



Conseil régional
de l'environnement
de Montréal

PLAN D'URBANISME DE MONTRÉAL
ARRONDISSEMENT PLATEAU MONT-ROYAL

Mémoire soumis lors de la consultation du 14 juin 2004

INTRODUCTION

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.

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) s'est penché sur deux grands enjeux environnementaux qui sont directement reliés à plusieurs orientations du projet de chapitre de l'arrondissement Plateau Mont-Royal pour le Plan d'urbanisme, soit le **transport et les espaces verts**. Le CRE-Montréal a élaboré son mémoire sur la base d'une prémisse essentielle : le chapitre d'arrondissement Plateau Mont-Royal du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal doit dépasser les simples orientations, aussi bonnes soient-elles, et conduire à la mise en oeuvre d'actions concrètes en faveur de l'amélioration de l'environnement et donc du milieu de vie de quartier.

VOLET TRANSPORT

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. 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 des transports publics, de pistes cyclables et de réseaux piétonniers au cœur des quartiers.

Avant même de détailler nos commentaires sur les éléments du chapitre Plateau Mont-Royal 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 chapitre Plateau Mont-Royal du plan d'urbanisme sont essentielles sans quoi la volonté de l'Arrondissement de prioriser le transport en commun, le vélo et la marche demeurera à notre avis qu'un vœu pieux sans réel changement.

À cet égard, le CRE-Montréal et ses partenaires souhaitent transmettre une grande préoccupation en matière de transport à l'égard du Chapitre plateau Mont-Royal soit :

❖ **L'absence d'objectif de réduction de l'utilisation de l'automobile et de mesures concrètes pour réduire la circulation de transit**

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 l'Arrondissement Plateau Mont-Royal 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 dans l'arrondissement. **À notre avis, réaménager les carrefours routiers et les trottoirs tel que proposé dans le chapitre Plateau Mont-Royal 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

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 chapitre Plateau Mont-Royal du

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

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

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

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 et de mesures concrètes de réduction de la circulation de transit.

L'arrondissement Plateau Mont-Royal doit intégrer dans son plan d'urbanisme un objectif quantifiable de réduction de l'usage de l'automobile et des mesures concrètes pour réduire la circulation de transit dans l'arrondissement. 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 l'arrondissement de respecter ses engagements en matière 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 chapitre Plateau Mont-Royal du 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.

Le CRE-Montréal recommande les mesures concrètes suivantes :

- **Fermer le mail central du boulevard Saint-Joseph entre les rues Parc et Iberville aux intersections des rues résidentielles, tel que cela a été fait à l'intersection des rues Saint-Joseph et Brébeuf pour la voie cyclable.**
- **Compléter la piste cyclable sur la rue Rachel au niveau du tronçon manquant à l'est de la rue Calixa-Lavallée.**
- **Désigner comme rue cyclable la rue Gilford.**
- **Reconfigurer la rue Marie-Anne afin de favoriser le vélo et d'éliminer la circulation de transit.**

VOLET ESPACES VERTS

Pour assurer un milieu de vie de qualité à la population montréalaise, le CRE-Montréal est d'avis que cela passe notamment par la qualité de la trame verte de la ville. Chaque quartier doit en effet offrir à sa population locale un environnement sain et donc une présence suffisante non seulement de parcs publics mais aussi d'espaces verts en général et d'arbres sur rue. Or, l'arrondissement Plateau Mont-Royal avec ses 13 164 habitants au km² est le quartier le plus densément peuplé à Montréal et le ratio superficie d'espace vert par 1000 habitants est très faible sur le Plateau, le classant dans les derniers rangs sur les 27 arrondissements. L'arrondissement subit en période estivale le contre-coup de cette situation : la formation d'îlots de chaleur qui ont une incidence sur la qualité de l'air et sur la santé de la population. Le CRE-Montréal est donc d'avis qu'il y a largement matière à amélioration dans le domaine du verdissement pour l'arrondissement, afin de répondre à la nécessité d'assurer un milieu de vie agréable.

Le chapitre d'arrondissement Plateau Mont-Royal présente trois orientations qui touchent de près la question des espaces verts, soit :

- « Favoriser le réaménagement des ruelles afin d'améliorer l'environnement et la qualité de vie des citoyens riverains »
- « Réaménager et créer des espaces verts ainsi que des places publiques en tenant compte des différents besoins des usagers »
- « Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti, urbain et naturel du Plateau Mont-Royal »

Or, de ces orientations claires découlent des stratégies d'aménagement qui ne permettraient pas d'améliorer concrètement la situation des espaces verts dans l'arrondissement. Les stratégies restent en effet en amont de l'action, aucun changement effectif du paysage végétal du quartier n'en découlerait. Le CRE-Montréal considère qu'il est primordial que l'arrondissement annonce clairement les gestes qu'il veut poser pour donner plus de place à l'élément végétal dans ses rues, ses ruelles, ses parcs et ses jardins.

Conséquemment, le CRE-Montréal recommande à l'arrondissement Plateau Mont-Royal de :

- **Développer un programme de verdissement des cours d'école de l'arrondissement**, en priorisant les secteurs défavorisés en termes d'espaces verts et en collaborant avec les commissions scolaires visées.
- **Développer un programme de verdissement des ruelles de l'arrondissement**, qui en est très bien nanti alors que l'aménagement de ces ruelles est laissé pour compte dans la plupart des cas. L'arrondissement comporte déjà des exemples de réussites en la matière, ne citons que la ruelle Mentana, et celle comprise dans le quadrilatère St Urbain/Duluth - Clark/Bagg, exemples de ruelles qui méritent d'être suivis.
- **Développer un programme de verdissement pour les toits des bâtiments publics**, non seulement pour augmenter le ratio d'espaces verts dans l'arrondissement 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**. Ces jardins, qui font partie intégrante de la trame verte de l'arrondissement, 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.
- **Obliger l'aménagement de 10 % d'espaces verts lors de nouvelles constructions dans l'arrondissement et donc rendre impossible dans ce cas le remplacement par des compensations financières de la part du promoteur**.
- **Prévoir l'adoption d'une réglementation adéquate pour appliquer les principes de la Future Politique de l'arbre**.