



**Mémoire sur
Le projet de réaménagement du secteur
Namur-Jean-Talon**

**présenté à
l'Office de consultation publique de Montréal**

par

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal

Montréal, le 15 décembre 2009

Recherche et rédaction : Daniel Bouchard
Coralie Deny
André Porlier

Révision : Leila Copti

Conseil régional de l'environnement de Montréal

454, avenue Laurier Est
Montréal (QC)
H2J 1E7
Tél. : (514) 842-2890
Courriel : info@cremtl.qc.ca

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 plus de 130 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.

Table des matières

Sommaire

INTRODUCTION	4
1. TRANSPORT.....	5
2. EAU	8
3. GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES	9
4. ESPACES VERTS	10

INTRODUCTION

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) appuie la volonté de l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce (arrondissement CDN/NDG) de vouloir créer un nouveau milieu de vie sur le site Namur-Jean-Talon, un secteur de 90 acres qui a subi un développement anarchique au cours des dernières années mais qui offre un fort potentiel d'aménagement. L'arrondissement CDN/NDG a l'occasion, à travers ce projet de redéveloppement, de faire preuve d'exemplarité et d'avant-gardisme en matière d'aménagement.

Le CRE-Montréal salue la volonté de l'arrondissement de faire du projet Namur-Jean-Talon un projet de requalification urbaine novateur basé sur les principes des *Transit Oriented Development* (TOD) et de la certification *Leadership in Energy and Environmental Design Neighborhood Development (LEED ND)*. De plus, le CRE-Montréal est heureux de constater que l'arrondissement CDN/NDG souhaite faire de l'aménagement de nouveaux parcs urbains et d'espaces verts un élément central de la revitalisation du site.

Par le présent document, le CRE-Montréal tient à partager avec la Commission et l'arrondissement NDG/CDN ses commentaires et recommandations pour bonifier le projet. Nous allons donc présenter dans ce mémoire des pistes de solution pour réduire la dépendance à l'automobile, la consommation et le rejet d'eau, favoriser les 3RV et augmenter les espaces verts.

1. TRANSPORT

L'application des grands principes sous-jacents au TOD permettra de créer un environnement favorisant les déplacements en transport collectif et actif tout en réduisant la circulation automobile ainsi que les nuisances qui en découlent : accidents, émissions de polluants nocifs pour la santé, émissions de gaz à effet de serre, bruit, vibration, utilisation d'espace urbain etc. À ce sujet, nous invitons la Commission et l'arrondissement CDN/NDG à consulter le guide d'aménagement élaboré par le CRE-Montréal intitulé « huit principes pour construire la ville du transport durable » en annexe au présent mémoire.

Cela étant dit, le CRE-Montréal souhaite attirer l'attention de la Commission sur trois aspects cruciaux qui semblent absents du document de présentation du projet, soit le plan local de déplacement et les plans de gestion des déplacements, la gestion de l'offre de stationnements et les mesures d'apaisement de la circulation.

1.1. Établir un plan local de déplacement et des plans de gestion des déplacements pour y réduire la circulation automobile (véhicule-kilomètre parcouru)

Dans son plan de transport, la ville de Montréal propose :

« Assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de l'environnement. **Pour ce faire, Montréal veut réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs** » (Vision du plan de transport de Montréal, page 9). On convie aussi « ... les villes et les arrondissements ... à **produire** [d'ici juin 2011] un **plan local de déplacement** » (10^e chantier).

Dans ses nouvelles exigences en matière d'études d'impact sur les déplacements, la ville de Montréal demande :

« ... que les **promoteurs** démontrent que leurs projets encouragent l'utilisation du transport en commun, les transports actifs et **limitent l'utilisation de l'auto en solo.** » « La Ville s'attend ici à ce que le promoteur fasse preuve d'imagination et qu'il ne craigne pas de **proposer des solutions innovantes** en vue de réduire la demande de déplacements en automobile ».

Il est important de rappeler qu'entre 1999 et 2003, plus de 57 273 véhicules se sont ajoutés au parc automobile de Montréal. De plus, le taux de motorisation des ménages sur l'île de Montréal a continué d'augmenter pour passer de 92 à 96 véhicules par 100 ménages pour la même période. De son côté, la circulation routière a également connu une forte croissance entre 1999 et 2003 sur le territoire montréalais avec 15 % d'augmentation sur les ponts et près de 5 % sur les autoroutes. Chaque jour, plus de 1,2 million de véhicules circulent sur les 15 ponts entourant l'île de Montréal. Le nombre de déplacements effectués en voiture a augmenté de 3 % pour les résidents de Montréal comparativement à 5 % pour Laval, 1 % pour la Rive-Sud, 11 % pour la couronne nord et 7 % pour la couronne sud.

Pour le CRE-Montréal, le véritable virage souhaité par la Ville de Montréal ne pourra se concrétiser uniquement à travers une utilisation accrue du transport en commun et des transports actifs. Il ne suffit plus de vouloir encourager certains comportements mais il faut également mettre en place des contraintes pour décourager les autres. À l'image de la campagne nationale sur le tabac, les projets comme celui de Namur-Jean-Talon doivent mettre en place

des mesures visant à dissuader l'utilisation de l'automobile tout en améliorant l'offre de transport en commun et de transport actif. Il faut également s'attaquer au taux de possession d'automobile qui est un facteur déterminant dans les choix de transport.¹

D'autres villes telles que Vancouver, Londres, Paris, Portland et Stockholm ont déjà entamé ce virage avec succès. Une grande partie de leur succès s'expliquent par la mise en place d'une gamme de mesures à la fois incitative et coercitive. **À notre avis, le projet Namur-Jean-Talon doit s'inscrire dans les efforts du plan de transport de Montréal et des nouvelles exigences en matière d'étude d'impact sur les déplacements en mettant en place toutes les conditions nécessaires pour réduire le nombre de véhicule-kilomètre parcouru. L'arrondissement doit donc se doter d'un plan local de déplacement et exiger des promoteurs des plans de gestion des déplacements visant l'augmentation de l'offre de transport collectif et actif (vélo et marche) et favorisant un meilleur usage de l'automobile (autopartage, covoiturage et taxi).**

Voici l'exemple du quartier GWL Terrein à Amsterdam qui a réduit l'offre de stationnement à 0 en offrant un quartier sans voiture.



1.2. Réduire l'offre de stationnement

Le stationnement est l'un des outils les plus efficaces dont disposent les arrondissements pour gérer la mobilité urbaine². En effet, 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 ainsi que l'absence ou le faible coût qui y est souvent associé favorisent grandement l'utilisation de l'automobile³.

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.

La réduction de l'offre de stationnement a permis à certaines villes de réduire d'une façon très significative les déplacements automobiles telle la ville de Berne, en Suisse, qui affiche un taux d'utilisation de l'automobile de l'ordre de 25% au centre-ville et de 48% en couronne périurbaine, ainsi qu'un nombre de voitures par habitant parmi les plus bas de l'Europe avec 0,36 voiture par habitant⁴.

¹ Gilbert, R, et Pearl A. (2009) : Transport revolutions, moving people and freight without oil

² Union des Villes et Communes de Wallonie (2002) : La problématique du stationnement, Actes du colloque de Liège le 12 décembre 2002

³ Ministère des Transports du Québec (2000) : Plan de gestion des déplacements

⁴ Kaufmann V. et al. (2003) : Coordonner transport et urbanisme, Lausanne Presses polytechniques et universitaires romandes

Dans le document de consultation publique, l'arrondissement CDN/NDG indique qu'il souhaite fixer à 0,7 unité de stationnement par logement à proximité des stations de métro et un ratio maximal de 1 unité de stationnement par logement sur les terrains les plus éloignés. Or, les plus récentes statistiques⁵ nous indiquent que dans l'arrondissement CDN/NDG près d'un ménage sur deux ne possède pas de voiture (45 %), soit un taux inférieur au ratio que propose l'arrondissement pour ce nouveau quartier. **Si l'arrondissement CDN/NDG veut vraiment faire du projet Namur–Jean-Talon un projet TOD priorisant les transports collectifs et réduisant l'usage de la voiture, il doit réduire les normes de stationnement à 0,5 unité de stationnement par logement sur l'ensemble du site.**

1.3. Concevoir le quartier en fonction de l'apaisement de la circulation

« Les techniques de modération de la circulation sont une combinaison de mesures surtout physiques qui réduisent les effets négatifs de l'usage des véhicules automobiles, modifient le comportement des conducteurs et améliorent les conditions pour les autres usagers de la rue. »
Guide canadien d'aménagement de rues conviviales

L'apaisement de la circulation consiste à aménager les rues de manière à modifier les comportements des automobilistes et à mieux gérer la circulation, notamment par le changement des parcours ou des flux de circulation. La rue, par son aménagement, dicte donc au conducteur le comportement qu'il doit adopter.



Concrètement, l'apaisement de la circulation permet de réduire la vitesse des véhicules automobiles, de dissuader la circulation de transit dans les rues résidentielles, de favoriser un partage des voies entre les différents modes de déplacement, de minimiser les conflits entre les usagers de la rue et, en conséquence, de rendre un quartier plus convivial.

L'apaisement de la circulation représente un ensemble de mesures qui peuvent être mises en place de façon à ce que la rue d'un quartier résidentiel ressemble plus, aux yeux des automobilistes, à un espace partagé entre différents utilisateurs et inséré dans le cadre de vie des résidents.

L'efficacité de cette approche tient au fait qu'elle permet de réduire la largeur des chaussées, de créer un effet visuel de rétrécissement de l'espace disponible pour le véhicule, de créer des inconforts physiques lorsque le passage se fait à trop haute vitesse, bref, elle permet de signifier au conducteur, en réduisant sa zone de confort, qu'il n'est pas seul dans son royaume.

Ultimement, c'est l'amélioration de la sécurité pour tous les usagers de la rue et de la qualité de vie des résidents du quartier qui sont visées. Ces améliorations sont possibles essentiellement par la diminution de la vitesse des véhicules et la réduction de la circulation de transit dans les rues

⁵ Agence métropolitaine de transport (2003) : Enquête origine-destination

résidentielles. Enfin, l'apaisement de la circulation vise également à concevoir les rues de telles sortes qu'il y ait un partage des voies de circulation entre les différents modes de déplacement.

À la lecture du document de consultation sur le projet Namur-Jean Talon, il nous a été impossible de savoir si l'arrondissement CDN/NDG a intégré les principes d'apaisement de la circulation à son projet. **Compte tenu de la volonté de l'arrondissement de faire un projet exemplaire en matière de qualité de vie et de mesures environnementales, il nous apparaît important que l'arrondissement fasse de l'apaisement de la circulation un principe directeur.**

Recommandations du CRE :

- 1. Réaliser un plan local de déplacements et exiger des promoteurs des plans de gestion des déplacements en fonction d'un objectif de réduction des véhicule-kilomètre parcouru**
- 2. Réduire à 0,5 le nombre d'unité de stationnement par logement**
- 3. Aménager les rues du secteur en fonction de l'apaisement de la circulation**

2. EAU

On ne mentionne pas dans les documents de présentation les impacts du projet sur la gestion de l'eau, tant sur la consommation d'eau potable que sur les eaux usées acheminées à la station d'épuration. Selon leur conception, les bâtiments influencent directement la consommation d'eau potable. **LEED ND propose de réduire de 20 % la consommation d'eau potable par rapport aux bâtiments standards, notamment en installant des toilettes et des pommeaux de douche à faible débit.**

La minéralisation du sol par la présence d'asphalte et de bâtiments (les toitures) joue un rôle crucial dans l'apport en eau de pluie aux égouts. Ce secteur étant de type unitaire, les eaux pluviales ainsi récoltées sont acheminées à la station d'épuration de Montréal. Or, la métropole fait face à la problématique grandissante des surverses (plus de 1000 épisodes en 2008 en raison de fortes pluies et de la fonte des neiges), liées aux 154 ouvrages de débordement situés au niveau des rives montréalaises, qui entraînent une pollution importante des cours d'eau et des berges. Ce projet doit de ce point de vue être novateur et mettre en place les différents aménagements et technologies nécessaires pour minimiser cet impact. LEED ND propose une récupération des eaux de pluie entre 80 à 100 % et un traitement sur place de 25 % des eaux usées. **Il est donc essentiel de prévoir dans le projet la récupération de l'eau de pluie sur les toits par l'aménagement notamment de toits verts et le débranchement des gouttières aux égouts, et l'augmentation de la perméabilité du sol (verdissement, matériaux poreux).**

De nombreux quartiers dans de grandes villes du monde ont développé des aménagements intéressants à cet égard. Citons à titre d'exemple le quartier BedZED au sud de Londres au Royaume-Uni. Afin de fournir aux commissaires un éventail des techniques existantes pour limiter le phénomène des surverses, nous joignons à ce présent document une étude réalisée par David Garant, intitulée « La problématique des surverses dans l'agglomération montréalaise ; les aménagements alternatifs et complémentaires aux bassins de rétention » (septembre 2009).



Bassin de bio- rétention et marais filtrant
Tirée de La Tohu, Site Internet (2009)
Tirée de Direction de l'environnement



Découpe dans une bordure pour faire dévier
l'eau vers la verdure
Ville de Montréal (2009)



Bandes végétalisées aménagées sur une rue près de l'Université de Portland
Tirée de Portland (2007) *Green streets tour map*

Recommandations du CRE :

1. Établir des normes de performance concernant l'utilisation d'eau potable
2. Assurer qu'une portion de l'eau de pluie sera captée à des fins de réutilisation sur le site
3. Augmenter la perméabilité du sol pour favoriser la percolation de l'eau de pluie

3. GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES

Les documents déposés manquent de précision dans ce domaine, pourtant d'actualité à Montréal avec l'adoption récente du Plan directeur de gestion des matières résiduelles de l'agglomération de Montréal et celle imminente de la Politique québécoise de gestion des matières résiduelles. **Il est essentiel dans un tel contexte que ce projet de développement soit exemplaire, en se dotant d'un objectif ambitieux de récupération des matériaux des bâtiments**

existants, en intégrant un pourcentage de matériaux recyclés dans les futurs bâtiments et en exigeant une gestion écologique des matières résiduelles tout au long des travaux.

Par ailleurs, tout le secteur doit être conçu avec les infrastructures nécessaires pour le recyclage et le compostage, tant sur le domaine public que privé. L'exemple de réussite de la collecte dans trois stations de métro offrant à ses usagers des bacs de recyclage doit être suivi dans ce projet. **Tous les lieux publics du secteur devraient offrir de telles installations et les bâtiments devraient également être conçus pour permettre la collecte des matières recyclables et compostables.**

Recommandations du CRE :

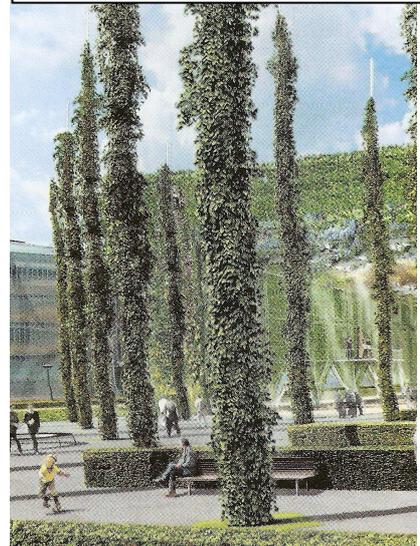
1. **Atteindre minimalement les normes LEED concernant la récupération des matériaux des bâtiments existants, l'utilisation de contenu recyclé post-consommation et la gestion écologique des déchets durant les travaux**
2. **Aménager des îlots de recyclage dans tout le secteur**
3. **Prévoir les installations nécessaires pour les matières recyclables et compostables sur les lieux publics et dans les bâtiments**

4. ESPACES VERTS

Le projet montre un intérêt évident pour les espaces verts. Ils sont en effet indispensables pour une bonne qualité de milieu de vie en général et plus particulièrement dans ce secteur proche d'axes autoroutiers importants, synonymes de pollution atmosphérique et d'îlots de chaleur. Alors que la moyenne de superficie de parcs locaux à Montréal est de 13,7m²/habitant, l'arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce n'offre à ses citoyens que 4,28 m²/habitant (données tirées du document « Indicateurs de l'état de l'environnement – Bilan pour la période 2003-2006 » - Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise). **Il est donc primordial d'assurer l'accès à des espaces verts publics locaux aux futurs résidents. Il faut également optimiser la présence des végétaux sur le site (sol, murs et toits) et s'assurer qu'à tout le moins, les toits soient recouverts de matériaux réfléchissants, quand ils ne peuvent être verdis.**

Le CRE-Montréal appuie donc la création de corridors verts et l'utilisation des rues pour maximiser la plantation d'arbres, d'arbustes et de vignes. Des projets novateurs ont vu le jour au cours des dernières années dans des grandes villes comme Portland dans ce domaine. Ce projet ne doit pas être en reste à ce niveau-là non plus et doit s'en inspirer pour dépasser les modèles d'aménagement paysagers courants. Dans cette visée, il doit également intégrer une dimension qui prend de plus en plus d'importance de nos jours : l'agriculture urbaine. La forme la plus connue est celle des jardins communautaires, qui

Source : Dunnett, N. et Kingsbury N. (2004).
Planting green roofs and living walls,
Timber Press, Portland, p. 136.



on le sait, à Montréal, sont très populaires. Il existe aussi d'autres formes d'agriculture urbaine comme les jardins collectifs et les arbres fruitiers qui méritent aussi d'avoir une place dans ce secteur.

Recommandations du CRE :

- 1. Optimiser le verdissement du secteur tant sur le domaine public que privé**
- 2. Prévoir des marges de recul pour des fins de verdissement**
- 3. Prévoir l'aménagement de toits verts et réfléchissants**
- 4. Intégrer l'agriculture urbaine dans le projet**