de commerces de détail, d'un espace public de qualité et de résidences. La gare de train de banlieue de l'arrondissement Mont-Royal en est un bon exemple puisque ce secteur regroupe des immeubles de moyenne densité et des commerces autour d'une place publique conviviale et attrayante, faisant de cette gare le cœur du quartier. De plus, la gare bénéficie de correspondances avec un réseau d'autobus efficace desservant les quartiers avoisinants.

5. DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF AU CŒUR DU QUARTIER (suite)

L'INTÉGRATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF AU CŒUR DU QUARTIER ENTRAÎNERA

- ▶ Un meilleur accès au transport en commun permettant de combiner achats, loisirs et déplacements
- ▶ Une augmentation de l'utilisation du transport collectif et une diminution de l'utilisation de la voiture
- ▶ Un achalandage accru autour des infrastructures de transport public, créant un sentiment de sécurité pour ses utilisateurs et les citoyens du quartier
- ▶ Une augmentation de la valeur immobilière des secteurs périphériques

LES CONDITIONS PERMETTANT D'INTÉGRER DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF AU CŒUR DU QUARTIER

- ▶ La planification des infrastructures de transport collectif avant la réalisation de futurs projets de développement
- ▶ Un règlement de zonage favorisant l'emplacement des centres générateurs de déplacements (bibliothèque, hôpital, école) à proximité des infrastructures de transport collectif
- ▶ Un règlement de zonage permettant une densification à proximité des infrastructures lourdes de transport en commun
- ▶ L'aménagement de gares et de stations conviviales, sécuritaires et pratiques incluant des places publiques, des commerces et des parcs pour les usagers et les résidents du secteur
- ▶ L'équilibre entre les besoins de stationnement et d'accès automobile aux stations et l'importance d'aménager les accès en fonction des piétons et des cyclistes



Les commerces et immeubles générateurs de déplacements devraient être situés à proximité des services de transport en commun, alors que les développements de faible densité devraient en être plus éloignés (AMT, 2002).



Rappel de l'objectif du principe 5

Intégrer les infrastructures de transport collectif au cœur des quartiers afin de favoriser leur utilisation et d'en faire des lieux publics agréables et animés.

6. UN AMÉNAGEMENT FAVORISANT LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES

Encourager un aménagement qui favorise les déplacements à pied ou à vélo, permettant ainsi l'émergence d'une vie de quartier conviviale. L'aménagement des espaces publics, des routes et du quartier devrait toujours favoriser en priorité la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes.

LA SITUATION VISÉE

Un quartier où il est agréable de circuler à pied ou à bicyclette est habituellement un quartier animé et vivant. Il est donc souhaitable d'intégrer des mesures d'apaisement de la circulation dans les quartiers résidentiels afin d'améliorer la cohabitation entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes. De plus, il faut prévoir l'aménagement de trottoirs et de sentiers permettant aux piétons et aux cyclistes de réduire les distances de déplacement tout en créant un environnement sécuritaire et convivial.

EXEMPLES À ÉVITER



Plusieurs quartiers résidentiels en milieu urbain subissent les nuisances liées à l'augmentation du débit et de la vitesse des véhicules. Il en découle une augmentation du risque d'accidents entre piétons, cyclistes et automobilistes ainsi qu'une dégradation significative de la qualité de vie dans ces quartiers. Or, les rues résidentielles ne sont pas que des corridors de circulation automobile, il y existe aussi une vie de quartier avec des enfants, des personnes âgées, des cyclistes et des piétons. Dans ce contexte, il est essentiel de mieux contrôler la vitesse et le comportement des automobilistes afin d'améliorer la qualité de vie des quartiers urbains.



Les rues de banlieue sont généralement conçues pour favoriser une circulation efficace et sécuritaire des voitures. L'adaptation de la rue à la voiture produit toutefois des effets secondaires indésirables qui se traduisent par de longues distances de déplacement, une discontinuité des rues et une confusion pour les piétons et les cyclistes. De même, l'absence de trottoir ou de piste cyclable peut accroître les dangers pour les piétons et les cyclistes, spécialement lorsque les vitesses et les débits de circulation sont élevés. Par ailleurs, la présence d'une piste cyclable ne peut garantir la sécurité des cyclistes que si des mesures sont prises pour séparer adéquatement la piste cyclable du reste de la chaussée.

UN PAS DANS LA BONNE DIRECTION



Les propriétés de la route ont une incidence sur le comportement des automobilistes. Les routes larges et rectilignes incitent le conducteur à accélérer. À l'inverse, les routes sinueuses et étroites dont la vision éloignée est interrompue favorisent plutôt des vitesses modérées. Dans une optique d'amélioration de la sécurité, il est possible de mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation permettant de ralentir les vitesses de circulation et de limiter la circulation de transit. Certains arrondissements ont fait des efforts pour rendre leurs quartiers plus agréables aux piétons et aux cyclistes. Ainsi, l'arrondissement Outremont a récemment appliqué sur la rue McEachran des mesures d'apaisement de la circulation en diminuant la largeur de la rue, en élargissant les trottoirs et en faisant des renforcements de trottoirs aux intersections pour renforcer la sécurité des piétons.

EXEMPLES À SUIVRE



Il est important de créer un milieu urbain qui réponde autant aux besoins des piétons. La rue Brébeuf dans l'arrondissement Plateau Mont-Royal est un très bon exemple d'aménagement favorisant les piétons, les utilisateurs de transport public et les cyclistes, puisqu'elle est dotée d'un large trottoir de chaque côté et d'une piste cyclable protégée en site propre permettant des déplacements rapides et sécuritaires pour les vélos et les piétons. De plus, la présence de nombreux arbres formant un important couvert végétal et la faible largeur de la rue favorisent la réduction de la vitesse de circulation des automobiles dans un environnement agréable, sécuritaire et convivial.



Étant donné que les usagers du transport public sont également des piétons au début et à la fin du parcours, il est important de tenir compte de leurs besoins en aménageant de nouveaux quartiers. À cet égard, il est souhaitable de mettre en place une grille de rues continue intégrant des mesures limitant la vitesse de circulation. Cette approche réduira les distances de déplacement pour les piétons et favorisera une dispersion de la circulation automobile locale. Les rues devraient également être bordées de trottoirs et d'un couvert végétal qui protège les piétons du climat et agit comme une mesure d'apaisement de la circulation. Le boulevard Roland-Durant à Repentigny est un exemple de voie publique où malgré la présence d'un seul trottoir, il a été possible d'obtenir des résultats satisfaisants en aménageant une piste cyclable de part et d'autre de la rue ce qui assure un certain niveau de sécurité et de confort pour les cyclistes et les piétons.



En périphérie, il est souhaitable d'intégrer dans les nouveaux quartiers des mesures d'apaisement de la circulation afin de créer une grille de rues limitant la circulation de transit et réduisant la vitesse de circulation. Il faut également aménager à l'intérieur du quartier des pistes cyclables et des réseaux piétonniers afin d'encourager les déplacements des piétons et des cyclistes pour les loisirs, le travail et les achats. Situé dans le secteur du Vieux-Longueuil, le projet Collectivité Nouvelle a été conçu pour permettre aux piétons et aux cyclistes de circuler à travers un réseau de sentiers dans un environnement agréable et sécuritaire. Le réseau de pistes multi-usages permet également de relier différents secteurs résidentiels à des parcs et même de rejoindre, via la piste cyclable en bordure du fleuve, la station de métro de Longueuil.

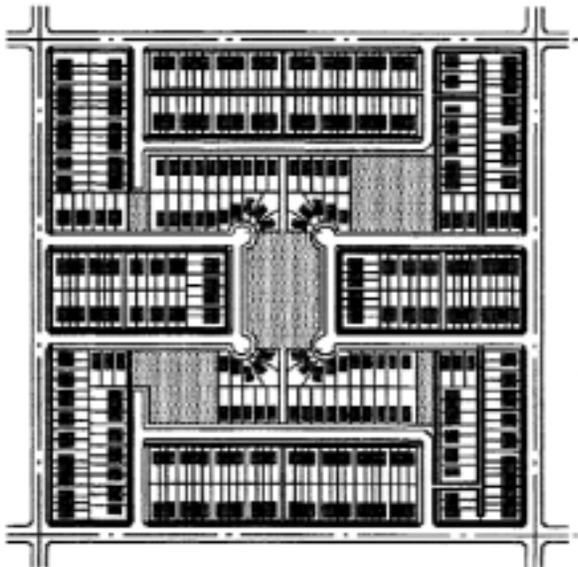
6. UN AMÉNAGEMENT FAVORISANT LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES (suite)

UN AMÉNAGEMENT FAVORISANT LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES ENTRAÎNERA

- ▶ Une amélioration de la sécurité et du confort des piétons et des cyclistes
- ▶ Une augmentation du nombre de déplacements à pied ou à bicyclette dans le quartier et une réduction de la dépendance à l'automobile
- ▶ L'émergence d'un quartier vivant et animé

LES CONDITIONS PERMETTANT UN AMÉNAGEMENT QUI FAVORISE LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES

- ▶ Un règlement de lotissement prévoyant une largeur de rue suffisante pour installer du mobilier urbain, des arbres et d'autres aménagements pour les piétons et les cyclistes
- ▶ Un règlement de lotissement obligeant la construction de trottoirs des deux côtés de la rue dans la mesure du possible
- ▶ La mise en place de différentes mesures d'apaisement de la circulation sur les rues résidentielles problématiques
- ▶ Une politique municipale visant l'installation de supports à bicyclette à proximité des infrastructures de transport public et des bâtiments publics
- ▶ Une politique municipale visant le développement d'un réseau cyclable en fonction des besoins de déplacement et reliant les zones résidentielles, d'emplois, commerciales, institutionnelles et les infrastructures de transport en commun



La grille de rues proposée illustre une zone entièrement piétonnière de 16 hectares. Elle est caractérisée par une ligne diagonale d'espaces verts reliant tous les secteurs aux voies transversales. (SCHL, Leçons à tirer des banlieues : conception des rues dans les quartiers résidentiels, août 2001)





Rappel de l'objectif du principe 6

Encourager un aménagement qui favorise les déplacements à pied ou à vélo, permettant ainsi l'émergence d'une vie de quartier conviviale. L'aménagement des espaces publics, des routes et du quartier devrait toujours favoriser en priorité la sécurité et le confort des piétons et cyclistes.

7. UNE OFFRE RÉSIDENTIELLE DIVERSIFIÉE

Favoriser la construction d'une gamme variée de logements afin de mieux répondre aux besoins des différents types de ménages et de mieux intégrer les différents groupes socio-économiques à la vie de quartier.

LA SITUATION VISÉE

La composition idéale d'un quartier est caractérisée par l'intégration d'une variété de types d'habitation permettant de répondre aux besoins de différents types de ménages comme les familles, les personnes âgées ou les jeunes. En offrant une gamme variée de logements et en diminuant la superficie des terrains privés, il est possible d'offrir un milieu de vie dynamique basé sur une mise en valeur des espaces publics et permettant l'apparition d'un sentiment d'appartenance au quartier.

EXEMPLES À ÉVITER



Certains quartiers sont très homogènes tant du point de vue socio-économique que du type de logement. Cette absence de variété contribue à créer une ségrégation entre les différentes classes socio-économiques mais également entre les différents types de ménages (couples sans enfant, retraités, étudiants). Cette ségrégation peut également être à l'origine de l'émergence d'un climat d'insécurité dans les quartiers défavorisés.



Les développements immobiliers en banlieue sont surtout conçus pour les jeunes familles à revenu moyen. Ce type de développement répond peu aux besoins des personnes seules, des retraités ou des personnes à faible revenu. Or, le vieillissement de la population et la fragmentation des ménages demandent une plus grande variété de logements moins grands, exigeant moins d'entretien et situés plus près des services.

UN PAS DANS LA BONNE DIRECTION



De plus en plus de projets immobiliers intègrent différents types de logement permettant de répondre aux besoins de différents types de ménages. Cette approche offre l'avantage de répondre à différentes clientèles du marché immobilier tout en permettant l'émergence d'une vie de quartier dynamique. Le projet domiciliaire de Bois-Franc, dans l'arrondissement Saint-Laurent, est un exemple intéressant d'une variété de logements (condominium, maison jumelée, plex) conçus afin de répondre aux besoins de différents ménages. Par ailleurs, le projet laisse peu de place à ceux qui disposent d'un faible revenu.



À cause des changements dans la composition des ménages et du vieillissement de la population, les banlieues traditionnelles occupées en bonne partie par les baby-boomers devront s'ajuster pour faire face à la demande de nouveaux types de logement. Plusieurs nouveaux projets immobiliers en banlieue cherchent maintenant à accommoder une plus grande variété de ménages dans un même quartier ou dans un même bâtiment. Le projet de la Pommeraie à Terrebonne est un exemple de ce type de projet immobilier intégrant des bâtiments multi-générationnels qui permettent la cohabitation de jeunes familles et de couples de retraités.

EXEMPLES À SUIVRE



Les quartiers anciens représentent souvent, tant par leur diversité et leur architecture, de bons exemples d'une offre résidentielle diversifiée. Plusieurs projets en milieu urbain comme le projet Angus dans l'arrondissement Rosemont/Petite-Patrie sont identifiés comme des milieux dynamiques et conviviaux grâce à leur diversité et à l'intégration de différents types de logement. On y trouve généralement une cohabitation harmonieuse de condominiums, d'immeubles locatifs et de logements sociaux répondant aux besoins des différents types de ménages (couples, personnes seules, étudiants, personnes âgées, etc.).



Les quartiers traditionnels de banlieue reposent essentiellement sur un développement de faible densité caractérisé par des maisons individuelles sur des terrains privés. Or, il est souhaitable en banlieue - comme en milieu urbain - de créer des milieux de vie favorisant une mixité sociale. À cet égard, la place Charlemagne à Vaudreuil-Dorion est un bon exemple d'un nouveau quartier intégrant des maisons individuelles, des condominiums et une coopérative d'habitation.

7. UNE OFFRE RÉSIDENTIELLE DIVERSIFIÉE (suite)

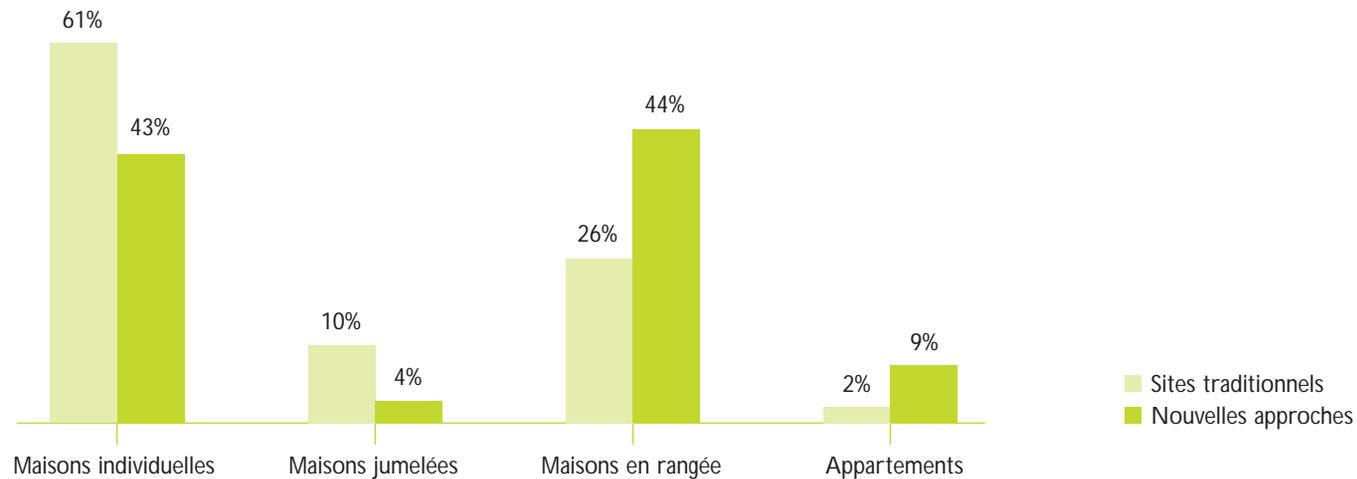
UNE OFFRE RÉSIDENTIELLE DIVERSIFIÉE ENTRAÎNERA

- ▶ Une meilleure intégration des différents types de ménages (personne seule, famille monoparentale, couple de retraités)
- ▶ Une gamme de logements correspondant davantage aux réalités socio-économiques des communautés
- ▶ Une mixité sociale accrue permettant d'éviter une ségrégation des différentes classes socio-économiques
- ▶ Une meilleure qualité de vie pour les résidants du milieu

LES CONDITIONS PERMETTANT D'AMÉLIORER LA DIVERSITÉ DE L'OFFRE RÉSIDENTIELLE

- ▶ Un règlement de zonage qui permet une mixité des types de logement dans un même quartier
- ▶ Des programmes municipaux qui favorisent un équilibre entre les types de logement et les besoins des différents types de ménages

Composition des sites selon le type d'approche en aménagement



Les nouvelles approches en aménagement proposent une plus grande variété de types de logement afin de mieux intégrer les nouvelles catégories de ménages. (SCHL, Approches traditionnelles et nouvelles en matière d'aménagement, 1997)



Rappel de l'objectif du principe 7

Favoriser la construction d'une gamme variée de logements afin de mieux répondre aux besoins des différents types de ménages et de mieux intégrer les différents groupes socio-économiques à la vie de quartier.

8. DES BÂTIMENTS ORIENTÉS VERS LA RUE

Favoriser la localisation des bâtiments commerciaux et leur accès à proximité des trottoirs afin de diminuer la distance de marche et créer un environnement convivial pour les piétons.

LA SITUATION VISÉE

La conception et la localisation des bâtiments contribuent grandement à encourager ou à décourager les déplacements à pied et, dans une certaine mesure, l'utilisation du transport public. Il est donc important de localiser les bâtiments de façon à en favoriser l'accès aux utilisateurs de transport public, aux piétons, aux cyclistes aussi bien qu'aux automobilistes. Les bâtiments, surtout les commerces et les centres de services générant beaucoup de déplacements, doivent être implantés à proximité des trottoirs et des circuits de transport collectif existants. De même, les espaces de stationnement ne devraient jamais être situés à l'avant des bâtiments mais plutôt à l'arrière ou sur les côtés afin de ne pas créer de ruptures pour le piéton et l'utilisateur du transport public.

EXEMPLES À ÉVITER



En milieu urbain, les immeubles sont généralement situés à proximité des trottoirs alors que les stationnements sont localisés à l'arrière ou sous les immeubles. Or, les artères construites dans la période d'après-guerre ont souvent été aménagées en fonction des besoins des automobilistes, sans tenir compte de ceux des piétons. Il en résulte des rues inhospitalières et potentiellement dangereuses pour les piétons et les utilisateurs du transport public. Cette approche a encouragé une utilisation accrue de l'automobile et une diminution des déplacements à pied ou à vélo en milieu urbain. Les larges rues encadrées par des bâtiments disparates dans leur architecture et leur volume ayant des marges de recul aussi importantes que différentes ne créent pas un environnement favorable aux transports actifs.



Les artères commerciales en banlieue sont souvent aménagées avec de vastes parcs de stationnement à l'avant des bâtiments, ce qui crée un environnement hostile pour les piétons et les cyclistes. Cette situation est le résultat de la volonté des commerçants d'offrir de vastes espaces de stationnement puisqu'une partie importante de leur clientèle se déplace en automobile. Conséquemment, plusieurs bâtiments commerciaux en banlieue sont aménagés uniquement en fonction de l'automobile, ce qui implique de longs déplacements pour les piétons et les utilisateurs du transport public. De même, plusieurs bâtiments publics comme les écoles ou les centres culturels sont situés en retrait des lignes d'autobus, contraignant les gens à marcher sur de grandes distances à travers des milieux peu favorables aux piétons (stationnements, terrains en friche, etc.).

UN PAS DANS LA BONNE DIRECTION



La convivialité d'une rue ou d'un quartier repose sur le partage équitable du domaine public entre les différents utilisateurs. À cet égard, la localisation des bâtiments commerciaux près de la rue constitue un élément significatif dans la création d'un environnement favorable aux piétons, aux cyclistes et aux utilisateurs du transport public. Une façade de bâtiment alignée sur la rue avec une faible marge de recul permet de faciliter son accès aux piétons et aux utilisateurs du transport public. La récente construction d'un bâtiment commercial au coin des rues Mont-Royal et Saint-Urbain est un bon exemple de bâtiment orienté vers la rue favorisant l'accès aux piétons et aux utilisateurs de transport en commun.

EXEMPLES À SUIVRE



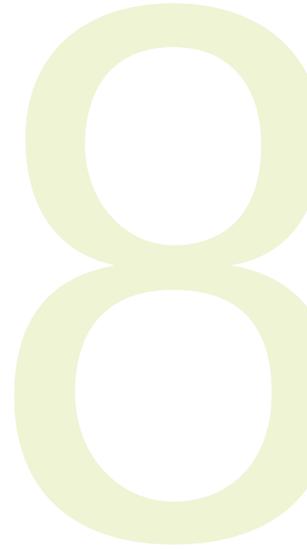
En général, les bâtiments commerciaux des quartiers anciens sont aménagés avec une faible marge de recul. Cette faible marge de recul des bâtiments, combinée à la localisation des commerces de détail au niveau de la rue, permet d'accroître l'animation sur la rue et encourage la circulation piétonnière. La rue Bernard à Montréal avec ses étalages, ses vitrines et ses éléments architecturaux d'intérêt constitue un bon exemple de rue commerciale dynamique avec des bâtiments orientés vers la rue.



Actuellement, la plupart des centres commerciaux ne tiennent pas compte des besoins des piétons et des usagers du transport en commun. Or, il est possible de concilier l'aménagement de meilleurs accès aux piétons et aux utilisateurs du transport public tout en conservant les espaces de stationnement nécessaires à la clientèle se déplaçant en voiture. À cet égard, la localisation des espaces de stationnement à l'arrière ou sur le côté du bâtiment constitue un pas dans la bonne direction en évitant aux piétons de circuler à travers les stationnements. Malgré un nombre important d'espaces de stationnement, le centre Rockland est un exemple de centre commercial avec des cases de stationnement situées derrière et sur le côté du bâtiment pour permettre un accès facile, rapide et sécuritaire aux piétons et aux usagers du transport collectif.



Il est souhaitable pour les centres commerciaux en périphérie et en milieu urbain d'aménager l'entrée principale en fonction d'un accès direct aux lignes de transport public. L'aménagement d'une entrée adjacente à la rue pour piétons et usagers du transport public permet de réduire les distances de marche et d'améliorer leur sécurité. De même, cette approche permet aux autobus de desservir les centres commerciaux plus efficacement sans avoir à circuler à travers les stationnements. À cet égard, le Centre Adoncour dans la ville de Longueuil constitue un exemple de bâtiment commercial offrant de bons accès aux piétons et aux utilisateurs de transport en commun tout en limitant le nombre d'espaces de stationnement.



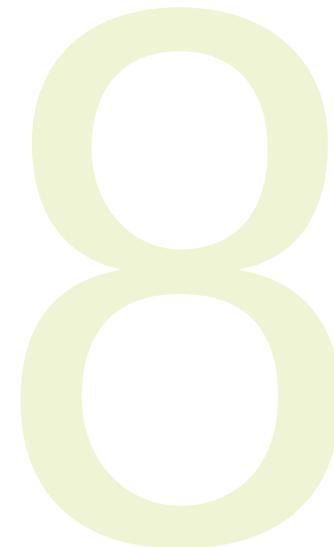
8. DES BÂTIMENTS ORIENTÉS VERS LA RUE (suite)

DES BÂTIMENTS ORIENTÉS VERS LA RUE ENTRAÎNERONT

- ▶ Une amélioration de la sécurité et du confort des piétons et des usagers du transport en commun
- ▶ Une réduction des distances de marche pour les piétons et les utilisateurs du transport public
- ▶ Une consolidation des activités commerciales en milieu urbain et en banlieue
- ▶ L'émergence d'un quartier vivant et animé

LES CONDITIONS PERMETTANT DES BÂTIMENTS ORIENTÉS VERS LA RUE

- ▶ Un règlement de lotissement interdisant la localisation des stationnements à l'avant des bâtiments
- ▶ Un règlement de zonage favorisant la localisation des centres commerciaux à proximité des infrastructures lourdes de transport en commun
- ▶ Un règlement de lotissement obligeant l'aménagement de l'entrée principale des bâtiments à proximité des lignes de transport public
- ▶ Un règlement de lotissement limitant la marge de recul des bâtiments
- ▶ Un règlement de lotissement obligeant l'aménagement de stationnements à l'arrière des bâtiments





Rappel de l'objectif du principe 8

Favoriser la localisation des bâtiments commerciaux et leur accès à proximité des trottoirs afin de diminuer la distance de marche et créer un environnement convivial pour les piétons.

LES CONDITIONS de réussite

Étant donné que les conditions pour la réussite de ces aménagements sont nombreuses, il est essentiel que les promoteurs et les municipalités en tiennent compte dans leurs projets. Cette liste de conditions sans être exhaustive, identifie toutefois les principales conditions de réussite de projets d'aménagement en fonction des modes de transport durable.

Une volonté politique locale

Il est nécessaire de bénéficier d'une attitude proactive des autorités et du leadership d'un ou d'une élu(e) afin d'influencer les décisions sur tout projet ayant trait à l'aménagement en fonction des modes de transport durable. Sans volonté réelle des élus et des municipalités, cette nouvelle approche ne pourra se concrétiser.

Un soutien financier

La mise en place de projets d'aménagement en fonction des modes de transport durable exige des investissements supplémentaires des promoteurs et des municipalités. Sans les investissements nécessaires - dès le début du projet - pour mettre en place les infrastructures de transport en commun et aménager des espaces publics de qualité, ces projets ne pourront se concrétiser. Par ailleurs, la plus-value des habitations entrainera à court comme à long terme des revenus supplémentaires pour les promoteurs et les municipalités. La séquence habituelle d'investissement est à inverser puisque les municipalités doivent investir dès le début. Dans cet ordre d'idées, un programme de développement de la périphérie du métro et des trains de banlieue est plus que nécessaire.

Une réglementation municipale adaptée

La réglementation municipale actuelle constitue trop souvent un obstacle majeur à la réalisation de ce type de projet. La révision des plans et des règlements d'urbanisme doit intégrer des mesures pour adapter la réglementation actuelle afin de faciliter l'aménagement en fonction des modes de transport durable.

La consultation et la participation de la population

La majorité des nouveaux projets de développement génère des impacts importants pour les résidents localisés à proximité. Ces projets sont souvent source d'inquiétude et de craintes pouvant mener à une opposition du milieu. Il est donc essentiel d'informer et de consulter la population sur les impacts des projets d'aménagement en fonction des modes de transport durable. Ce faisant, il sera possible de prendre en considération les demandes et les inquiétudes des milieux récepteurs pour éviter des conflits pouvant mener à l'échec du projet.

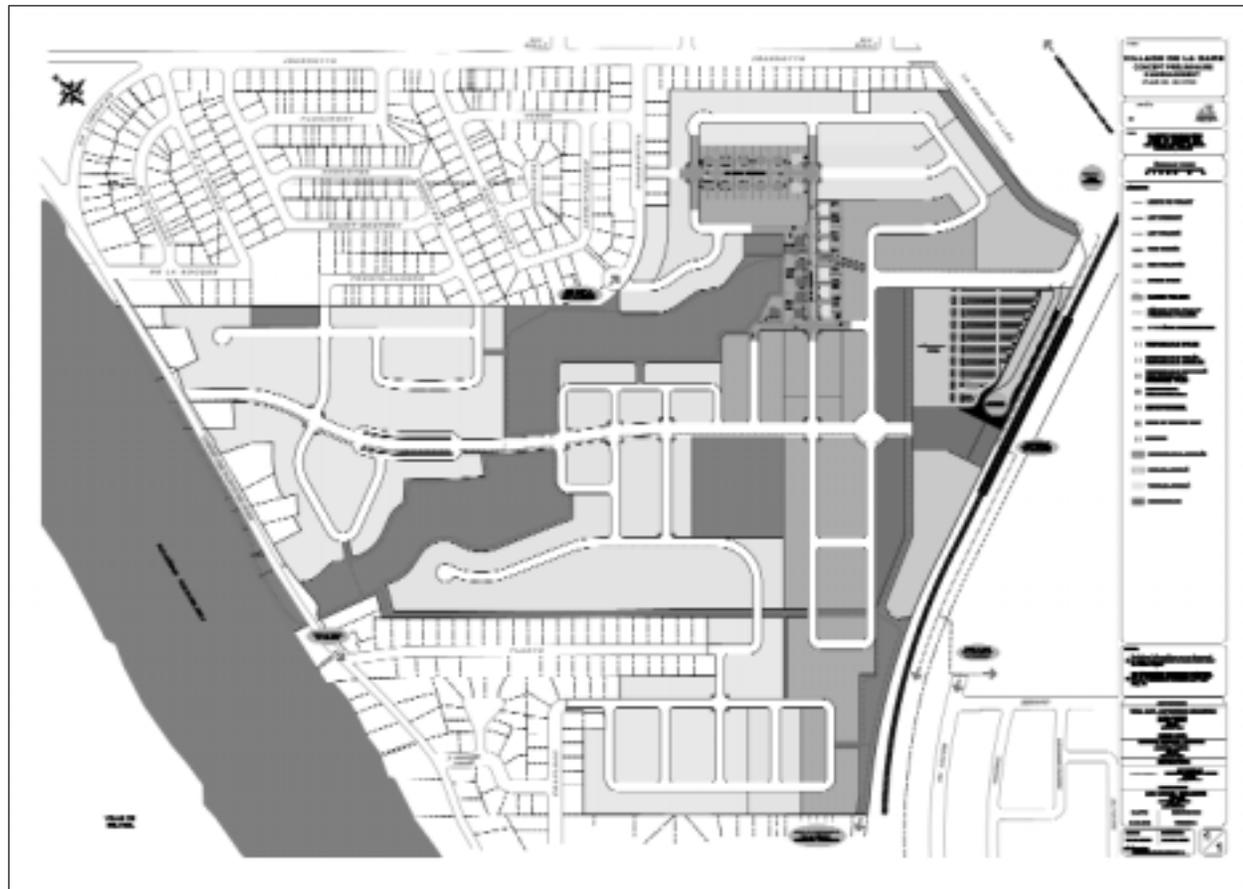
Un appui gouvernemental

La mise en place de projets novateurs requiert souvent un appui financier des gouvernements. Puisque le gouvernement du Québec, dans son Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, demande à la Communauté métropolitaine de Montréal d'orienter en priorité le développement urbain vers des secteurs actuellement ou prochainement desservis par les réseaux de transport en commun, il serait nécessaire qu'il appuie financièrement les initiatives d'aménagement en fonction des modes de transport durable.

EXEMPLES de projets d'aménagement en fonction des modes de transport durable

VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

Ce projet en cours de réalisation est issu d'une volonté municipale de faire face à des changements du marché immobilier, de faciliter l'accès au transport en commun pour les citoyens, ainsi que de développer un quartier de la ville en harmonie avec la nature. Le projet de la Ville de Mont-Saint-Hilaire consiste à créer un quartier axé sur la gare de train de banlieue. Au Village de la gare, tout a été mis en œuvre pour favoriser la marche, de même que l'utilisation du transport en commun et du vélo. Le terrain retenu pour le développement résidentiel et commercial, une friche industrielle, occupe une surface de 73 hectares et est bordé par deux quartiers résidentiels déjà existants. Le développement accueillera jusqu'à 1 000 nouvelles unités d'habitation et une zone commerciale équivalente à 25 000 pieds carrés pour des commerces d'appoint comme des restos-cafés, des dépanneurs, des nettoyeurs, des comptoirs bancaires, des clubs vidéo, etc. Des réseaux verts et cyclables seront aussi intégrés au quartier. L'horizon de développement prévu est de dix ans, à raison de 100 nouvelles unités d'habitation par année. (VMSH, 2001; VMSH et AMT, 2002)



Plan du Village de la gare
et densités associées

Le projet intègre plusieurs principes d'aménagement orienté vers des modes de transport durable, tout en étant adapté à la réalité physique et socio-économique de la Ville de Mont-Saint-Hilaire. Les rues ont été planifiées pour encourager les déplacements à pied: elles sont perpendiculaires et il y a des raccourcis pour accéder plus rapidement à la gare. La majorité des résidents pourront d'ailleurs s'y rendre en moins de 10 minutes. Le développement intégrera des densités et des prix variables dans le but d'accommoder une population variée. La densité moyenne sera d'environ 30 à 35 unités par hectare, comparativement à une dizaine d'unités par hectare dans les autres secteurs de la municipalité. De plus, le site comportera plus d'espaces verts avec des proportions supérieures à 10 % pour l'ensemble du site, ce qui représente un pourcentage plus élevé que la norme municipale en vigueur. Le site accueillera une école primaire, un centre de la petite enfance et une nouvelle gare dont le rez-de-chaussée sera aménagé par la Ville et mis à la disposition des usagers du transport en commun. Il est également prévu que le projet comprendra à terme plus de 1 000 cases de stationnement pour desservir une clientèle régionale puisqu'il s'agit de la dernière gare de la ligne de train de banlieue. Ce parc de stationnement servira de zone tampon entre les résidences et la voie ferrée. Enfin, plus de 10 quais d'autobus seront aménagés et certains parcours rejoindront le métro Longueuil. (VMSH, 2001; VMSH et AMT, 2001)

Par ce projet, la Ville souhaite projeter une image de qualité associée autant à la desserte en transport en commun qu'à ses interventions publiques en ce qui a trait à l'aménagement, l'architecture, la rénovation de la gare, la plantation d'arbres et de végétaux ainsi qu'au mobilier urbain. Les coûts d'aménagement des infrastructures seront partagés, selon les champs de compétence, entre la Ville, le ministère des Transports, l'Agence métropolitaine de transport et le promoteur. Le programme Revi-Sols du ministère de l'Environnement du Québec permettra de défrayer une partie des coûts de décontamination des terrains anciennement occupés par une raffinerie de sucre de betteraves. (VMSH, 2001; VMSH et AMT, 2002)



Le nouveau projet de la gare de la Ville de Mont-Saint-Hilaire constitue un bon exemple d'intégration des principes d'aménagement en fonction des modes de transport durable.

QUARTIER DE LA POUDRIÈRE DE L'ARRONDISSEMENT VERDUN À MONTRÉAL

Inaugurée en septembre 1978 et récipiendaire d'un prix d'excellence du Canadian Architecture Review pour son architecture unique, la station de métro LaSalle est restée longtemps isolée dans une friche industrielle. Ce n'est qu'en 1982 que la Ville de Verdun a décidé de mettre sur pied, autour de la station de métro, une opération de réhabilitation des sols de l'ancienne Dominion Engineering Limited (DEL), compagnie de production de poudre à canon.



La station de métro LaSalle joue un rôle important comme élément identitaire du quartier de la Poudrière et comme pôle intermodal entre les transports en commun, les cyclistes et les piétons.

Dans un premier temps, à la suite de négociations avec un promoteur, la Ville a élaboré un plan d'ensemble pour le quartier. Ce plan a évolué graduellement au cours des années afin de s'ajuster au marché immobilier. Une première série de coopératives d'habitation et des maisons en rangée furent construites au début des années 1980, en bordure du quartier de la Poudrière. Dans un deuxième temps, des condominiums ainsi que des maisons jumelées furent érigés sur le site. Le projet fut complété à la fin de la décennie 1990 par la construction de nouveaux condominiums et de maisons en rangée situés à proximité du métro. Actuellement, il est envisagé de consolider ce pôle résidentiel par la construction de nouveaux bâtiments à densité élevée aux limites du quartier.



La mixité des types de logements du quartier de la Poudrière crée une ambiance et une qualité de vie très recherchées. Cette variété de types d'habitation entraîne également une mixité socio-économique.

L'ancienne Ville de Verdun a ainsi profité de la présence d'un équipement de transport en commun important pour transformer une friche industrielle en un quartier dynamique et recherché. On trouve environ 850 logements sur un territoire équivalant à près de 16 hectares, ce qui inclut les espaces publics et les emprises publiques diverses. La station de métro LaSalle joue plusieurs rôles considérables dans son quartier. En effet, grâce à une architecture unique et reconnue, elle incarne un symbole identitaire pour ce quartier. Elle est également un pôle intermodal de rabattement important pour quatre parcours d'autobus, dont un en provenance de l'Île des Sœurs. De plus, la station de métro est facilement accessible à pied de même qu'à vélo par le biais d'une piste cyclable en site propre. La Ville envisage d'ailleurs son prolongement afin de compléter le réseau cyclable dans ce secteur de Montréal. De même, la grille de rues a été conçue de façon à réduire la circulation automobile dans le quartier et à encourager les déplacements à pied ou à vélo.

Enfin, la réglementation municipale ne permet que des activités résidentielles dans le quartier de la Poudrière. L'absence de commerces et de services de proximité est cependant compensée par la présence de nombreux services et commerces sur la rue Wellington. Ainsi, les autorités ont préféré concentrer sur cette artère commerciale la majorité des services et des commerces puisqu'elle est à moins de 400 mètres de la station de métro.



Peu de signes nous rappellent l'héritage industriel si unique et particulier de ce quartier. Un des seuls rappels physiques se traduit par la conservation d'une ancienne tourelle et d'un mur en façade. La tourelle a été transformée pour faire partie d'un immeuble appartenant à une coopérative d'habitation située au centre du quartier. De plus, le nom du quartier et d'une des rues soulignent la présence de l'ancienne poudrière.

PROGRAMMES gouvernementaux

Les nombreuses facettes d'un projet basé sur l'aménagement en fonction des modes de transport durable demandent des investissements importants de la part des promoteurs et des municipalités. Bien qu'aucun programme spécifique ne soit encore disponible pour financer ces initiatives, plusieurs programmes sectoriels permettent de soutenir les projets en transport en commun, en habitation ou en développement durable, en voici quelques-uns :

Programme d'appui au développement de l'industrie québécoise de l'habitation (SHQ)

Le Programme d'appui au développement de l'industrie québécoise de l'habitation s'adresse principalement aux entrepreneurs, aux promoteurs, aux professionnels et aux organismes à but non lucratif œuvrant dans le secteur de l'habitation. Ce programme d'assistance technique et financière vise principalement la réalisation de projets favorisant le développement de l'industrie québécoise de l'habitation, tant au Québec qu'à l'étranger.

[www.shq.gouv.qc.ca]

Fonds de développement de la métropole (MAMSL)

Le Fonds de développement de la métropole est un outil qui allie souplesse et dynamisme afin de soutenir le développement de la région métropolitaine de Montréal. Il permet d'assurer la réalisation de projets émanant d'organismes privés ou publics, pour favoriser une meilleure performance de la métropole au chapitre de l'économie et de l'emploi, dans les secteurs économique, social et culturel.

[www.mamm.gouv.qc.ca/index_metr.htm]

Travaux d'infrastructures Canada-Québec 2000 (MAMSL)

Le programme Travaux d'infrastructures Canada-Québec 2000 vise l'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement en finançant des projets pour la construction et la réfection d'infrastructures d'aqueduc et d'égout, d'infrastructures locales de transport ainsi qu'en finançant des projets à incidence économique, urbaine ou régionale. Les gouvernements du Canada et du Québec versent l'aide financière requise à la réalisation de ces différents projets.

[www.mamm.gouv.qc.ca/infrastructures/infr_queb.htm]

Travaux d'infrastructures Québec-Municipalités (MAMSL)

Le Programme d'infrastructures Québec-Municipalités vise l'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement en finançant des infrastructures d'aqueduc et d'égout ainsi que des programmes à incidence économique, urbaine ou régionale. Le gouvernement du Québec verse l'aide financière requise pour la réalisation de ces différents projets.

[www.mamm.gouv.qc.ca/infrastructures/infr_muni.htm]

Programme d'aide au transport en commun (MTQ)

Ce programme d'aide au transport en commun vise principalement à assurer, surtout au cœur des grandes agglomérations urbaines, des conditions privilégiant le transport en commun comme principal mode de déplacement. Il vise également à favoriser le maintien et le développement de réseaux et de services efficaces.

[www.mtq.gouv.qc.ca/fr/services/programmes/index.asp]

Programme d'aide à l'amélioration du transport ferroviaire (MTQ)

Le Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire est un programme spécifique destiné à la restructuration du réseau ferroviaire québécois. Il touche particulièrement le réseau secondaire et porte sur la réhabilitation des lignes secondaires exploitées par un CFIL ainsi que sur la mise en place d'infrastructures liées à des lignes ferroviaires ayant un potentiel intermodal.

[www.mtq.gouv.qc.ca/fr/services/programmes/index.asp]

Revi-Sols / Programme de réhabilitation de terrains contaminés en milieu urbain (MENV)

La réhabilitation de terrain peut être grandement favorisée lorsque des instruments économiques sont disponibles pour encourager les propriétaires et les promoteurs à passer aux actes. Devant les succès initiaux importants de cette démarche auprès des promoteurs et devant les sollicitations pressantes de promoteurs des autres municipalités, le gouvernement a convenu d'allouer quelque 50 millions de dollars additionnels pour étendre ce programme d'aide à l'ensemble des municipalités de la province.

[www.menv.gouv.qc.ca/sol/terrains/programme.htm]

Programme de démonstration en transport urbain (Transports Canada)

Le Programme de démonstration en transport urbain est un programme de cinq ans mis sur pied pour présenter les meilleures technologies et stratégies de transport urbain afin de réduire les émissions de GES. Grâce à ce programme, Transports Canada établira des partenariats avec les provinces et les municipalités pour mettre en place un certain nombre de « démonstrations » sur le transport dans des villes choisies. Ces villes présenteront et évalueront les options de transport urbain appropriées dans un cadre élargi de planification.

[www.tc.gc.ca/programmes/environnement/transporturbain/menu.htm]

BIBLIOGRAPHIE

Sites WEB : (La majorité des sites suivants sont en anglais)

- ▶ Agence métropolitaine de transport [www.amt.qc.ca]
- ▶ California Division of Mass Transportation [www.dot.ca.gov/hq/MassTrans/tod.htm]
- ▶ Calthorpe Associates, Urban designers, planners, architects [www.calthorpe.com]
- ▶ Citizens For Modern Transit, St-Louis, Missouri [www.cmt-stl.org]
- ▶ Congress for New Urbanism [www.cnu.org/index.cfm]
- ▶ Dan Burden, Walkable cities [www.walkable.org]
- ▶ King County Transportation division, Washington [www.metrokc.gov/kcdot/alts/tod/index.htm]
- ▶ New Urban news [www.newurbannews.com]
- ▶ NewUrbanism [www.newurbanism.org/pages/416429/index.htm]
- ▶ Portland Bureau of Planning, Oregon [www.planning.ci.portland.or.us/index.html]
- ▶ Santa Clara Valley Transportation Authority [www.vta.org/projects/tod.html]
- ▶ Seattle Transportation Department [www.seattle.gov/transportation]
- ▶ Smart Communities Network [www.sustainable.doe.gov]
- ▶ Smart Growth BC [www.smartgrowth.bc.ca/index.cfm]
- ▶ Société de transport de Montréal [www.stcum.qc.ca]
- ▶ Urban Land Institute [www.uli.org]
- ▶ Victoria Transport Institute [www.vtpi.org]
- ▶ Ville de Montréal [www2.ville.montreal.qc.ca]
- ▶ Ville de Mont-Saint-Hilaire [www.ville.mont-saint-hilaire.qc.ca]

Bibliographie :

- ▶ Agence métropolitaine de transport (1997a et b) *Plan stratégique de développement du transport métropolitain, Partenaires, maintenant vers 2007, Une vision métropolitaine*, 105 et 77 p.
- ▶ Burden, Dan (1999) *Street Design Guidelines for Healthy Neighbourhoods*, Local Government Commission, Center for Livable Communities, 52 p.
- ▶ Burden, Dan (2000) *Streets and Sidewalks, People and Cars Design, The Citizen's Guide to Traffic Calming*, Local Government Commission, Center for Livable Communities, 52 p.
- ▶ Calthorpe, Peter (1993) *The Next American Metropolis, Ecology, Community and the American Dream*, Princeton Architectural Press, 175 p.
- ▶ Certero, Robert (1989) *America's Suburban Centres*, Unwin Hyman, Boston, 232 p.
- ▶ Vélo Québec (2003) *Guide technique d'aménagement*, 3^e édition, Montréal, 132 p.
- ▶ Conseil régional de l'environnement (2002) *Le stationnement comme outil de gestion des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal*, 27 p.
- ▶ Envision Utah (2002) *Wasatch Front, Transit oriented development guidelines*, 168 p.
- ▶ Lewis, Paul, M. Barcelo et C. Larrivée (2002) *Améliorer la mobilité en aménageant autrement, Examen du potentiel des mesures et stratégies pour améliorer la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud*, 126 p.
- ▶ Mid-America Regional Council. *Transit-Supportive Development guidebook*, Creating Quality places. 72 p.
- ▶ Ministère des Affaires municipales et de la Métropole (2001) *Une vision d'action commune, Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, Région métropolitaine de Montréal 2001-2021*, Gouvernement du Québec, 143 p.
- ▶ Ministère des Transports (2001) Plan de gestion des déplacements, Région métropolitaine de Montréal, *Pour une décongestion durable, et Stratégie d'intervention prioritaire*, Gouvernement du Québec, 82 p et 36 p.
- ▶ Ministère des Transports de l'Ontario (1992) *Lignes directrices en matière d'aménagement axé sur les transports en commun*, 119 p.
- ▶ New Jersey Office of State Planning (2000) *Designing New Jersey*, 80 p.
- ▶ Oregon Department of Land Conservation and Development (1999) *Urban Growth Boundaries, in Community Building Sourcebook, Portland, Oregon*.
- ▶ Puget Sound Regional Council (1999) *Creating Transit Station Communities in the Central Puget Sound Region*, 129 p.
- ▶ Société canadienne d'hypothèque et de logement (1997) *Approches traditionnelles et nouvelles en matière d'aménagement, Phase 1: Coûts de l'infrastructure*, 43 p. *Phase 2 : Revenus municipaux*, 41 p.
- ▶ Société canadienne d'hypothèque et de logement (2001) *Leçon à tirer des banlieues : conception des rues dans les quartiers résidentiels*, 41 p.
- ▶ Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (1993) *Guide d'aménagement urbain*.
- ▶ Urban Land Institute (1999) *Smart Growth : Myth and Fact*, 22 p.
- ▶ Vélo Québec (2001) *L'état du vélo au Québec en 2000*, Gouvernement du Québec, 12 p.
- ▶ Victoria Transport Policy Institute (2002) *Pedestrian and Bicycle Planning, A Guide to Best Practices*, 59 p.
- ▶ Société de transport de l'Outaouais (1990) *Les transports collectifs dans les quartiers résidentiels. Principes et techniques d'aménagement*, Deluc.
- ▶ San Diego Metropolitan Transit Development Board (1994) *Designing for transit : A manual for integrating public transportation and land development in the San Diego Metropolitan Area*, 48 p.