



## **Mémoire**

Présenté à l'office de consultation publique  
OCPM

Dans le cadre des consultations publiques sur  
**Le Plan d'urbanisme**

Par  
**Centre d'écologie urbaine de Montréal / SODECM**

11 juin 2004

## TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	4
INTRODUCTION	5
RAPPEL : DÉCLARATION DE PRINCIPLE DE LA COLLECTIVITÉ MONTRÉLAISE EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (27 AOÛT 2003)	6
ANALYSE-CRITIQUE POINT PAR POINT	6
APPROCHE MULTISECTORIELLE – APPROCHE ÉCOSYSTÉMIQUE	6
INTRODUCTION : LE PLAN D'URBANISME	8
COMMENTAIRES GÉNÉRAUX À LA STRUCTURE DU PLAN D'URBANISME	9
<b>1. Indicateurs et Échéancier</b>	<b>9</b>
PLAN D'URBANISME ET INDICATEURS : LE PROJET DE LA SODECM	10
<b>2. Vision Globale absente du Plan d'urbanisme</b>	<b>12</b>
(a)- <i>Réflexion structurante au niveau du Plan d'urbanisme</i>	12
(b)- <i>Étalement urbain</i>	12
(c)- <i>Mixité des usages et consultations</i>	12
(d)- <i>Engagement de la Ville de Montréal au protocole de Kyoto : Comment se     positionne le Québec face aux Gaz à effet de serre ?</i>	14
(e)- <i>La notion d'Environnement</i>	18
<b>Montréal à la mesure des aspirations de leurs citoyens en matière de bien-être individuel et collectif et de qualité de vie</b>	<b>19</b>
ESPACES VERTS ET BLEUS	19
ARCHITECTURE ET PATRIMOINE DE QUALITÉ	26
DES RESEAUX DE TRANSPORT DURABLES, STRUCTURANTS, EFFICACES ET BIEN INTÉGRÉS	29
ACTIONS À METTRE EN OEUVRE RAPIDEMENT POUR LUTTER EFFICACEMENT CONTRE LES PROBLÉMATIQUES ENVIRONNEMENTALES	36

## **I - ORGANISME: LE CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL / SODECM**

Le but du Centre d'écologie urbaine est d'acquérir et de partager une compétence au niveau des approches et pratiques les plus aptes à assurer un développement urbain durable et de leur mise en œuvre dans la vie quotidienne.

Le Centre d'écologie se veut un lieu de réflexion ayant l'action sociale au cœur de sa mission. Notre but est de stimuler la pensée, les débats et les interventions pratiques dans le domaine du développement urbain, autant chez les spécialistes que chez le grand public. En facilitant l'émergence d'une plus grande conscience des impératifs du développement urbain viable et des défis qu'ils impliquent, nous visons à induire des changements dans la politique urbaine de Montréal ainsi que dans les habitudes quotidiennes de ses citoyens et citoyennes.

Le Centre d'écologie est le principal projet de la SODECM : la Société de développement communautaire de Montréal est un organisme sans but lucratif qui a pour mandat la promotion de l'écologie sociale à Montréal, la recherche et la réflexion sur l'avenir de Montréal. Elle privilégie des programmes novateurs favorisant la transition vers un développement durable par l'élaboration de solutions de remplacement de nos habitudes de vie urbaine actuelles.

Au cours des deux dernières années, un groupe de travail appelé GRAUD, groupe de recherche en aménagement urbain durable, a été établi en lien avec le Centre d'écologie urbaine. Ce mémoire est le fruit de ce groupe de travail composé de Céline Martin et de Dimitri Roussopoulos, représentants la vision de la SodecM.

La présentation de ce document sera faite par deux représentants du GRAUD :

Céline Martin : chargée de projet de la SodecM

Dimitri Roussopoulos : président de la SodecM et membre du comité avisé de la Ville de Montréal au cours de l'élaboration du Plan d'urbanisme.

## RÉSUMÉ

Le plan d'urbanisme propose de construire le Montréal de demain, c'est-à-dire une ville à l'échelle humaine, une ville à l'image de son architecture, une ville plus agréable à vivre, des transports collectifs structurants et efficaces, une ville unie par l'eau, une ville cyclable et un environnement sain.

En quelques chiffres, il s'agit de construire entre 60000 et 75000 logements d'ici 10 ans, considérer dans l'aménagement du territoire 215 terrains vacants au centre ville soit 26 kilomètres carrés de terrains vacants sur tout le territoire, prolonger 2 lignes de métro (bleue, et orange), compter 5 nouvelles gares de trains de banlieue, protéger 10 milieux naturels et aménager 26 secteurs stratégiques à travers le territoire.

Dans l'esprit du protocole de Kyoto, le Plan d'urbanisme se conforme aux principes du développement durable. Il privilégie une plus grande utilisation des transports collectifs et tient compte à la fois des dimensions environnementales, sociales et économiques.

Rien à redire ou très peu, le nouveau plan d'urbanisme de la ville de Montréal propose des orientations très louables et pleines de bonnes volontés. En revanche une vision est manquante.

Dans ce mémoire nous vous présenterons plusieurs commentaires généraux relatifs au plan dans sa globalité. Nous préciserons qu'il manque la notion d'indicateur et d'échéancier ainsi qu'une vision globale au sein du plan d'urbanisme. Nous vous présenterons des éléments tels : l'étalement urbain, la mixité des usages et les consultations, la notion d'environnement et le protocole de Kyoto.

Suivra ensuite une section nommée « Montréal à la mesure des aspirations de leur citoyens en matière de bien-être individuel et collectif et de qualité de vie », dans laquelle sera faite une analyse critique point par point.

## PLAN D'URBANISME DE MONTRÉAL

### INTRODUCTION

Suite au dépôt du Plan d'urbanisme, le Centre d'écologie urbaine de Montréal / SodecM s'est donné pour objectif de mettre en valeur les efforts de la Ville et d'apporter certaines suggestions constructives visant à bonifier ce document.

Le plan d'urbanisme propose de construire le Montréal de demain, c'est-à-dire une ville à l'échelle humaine, une ville à l'image de son architecture, une ville plus agréable à vivre, des transports collectifs structurants et efficaces, une ville unie par l'eau, une ville cyclable et un environnement sain.

En quelques chiffres, il s'agit de construire entre 60000 et 75000 logements d'ici 10 ans, considérer dans l'aménagement du territoire 215 terrains vacants au centre ville soit 26 kilomètres carrés de terrains vacants sur tout le territoire, prolonger 2 lignes de métro (bleue, et orange), compter 5 nouvelles gares de trains de banlieue, protéger 10 milieux naturels et aménager 26 secteurs stratégiques à travers le territoire.

Dans l'esprit du protocole de Kyoto, le Plan d'urbanisme se conforme aux principes du développement durable. Il privilégie une plus grande utilisation des transports collectifs et tient compte à la fois des dimensions environnementales, sociales et économiques.

Rien à redire ou très peu, le nouveau plan d'urbanisme de la ville de Montréal propose des orientations très louables et pleines de bonnes volontés.

Mais restons critique, lorsque la Ville propose une augmentation du transport en commun, quelle place donne-t-elle à l'automobile ? Elle nous propose la protection de 10 écoterritoires alors que les consultations sur la politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels viennent juste de se terminer.

Le plan est rédigé de façon très systématique : 7 enjeux, 7 chapitres pour les orientations pan-montréalaises. Cette vision inter-dissocie les enjeux. Le texte souligne les interrelations mais ne les lie pas au niveau des moyens de mise en oeuvre. L'amélioration de la qualité de vie des Montréalais est moins précise que ce que le texte sous-entend.

Dans le cadre de ces commentaires, nous vous proposons tout d'abord un rappel de la déclaration de principe de la collectivité montréalaise en matière de développement durable, adopté par la Ville de Montréal, une définition de l'approche écosystémique, suivi d'une analyse critique point par point.

L'analyse critique permet de localiser les points positifs du Plan et de cibler les zones où une amélioration nous semble souhaitable ou impérative. Ensuite, désireux de participer activement à la mise en oeuvre du Plan, nous vous présenterons une synthèse des éléments, qui selon nous, devrait apparaître rapidement dans les étapes de concrétisation.

**RAPPEL : DÉCLARATION DE PRINCIPE DE LA COLLECTIVITÉ MONTRÉALAISE  
EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (27 AOÛT 2003)**

Selon la définition généralement reconnue, le développement durable est « un développement qui répond aux besoins du présents sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs ». Le développement durable concilie le dynamisme économique, l'équité sociale, le respect du patrimoine bâti et la protection de l'environnement.

En ratifiant cette déclaration, la Ville de Montréal, ses partenaires et ses citoyens reconnaissent que :

- L'avenir de Montréal doit s'inscrire à l'enseigne du développement durable,
- Le développement durable est une approche privilégiée pour améliorer la qualité de vie et la santé de tous les Montréalais,
- L'élaboration et la mise en œuvre du plan stratégique de développement durable concernent tous les secteurs d'activité et l'ensemble de la collectivité,
- L'arrimage s'impose entre le plan stratégique de développement durable et les autres instruments de planification s'appliquant au territoire montréalais (**Plan d'urbanisme**, plan de transport, politique de développement économique, politique de développement social, schéma métropolitain d'aménagement et de développement etc.).

**En conséquence, la Ville de Montréal, ses partenaires et ses citoyens s'engagent à :**

- Promouvoir le plan stratégique de développement dans leur secteur d'activité respectif;
- Sensibiliser la population à la mise en œuvre du plan stratégique de développement durable dans toute la mesure de leurs moyens;
- Assurer le suivi de la démarche et à évaluer périodiquement les progrès sur la base d'indicateurs déterminés au préalable.

**ANALYSE-CRITIQUE POINT PAR POINT**

L'analyse critique du plan se veut être un exercice positif. Il a été réalisé dans le plus grand respect du travail réalisé. Il soulève les points forts. Il attire aussi l'attention sur les points préoccupants ou une reconfiguration serait selon nous souhaitable.

Notre document est divisé en quatre parties visant à l'objectif premier « une environnement sain et un milieu de vie de qualité, diversifié et complet » :

- Des espaces verts et bleus
- Une architecture et un patrimoine de qualité
- Des réseaux de transport durables structurants, efficaces et intégrés au tissu urbain
- Actions à mettre en œuvre rapidement pour lutter contre les problématiques environnementales

**APPROCHE MULTISECTORIELLE – APPROCHE ÉCOSYSTÉMIQUE**

L'approche écosystémique considère que les activités humaines sont parties intégrantes des écosystèmes comme moyen de promouvoir le développement durable au moyen d'une intégration des objectifs sociaux, économiques et environnementaux. L'écosystème comprend l'environnement et les activités (économiques et sociales) auxquelles s'adonnent les gens.

Selon une approche écosystémique, les êtres humains peuvent protéger et préserver les écosystèmes, en tirer une existence de qualité, tout en maintenant les possibilités qu'offrent ces systèmes pour les générations futures, pourvu qu'ils souscrivent à un ensemble de valeurs et les appliquent et qu'ils possèdent les connaissances et les outils nécessaires. Une approche écosystémique est un processus d'adaptation qui fait appel à une série de programmes intégrés pour prendre soin des biens naturels de la Terre en gérant notre relation avec d'autres composantes d'écosystèmes et en veillant à ce que nos perceptions, nos valeurs et nos comportements viennent appuyer les fonctions des écosystèmes. Il s'agit d'un vaste processus englobant tout l'éventail des valeurs sociales, économiques et écologiques qui définissent en fin de compte les rapports entre les êtres humains et les écosystèmes.

L'approche requiert une prise de décisions dans une perspective écologique, traduisant ainsi une évolution dans nos méthodes d'évaluation et de gestion de l'impact des activités humaines sur le milieu naturel. Dans le cas de l'aménagement du territoire, une approche écosystémique fournit tôt une orientation systématique sur les rapports mutuels qui se créent entre les activités humaines (actuelles et prévues) et l'intégrité de l'écosystème au fil du temps.

## INTRODUCTION : LE PLAN D'URBANISME

L'urbanisme consiste à planifier les villes et les villages afin qu'ils deviennent des milieux de vie stimulants, épanouissants, confortables et sécuritaires pour les femmes et les hommes qui les habitent, y travaillent ou les parcourent.

Afin d'accomplir cette mission, l'urbanisme doit :

- Planifier et améliorer les « fonctions urbaines », c'est-à-dire : les espaces résidentiels, les lieux de rencontre pour les jeunes et les autres groupes de citoyens, les espaces de loisirs et de détente, les commerces, les institutions et les zones industrielles, les bureaux, les transports, les parcs ou espaces verts (etc.) selon les six critères suivants : la qualité, la quantité, l'accessibilité, l'esthétique, l'efficacité, et l'agencement.
- Localiser et répartir géographiquement les différentes activités urbaines de façon à faciliter les déplacements des citoyens entre les différents secteurs des villes.
- Participer à la réalisation d'un design urbain attrayant, varié et harmonieux pour ces grandes maisons collectives que sont nos villes et nos villages.
- Susciter le développement d'activités socio-économiques qui aideront les collectivités à mieux vivre sur le territoire qu'elles occupent.
- Planifier et maîtriser le développement des milieux habités de manière à mieux respecter l'environnement, particulièrement en ce qui concerne la préservation des forêts, des habitats fauniques, des ressources d'eau et de la qualité de l'air.
- Valoriser les qualités et les attraits des milieux habités, comme le patrimoine historique et architectural, ainsi que les sites à grande valeur esthétique.

**L'urbanisme** relève le défi de produire des villes à la mesure des aspirations de leurs citoyens en matière de bien-être individuel et collectif et de qualité de vie.

Cependant, le plan est rédigé de façons très systématique : 7 enjeux, 7 chapitres pour les orientations pan-montréalaises. Cette vision inter-dissocie les enjeux. Le texte souligne les interrelations mais ne les lie pas au niveau des moyens de mise en oeuvre. L'amélioration de la qualité de vie des Montréalais est moins précise que ce que le texte sous-entend.

## COMMENTAIRES GÉNÉRAUX À LA STRUCTURE DU PLAN D'URBANISME

### 1. Indicateurs et Échéancier

À la lecture du plan, aussi bon soit-il, nous n'avons trouvé à aucun endroit des outils de mise en oeuvre laissant présager l'utilisation d'indicateurs, comme ceux développés dans le Plan stratégique de développement durable. Aucun point ne mentionne l'élaboration d'un échéancier.

La mise en œuvre du Plan d'urbanisme dépend de l'utilisation d'indicateur de manière à être à s'assurer de la bonne coordination des politiques et réglementation qui s'en suivront.

Concernant l'utilisation d'indicateurs :

*« Statistiques clés qui représentent ou résument un aspect significatif de l'état de l'environnement, de la durabilité des ressources naturelles et des activités humaines connexes » (Environnement Canada)*

Ce sont des outils très pertinents puisqu'ils permettent :

- la description sommaire d'un état ou d'un problème
- d'observer le progrès ou la détérioration : dans le temps ou par rapport à des cibles
- révèlent les tendances passées
- peuvent parfois servir d'instruments de prévision
- peuvent être utilisés pour suivre l'évolution de l'ampleur de stress que font subir les activités humaines à l'environnement
- peuvent nous avertir rapidement de l'existence de problèmes environnementaux potentiels

Les indicateurs sont utiles à plusieurs titres :

#### UTILITÉ

- mesure de la performance vers l'accomplissement de buts, de normes, de cibles en matière d'environnement
- formulation de recommandations pour l'élaboration de systèmes de gestion de l'environnement
- amélioration de l'efficacité et de l'efficience
- meilleure information au public et accroissement de l'écocivisme
- mesure du changement dans les conditions environnementales
- évaluation des politiques et des programmes
- application des lois

#### UTILISATION

- évaluation des performances environnementales
- intégration des préoccupations d'environnement dans les politiques sectorielles
- intégration des décisions environnementales et économiques de manière plus générale
- établissement de rapports sur l'état de l'environnement

De surcroît, la Ville de Montréal s'est engagée à faire état de l'avancement des réalisations dans l'application du plan d'urbanisme.

- aucune information n'est disponible quant à la manière dont la Ville va procéder pour informer les citoyens des réalisations produites

- Aucune base de référence n'est établie pour savoir si il y a par exemple une augmentation du transport en commun versus une réduction de l'utilisation de l'automobile.

La Ville de Montréal devrait s'appuyer de critères généraux (ex : Maclaren et al., 1996) afin de guider les choix pour l'élaboration d'indicateurs de durabilité urbaine :

- validité sur le plan scientifique
- représentativité
- sensibilité au changement
- pertinence aux besoins des utilisateurs potentiels
- pertinence aux buts énoncés
- exactitude, accessibilité et disponibilité des données
- compréhension par les utilisateurs potentiels
- comparaison à des seuils ou à des cibles
- comparabilité aux indicateurs élaborés ailleurs
- clarté
- attrait pour les médias

#### **PLAN D'URBANISME ET INDICATEURS : LE PROJET DE LA SODECM**

En prévision du nouveau plan d'urbanisme, le GRAUD / Centre d'écologie urbaine / SODECM en partenariat avec l'école d'urbanisme de McGill a réalisé un projet visant à déterminer une série d'indicateurs. Ce document est disponible au Centre d'écologie Urbaine et devrait être utilisé par la ville de Montréal afin de bonifier le Plan d'urbanisme.

Ce document énumère les différents indicateurs et montre comment ceux-ci peuvent être efficacement intégrés au plan d'urbanisme.

Ci-dessous une liste d'indicateurs développée par le GRAUD :

#### **Qualité de l'air**

- Indicateur 1 : Niveau d'ozone ambiant
- Indicateur 2 : Niveau de monoxyde de Carbone ambiant
- Indicateur 3 : Niveau d'oxydes de Nitrogène ambiant
- Indicateur 4 : Niveau de dioxyde de Sulfure ambiant
- Indicateur 5 : Niveau de particule en suspension dans l'air

#### **Qualité de l'eau**

- Indicateur 1 : Niveau de coliformes fécaux
- Indicateur 2 : Niveau de phosphore et de solides en suspension totale (TSS)

#### **Espaces vert et Biodiversité**

- Indicateur 1 : Naturelle végétation totale couvrant Montréal
- Indicateur 2 : Variété naturelle de plantes totale de Montréal
- Indicateur 3 : Total d'espèces d'oiseaux de Montréal
- Indicateur 4 : Total d'espèces de poissons de Montréal

#### **Consommation d'électricité**

- Indicateur 1 : Consommation totale d'électricité par année
- Indicateur 2 : Nombre de municipalité possédant des bâtiments participant au programme d'efficacité énergétique

#### **Consommation d'eau**

- Indicateur 1 : Moyenne totale de consommation d'eau par jour

### **Gestion des ordures ménagères**

Indicateur 1 : Quantité d'ordures ménagères envoyées en site d'enfouissement comparé aux autres recyclées ou compostées.

Indicateur 2 : Quantité d'ordures ménagères collectées au travers « curbside recycling »

Indicateur 3 : Quantité d'ordures ménagères compostées

Indicateur 4 : Quantité de matières dangereuses ménagères collectées

### **Transport**

Indicateur 1 : Ventes totales annuelles de gazoline

Indicateur 2 : Nombre de voyageant non-motorisé : cyclables et piétonnier

### **Coût des logements**

Indicateur 1 : prix moyen de marché des logements existants

Indicateur 2 : Variation entre le prix indexé des nouveaux logements et le coût indexé de la location d'un logement

### **Participation du public**

Indicateur 1 : Abstention aux élections municipales

### **Vitalité économique**

Indicateur 1 : Taux de chômage

Indicateur 2 : Revenu moyen des ménages

Indicateur 3 : Nombre de nouvelles constructions (maisons) par année

### **Héritage Architectural**

Indicateur : condition des habitations

## 2. Vision Globale absente du Plan d'urbanisme

### (a)- *Réflexion structurante au niveau du Plan d'urbanisme*

Dans la majorité de ses politiques comme celle concernant la « Protection et la mise en valeur des milieux naturels », la Ville de Montréal considère la ville en éléments sectoriels. Les espaces verts ne sont considérés sur toute l'île mais selon des portions prioritaires à protéger ou conserver. Le débat aujourd'hui n'est pas de remettre en cause la façon de faire mais bien d'essayer de faire ressortir les inconvénients de cette vision. Mieux vaut protéger 10 écoterritoires plutôt que zéro. En revanche, la question de protection des milieux naturels n'est pas globale à toute l'île. La ville va devoir faire des choix. Elle ne peut pas indéfiniment corriger des erreurs du passé. Une réflexion importante devrait être faite pour déterminer les vraies orientations de la Ville de Montréal, pour ensuite pouvoir mettre en place des moyens d'action répondant à des objectifs clairs et précis.

### (b)- *Étalement urbain*

L'étalement urbain est un des thèmes sur lequel la Ville de Montréal doit mener une réflexion. À la lecture du Plan d'urbanisme, la majorité des actions de mise en oeuvre sont sectorielles. Le concept du développement durable est repris dans tous les chapitres mais n'est que partiellement applicable de manière concrète. Le transport en commun est un point très important du plan. Il est mis de l'avant à plusieurs reprises. Cependant, la remise en cause de la place de l'automobile n'est clairement abordée. De même pour le développement du centre : la ville de Montréal opte-t-elle pour un seul centre ville ou un centre ville principal auquel s'ajoute une vision polycentrée.

Ces questions très importantes doivent faire partie d'une réflexion globale avec les citoyens.

Plusieurs exemples existent et montrent les mérites d'une telle démarche :

Copenhague, Portland et Curitiba sont trois villes que nous pouvons comme exemple. Leurs dirigeants politiques ont choisi la durabilité versus l'étalement urbain. Les résultats sont impressionnants et démontrent avec du recul les bénéfices de telles actions (développement du réseau cyclable, plan de transport publique, etc.)

### (c)- *Mixité des usages et consultations*

« Les années 1960-1970 ont vu plus d'une ville, tout particulièrement en Amérique du Nord, se transformer sous les pics et les pelles mécaniques. Des pans de quartier entier sont ainsi disparus, se sont trouvés scindés en deux, des milieux naturels ont été rasés ou endigués pour laisser la place à des édifices en hauteur, des routes et autoroutes. Nous pourrions nommer cette époque l'Ère du béton. Certes, certaines innovations technologiques ont accompagné l'effervescence de ce développement, que l'on pense notamment à l'implantation du métro dans la ville de Montréal, dont les résidus de construction ont, sans ironie, permis la construction de deux îles qui trônent aujourd'hui au milieu du fleuve St-Laurent.

Les conséquences sociales des décisions économiques et de développement de cette époque sont encore visibles aujourd'hui dans les quartiers touchés par ces réaménagements brutaux. Mais depuis, suite la crise de la gouvernance technocratique qu'ont connue les gouvernements des pays industrialisés, les citoyens se sont regroupés et ont exigé d'être partie prenante dans les décisions qui ont un impact direct sur leur qualité de vie, personnelle et de quartier. Ce n'est peut-être pas toutes les villes qui ont accepté de se prêter au jeu de la participation du public, ni surtout accepté de jouer le jeu jusqu'au bout, mais force est de constater que les citoyens sont désormais un facteur à ne pas négliger dans la planification des projets d'aménagement. Les villes de leur côté doivent dépasser l'effort de concertation, pour tenter l'effort de conciliation entre leurs impératifs économiques et de développement, tout en assurant à leurs habitants, ceux qui font en sorte qu'elles existent, le respect de leur vie de quartier.

Un des outils auquel recours de plus en plus les planificateurs pour atteindre cette conciliation d'intérêts est la mixité des usages. Ainsi, en tentant de valoriser la cohabitation de logements sociaux, habitations de luxe, bureaux et commerces, centres de technologie et multimédias, les urbanistes et aménagistes cherchent à redonner un souffle à des zones mal aimées. Sous ces bonnes intentions, une réalité perdure : trop souvent ces quartiers "revampés" accueillent les travailleurs durant le jour, qui font vivre les commerces de service venus s'y installer pour profiter du regain de vitalité économique, mais retombent en somnolence les soirs de semaine et pendant la fin de semaine. Paris, Londres, New-York, Montréal, Vancouver, toutes les grandes villes connaissent ce phénomène. Quant aux habitants de ces quartiers, trop souvent ils ne peuvent s'inscrire dans la mouvance d'emplois, de démarrage d'entreprise et de revitalisation qui s'ébranle à proximité d'eux. Ce phénomène existe également pour le développement en région éloignée des grands centres, lorsque les besoins en main-d'œuvre "à la fine pointe de connaissances" laissent de côté les travailleurs locaux au profit des spécialistes de la ville. Par conséquent, afin que les retombées sociales, économiques, voire environnementales de ces projets puissent profiter à tous, les administrations municipales se doivent d'utiliser judicieusement les différentes formes de processus de participation du public qui s'offrent à elles. Dans cette perspective, la consultation en amont du développement, ou mieux du " redéveloppement " devrait être à la base de la planification urbaine.

Il y a quelques semaines, la Société du Havre, corporation de développement montréalaise a déposé son plan de développement pour une grande zone au sud de la ville de Montréal en bordure de l'eau [http://www.havremontreal.qc.ca/fr/publications/ville\\_fleuve.htm](http://www.havremontreal.qc.ca/fr/publications/ville_fleuve.htm)

Le but affiché de ce projet est de développer des friches industrielles, un but louable en soit. Les plans de développement présenté sont beaux et vertueux. On plante des arbres, on redonne l'accès au fleuve, on permet la création de logement, et d'emplois. Sur papier tout va pour le mieux. Cependant, au passage du développement on fait main basse sur des sections de quartiers et des terrains que certains aimeraient utiliser pour un développement local, on axe le développement vers le centre de la ville laissant en plan les quartiers périphériques. En effet, le tramway prévu dans le projet se dirigera du centre touristique de la ville vers le nouveau développement, sans jamais se rendre dans les quartiers limitrophes et moins nantis. Une grande zone rattachée depuis des siècles à l'économie de ces quartiers sera développée pour accueillir des événements de grande envergure. On sacrifie ainsi un pan entier du patrimoine de ce secteur. En dictateur éclairé on dicte ce qui est bon pour les citoyens. Qui de cette corporation vit dans la zone touchée par la proposition de " redéveloppement "? Dans quelle mesure ce projet illustre une volonté de maintenir et de développer le tissu social du secteur au sein duquel il s'implantera? Sans consultation des collectivités locales, le risque est grand de reproduire des exclusions dans des quartiers qui n'ont pas besoin de se sentir davantage marginalisés qu'ils ne le sont dans leur réalité urbaine.

Afin de faire entendre la voix de collectivités locales au chapitre, la table de concertation communautaire Action-Gardien de Pointe St-Charles (un des quartiers touchés par la proposition de développement) a organisé une opération populaire d'aménagement où les citoyens ont été invités à rêver leur quartier et à proposer des projets concrets d'aménagement répondant à leurs besoins. Cet événement a un intérêt évident pour l'évolution de la consultation publique car elle représente un processus de décision ascendant (bottom-up). Les citoyens élaborent, avec l'aide d'urbanistes et d'architectes, des solutions pour un développement local de leur communauté. Il faut espérer que ce type de projet de consultation ascendant devienne une réalité dans le mode de consultation et non une exception ».

Éditorial : La ville : Lorsque le développement compromet le tissu social.

Par Éric Duchemin et Sophie-Hamel Dufour.

<http://www.vertigo.uqam.ca/vol5no1/framerevue.html>

Le Plan d'urbanisme est un document très complexe, qui a très peu été vulgarisé par la ville au moment de son élaboration. La Ville de Montréal a mis en place une série d'évènement telle que le concours de dessin mais l'élaboration du plan a seulement bénéficié des recommandations d'un comité avisé.

Les citoyens doivent être responsable et réagir aux façons de procéder de la ville. Néanmoins, lorsque les citoyens sont consultés en fin de processus, les connaissances et les exigences recommandées pour intervenir sont malheureusement trop complexes, ce qui décourage un nombre considérable de personnes. Le Centre d'écologie urbaine de Montréal / SODECM a mis sur pied un programme d'éducation populaire sur le Plan d'urbanisme «Le plan d'urbanisme pour les NULS : du vouloir agir au savoir agir». Ce programme a été une très grande réussite montrant l'intérêt et le besoin de savoir des participants.

La ville de Montréal doit trouver une formule pour joindre plus clairement la participation citoyenne à la prise de décision.

L'approche écosystémique intègre plus facilement l'intégrité environnementale et la participation des citoyens et des groupes communautaires à la détermination des problématiques et des enjeux urbains.

La juridiction de Markham (Ontario) [www.markhamcentre.com](http://www.markhamcentre.com) a été poussée par des groupes communautaires à adopter une approche écosystémique au développement urbain.

À cette fin, des experts ont été embauchés pour préparer un document identifiant des problématiques environnementales urbaines spécifiques rejoignant les préoccupations de la population.

Les citoyens ont été consultés afin d'établir une vision commune et déterminer une liste de priorités pour ensuite agir. Ce plan est devenu un processus commun liant citoyens, groupes communautaires, porteurs d'intérêt politique, chercheurs et professionnels assurant la conservation et le respect de l'environnement dans un contexte urbain.

De même initiatives peuvent se retrouver dans d'autres villes comme Vancouver.

#### ***(d)- Engagement de la Ville de Montréal au protocole de Kyoto : Comment se positionne le Québec face aux Gaz à effet de serre ?***

<http://www.vertigo.uqam.ca/vol5no1/framerevue.html>

Le Québec élève modèle du Canada dans le dossier des émissions de Gaz à effet de serre, concours de circonstance ou exemple à suivre? Par SÉBASTIEN WEISSENBERGER, Doctorant, Institut des sciences de l'environnement, Université du Québec à Montréal. (mai 2004)

Le 17 décembre 2002, le Canada annonçait sa ratification du Protocole de Kyoto, après un vote parlementaire favorable à la proposition du gouvernement de Jean Chrétien. Depuis, de nombreuses discussions sur le plan d'action de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) du Canada ainsi que du rôle des provinces au sein de ce plan ont eu lieu. Récemment, le Québec, depuis longtemps partisan de la ratification du Protocole de Kyoto, a publié son propre Inventaire québécois sur les émissions de gaz à effet de serre, seule province à dresser un bilan individuel de ses émissions de GES. Le bilan dont fait état cet inventaire est bien plus reluisant que celui du Canada en son ensemble. Par rapport à celle du Canada, la performance du Québec est en effet impressionnante. Les émissions de GES per capita (pc) au Québec sont de moitié inférieures à la moyenne canadienne et n'ont augmenté que de 2,3% entre 1990 et 2000, contre 19,6% pour l'ensemble du Canada (Inventaire québécois 2002)

Pays	population	PIB	Émissions par personne par an		Évolution 1990-1999 %	Consommation énergétique (intensité énergétique)		Intensité d'émissions 1999 t éq. CO <sub>2</sub> /1000\$
			1990 t éq. CO <sub>2</sub> pc	1999 t éq. CO <sub>2</sub> pc		per capita 1998 tep pc	par PIB 1998 Tep/1000\$	
Australie	19 0	---	26 8	25 7	- 4,1	---	---	1,19
Canada	30,5	21,3	20,3	22,9	+ 12,8	5,58	0,26	1,02
Québec	7,4	18,9	11,6	12,0	+3,4	4,72	0,25	0,65
Etats-Unis	278,2	31,5	23,6	24,2	+ 2,5	4,99	0,19	0,67
Royaume-Uni	59,5	21,1	12,9	10,7	- 17,1	2,64	0,14	0,51
France	58,6	28,2	9,9	9,4	- 5,1	2,57	0,11	0,28
Allemagne	82,1	31,7	15,2	12,0	- 21,1	2,81	0,12	0,36
Pays-Bas	15,8	30,1	14,4	14,6	+ 1,4	---	---	0,48
Danemark	5,3	37,6	13,6	13,8	+ 1,5	---	---	0,36
Suède	8,9	30,1	8,5	7,9	- 7,1	3,31	0,12	0,14
Norvège	4,5	37,2	13,9	12,5	- 10,0	4,04	0,12	0,28
Finlande	5,2	30,4	12,8	14,7	+ 14,8	---	---	0,42
Union Européenne	375,5	---	11,5	10,8	- 6,1	2,55	0,12	0,48
Japon	126,6	---	9,3	10,3	+ 10,8	2,39	0,09	0,24

**Tableau 1 :** Émissions par personne de pays industrialisés. Données d'émissions de GES de Turton et Hamilton (2002) pour les pays de l'annexe B, Inventaire canadien (2002) pour le Québec, données énergétiques du ministère des Ressources naturelles (2001) sauf pour le Canada : calculé avec la consommation de 1999 (Ministère des Ressources naturelles 2001) et le PIB de l'OCDE. (OCDE 2002). Selon le MRN, le PIB/habitant du Québec est 0.88 fois celui du Canada. Le CO<sub>2</sub> résultant du changement d'affectation de terre et de foresterie n'est pas inclus, conformément aux directives du GIEC et à l'inventaire canadien. USD de 1990, tep = tonnes d'équivalent pétrole, t éq. CO<sub>2</sub> = tonnes d'équivalent de CO<sub>2</sub>, prend en compte le pouvoir radiatif différent des gaz émis (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O, CFC, HFC, SF<sub>6</sub>). t éq. CO<sub>2</sub> pc = tonnes d'équivalent de CO<sub>2</sub> per capita M = millions

### Le Québec comparé à la Norvège :

La comparaison du Québec avec les pays de l'Union ne tient peut-être pas compte de spécificités du Québec comme son climat, sa démographie ou sa structure industrielle. La Norvège constitue un étalon plus approprié pour une comparaison plus poussée des bilans d'émissions de GES. La Norvège ressemble au Québec sur plusieurs plans: un vaste territoire faiblement peuplé (4,5 millions pour la Norvège, 7,4 millions pour le Québec), un climat boréal (mais à cause de la différence de latitude Montréal connaît 1280 h d'ensoleillement annuel contre 880 en Norvège) et une grande partie de l'énergie primaire fournie par l'hydroélectricité (38,8% en Norvège, 37% au Québec). La Norvège était en 2000 le 6ième producteur d'hydroélectricité au monde avec 111 TWh, néanmoins dépassé par le Québec (193,2 TWh). Dans les deux cas, plus de 99% de l'électricité est hydroélectrique. En 1998, la consommation énergétique de la Norvège par habitant (4,04 tep pc) était la plus élevée des principaux pays européens, mais restait inférieure à celle du Québec (4,72 tep pc). Les deux régions sont de grands consommateurs d'électricité. Un Norvégien consomme en moyenne 26 214 kWh par an, un Québécois 25 528 kWh par an. Les deux économies comprennent des secteurs particulièrement énergivores : transformation d'aluminium et d'autres métaux, extraction de minerais non métalliques, industrie chimique, pâtes et papiers. Une différence majeure est la présence d'un important secteur pétrolier en Norvège, grâce à ses gisements d'hydrocarbures de la mer du Nord. Malgré les importantes émissions de GES de ce secteur, qui pèsent pour 22% dans la balance des émissions norvégiennes, un norvégien émet à peu de choses près en moyenne autant qu'un québécois (12,5 t éq. CO<sub>2</sub> pc pour le premier et 12,0 t éq. CO<sub>2</sub> pc pour le second). Comment est-ce que la Norvège arrive-t-elle à quasiment égaler le Québec en dépit de ses émissions du secteur pétrolier? L'étude des bilans nationaux révèle que c'est grâce à une utilisation plus efficace des combustibles fossiles dans plusieurs secteurs.

Les économies d'émissions en Norvège par rapport au Québec se font dans les secteurs du transport, de la consommation résidentielle et commerciale et dans la combustion stationnaire du domaine manufacturier (voir tableau 2). Dans le domaine de l'industrie (secteur manufacturier), cette

utilisation moindre de combustibles fossiles contrebalance les émissions élevées du secteur chimique norvégien, liées principalement à la production de fertilisants. Dans le domaine du transport, les données détaillées montrent comment ce niveau d'émissions plus faible est atteint et ce, malgré que la flotte de pêche de la Norvège, parmi les plus grandes au monde, ajoute 10% au bilan du secteur. Les émissions des trois catégories principales de véhicules de transport de personnes et marchandises (voitures, véhicules légers, véhicules diesel lourds) sont nettement moins élevées en Norvège qu'au Québec. En revanche, les émissions des modes de transport ferroviaire, maritime et aériens sont plus élevés, ce qui indique qu'une partie importante du transport est déplacée vers des modes de transport collectifs : trains et bateau, transport en commun dans les villes. Ce transfert est encouragé par les politiques gouvernementales et municipales. La ville de Trondheim a instauré dès 1991 un système de péage - le premier système automatisé au monde - et s'est dotée d'un réseau de transport en commun très efficace (Norwegian Public Roads Administration 2004). Le réseau ferroviaire norvégien est excellent.

Il est difficile de dire si l'efficacité énergétique supérieure de plusieurs secteurs de l'économie norvégienne est liée à la taxe sur le CO<sub>2</sub> imposée en Norvège depuis 1991 et qui rapporte environ 3 milliards de NOK (couronnes norvégiennes, 411 millions USD) par an (Norwegian Petroleum Directorate 2002). Le fait que la Norvège ait réduit ses émissions de 10% depuis 1990 (7% en Suède, autre pays imposant une taxe sur le CO<sub>2</sub>) plaiderait en ce sens. Quoi qu'il en soit, il est de toutes manières évident que la consommation de combustibles fossiles possède une certaine élasticité par rapport à leur prix. Cette élasticité est estimée à 0,5 pour une taxe globale et 0,25 pour une taxe nationale dans un petit pays (Hennicke et Ramesohl 1998). Une taxe représente donc un incitatif économique efficace pour la modération de la consommation, pour la substitution de combustibles fossiles par des sources d'énergie plus propres et la recherche dans des procédés énergétiquement plus efficaces. Onze pays (Danemark, Suède, Norvège, Finlande, Pays-Bas, Suisse, Allemagne, Royaume-Uni, France, Italie et République Tchèque) imposent des taxes sur le CO<sub>2</sub> ou l'énergie avec des taux d'imposition variant de 19 USD/tCO<sub>2</sub> en Finlande à 123 USD/tCO<sub>2</sub> en Suisse (Pershing 2000, Brännlund et Kriström 1997). Dans le cas du Danemark, la taxe d'environ 100 DKR (couronnes danoises, 14,5 USD) par tCO<sub>2</sub> introduit en 1993 a permis de réduire les émissions du secteur industriel de 4% sans pour autant provoquer de pertes d'emplois (Hennicke et Ramesohl 1998, Steen 1999).

Secteur	Émissions (Mt éq. CO <sub>2</sub> pc)	
	Norvège	Québec
Industrie des combustibles fossiles	2,74	0,55
Autres industries et production d'électricité	3,46	3,48
Consommation résidentielle et commerciale	0,31	1,59
Transports	3,44	4,54
Agriculture	1,19	1,04
Déchets	0,93	0,91
Total	12,06	12,25
Détails du transport		
Véhicules	1,13	1,73
Véhicules légers	0,31	0,81
	0,60	1,24
Transport maritime, ferroviaire, maritime	0,76	0,55
Pêche	0,33	-
Autres	0,31	0,21
Détail des autres industries et production d'électricité		
Combustion stationnaire		
Secteur minier	0,20	0,12
Secteur manufacturier, construction et autres	1,07	1,56
Processus industriels		
Produits minéraux non métalliques	0,20	0,25
Produits chimiques	0,36	0,00
Produits métalliques (Fe, Al, Mg etc.)	1,20	1,35
Autres produits et solvants	0,07	0,19

**Tableau 2.** Émissions par secteur. Données de 1996 pour la Norvège (Inventaire norvégien 2000), de 2000 pour le Québec (Inventaire canadien 2002). Les émissions globales norvégiennes étaient 0,8% inférieures en 1996 par rapport à 1999, celles du Québec 2% supérieures en 2000 par rapport à 1999.

### Le Québec par rapport au Canada :

Comme l'indique la section précédente, la performance du Québec en matière d'émissions de gaz à effet de serre ne se démarque pas particulièrement au plan international. Il reste qu'elle est nettement supérieure à celle du Canada. Et tout ne s'explique pas par l'hydroélectricité. Comme peut le montrer une étude plus approfondie des inventaires canadien et québécois des émissions de GES, d'autres secteurs que la production d'électricité contribuent à la bonne performance du Québec au sein du Canada.

Les émissions par habitant au Canada en 2000 varient grandement selon les provinces (tableau 3), s'échelonnant de 12,2 t éq. CO<sub>2</sub> pc au Québec à 74,1 en Alberta (presque trois fois celles de l'Australie, peu enviable champion international dans cette discipline), ce qui reflète des modes énergétiques et économiques différents. Sans le Québec, les émissions de GES par personne au Canada grimperaient de 23,6 à 27,2 et sans l'Alberta, elles chuteraient à 18,1 t éq. CO<sub>2</sub> pc. Comme le montre le tableau 3, le Québec figure en dessous de la moyenne canadienne dans presque tous les secteurs. Les 11 tonnes de CO<sub>2</sub> de moins qu'émet un québécois par rapport à un canadien moyen se ventilent comme suit : production d'électricité 4,08, industries des combustibles fossiles et émissions fugitives 3,37, transport 1,63, consommation commerciale et résidentielle 0,91, agriculture 0,91, autres industries 0,47. Les déchets sont le seul secteur pour lequel le Québec affiche un léger déficit. Dans les paragraphes suivants, les facteurs permettant au Québec d'émettre moins de GES que la moyenne du Canada seront analysés.

t éq. CO <sub>2</sub> pc	Population (Mio)	Industries fossiles+	Autres Industries*	Production d'Électricité	Commercial et résidentiel	Transport	Agriculture	Déchets	Total
Canada	30,79	3,92	3,87	4,16	2,50	6,17	1,95	0,78	23,58
Ontario	11,70	0,71	3,55	3,45	2,70	5,46	0,94	0,71	17,70
Québec	7,38	0,55	3,40	0,08	1,59	4,54	1,04	0,91	12,25
C.-B.	4,06	2,37	2,76	0,56	1,92	6,48	0,62	1,23	16,23
Alberta	3,01	26,05	9,21	16,94	4,34	10,30	6,31	0,40	74,09
Manitoba	1,15	0,46	1,48	0,86	2,68	6,48	6,02	0,52	18,67
Sask.	1,02	15,07	4,97	14,19	3,61	10,96	10,76	0,60	60,47

**Tableau 3** : Émissions par personne et par secteur au Canada. Données de l'Inventaire canadien (2002).+ regroupe industrie des combustibles fossiles et émissions fugitives \* regroupe secteurs minier, manufacturier et de la construction

Le Québec, province par excellence en matière de gaz à effet de serre, pourrait comme le montre la comparaison avec la Norvège être encore moins énergivore et réduire sa production de gaz à effet de serre.

Des Choix sont à faire. Notamment en matière de transport : exercice auquel s'appliquera le plan d'urbanisme.

### ***(e)- La notion d'Environnement***

Une intégration réelle des enjeux environnementaux dans le Plan d'urbanisme est une très bonne nouvelle. Cependant, les variables choisies se limitent à une stricte définition physique de la notion d'environnement avec une attention particulière à l'air, l'eau, le sol, le bruit, la santé et les nuisances et risques environnementaux.

L'environnement doit se retrouver dans toutes les composantes du plan d'urbanisme donc dans les différents chapitres. Un besoin d'intégration est nécessaire : l'environnement n'est pas synonyme de problème. Pour donner au Montréalais une bonne qualité de vie et un milieu sain, l'environnement urbain doit bien être géré : des liens doivent être fait entre les différents éléments qui le composent.

La critique constructive du plan d'urbanisme qui suit est construite selon quatre chapitres :

- Des espaces verts et bleus
- Une architecture et un patrimoine de qualité
- Des réseaux de transport durables, structurants, efficaces et intégré au tissu urbain
- Des actions efficaces au niveau des problématiques environnementales

Dans chacune des sections, nous énoncerons les actions à appuyer, celles à définir et celles à retirer. Nos recommandations se veulent constructives et non juste qu'une critique afin de donner aux montréalais un milieu de vie de qualité, différent et complet et un environnement sain.

## ***Montréal à la mesure des aspirations de leurs citoyens en matière de bien-être individuel et collectif et de qualité de vie***

### **ESPACES VERTS ET BLEUS**

#### **ORIENTATION 2.1**

##### **Des milieux de vie de qualité, diversifiés et complet (p11)**

*A cet égard, il s'avère nécessaire d'agir de façon intégrée sur l'ensemble des composantes des milieux de vie. Un milieu résidentiel doit non seulement comporter des logements variés, de qualité et en quantité suffisante pour répondre aux diverses catégories de ménages, mais aussi une gamme de services et d'équipement collectifs tels que des commerces, des écoles, des bibliothèques, des équipements sportifs et de loisirs et des espaces verts. Le milieu résidentiel doit également bien être desservi en transport collectif et offrir un accès adéquat aux différents secteurs d'emplois. Enfin le milieu résidentiel doit offrir un environnement sain et sécuritaire.*

##### **Objectif 1 – améliorer la qualité des milieux de vie existants (p13)**

**Action 1.1** – intervenir de façon intensive et intégrée dans les secteurs à revitaliser

**Action 1.2** – aménager des espaces verts publics et privés qui contribuent à enrichir les milieux de vie

**Action 1.3** – Favoriser la consolidation des rues, des axes et des centres commerciaux les plus dynamiques

**Action 1.4** – améliorer les services à la population par le maintien ou l'implantation des équipements collectifs ou institutionnels locaux dans les milieux de vie

#### **ORIENTATION 2.5:**

##### **Un paysage et une architecture de qualité**

##### **Objectif 11 : Le Mont Royal**

**Action 11.1** Préserver le caractère du mont Royal et sa prédominance dans le paysage urbain

**Action 11.2** Affirmer le caractère insulaire de Montréal et mettre en valeur son parcours riverain

**Action 11.3** Préserver et mettre en valeur la trame verte de Montréal

Le réseau des Grands Parcs

**Action 11.4** Préserver et mettre en valeur le caractère champêtre et les activités agricoles de certains secteurs de l'ouest de la ville

#### **ORIENTATION 2.6 :**

##### **Un patrimoine bâti, archéologique et naturel valorisé**

##### **Objectif 16 : Préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel**

**Action 16.1** Préserver et mettre en valeur les milieux naturels en favorisant leur intégration au développement urbain

*Mettre en œuvre la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels.*

## **Recommandations :**

Les actions citées ci-dessus sont très importantes dans le maintien et l'amélioration de la qualité de vie des citoyens. Nous appuyons ces actions et demandons à la ville de les mettre rapidement en œuvre.

La ville de Montréal doit s'engager directement dans :

### Des actions de verdissements :

- Au niveau des cours d'école, déterminer un certain nombre de cours à verdir.
- À verdir une superficie minimale de bâtiments publics.
- À consolider les jardins existants et à en augmenter le nombre
- Adopter une politique d'encadrement du développement sur les terrains institutionnels pour préserver les espaces verts
- Établir des ententes pour en ouvrir l'accès 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 de rendre impossible dans ce cas le remplacement par des compensations financières.
- encourager l'implantation de toits verts dans les nouvelles constructions.
- développer une politique publique sur l'implantation de toits verts pour les édifices existants municipaux, résidentiels et commerciaux.

### Des actions au niveau des parcs :

- Aménager rapidement les parcs-nature encore non accessibles au public comme le bois de Saraguay
- 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 des parcs existants, notamment le Parc-Nature de Pointe-aux-Prairies 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
- Politique de l'arbre : Obliger les contrevenants à remettre en état les espaces verts détruits de façon illicite
  - Malgré l'adoption du document d'orientation par la Ville de Montréal, la Coalition verte de Montréal continue à faire pression pour qu'un fond spécial voué à la défense des espaces verts soit créé. L'organisme affirme qu'une bonne partie des espaces verts de l'île de Montréal demeurera, malgré tout, menacée.
  - Le comité d'environnement du Col Bleu est préoccupé par cette politique et soumet plusieurs recommandations :
    - Contrairement à d'autres villes tel Québec, la Ville de Montréal ne possède toujours pas de Politique de l'arbre en vigueur à toute l'île de Montréal.
    - Aucune indication n'est mentionnée quant au long terme du projet,
    - Peu d'informations sont disponibles quant au nombre d'arbres qui meurent, le nombre d'arbres replantés,
    - L'éducation auprès des citoyens est prioritaire et indispensable,
    - L'achat d'arbres à l'externe (par exemple : société Kramer en Ontario) devrait être justifié. Aucun besoin n'a été démontré jusqu'à présent.
    - Une recommandation précise que les arbres venant de l'extérieur doivent être sains. La Ville doit être plus rigoureuse en ce qui concerne ce point. Cela fait référence à l'importation d'arbres de pépinières privées d'Ontario porteur de maladies (érable porteur de la tache goudronneuse),

- Suite à l'incident du verglas, nombreuses sont les personnes qui ont été employé sans formation (les personnes employées en tant qu'élagueur ont plus une formation de bûcheron). Cela est inacceptable et ne doit en aucun cas se reproduire,
  - Les gestionnaires des élagueurs doivent avoir suivi une formation pour superviser correctement leur employé.
  - Lorsque la ville emploie des contractuels privés, une fiche de renseignements (nom, diplôme, certification etc.) doit être rempli et vérifiée.
- Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels : Intégrer les recommandations des mémoires déposés dans le cadre des consultations publiques sur la Politique

Résumé du mémoire déposé par le Centre d'écologie urbaine de Montréal / SodecM :

Cet avant projet de politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels représente un grand pas en avant pour la Ville de Montréal. Cependant, nous tenons à rappeler que **l'élaboration la mise en œuvre d'une telle politique sont urgentes et arrivent malheureusement trop tard**. Un des critères pour être reconnu comme ville de développement durable à l'international est la protection des espaces verts. Actuellement, la Ville de Montréal est construite sur 85% de son territoire, seulement 3.3% du territoire montréalais est protégé. De 1992 à 2001, 70 à 75 hectares de bois ont disparu annuellement. Montréal a besoin d'une politique avec des objectifs et un plan d'action clairement définis qui lui permette de protéger ses espaces verts.

La politique propose un modèle inadéquat pour la viabilité de l'écosystème sur l'île de Montréal. Le modèle écologique des corridors n'est pas applicable à de petits territoires dans un paysage urbain. Les corridors sont trop étroits et trop fortement impactés par le développement avoisinant pour permettre de résistantes connections entre les milieux naturels. De plus, le modèle des corridors peut être utilisé par les promoteurs comme base scientifique pour fracturer les milieux verts initialement linéaires. Le contexte de conservation de Montréal doit être vu du point de vue de l'île en tant qu'entité. De cette perspective, les actions pour rendre Montréal un « corridor viable » doivent mettre en évidence **que plus la superficie et la continuité des milieux naturels seront importantes, plus le quota de conservation d'espaces verts sera maximisé**. Il est, bien sur, bénéfique de protéger de petits espaces verts; cependant il n'est pas nécessaire d'invoquer le modèle des corridors dans le but de justifier la valeur de petites aires naturels discontinues.

L'avant projet de politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels proposé par la Ville possède plusieurs lacunes qu'il semble essentiel de mentionner. Tout d'abord, nous notons un manque d'engagement sur l'ensemble des objectifs de la politique. Le positionnement institutionnel est absent : la communauté seule ne peut assumer entièrement la responsabilité d'agir en matière environnementale.

La politique doit proposer un processus de participation active des citoyens. Des comités de suivi regroupant des groupes environnementaux et des citoyens **doivent** être mis sur pied.

Le processus de consultation, indirectement proposée dans la politique, ne correspond en rien à **une vraie participation du publique**. La création de comités techniques facilitera la démarche mais de par leur nature et à divers degrés, tous ces acteurs ont des intérêts propres à leur mission et rien ne dit que ces simples citoyens pourront défendre justement leurs revendications et préoccupations durant le processus. Il est inadmissible qu'un petit nombre de groupes sélectionnés puissent représenter tous les intérêts des citoyens. Celui qui habite le territoire de l'île de Montréal doit pouvoir s'exprimer librement et être entendu par les instances publiques.

Dans la mesure où l'on désire assurer le succès d'une démarche comme celle qui nous est proposée, il est impératif que l'on insère d'autre périodes de consultation plus en amont de la démarche qui nous est soumise.

Il est plus que nécessaire de poser les questions à la population immédiatement après cette étape de « cadrage ». Cet avant projet de politique doit prévoir d'autres consultations pour l'acceptation du projet final de politique. Les citoyens pourraient participer plus activement que par consultation à l'élaboration de cette politique. Généralement les consultations viennent trop tard et ne respectent pas le désir de la population d'influencer les décisions prises par nos dirigeants.

## **Le Mont-Royal :**

Soutenant le groupe « les Amis de la montagne », nous appuyons les recommandations faites le 16 juin 2003, sur le document complémentaire au plan d'urbanisme, Thème 1 : le mont Royal.

Que sur le mont Royal, les règles soient adaptées aux différents types d'espace, publics, privés et institutionnels et aux différents types d'usages et à leurs espaces ouverts.

Dans un esprit de concertation et de collaboration, tous les partenaires (publics, institutionnels, privés et corporatifs) pourraient être mis à contribution dans l'élaboration de règles :

- Empêcher tout développement dans les espaces boisés et les espaces verts résiduels sur la montagne;
- Dans le cas de bâtiments anciens ou historiques (cas de l'îlot Trafalgar), une règle pourrait être d'empêcher la démolition ou toute autre intervention sans atteinte de consensus.
- Dans le cas des terrains institutionnels, certaines règles pourraient être d'obliger le maintien d'un pourcentage élevé des domaines institutionnels en espaces ouverts : d'intégrer obligatoirement un projet d'aménagement paysager à tout projet de construction; de limiter et de réduire graduellement les espaces de stationnement en surface sur l'ensemble d'une propriété;
- Dans le cas d'espaces verts faisant partie du domaine public, tous les projets pourraient obligatoirement être soumis à la population par un mécanisme de consultation et surtout d'information continue. Toute coupe d'arbre doit être prohibée à l'intérieur du périmètre défini.

Toute demande de dérogation à cet interdit, par une des institutions qui ceinturent le parc dans le but de construire sur le site, doit faire l'objet d'une étude qui considère toutes les alternatives possibles et favorise celles qui permettraient de bâtir en-dehors des espaces verts. Le Gouvernement du Québec devrait accorder un soutien financier aux institutions pour qu'elles puissent construire à l'extérieur de leur terrain, cela en raison des coûts supplémentaires encourus.

Le boisé 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) doit être attaché au parc du Mont-Royal et pour cela doit faire l'objet d'une acquisition.

Les quelques boisés hors parc restants doivent faire l'objet d'une attention particulière et la Ville doit présenter au ministre des scénarios visant à les protéger.

Un suivi de l'état du couvert végétal doit également être exigé par la ministre afin d'être en mesure de vérifier que les principes de protection du milieu naturel mis de l'avant par la Ville sont et continueront d'être correctement appliqués.

Le parc du Mont-Royal doit être doté rapidement 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.

Seules les activités sans impact sur le milieu naturel doivent être permises. 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.

La largeur de la voie Camilien-Houde doit être réduite afin de limiter notablement la circulation automobile en termes de vitesse et d'achalandage et ainsi décourager son utilisation comme voie de transit

Espaces riverains :

**Berges :**

- Faire valoir 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) de manière à favoriser l'acquisition de terrain,
- Assurer l'accès public et les usages non motorisés tels que la baignade, notamment par l'instauration de lieux de baignade (plages et pontons) et des accès à l'eau locaux en bout de rue,
- Développer les accès visuels aux plans d'eau, notamment en négociant avec des gros propriétaires riverains comme le Port,
- Mettre en place des équipements nautiques légers (ex. : rampe de mise à l'eau) dans les secteurs dépourvus à cet égard en s'assurant de respecter l'intégrité de l'écologie du milieu riverain,
- Rendre conforme les règlements des arrondissements avec la Politique des rives, du littoral et des plaines inondables du gouvernement du Québec (obligation d'une protection minimale de 10 ou 15 mètres).

**Cours d'eau :**

Il ne reste que 7 cours d'eau sur l'île de Montréal plus 4 sur l'île Bizard.

- assurer la protection et la viabilité de tous les derniers ruisseaux encore non canalisés

**Cours d'eaux canalisés :**

- Prévoir la restauration de certains d'entre eux (ex. : ruisseau Molson dans le parc industriel Dickson)

**Îlots de l'archipel montréalais :**

- Assurer leur protection et leur intégration dans le réseau bleu montréalais

**Batture de Pointe-aux-Trembles :**

- Assurer sa protection de ce site écologique très important

**Corridors ferroviaires :**

Ajouter les corridors ferroviaires du CN présents dans l'est de l'île

Utiliser les voies du CP et du CN pour renforcer la trame verte de Montréal par l'aménagement de corridors verts

Aménager des zones tampon vertes

**Canal de Lachine :**

Protéger, renforcer et mettre en valeur les espaces verts aux abords du canal de Lachine pour le bénéfice de la population montréalaise

Aménager une bande tampon verte tout le long du canal entre les résidences et le canal

### **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 au nord

### **Corridor Louis-H. Lafontaine :**

Assurer la protection d'une bande riveraine minimale de 10 ou 15 mètres tout le long du ruisseau de Montigny

Réaliser un parc linéaire depuis le bassin d'Anjou le long du ruisseau de Montigny

Développer le réseau vert Nord-Sud

### **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 (Côte-Saint-Luc) :**

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

### ***Mesures manquantes à ajouter :***

### **Parc de la Cité-du-Havre :**

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

### **Île des Sœurs :**

Affirmer l'importance du point de vue écologique, du paysage et de l'accès au Fleuve et le potentiel pour un nouveau grand parc urbain (préciser dans quelle partie)

Préserver les rives et leur accès public pour un usage récréatif

## **Indicateurs**

### **Qualité de l'eau**

Indicateur 1 : Niveau de coliformes fécaux

Indicateur 2 : Niveau de phosphore et de solides en suspension totale (TSS)

## **Espaces vert et Biodiversité**

Indicateur 1 : Végétation naturelle totale couvrant Montréal

Indicateur 2 : Variété naturelle de plantes totale de Montréal

Indicateur 3 : Total d'espèces d'oiseaux de Montréal

Indicateur 4 : Total d'espèces de poissons de Montréal

## ARCHITECTURE ET PATRIMOINE DE QUALITÉ

### ORIENTATION 2.1

#### Des milieux de vie de qualité, diversifiés et complet (p11)

#### Objectifs 2 - favoriser la construction de 60 000 à 75 000 logements entre 2004 et 2014 (p25)

**Action 2.1** – stimuler la construction de logements sur les terrains vacants propices à la construction résidentielle

**Action 2.2** – Soutenir le changement de vocation, à des fins résidentielles, de secteurs et de bâtiments actuellement occupés à des fins autres que l'habitation

### ORIENTATION 2.5

#### Un paysage urbain et une architecture de qualité

#### Objectif 12 – Favoriser une architecture de qualité et consolider le cadre bâti en harmonie avec le caractère de chaque lieu

**Action 12.1** – Favoriser une production architecturale de qualité et respectueuse du caractère montréalais

#### Objectif 13 – Valoriser l'espace public par un aménagement cohérent de la rue et des autres lieux publics

**Action 13.1** – Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public

**Action 13.2** – Aménager le domaine public de manière à valoriser les déplacements piétonniers

#### Objectif 14 – Assurer une contribution positive des grandes infrastructures de transport à l'amélioration du paysage urbain

**Action 14.1** – Améliorer l'image des corridors routiers montréalais

**Action 14.2** – Améliorer l'intégration des infrastructures de transport collectif au paysage urbain

#### **Recommandations:**

Concernant les projets de construction, les nouvelles constructions ou rénovation devrait s'appuyer sur le projet de règlement pour autoriser la mise en valeur, comme par exemple le site Benny Farm.

Le conseil de la ville a adopté au mois de septembre, un projet de règlement portant sur la mise en valeur du site Benny Farm dans l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce. Il s'agit d'un vaste emplacement situé de part et d'autre du boulevard Cavendish entre la rue Sherbrooke et l'avenue Monkland. Le projet élaboré par la Société Immobilière du Canada en collaboration avec la population du quartier, l'arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce et la Ville de Montréal prévoit la rénovation et la construction de plus de 500 logements s'adressant à une clientèle disposant de revenus modestes à moyen. Un éventail de logements locatifs et de condos sera offert à l'intérieur de constructions de types maisons de ville, duplex, triplex et conciergeries. Le projet contribuera aussi à répondre à la demande de la population du quartier en équipements et services par la construction d'un CLSC et d'un centre sportif et communautaire en bordure de l'avenue Monkland, face au parc Benny. La proposition d'aménagement du site permet de conserver la trace du complexe

résidentiel d'origine par la rénovation et l'agrandissement de bâtiments existants sur les abords du boulevard Cavendish et assure une insertion harmonieuse des nouvelles constructions avec l'environnement immédiat. L'aménagement du site prévoit la présence d'espaces verts en façade et à l'arrière des bâtiments reliés par un réseau de sentiers piétonniers. La plantation de plus de 400 nouveaux arbres est prévue incluant un verger ornemental. La grande majorité des espaces de stationnement seront aménagés à l'intérieur des bâtiments. L'avenue Prince of Wales sera prolongée à sens unique vers le sud, dans la partie ouest du site.

Impliquée en 1994 à l'issue d'un concours, à la planification et au processus de consultation ayant conduit à la réalisation de la première phase du projet Benny Farm, l'équipe dispose d'une expérience des enjeux propres au site. Cette nouvelle proposition actualise ainsi, à la lumière de l'évolution du contexte socio-économique du milieu, les principes d'aménagement valorisant la reconnaissance du caractère propre de cet ensemble significatif au plan architectural et social.

Le projet de développement proposé rejoint les critères d'usages et de densité établis par le Groupe de travail, tout en créant les conditions nécessaires à son intégration harmonieuse au quartier Notre-Dame-de-Grâce. Ceci est rendu possible par le tissage d'un nouveau réseau d'espaces publics qui poursuit le dessin traditionnel des rues et parcs du quartier. Il s'ensuit une structure cadastrale simple et logique pour le développement futur du site. De même, le projet s'aligne avec les éléments les plus intéressants du site de Benny Farm en les intégrant de façon respectueuse aux nouveaux bâtiments proposés. Le projet maintient les caractéristiques essentielles du site - les cours et les espaces verts généreux - tout en renforçant la clarté des domaines public et privé.

Le plan proposé dérive d'un métissage de la trame urbaine avoisinante et de la trame d'origine de Benny Farm. Ce geste renforce l'orientation dominante nord-sud du plan d'origine et ouvre le projet au quartier. À la tête des îlots ainsi créés, les espaces communautaires sont placés, le jardin, le centre sportif, le CLSC et le centre communautaire. Ils font face au parc et sont desservis par le transport en commun, rue Monkland.

Comme une courtepoinette, le plan proposé pour Benny Farm est fondé sur la riche composition d'ancien et de nouveau. Il s'agit d'un plan construit du détail vers le général - les détails qui décrivent la relation entre les habitations et le paysage, le riche et le pauvre, le jeune et le vieux, l'individuel et le communautaire - manipulés et répétés afin de créer un motif modulé qui s'étend sur l'ensemble du site. Le site est cultivé - cultiver un paysage humain pour le rendre utile, et travaillé en cherchant un sens et des valeurs dans tous ses recoins.

Dans ce projet, plusieurs matériaux seront récupérés (brique, planchers en bois franc, radiateurs en fonte). Les nouvelles réglementations concernant la rénovation ou la construction pourraient imposer la réutilisation des matériaux. Un groupe à l'école d'urbanisme de McGill (Spencer Mann) a modélisé un serveur regroupant des renseignements quant à la récupération et la réutilisation des toutes sortes de matériaux.

La réutilisation et le recyclage des matériaux est un point très important. Une grande partie de la richesse patrimoniale de Montréal va directement dans les lieux d'enfouissement. Ceci constitue une grande perte pour la Ville mais aussi pour les générations futures si l'on se place dans le cadre du développement durable.

Des organismes travaillent à la récupération de ses matériaux. La Ville devrait s'en inspirer et les recommander aux promoteurs dans le cas de rénovations ou de constructions.

La Ville doit encourager par des mesures précises :

- l'utilisation de matériaux écologique, respectant l'environnement. Cela stimulerait par ailleurs de telles industries sur l'île de Montréal et autour de la Ville

- L'utilisation de sources d'énergie alternatives : sources thermales, vent, soleil, biogaz (le premier projet de Benny Farm prévoyait l'utilisation des sources thermales souterraines)
- Réajuster l'éco-efficience des nouveaux et anciens bâtiments
- Considérer les propositions d'éco-design dans les projets

## **Indicateurs**

### **Héritage Architectural**

Indicateur : condition des habitations

## DES RESEAUX DE TRANSPORT DURABLES, STRUCTURANTS, EFFICACES ET BIEN INTÉGRÉS

### ORIENTATION 2.2

#### Des réseaux de transport structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain (p33)

*Le plan appuie la conservation et l'utilisation optimale des réseaux de transport. A cette fin, le plan prévoit un usage plus intensif et plus stratégique du sol favorisant une utilisation accrue des infrastructures de transport collectif et permettant ainsi de réduire la production de gaz à effet de serre. De fait la ville prend résolument position en faveur du transport collectif et le reconnaît comme mode de transport de l'avenir de Montréal.*

*En préconisant des milieux de vie plus complets et diversifiés, le plan encourage également les déplacements à pied et à vélo en lien avec l'approche urbanistique sensible aux exigences d'un environnement sain.*

*Le plan confirme le rôle de Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises*

La condition essentielle à la mise en œuvre des orientations, des objectifs et des moyens du plan d'urbanisme concernant le transport « volet 2.2 *des réseaux de transport structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain* » est l'intégration dans le plan d'urbanisme d'un objectif quantifiable de réduction de l'usage de l'automobile sur l'île de Montréal.

Sans cet objectif de réduction de l'utilisation de l'automobile, plusieurs orientations, objectifs et actions du plan d'urbanisme ne pourront se concrétiser. À titre d'exemple, comme le précise le CRE-Montréal 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<sup>1</sup>. 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. Conséquemment, 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.

### **Objectif 3 – consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés (p35)**

**Action 3.1** – Faciliter les déplacements entre les différents secteurs de la Ville en établissant de nouvelles dessertes de transport collectif.

**Action 3.2** – soutenir une urbanisation favorisant l'utilisation du transport collectif

**Action 3.3** – lier stratégiquement les secteurs de la ville en parachevant le réseau routier

**Action 3.4** – assurer la desserte aux secteurs d'activités et l'accès aux infrastructures de transport collectif en complétant le réseau pan montréalais de voies cyclables.

<sup>1</sup> La croissance actuelle du parc automobile à Montréal est de l'ordre de 1,4% annuellement.

**Action 3.5** – Favoriser la mise en valeur du territoire ainsi que l'utilisation du transport collectif et du vélo en agissant sur l'offre de stationnement

**Recommandations :**

La Ville de Montréal doit prioriser ces actions pour être sûre d'en voir certaines aboutir. Parmi celles citées nous appuyons en priorité :

- **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 38)*

- **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)*

- **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 38)*

- **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)*

- **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)*

Le Plan d'urbanisme ne considère que les sources mobiles (transport de personnes et de marchandises). Il faut aussi noter que la présence croissante de véhicules mal entretenus augmente les émissions de polluants dans l'air.

Il existe aussi des sources fixes de pollution, les sources fixes de pollution atmosphérique se divisent en quatre catégories : les sources d'émissions ponctuelles (procédés industriels, production de vapeur, chauffage et climatisation), les sources liées à l'entreposage et à la manutention (réservoir de produits pétroliers, concassage de pierre, manutention de céréales etc.), les sources d'émissions

diffuses ou fugitives (fuites de substances organiques volatiles, travaux routiers ou de construction, abrasif de déglacage, etc.) et les sources relatives à un incident.

Le Plan d'urbanisme doit considérer : Les émissions atmosphériques d'origine industrielle : Le règlement relatif à l'assainissement de l'air et les règlements qui l'ont précédé ont permis de réduire, au cours des 30 dernières années, d'environ 90% les émissions. Par ailleurs, quelque 5000 industries et commerces sont susceptibles de polluer l'atmosphère par leur système de chauffage et de réfrigération;

Le chauffage au bois : la combustion du bois de chauffage constitue une source importante d'émissions de particules fines, d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), de méthane (CH<sub>4</sub>) et de COV dans les quartiers résidentiels ou les maisons unifamiliales dominant;

Le pollen : Les concentrations de pollen dans l'air ambiant, après avoir diminué de façon substantielle dans les années 80, sont en progression depuis l'abrogation de l'article 7.03 du règlement 90 sur le contrôle de l'herbe à poux. Les terrains vacants et industriels, les axes routiers et ferroviaires de même que les zones aéroportuaires sont des zones favorables à la prolifération de l'herbe à poux. L'herbe à poux occasionne chez environ 10% de la population de l'île de Montréal des rhinites allergiques et des crises d'asthme, dont les coûts médicaux annuels sont évalués à 5 millions de dollars au Québec;

La qualité de l'air à l'intérieur des bâtiments : la présence d'allergènes provenant d'acariens, de chats, de chiens, de coquerelles et de moisissures ainsi que la présence de contaminants chimiques tels que la fumée de tabac et des niveaux élevés de NO constitueraient des facteurs de risque pour le développement ou à l'exacerbation de l'asthme. Un taux élevé d'humidité, des dégâts et des infiltrations d'eau favorisent la prolifération des moisissures qui peuvent causer des irritations des yeux, des voies respiratoires et de la peau. D'autres polluants chimiques à l'intérieur des maisons, engendrés par la combustion du bois, l'utilisation de solvants, de pesticides et les matériaux de construction neufs, peuvent également être sources de symptômes similaires. La Ville de Montréal compte 805 815 logements : **5000 à 7600 des logements** sont jugés dans un état pitoyable.

Plusieurs études ont été réalisées par la Direction de Santé Publique de Montréal (DSP) notamment en ce qui concerne l'impact des conditions de logements sur la santé publique. Ces études peuvent être consultées en ligne sur le site de la DSP (<http://www.santepub-mtl.qc.ca/>).

### ***Mesures à réévaluer***

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.

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

*« 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)*

À notre avis, 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.

- **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 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)*

- **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 sans toutefois augmenter la capacité routière des ponts en retirant l'actuelle voie réservée pour les autobus.

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.

Des changements significatifs doivent s'effectuer dans notre société :

- La multiplication des pôles d'emplois et le développement résidentiel de faible densité favorise l'étalement urbain.
- Il y a un manque d'intégration entre les réseaux de transport en commun et l'aménagement du territoire.
- L'augmentation de la circulation routière, jumelés à des vitesses excessives, compromet la sécurité des piétons et entraîne une dégradation de la qualité de vie et de la tranquillité des quartiers.
- De grands défis demeurent à relever afin de réduire la part modale de l'automobile en solo et d'accroître l'utilisation des transports alternatifs, tels le vélo, la marche, le covoiturage et le transport en commun.
- Il y a un manque d'intégration entre l'aménagement du territoire (augmentation de la densité des logements, évaluation de la demande des déplacements, etc.) et les axes existants de transport en commun.

- Le sous-financement des transports en commun entraîne une réduction de l'offre de service, un faible investissement dans les infrastructures et une augmentation des tarifs, mettant ainsi en péril une plus grande utilisation des transports en commun.
- Bien que le Centre-ville de Montréal demeure le premier pôle d'emploi de la région métropolitaine, d'autres pôles d'activités, sur l'île notamment, se sont développés et sont mal desservis par le transport en commun.
- La faible intégration des sociétés de transport de la région métropolitaine nuisent à l'utilisation du transport en commun.
- L'absence de mesures d'optimisation des infrastructures routières (voies réservées pour les autobus et le covoiturage) ne favorise pas la réduction de l'utilisation de l'automobile.
- L'accroissement du transport de marchandises dangereuses accroît les risques d'accident.
- L'augmentation du nombre d'espaces de stationnement à faible coût favorise l'utilisation de l'automobile et l'augmentation des espaces de stationnement, compromettant ainsi le développement résidentiel des quartiers centraux.
- La disparition progressive des artères commerciales au profit des grandes surfaces nuit à la consolidation des quartiers centraux.
- L'absence d'infrastructures, tels que douche, casier, supports à vélo, etc. en milieu de travail ne favorise pas les déplacements à vélo.
- Les répercussions négatives liées à l'augmentation de l'utilisation de l'automobile et du transport routier des marchandises, soit la congestion et l'achalandage routier, la détérioration de la qualité de vie des citoyens, les accidents de la route, l'augmentation des maladies cardio-respiratoires, la pollution (ozone et particules fine) et la baisse de compétitivité des entreprises vont en s'accroissant.

### **Mesures à revoir**

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. 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**

- **Le parachèvement de l'autoroute 25 vers Laval.**

*« 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, 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)*

À notre avis, plusieurs mesures doivent être mise 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 (mise en place de voies réservées au covoiturage sur les ponts et augmentation de la fréquence des trains de banlieue) et la mise en place de nouvelles infrastructures de transport en commun (Trains de banlieue vers Mascouche et Repentigny, voie express sur Henri-Bourassa et prolongement du Métro vers Anjou).

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

## **Objectif 4 – Confirmer le rôle stratégique du transport des marchandises par la consolidation des infrastructures existantes (p61)**

**Action 4.1** : améliorer l'accessibilité et la desserte des principaux secteurs de déplacements de marchandises

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...).

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.

En France, un plan de déplacement urbain a été mis en œuvre :

« Le plan de déplacements urbains (PDU) définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains ».

Un PDU porte sur le transport de marchandises et la livraison tout en rationalisant les conditions d'approvisionnement de l'agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales. Il prévoit la mise en cohérence des horaires de livraison et des poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains. Il prend en compte les besoins en surfaces nécessaires au bon fonctionnement des livraisons afin notamment de limiter la congestion des voies et aires de stationnement. Il propose une réponse adaptée à l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et précise la localisation des futures, dans une perspective d'offre multimodale".

Par ailleurs, lors de la prise en compte de l'organisation du stationnement, un PDU doit également intégrer des "modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises".

La démarche PDU permet une action publique plus efficace sur le fret et permet d'aller au-delà d'une simple gestion sectorielle du transport des marchandises :

le territoire d'un PDU est pluri-communal et permet de réfléchir et d'agir sur le fret à l'échelle d'une agglomération, en harmonisant les réglementations et en incluant dans la réflexion les principaux générateurs de fret (plates-formes logistiques, zones industrielles, zones commerciales périphériques...)

l'intégration des marchandises dans les PDU permet dès le début de faire participer à la réflexion un certain nombre de partenaires privés mal pris en compte jusqu'à présent, comme les chambres de commerce et de métiers ou les transporteurs routiers

Au-delà de la seule gestion de la circulation, le PDU permet de traiter des interdépendances logistiques entre déplacements des produits, déplacement des personnes et structure urbaine (urbanisme commercial par exemple).

### ***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.

## **Indicateurs**

### **Transport**

Indicateur 1 : Ventes totales annuelles de gazoline

Indicateur 2 : Nombre de voyageant non-motorisé : cyclables et piétonnier

### **Qualité de l'air**

Indicateur 1 : Niveau d'ozone ambiant

Indicateur 2 : Niveau de monoxyde de Carbone ambiant

Indicateur 3 : Niveau d'oxydes de Nitrogène ambiant

Indicateur 4 : Niveau de dioxyde de Sulfure ambiant

Indicateur 5 : Niveau de particule en suspension dans l'air

**ACTIONS À METTRE EN OEUVRE RAPIDEMENT POUR LUTTER EFFICACEMENT CONTRE LES  
PROBLÉMATIQUES ENVIRONNEMENTALES**

**ORIENTATION 2.7:**

**Un environnement sain**

**Objectif 17 – Réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre**

**Objectif 18 – Assurer une gestion efficace des infrastructures d'eau potable et des eaux usées**

**Objectif 19 – Favoriser la réhabilitation des sites contaminés**

**Objectif 20 – Atténuer les nuisances générées par les activités urbaines sur le milieu environnant**

**Objectif 21 – Assurer un aménagement adéquat dans les secteurs de contraintes**

Point très positif : Intégrer les considérations environnementales dans le Plan d'urbanisme; la qualité du milieu de vie en dépend en partie.

Le chapitre 2.7 « Un environnement sain » (page 173) comprend des orientations et des actions qui touchent directement la qualité de vie des montréalais. Ces préoccupations souvent inter-reliées devraient donc se refléter dans l'ensemble du plan d'urbanisme.

Importance de prendre en compte la charge cumulative de pollution existante d'un secteur avant d'y autoriser l'installation de nouvelles installations polluantes

***Mesures à préciser***

**Eaux usées :**

Constat :

Les principales causes de contaminations résiduelles dans certains secteurs des cours d'eau, autant par temps sec que par temps de pluie sont :

- Les égouts collecteurs unitaires du Centre et de l'est de l'île qui reçoivent à la fois les eaux domestiques et les eaux pluviales. En temps de pluie et de fonte des neiges, le volume d'eau capté par le collecteur unitaire peut être 50 fois plus élevé : La station a cependant été conçue pour ne traiter que 80% de ce volume additionnel. Le reste des eaux est déversé, sans traitement, dans les cours d'eau, ce qui entraîne les rejets de bactéries coliformes fécaux dans les cours d'eau. Ces rejets excèdent fréquemment les exigences de rejets établis par le MENV,
- Le non-raccordement de certains secteurs à la station d'épuration, dont les eaux usées sont déversées directement dans les cours d'eau.

Une connaissance qualitative et quantitative approfondie de l'ensemble des infrastructures d'égouts et d'aqueduc font défaut.

- Aucun suivi n'est effectué après l'installation d'infrastructures (tuyaux etc.) récentes ou anciennes.
- Les nouvelles infrastructures peuvent être aussi défailtantes (exemple : bris d'aqueduc sur le boulevard Pie IX)

Les pertes dues aux fuites du réseau (40%) et les causes de la production excessive d'eau potable, qui augmente les coûts liés à la gestion de l'eau, sont méconnues.

La Ville de Montréal doit s'assurer que ses usines de production d'eau potable rencontre les nouveaux critères de qualité énoncés dans le règlement sur la qualité de l'eau potable et de la mise à niveau des compétences des travailleurs affectés aux infrastructures de production d'eau potable.

Le programme de contrôle à la source des rejets industriels ne suffit pas à rencontrer les exigences de rejet à l'effluent de la station, de sorte que les concentrations de certains polluants dans l'effluent de la station sont supérieures aux exigences de rejet du MENV,

Une des autres problématiques concerne l'épuration de l'eau versus la productivité. À la source, l'eau, provenant principalement du lac Saint-Louis, ne demande pas beaucoup de traitement. Par contre, le problème s'accroît lorsqu'on arrive au stade de l'épuration des eaux usées.

- La caractérisation des eaux usées à l'affluent et à l'effluent de la station est adéquate pour les contaminants toxiques inorganiques mais peu développée pour les toxiques organiques. De même, la réglementation actuelle sur les rejets ne vise pas les toxiques organiques.
- Contrairement aux autres villes, Montréal dispose d'une station d'épuration située en amont soit à Saint Anne de Bellevue. La station devrait se situer en aval de la ville.

### **Recommandations :**

Intégrer les notions de sécurité publique et 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

Associer un échéancier de réalisation aux moyens de mise en œuvre

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

Ajouter le volet application des règlements pour réduire les rejets à la source

### **Indicateurs**

#### **Qualité de l'eau**

Indicateur 1 : Niveau de coliformes fécaux

Indicateur 2 : Niveau de phosphore et de solides en suspension totale (TSS)

#### **Sols contaminés :**

#### **Constat :**

La connaissance des risques que posent les terrains contaminés en milieu urbain pour la santé humaine et l'environnement est imparfaite. La connaissance du phénomène de la contamination des sols et l'inventaire des terrains contaminés de Montréal sont incomplets. Le répertoire des terrains contaminés du MENV indique que près de 1150 sites contaminés ont fait l'objet d'une caractérisation plus ou moins détaillée sur l'île de Montréal. Tous n'ont toutefois pas été décontaminés. Les risques que présente un terrain contaminé pour la population dépendent de la concentration des polluants, de leur toxicité pour l'organisme et de l'exposition des individus aux dits polluants. Des analyses de risque peuvent être menées afin d'étudier l'effet de la contamination à partir des principales voies d'exposition (contact cutané, ingestion, inhalation). Ainsi dans la mesure où l'exposition de la population aux substances est faible, les risques pour la santé résultant de la contamination pourront être considérés comme négligeables. L'approche de l'analyse de risque implique aussi l'évaluation des risques sur l'environnement (études écotoxicologiques). Les effets néfastes de la présence de sols contaminés sur la flore, la faune et les eaux peuvent alors être contrôlés par l'application de mesures de gestion appropriées lors de la remise en valeur des sites contaminés.

La contamination de près de 80% des terrains étant mixte, en raison de la présence de polluants organiques et inorganiques, la difficulté de leur décontamination s'en trouve augmentée, en raison des technologies de décontamination appropriées qui diffèrent selon la nature des polluants. De plus, il faut noter que la recherche dans le domaine des technologies de réhabilitation des sols contaminés aux polluants organiques est plus avancée que dans le domaine de la contamination aux polluants inorganiques.

Les coûts élevés de réhabilitation des terrains contaminés constituent un frein au développement économique de l'île de Montréal et contribuent à l'étalement urbain.

La méthode actuelle de réhabilitation des sites par l'excavation et l'enfouissement hors site des matériaux pollués est très coûteuse et ne permet pas d'éliminer le problème.

Certains terrains fortement contaminés, notamment des terrains dits « orphelins », sont carrément hors marché et doivent faire l'objet de solutions particulières afin d'être revalorisés.

#### **Recommandations :**

Cartographier les sols contaminés et effectuer le suivi de l'évolution de leur décontamination

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

Intégrer la gestion des friches industrielles dans les technologies de traitement biologique

#### **Zones tampons :**

Protéger les secteurs résidentiels des nuisances provenant des secteurs industriels et du réseau de transport (chemin de fer, autoroutes, artères principales...)

Privilégier la solution du verdissement partout où c'est possible

#### **Mobilier urbain :**

Promouvoir l'efficacité énergétique (notamment au niveau de l'éclairage urbain)

## **Bruit :**

Objectif : Diminuer globalement le bruit ambiant généré par les activités humaines

Moyens de mise en œuvre :

S'inspirer des normes de l'OMS et de l'approche européenne (notamment au niveau de la cartographie du bruit)

Mettre en place un règlement concernant les sources mobiles

Dans le domaine de la construction résidentielle, mettre en place 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)

## ***Mesures manquantes à ajouter***

### **Matières résiduelles :**

#### **Constat :**

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), regroupant 63 municipalités : gère 1,7 million de tonne de déchets par année (majoritairement des déchets domestiques) sur les 5 millions de tonnes produites sur son territoire, correspondant à 50% des déchets du Québec.

La CMM dépend pour l'enfouissement de quatre méga sites d'enfouissement, dont un seul est sur son territoire (Lachenaie).

Le taux de récupération domestique de 17% sur l'île de Montréal, est plus de trois fois inférieur aux objectifs de récupération prévus pour 2008 dans la Politique québécoise (60% pour 2008).

La CMM ne composte que 4% des matières putrescibles produite sur son territoire par le secteur municipal alors que ces matières représentent 40% du sac vert et que la Politique vise aussi 60% pour 2008.

À l'exception des feuilles et des sapins de Noël, il n'y a pas de collecte de matières putrescibles sur l'île de Montréal, bien qu'elles représentent près de 40% des déchets domestiques.

Les coûts, très bas, de l'enfouissement ne favorisent pas la récupération des ressources.

Le peu de débouchés commerciales pour certaines matières recyclables, tels que les plastiques et le verre, freine la récupération de ces ressources.

La réglementation actuelle relativement à la récupération et à la réduction à la source n'est pas suffisante.

Les pratiques de réduction à la source et de réutilisation des matières résiduelles demeurent marginales.

Les services relatifs à la gestion des matières résiduelles : collecte sélective, collecte des feuilles mortes et arbres de Noël, présence d'Éco-centre, d'Éco-quartiers, sont inégaux d'un arrondissement à l'autre.

- Concernant les Éco-quartiers, un bilan critique doit être réalisé pour améliorer le système de gestion en cours. Devrait suivre ensuite une généralisation des centres au sein de l'île de Montréal.

Les données relatives à la récupération dans les ICI sont incomplètes.

Bien qu'il n'y ait qu'un seul méga site sur le territoire de la CMM, la ville de Montréal doit prioriser l'élimination des déchets sur le territoire de la CMM.

La Ville de Montréal est responsable de la mise en œuvre du PMGMR de la CMM sur son territoire et devra engager une réflexion quant aux moyens d'atteinte des objectifs énoncés dans la Politique québécoise.

La population est peu sensibilisée à l'importance de ses choix de consommation et aux problématiques environnementales qui en découlent.

Il y a peu de recherche et de développement relativement aux alternatives à l'enfouissement.

### **Recommandations :**

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

### **Indicateurs**

#### **Gestion des ordures ménagères**

Indicateur 1 : Quantité d'ordures ménagères envoyées en site d'enfouissement comparé aux autres recyclées ou compostées.

Indicateur 2 : Quantité d'ordures ménagères collectées au travers « curbside recycling »

Indicateur 3 : Quantité d'ordures ménagères compostées

Indicateur 4 : Quantité de matières dangereuses ménagères collectées

### **Constructions :**

Dans l'optique de favoriser une production architecturale de qualité, s'assurer du recyclage des matériaux de démolition et des résidus de construction