



**Mémoire déposé dans le cadre des consultations publiques sur  
le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.**

**16 juin 2004**

## Table des matières

<b>16 juin 2004</b> .....	<b>1</b>
<b>Mémoire déposé dans le cadre des consultations publiques sur le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal</b> .....	<b>1</b>
<b>Table des matières</b> .....	<b>2</b>
<b>Introduction :</b> .....	<b>3</b>
a. L'organisme .....	3
b. Ses interventions dans le domaine .....	3
<b>Conjoncture, situation actuelle et le Plan d'urbanisme :</b> .....	<b>6</b>
Rappel des grands engagements des différents paliers de gouvernement et problématiques générales .....	6
La reconnaissance de l'outil de planification qu'est le plan d'urbanisme .....	8
L'importance de se donner une vision commune par les 7 grands objectifs reconnus par Équiterre .....	9
<b>Priorité au transport viable</b> .....	<b>9</b>
L'aménagement pour un transport durable .....	9
Avantager les alternatives à l'automobile .....	10
Le Vélo : Un outil et une récréation. Ou le besoin d'affirmer clairement son utilité .....	11
L'auto-partage : Une solution à l'usage traditionnel de la voiture .....	16
La marche et l'échelle piétonne : .....	19
Patins roulants et autres modes de transport actif .....	22
Protection de l'environnement .....	23
Efficacité énergétique .....	23
Protection des espaces naturels restants .....	26
Réduction de l'offre automobile .....	27
Amélioration de la qualité de vie à Montréal .....	34
Création d'une variété de logements .....	34
Consolidation et création d'espaces verts de qualité en quantité .....	36
Espaces publics .....	36
Politique de stationnement .....	38
<b>Bibliographie</b> .....	<b>40</b>
<b>Liste résumée des demandes d'Équiterre pour le Plan d'Urbanisme de la Ville de Montréal :</b> .....	<b>43</b>

## **Introduction**

Depuis maintenant 10 ans, Équiterre s'attache à mettre sur pied plusieurs projets qui permettent aux citoyens et citoyennes de faire des choix à la fois écologiques et socialement équitables. Il prend régulièrement part à des consultations publiques pour faire des propositions qui vont permettre aux citoyens de passer concrètement à l'action en faveur d'un environnement plus sain, d'une meilleure qualité de vie et d'une plus grande équité sociale. Il allait donc de soi pour l'organisme qu'il devait intervenir dans le cadre de cette consultation sur le plan d'urbanisme.

### ***L'organisme***

Équiterre est un organisme à but non lucratif, démocratique et à statut charitable, actif depuis 1993. a pour mission de contribuer à bâtir un mouvement citoyen en prônant des choix individuels et collectifs à la fois écologiques et socialement équitables. Rayonnant à travers le Québec, ayant son siège social à Montréal, l'organisme compte 3000 membres, plus 150 bénévoles et une vingtaine d'employés à temps plein. Spécifiquement, Équiterre fait la promotion du commerce équitable, de l'agriculture écologique, de l'efficacité énergétique et des modes de transport écologiques. En 2003, 245 000 personnes ont reçu un document éducatif d'Équiterre et son site Internet reçoit plus de 200 000 visites par année. Il propose des solutions concrètes pour aider les citoyens à passer à l'action pour préserver l'environnement et la justice sociale. À cette fin, il développe des projets de démonstration, lance des campagnes d'information, de marketing social et médiatiques.

### ***Ses interventions dans le domaine***

Équiterre s'intéresse aux questions relatives au changement climatique et à la solution que constitue le cocktail transport depuis sa création en 1993.

- En 1995, Équiterre a participé à la deuxième conférence des parties de la convention des Nations unies sur les changements climatiques. Depuis, Équiterre a mené plusieurs campagnes d'éducation sur les changements climatiques, le transport et l'efficacité énergétique en plus de participer aux grands débats entourant ces questions.
- Équiterre a participé activement en déposant deux mémoires au Débat public sur l'énergie de 1995 ;
- Équiterre a siégé au Groupe de travail Éducation et sensibilisation du public ainsi qu'au Groupe de travail Transport du Mécanisme québécois de concertation sur les changements climatiques (1999-2000) ;

- En 2001 et 2002, Équiterre a participé au comité aviseur du gouvernement canadien sur la rédaction du rapport aux Nations Unis sur le bilan du Canada en matière de développement durable depuis le Sommet de la Terre de Rio en 1992.
- En 2002, Équiterre a organisé avec l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN), Vivre en Ville et le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) une campagne d'information sur la ratification par le Canada du protocole de Kyoto. Résultats : 5000 personnes (incluant des hauts fonctionnaires, des maires, des conseillers municipaux, des députés fédéraux et des membres de l'Assemblée nationale) à travers le Québec ont reçu un dépliant explicatif sur les avantages de ratifier l'Accord de Kyoto. Les Villes de Québec et de Montréal ainsi que la Communauté métropolitaine de Montréal ont appuyé la ratification par le Canada de cet accord.
- Depuis 1999, Équiterre a été l'un des principaux artisans d'une coalition qui a lancé avec succès une campagne en faveur du transport en commun, de la marche et du vélo, tout en décourageant l'utilisation de la voiture privée et la construction de nouveaux ponts et autoroutes. Dans le cadre de cette campagne, Équiterre a coordonné une pétition en faveur du transport en commun qui a recueilli 60 000 signatures de citoyens provenant des 6 grands centres urbains du Québec (représentant 11 régions administratives). Cette pétition a été déposée à l'Assemblée nationale, à la Ville de Montréal et à la Chambre des communes.
- Équiterre offre aussi aux résidents de la grande région de Montréal des services pour réduire leur consommation d'énergie à la maison et sur la route. Avec l'appui de l'Agence de l'efficacité énergétique et ses programmes d'Inspection énergétique des maisons et d'efficacité énergétique pour ménages à faible revenu, Équiterre offre des visites à domicile de conseillers qui analysent les habitudes de consommation des occupants et proposent des solutions éco-énergétiques adaptées à chaque logement. Dans certains cas, de menus travaux d'isolation sont également réalisés. De 1999 à ce jour, plus de 3000 ménages ont bénéficié de ces services.
- Depuis 1999, Équiterre fait des campagnes de sensibilisation et de marketing social en vue de réduire l'utilisation de la voiture solo. Elle a développé des outils d'action pour les citoyens; la trousse Cocktail transport propose aux citoyens de combiner les différents moyens de transport pour réduire leur usage de la voiture ou éliminer le besoin de posséder une voiture personnelle. Par des interventions directes auprès de la population, des relations avec les médias, des campagnes de promotion et toutes sortes d'autres moyens, Équiterre sensibilise des milliers de personnes à chaque année. Plusieurs partenaires sont impliqués dans cette campagne à chaque année : la Société de transport de Montréal, l'Agence métropolitaine de transport, la Direction de santé publique de

Montréal, Communauto, certaines institutions post-secondaires, divers ministères (environnement, transport, etc), des groupes de jeunes et de nombreux bénévoles.

- Équiterre participe activement au processus de réflexion menant à la rédaction et à la mise en œuvre du Plan stratégique de développement durable de la Ville de Montréal.

## Conjoncture, situation actuelle et le Plan d'urbanisme

### *Rappel des grands engagements des différents paliers de gouvernement et problématiques générales*

Le milieu de vie montréalais est tout aussi unique qu'il est particulier par sa géographie, sa culture et son histoire. Cet espace de vie insulaire subit et crée des pressions très importantes au niveau de l'environnement et d'autant problématiques. Ainsi, dans un effort collectif, les autorités gouvernementales fédérales ont signé en 1997 et ratifié en 2002 le protocole de Kyoto qui commande une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de ramener ces émissions à des niveaux inférieures de 6% par rapport à l'année repère de 1990. Lors du discours du trône du 2 février 2004, le gouvernement a réitéré son intention de respecter ses engagements :

*Le gouvernement du Canada respectera les engagements qu'il a pris en signant l'accord de Kyoto relatif au changement climatique, selon une stratégie qui donne des résultats de longue durée tout en soutenant une économie forte et prospère. À cette fin, il élaborera un plan national équitable de concert avec les administrations provinciales et territoriales ainsi que d'autres intervenants.* (<http://www.climatechange.gc.ca/francais/canada/goc.asp>)

Le gouvernement du Canada s'étant engagé au nom de l'ensemble de ses citoyens, ces derniers doivent maintenant agir en faveur du respect de cet engagement dans un souci de respect de l'environnement et de la qualité de vie des membres de la collectivité actuelle et future. Le gouvernement du Québec a également signifié son intention de respecter cet engagement en prenant les moyens nécessaires pour y arriver. Tiré du site Internet du ministère de l'Environnement du Québec, le court texte suivant signé, par le ministre de l'Environnement et par le ministre des Ressources naturelles, démontre l'intérêt réel du gouvernement de participer activement aux efforts afin de lutter contre les changements climatiques.

*Bien que relativement nouvelle, la question des changements climatiques représente sans contredit un des enjeux fondamentaux de notre temps. Pour cette raison, le gouvernement du Québec, à l'instar d'autres gouvernements, a pris l'engagement ferme de faire sa part et de contribuer aux efforts internationaux qui seront nécessaires afin de contrer ce phénomène.*

*Des événements extrêmes tels l'inondation du Saguenay en 1996 et le grand verglas de l'hiver 1998, qui a plongé une partie du Québec dans la noirceur pendant plusieurs jours, sont des exemples de dérangements climatiques auxquels nous risquons d'être de plus en plus confrontés à l'avenir. Leur lien avec le phénomène des changements climatiques fait de plus en plus consensus au sein de la communauté scientifique internationale.*

*La situation est préoccupante. Nous devons agir ensemble et rapidement. C'est précisément pour cette raison que plus de 150 pays ont, depuis 1992, signé la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques.*

*C'est aussi pourquoi de nombreux pays ont renforcé, en 1997, leurs engagements lors de la conférence internationale de Kyoto.*

*Le Québec, de par ses choix énergétiques, jouit d'une position exceptionnelle lui permettant d'assurer un leadership et un rôle de premier plan quant aux engagements internationaux pris par le Canada. C'est ainsi que la représentation québécoise s'est démarquée par son dynamisme et sa détermination, au sein de la délégation canadienne présente à Kyoto, en faisant la promotion d'un objectif de réduction ambitieux et contraignant en matière de lutte contre les gaz à effet de serre.*

*Peu de problèmes nécessitent une aussi vaste concertation que celui des changements climatiques. La démarche québécoise est donc axée sur un processus de concertation étroite entre les multiples intervenants des différents secteurs d'activité économique et sociale. Le fruit de leur réflexion prendra la forme d'un plan d'action global incluant des mesures qui respectent les caractéristiques particulières du Québec.*

*Réduire nos émissions de gaz à effet de serre pour contrer les changements climatiques représente un défi que nous avons le devoir de relever. Le gouvernement du Québec est déterminé à poursuivre sans relâche son action dans ce domaine et ce, en collaboration avec l'ensemble de ses partenaires. C'est de cette façon, croyons-nous, que nous pourrions transmettre aux générations futures un héritage naturel, apte à garantir leur propre avenir.*

De plus, rappelons que lors de la Commission parlementaire sur la mise en œuvre du Protocole de Kyoto en février 2003, M. Alan DeSousa, responsable du développement durable au sein du Comité exécutif affirmait que « la Ville de Montréal entend tout mettre en œuvre, à l'intérieur de ses champs de compétence et selon ses moyens, pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre » et en plus, mentionnait que « La Ville de Montréal doit participer de façon dynamique à la mise en oeuvre du Plan du Canada sur les changements climatiques et à celui que mettra en place le Gouvernement du Québec pour contribuer à atteindre les objectifs qui y sont établis et que nous partageons sans réserve. ». La ville de Montréal et le Conseil du Montréal Métropolitain ont d'ailleurs adopté des résolutions en 2002 soutenant la ratification par le Canada du Protocole de Kyoto.

Au Québec, l'inventaire des émissions de GES indique que les GES sont produits à plus de 38% par le domaine des transports. À Montréal, ce secteur est responsable pour plus de 50 % des GES. Avec la forte croissance des ventes de véhicules utilitaires ou camions légers reconnus pour leur grande consommation en énergie et production tout aussi impressionnante de GES, le Québec doit intervenir dans les émissions de ces polluants afin de respecter ses engagements. La première mesure qui apparaît évidente pour limiter la progression de production de GES est de limiter l'offre des services automobiles tels que les routes et les ponts. Ainsi, la priorisation des alternatives efficaces à l'automobile doit devenir l'objectif premier dans les milieux urbains. En 1987, le tiers des déplacements motorisés (33.7%) étaient faits en transport en commun en période de pointe à Montréal. 11 ans plus tard, en 1998, cette proportion était de 24,2%, un net recul malgré une croissance de l'achalandage. La mobilité motorisée semble donc augmenter en

général, et celle en voiture, croit nettement plus vite que celle qui est en transport en commun (Les Affaires, 22 mai 2004).

De plus, le parc automobile ne semble que continuer de croître de façon importante depuis des années. Il y avait, selon la Société de l'Assurance automobile du Québec (SAAQ) (*SAAQ, Dossier statistique, Bilan 2003, Accidents, parc automobile, permis de conduire, avril 2004. p.150.*) plus de 648 000 automobiles et camions légers enregistrés à Montréal, une augmentation de plus de 5% depuis 1998 alors qu'on dénombrait 597 000 véhicules du même type. Notons qu'il y a environ 15% de plus de camions légers sur le territoire de l'île pour la même période. De plus en augmentant l'offre de transport en commun, il sera envisageable de réduire les taux de congestion et ainsi récupérer des sommes financières importantes engendrées par des retards dans les déplacements des ressources humaines ou des marchandises à Montréal. En 2004, les coûts de la congestion sont évalués à près de 778 millions seulement à Montréal (Ministère des transports du Québec).

Dans un même élan de prise de conscience collective, la Ville de Montréal a l'instar d'une soixantaine d'organisations des milieux économiques, institutionnels et communautaires, a signé la déclaration de Développement durable les engageant dans un processus qui vise à un plan d'action pour le développement durable. Cette signature historique fût le premier pas vers un long processus au cours duquel les signataires devront travailler ensemble et viser à atteindre la durabilité. Celle-ci s'inscrit également dans la ville. Le plan d'urbanisme est donc l'endroit tout désigné pour mettre de l'avant les principes de développement durable. En adhérant à la Déclaration de principe, les partenaires actuels et futurs confient à la Ville de Montréal la responsabilité de piloter la démarche globale. En acceptant cette responsabilité, la municipalité a reconnu que c'est à l'échelle locale que les enjeux, aussi globaux soient-ils, doivent trouver des solutions durables.

### ***La reconnaissance de l'outil de planification qu'est le plan d'urbanisme***

Il apparaît pour Équiterre que le Plan d'urbanisme est un document de planification qui établit clairement les lignes directrices de l'organisation de la Ville de Montréal et traduit par le fait même la vision d'avenir pour l'ensemble de son territoire dans un respect des intérêts de la collectivité. Ce plan d'urbanisme deviendra la référence en matière de développement des activités ayant cours sur l'île de Montréal. De plus, ce document devra servir de référence pour la mise en place et la mise en œuvre des autres plans et politiques tant au niveau municipal qu'au niveau des arrondissements. Son application devra donc être fait conformément à l'objectif premier du Plan d'urbanisme. Il peut avoir beaucoup d'impact sur la façon d'organiser les quartiers, sur la qualité de vie et la protection de l'environnement.



## ***L'importance de se donner une vision commune par les 7 grands objectifs reconnus par Équiterre***

1. Milieux de vie de qualité diversifiés et complets : Le Plan d'urbanisme est l'outil de prédilection pour s'assurer une qualité de vie minimale et des actions qui feront en sorte que les citoyens de l'île puissent vivre en santé, en sécurité et dans un cadre agréable.
2. Des réseaux de transport structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain : Les transports en commun deviendront, par un jumelage obligatoire avec l'urbanisme écologique, les grandes structures urbaines du développement de notre ville dans un esprit de durabilité.
3. Un centre prestigieux, convivial et habité : L'esprit de diversité, d'équité et de variété des activités et des participants sera renforcé au centre de la ville permettant la consolidation et la croissance d'une vie d'autant variée, animée et partagée de tous.
4. Des secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés : Montréal deviendra le lieu des opportunités d'emplois, de commerces et de services sociaux accessibles à tous développés en mettant en misant sur des caractéristiques d'équité et d'accès universel.
5. Un paysage urbain et une architecture de qualité : Le théâtre de la vie quotidienne des montréalais sera protégé, consolidé et amélioré tout en positionnant Montréal comme une ville ayant des atouts physiques uniques et particuliers
6. Un patrimoine bâti, archéologique et naturel valorisé : L'histoire collective unique et particulière des Montréalaises et Montréalais est importante pour bien s'assurer d'un avenir garant de l'atteinte des objectifs en matière de qualité de vie. Le patrimoine naturel représente un potentiel écologique de taille qu'il faut préserver à tout prix.
7. Un environnement sain : La santé et la sécurité des occupants de l'espace montréalais doivent être intégrées dans tous les objectifs et actions qui sont présents au Plan d'urbanisme. La réduction des gaz à effet de serre doit être le principal indicateur de la qualité de notre environnement.

## **Priorité au transport viable**

### ***L'aménagement pour un transport durable***

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

possibilités de mobilité pour les jeunes, les personnes âgées et toutes les personnes sans voiture par choix ou faute de ressources. En réaction à cette approche, de nouveaux modèles d'aménagement du territoire, comme le *Smart Growth*, le nouvel urbanisme et le *Transit-Oriented Development* sont nés. Bien que chaque concept possède sa définition, ils partagent un certain nombre de principes communs : un quartier où les services sont accessibles à pied, des transports collectifs efficaces, une plus grande densité et une mixité des usages. De plus, ces nouvelles approches en aménagement mettent en valeur des principes similaires d'utilisation rationnelle des ressources, de réduction de l'utilisation de l'automobile et d'amélioration de la qualité de vie. (CRE, 8 principes pour construire la Ville du transport durable, 2003, p.9 ). Le CRE-Montréal a développé 8 principes devant guider l'aménagement en matière de transport : une plus grande densité, un milieu de vie diversifié, un développement continu du territoire, un aménagement favorisant l'accès et l'utilisation des transports collectifs, des infrastructures de transport collectif au cœur du quartier, un aménagement favorisant les piétons et les cyclistes, une offre résidentielle diversifiée et des bâtiments orientés vers la rue.

- ❑ **Équiterre demande** à la Ville de Montréal de prendre en considération ces nouveaux courants urbanistiques et d'intégrer ces principes dans sa vision de l'aménagement.
- ❑ **Équiterre demande à la Ville de Montréal** d'intégrer les 8 principes développées par le Conseil régional de l'environnement de Montréal dans son plan d'urbanisme.

### ***Avantager les alternatives à l'automobile***

On oublie souvent que, sur l'île de Montréal, le tiers des ménages ne possède pas de voiture. Cette proportion augmente à 63 % chez les résidents du centre-ville. Dans la plupart des quartiers, les citoyens se plaignent de la circulation automobile – trop d'autos trop vites –, qui dégrade la qualité de vie. Il faut revoir nos choix de déplacements. Accordons dans les rues la priorité aux piétons, ce qui est, nous le concédons, tout un contrat culturel à Montréal et au Québec, puis favorisons un peu plus les cyclistes et le transport en commun, et un peu moins les véhicules motorisés individuels. Il ne s'agit pas d'une grande révolution, mais simplement d'une mise à jour de la manière dont les citoyens urbains d'aujourd'hui veulent s'approprier la ville.

Le transport durable s'entend d'un système qui répond aux besoins des individus et sociétés en matière de mobilité, est abordable et efficace, limite les formes de pollution et les déchets, réduit au minimum la consommation des ressources non-renouvelables et recycle ses composantes. (*Vers des collectivités viables, Guide 2, de la Théorie à l'action. Vivre en Ville, 2004. p. 345*) Le développement de mesures favorisant réellement les transports viables nécessite une prise de position claire des acteurs concernés.

Ceci permet d'élaborer une vision concernant les transports viables au sein d'une agglomération, d'une collectivité et surtout, de se donner les moyens de la réaliser.

La Communauté urbaine de Strasbourg a adopté, au début des années 1980, un plan de déplacement (PDU) dont l'objectif est de favoriser l'utilisation de modes de transport alternatif à l'automobile de façon à améliorer la qualité de l'environnement et du cadre de vie urbain. C'est ainsi que cette politique s'attaque à l'hégémonie de la voiture dans une ville où près de 75% des déplacements mécanisés s'effectuaient en automobile à la fin des années 1980. Le rééquilibrage des modes de transport s'appuie sur trois axes principaux. Qui permettent de créer une forme de discrimination positive favorisant le transport public, l'utilisation des vélos et les piétons. Ces trois axes sont :

1. Réduire la circulation et le stationnement
2. Privilégier le transport public et le vélo
3. Aménager des espaces urbains pour faciliter la circulation des piétons.

La politique des déplacements de Strasbourg et les initiatives qui en ont découlé ont permis de faire progresser les déplacements en transport public de plus de 40% durant les années 1990. Le plan de circulation du centre-ville a permis de réduire la circulation automobile de 17% en cinq ans. (Vivre en Ville, 2004, p.352.)

- **Équiterre demande à la Ville de Montréal**, à l'instar de la Communauté urbaine de Strasbourg, d'adopter une ambitieuse politique des déplacements urbains qui recentre ses priorités sur les transports en commun, les piétons et les cyclistes.

### **Le vélo : un outil et une récréation. Ou le besoin d'affirmer clairement son utilité dans les déplacements quotidiens**

Les avantages sont nombreux, les inconvénients minimes. La Ville doit maintenant affirmer clairement son intention de reconnaître le vélo comme moyen de transport utilitaire qu'il sera possible d'utiliser annuellement à Montréal. Dans la foulée des signatures de protocoles et de plans stratégiques, et en accord avec la reconnaissance de l'importance d'un environnement sain sur l'île, le vélo représente une alternative à l'automobile fort intéressante. La Ville de Montréal doit prendre un engagement ferme envers le vélo qui doit se traduire par une volonté nette de développer notre réseau cyclable en commençant par le centre-ville. Bien que le réseau actuel de pistes cyclables ait été développé dans une perspective de loisir et non de déplacements utilitaires, l'on se doit de compléter ce réseau qui souffre en ce moment d'être fractionné. De plus on devra développer un réel réseau visant des déplacements utilitaires en établissant des connexions directes entre les entités composant la nouvelle ville. Il faudra desservir les pôles d'emplois, les nœuds de transport en commun, les artères de divertissement et de magasinage. Pour

développer un réseau cyclable utilitaire, il faudrait prévoir l'aménagement d'au moins 350 KM de nouvelles pistes, corridors ou voies d'ici 2010.

- **Équiterre demande à la Ville de Montréal** d'établir et de mettre en œuvre une politique concernant le vélo comme moyen de transport utilitaire sur l'ensemble de son territoire et, plus spécifiquement, dans ses quartiers centraux. Cette politique devra prévoir la création de réseaux de pistes, de corridors, de voies clairement identifiées et réservées aux modes de transport actif sur son territoire rejoignant les grands centres d'enseignement supérieur, comme les 4 universités, les différents collèges et Cégeps de l'île, ainsi que la plupart des principaux pôles d'emplois. Un plan ambitieux devrait être déposé et intégré dans un horizon rapproché.
- **Équiterre demande à la Ville de Montréal** de créer un réseau cyclable utilitaire d'au moins 350 Km et de prévoir par la suite un plan d'augmentation et de mise à jour de ce réseau.

Les personnes fréquentant les institutions post-secondaires sont de potentiels usagers du vélo par leur âge, leurs conditions économiques et par notamment une plus grande propension à vouloir protéger leur environnement. Actuellement, les universités et cégeps ne sont que très rarement accessibles via des corridors cyclables balisés. Il faut intervenir pour les rendre accessibles par des aménagements cyclables. De plus, ces équipements routiers devront permettre d'accéder rapidement et de façon sécuritaire à ces maisons d'enseignement, et ce, depuis les différents quartiers avoisinants ces centres. En plus des centres d'enseignement, les nouvelles pistes cyclables devront rejoindre les différents pôles d'emploi de l'île tout en les traversant et permettant une circulation sécuritaire des cyclistes à l'intérieur même de ces milieux. Le centre-ville gagnerait définitivement à être plus accessible en vélo, comme c'est la tendance dans les villes modernes qui misent sur la qualité de vie et qui ont compris qu'un réel développement économique doit s'appuyer sur une diminution de la pollution et une amélioration de la santé publique.

Dans un premier temps, le centre-ville pourrait être visé dans la mise en œuvre de la politique par la création de corridors protégés quadrillant le centre des affaires et non pas seulement s'y connecter tel que conçu actuellement. Ainsi, il serait possible pour un bassin très important de travailleurs du centre-ville de Montréal de parcourir la distance séparant leur logement et l'édifice dans lequel ils travaillent. La situation actuelle permet à certains cyclistes parvenant d'un nombre très limité de quartiers résidentiels de rejoindre le quartier des affaires sans pour autant en assurer leur sécurité une fois rendu dans le secteur périphérique à leur lieu d'emploi. Il est donc recommandé de développer un nombre suffisant de pistes ou corridors cyclables dans le centre-ville afin de permettre une circulation sécuritaire et efficace pour les non-motorisés.

- ❑ **Équiterre demande à la Ville de Montréal** d'installer rapidement un axe de piste cyclable passant dans le centre-ville permettant d'aller d'est en ouest (hauteur Maisonneuve).
- ❑ Une fois cet axe développé, **la Ville devra instaurer** des aménagements cyclistes permettant aux citoyens de se rendre dans les édifices du Centre-ville et de stationner leur vélo dans le quartier à proximité de lieux de services et d'emplois.

De plus en plus de montréalais enfourchent leur vélo pour se déplacer au quotidien. Pour un grand nombre d'entre eux, ni le froid, ni la pluie ne les empêchent de pédaler. Des milliers de montréalais bravent même les pires tempêtes de neiges et les grands froids en vélo! Devant ce constat, il faut rallonger la période d'ouverture du réseau cyclable et dans certains cas rendre les pistes accessibles 12 mois par année.

Certes il est important de compléter les réseaux touristiques et récréatifs circonscrivant le territoire de l'île et parcourant les beaux sites de Montréal. Cependant, les réseaux doivent permettre de parcourir les milieux de vie des citoyens afin qu'ils deviennent utilisables le plus longtemps possible dans l'année.

- ❑ **Équiterre demande à la Ville de Montréal** d'allonger la période d'ouverture du réseau cyclable.

Une variété de pistes cyclables existe déjà sur le territoire québécois et d'autres ont également été recensés ailleurs, notamment en Europe. Ces inspirations étrangères d'aménagements pourraient influencer ou inspirer les types de corridors à implanter ici, à Montréal. Il est envisageable de penser certaines rues résidentielles comme des voies à chaussée partagées donnant ainsi priorité et libre accès à ces rues aux vélos, mais permettant l'accès aux automobilistes (avec certaines règles à respecter). Ce type de rue serait clairement identifié et bénéficierait de mesures de ralentissement de la circulation en plus d'une réglementation établissant des limites de vitesse permettant un co-voisinage de ces deux modes de transport. Il est important de compléter le réseau cyclable par une politique de réduction de la vitesse dans les quartiers résidentiels à 30 Km/h. Cela permettrait entre autres aux enfants de circuler en vélo dans des rues sécuritaires jusqu'à ce qu'ils rejoignent une piste cyclable qui les mènerait à l'école ou au parc. Ces rues deviendraient par le fait même des rues résidentielles sécuritaires et offrant une belle qualité de vie aux résidents. Elles seraient sans doute recherchées comme milieu de vie en plus de permettre des déplacements sécuritaires à l'ensemble des montréalais.

- ❑ **Équiterre demande à la Ville de Montréal** d'instaurer des rues à priorité aux cyclistes, en complément aux autres aménagements cyclables.

- **Équiterre demande à la Ville de Montréal** d’instaurer des mesures d’apaisement de la circulation qui rendront plus sécuritaire la pratique du vélo et de la marche. Les quartiers résidentiels devraient tous avoir des limites de vitesse à 30 Km/heure

Afin de renforcer l’usage du vélo comme mode de transport actif à part entière, il sera important de prévoir dans la politique municipale des éléments concernant les équipements à l’origine et à destination. L’obligation de munir tous les bâtiments publics, les secteurs générant des déplacements, les pôles d’emplois et les concentrations résidentielles de moyenne et haute densité de supports à vélos de qualité sera la base de ces considérations. Ainsi, ces lieux d’emplois, de loisirs, de commerces et de résidences auront des espaces sécuritaires de qualité pour accueillir les vélos de ceux se transportant activement. De plus, il pourrait être considéré de transformer ou transférer des cases de stationnements pour automobile, à des fins de stationnement à vélos en vertu des normes minimales de stationnement dictées par le règlement d’urbanisme. Enfin, il est recommandé de munir toutes nouvelles constructions abritant des bureaux, lieux d’affaires et centres commerciaux d’équipements tels que des douches, vestiaires et casiers. Il sera donc possible de se changer, se doucher et y déposer ses articles reliés à la pratique des transports actifs.

- **Équiterre demande à la Ville de Montréal** de voir à l’installation de beaucoup plus de supports à vélo sécuritaires et de qualité à proximité des pôles d’emploi, des bâtiments publics, des concentrations résidentielles, des lieux culturels, commerciaux et de loisirs. Elle doit :
  - Elle-même en installer bon nombre (ou demander à des sous-traitants de le faire, comme Pattison). Comme il y a 63 000 personnes dont le vélo est le principal moyen de transport et qu’il y a 140 000 personnes qui l’utilisent de façon utilitaire, il faut largement dépasser le nombre actuel entre 3000 et 4000 places de stationnement de vélo (minimalement, l’offre devrait être doublée ou triplée d’ici trois à cinq ans – pour la contribution de l’offre municipale - en plus de l’offre obligatoire autour ou à l’intérieur des édifices publics et résidentiels). Elle devrait installer graduellement de stationnements couverts et/ou surveillés dans les secteurs de forte demande ou plus à risque par rapport au vol ;
  - Et exiger par la réglementation un nombre minimal de supports à vélos près de tous les édifices publics, commerces et édifices résidentiels existants ou nouveaux.
- **Équiterre demande à la Ville de Montréal** d’exiger que tous les édifices à bureau, les centres commerciaux, lieux de loisirs et d’affaires offrent un nombre minimal de supports

à vélo. Notamment, il serait possible de convertir un certain nombre de stationnements de voiture en stationnement pour vélos.

- **Équiterre demande à la Ville de Montréal** d'éliminer tous les règlements qui interdisent aux cyclistes de stationner leur vélo sur les parcomètres et autres poteaux de signalisation en autant que les vélos ne nuisent pas à la sécurité ou à la circulation (par exemple, Outremont l'interdit et l'on observe cette tendance) ;
- **Équiterre demande à la Ville de Montréal** de veiller à ce que tous ces édifices fournissent des équipements propices à la pratique du vélo (douches, casiers, vestiaires) et ce dans un délai rapide pour toutes les nouvelles constructions et graduellement pour les édifices existants.

Il devrait y avoir un souci clair de favoriser la complémentarité entre le vélo et les autres modes de transport, comme le taxi et les transports en commun. Le nombre de supports à vélo devrait être augmenté près de toutes les stations de métro et il devrait même être envisagé d'offrir des services de prêt de vélo aux gares de train et aux stations de métro afin d'ajouter de la flexibilité aux transports en commun. De cette façon, les usagers des transports en commun pourraient compléter leur parcours à l'aide d'un vélo (ce qui pourrait contribuer à attirer des clients vers les transports en commun ou en maintenir une partie parmi ceux que les nombreux transferts découragent).

- **Équiterre demande à la Ville de Montréal** d'augmenter le nombre de supports à vélo près des gares de train et des stations de métro.
- **Équiterre demande à la Ville de Montréal de mettre à la disposition de la population des vélos en libre-service** (ce peut être un service payant par abonnement ou à l'utilisation – voir un peu le système Communauto) qui permettraient aux citoyens de compléter leur trajet vers leur destination finale. Équiterre a développé un projet de ce genre (sans qu'il soit mis en œuvre pour le moment) en s'inspirant d'expériences européennes et américaines à cet égard, mais l'appui de la Ville et probablement de la STM est essentiel à son déploiement. Nous sommes disposé à vous expliquer le principe et à collaborer avec la Ville afin qu'il puisse un jour être disponible à Montréal. Ce projet, Vélo-Métro, donnerait une touche d'originalité à Montréal et lui permettrait de suivre une tendance de plus en plus significative en Europe.

#### **Le vélo à Montréal en quelques chiffres : (Vélo-Québec)**

- 42 % des adultes de l'île de Montréal (565 000 personnes) font du vélo.

- Le quart (24,7 %) des adultes qui font du vélo (140 000) l'utilise comme moyen de transport. Pour 13,6 % de ces adultes cyclistes (77 000), il s'agit d'un moyen de transport occasionnel; pour 11,1 % d'entre eux (63 000), il s'agit du principal moyen de transport.
- Près de la moitié des adultes cyclistes (49,2 %) en font jusqu'à la fermeture des pistes en novembre.
- Plus de 50 000 personnes (9 % des adultes cyclistes) font du vélo l'hiver.

### **L'auto-partage : Une solution à l'usage traditionnel de la voiture.**

Le principe de l'auto-partage est simple, il s'agit de permettre à un groupe de personnes membres d'une organisation de bénéficier d'un accès rapide et simple à une flotte de véhicules automobiles dispersées sur un territoire moyennant un abonnement et des frais d'utilisation grâce à un service de réservations. Ainsi, une organisation administre et dirige les activités et services de ce mode de partage de voiture. À Montréal *Communauto* offre actuellement ces services. Il n'est cependant pas exclu de penser que dans un avenir assez rapproché, d'autres organismes d'auto-partage se créent et se développent sur le territoire de l'île afin de répondre à de nouvelles demandes ou à des créneaux particuliers. Cette forme de location à tarifs privilégiés a déjà fait ses preuves et est vouée à un avenir fort impressionnant dans les centres urbains. L'auto-partage fait partie du cocktail de transport auquel nous devons penser lorsque l'on parle de mobilité. L'automobile est une invention intéressante, très pratique et permet de rejoindre des sites difficiles d'accès en transport en commun ou en vélo. Mais l'automobile, tel que démontré à de nombreuses reprises, est source de bien des maux au niveau de la pollution atmosphérique, de la santé et de la détérioration de la qualité de vie des espaces montréalais lorsqu'elle est mal utilisée. Elle occasionne son lot de tracasseries (entretien, assurance, stationnement, etc) que les services d'auto-partage permettent d'éviter à ses membres. Elle est un outil, pas un mode de vie.

Ainsi, l'auto-partage vient donner la chance d'avoir accès à une voiture occasionnellement à ceux pour qui l'acquisition d'une automobile personnelle pourrait coûter trop cher, pourrait occasionner trop d'inconvénients ou encore à ceux qui font le choix de ne pas en posséder pour leurs propres valeurs. Elle permet aussi d'accéder rapidement en tout temps à des véhicules en bon état de fonctionnement et de se dégager de la responsabilité d'avoir à entretenir une voiture. Elle devient une alternative efficace, attirante et complémentaire aux autres modes de transports écologiques.

Les avantages pour une collectivité qui mise sur l'auto-partage comme outil à part entière du cocktail transport sont nombreux. Dans un premier temps, elle permet de réduire le nombre de voitures en circulation dans la ville, de diminuer les émissions de gaz à effet de serre et des émissions polluantes associées à l'automobile. Selon ses propres évaluations, l'impact net de *Communauto* sur le taux de motorisation de ses usagers a été mesuré et est de l'ordre de 50 % (Robert, 2000). C'est-à-dire que 2000



véhicules supplémentaires rouleraient vraisemblablement aujourd'hui dans les rues de Québec, Montréal et Sherbrooke en son absence. Par ailleurs, 55,7 % des usagers de Québec et 61 % de ceux de Montréal déclarent avoir renoncé à l'achat d'un véhicule en adhérant à ce service (Robert, 2000).

Implanté à Montréal en septembre 1995, *Communauto* comptait quelques dizaines de membres alors qu'ils sont maintenant plus de 5000 membres à travers le Québec dont plus de 4200 à Montréal seulement. *Communauto* met plus de 210 voitures à la disponibilité de ses membres. Le ratio d'usagers par véhicules est d'environ 20 pour 1. Bien que le service de *Communauto* soit en plein développement, celui-ci est maintenant confronté à une réalité difficile à contourner, celui d'un manque de cases de stationnements dans l'ensemble des quartiers centraux de Montréal.

En effet, afin de bien pouvoir desservir ses membres et prendre encore plus d'expansion, le service d'auto-partage fait face à une problématique de taille, celle de pouvoir trouver et occuper des cases de stationnement à proximité des usagers. Les voitures disponibles doivent également être localisées à proximité des équipements et infrastructures de transport public tout comme dans un rayon acceptable des pôles d'emplois et résidentiels. Ces milieux sont par contre souvent très convoités par l'ensemble des automobilistes et les prix à l'achat de ces cases de stationnement peuvent s'avérer être très important pour l'organisme. Par exemple, *Communauto* devra remplacer d'ici le 31 juillet 2004 deux dépôts de véhicules contenant chacun 8 cases leur étant consacrées, soit les stationnements du métro Jean-Talon et celui au coin des rues Rachel et Coloniale. Ces deux sites seront dorénavant utilisés à d'autres fins qui n'incluent pas le maintien des espaces réservés pour *Communauto*. Cette urgence de retrouver 16 nouvelles cases de stationnement risque d'affecter plus de 320 usagers en plus d'ajouter des pressions supplémentaires sur les autres dépôts de véhicules à proximité.

- **Équiterre et ses membres demandent donc à la Ville de Montréal** de prévoir la mise en place de mesures particulières afin de faciliter l'établissement et la consolidation des services d'auto-partage partout où la demande est suffisante pour assurer sa rentabilité.

La mise en place de ces mesures pourrait s'effectuer via l'établissement d'une politique municipale qui aura comme objectif général de favoriser un usage de l'automobile plus consciencieux et faisant partie d'une offre variée de modes de transport. La première action envisageable ensuite sera d'aménager une case de stationnement par station de métro et gare de train de banlieue sur le territoire de l'île de Montréal. Cette action permettra donc aux usagers du transport collectif et membres de l'organisation d'auto-partage d'accéder rapidement et facilement à des voitures disponibles. <http://www.communauto.com/bilan.html> Par ailleurs, la Ville pourrait aussi inciter les propriétaires de grands immeubles résidentiels à offrir quelques places de stationnement pour des véhicules partagés, que le service soit géré par *Communauto* ou

par les gestionnaires d'immeuble. Certains grands édifices à logements ou condo de Vancouver offre déjà ce service à leur résident. Une belle valeur ajoutée à inclure dans l'offre du loyer ou des services de condo.

- **Équiterre demande à la Ville de Montréal** de favoriser, par la réglementation ou par des incitatifs, la mise en place de systèmes de voitures partagées dans les grands immeubles résidentiels ou dans les tours à bureau.
- **Équiterre demande à la Ville de Montréal** de permettre l'implantation d'au minimum deux stationnements d'auto-partage (plus dans les secteurs de plus forte demande) à toutes les stations de métro, tous les arrêts d'autobus importants, toutes les gares interurbaines et toutes les gares de train de banlieue. La Ville de Montréal se démarquerait des grandes villes américaines en offrant à ces résidents d'avoir accès facilement à une voiture sans avoir besoin d'en posséder.
- **Équiterre propose à la Ville de Montréal** d'implanter des stationnements réservés à des voitures clairement identifiées à un service d'auto-partage dans les aires commerciales.

## La marche et l'échelle piétonne

Le projet de Plan d'urbanisme propose des aménagements et des façons de percevoir Montréal.

- Allant dans le même sens, **Équiterre demande** que l'ensemble des orientations, actions et projets qui découleront de projets en matière d'aménagement puisse être pensé en fonction des piétons.

L'échelle humaine est primordiale afin de créer des espaces sécuritaires, agréables et conviviaux. Rappelons que l'automobiliste, pour qui bien de lourds ouvrages ont été réalisés et ont brisé la figure urbaine de notre ville, est un piéton au début et à la fin de son déplacement ou encore est le parent ou le grand parent d'un enfant qui circule à pied dans les rues. Les paysages naturels et les percées visuelles de notre espace urbain doivent pouvoir être pensé et perçu par le piéton en premier. La ville de Montréal évolue dans sa continuité et c'est notamment par l'œil du piéton qu'elle apparaît la plus belle. La marche est universelle et les prochains développements et réaménagements des quartiers montréalais doivent en tenir compte absolument.

La marche est importante comme alternative à l'automobile puisqu'elle est universelle et bonne pour la santé en général de ceux qui la pratique. Elle est complémentaire à l'ensemble des autres modes de transport. Cependant, afin d'assurer une priorité au piéton, il est important de clairement identifier que les nouveaux aménagements et futurs réaménagements devront être réalisés à l'échelle humaine. Un aménagement favorisant les piétons et les cyclistes entraînera une amélioration de la sécurité et du confort pour ces non-motorisés, une augmentation du nombre de déplacements effectués sans la voiture et réduira ainsi la dépendance à celle-ci et enfin, favorisera l'émergence d'un quartier animé et sain.

De meilleurs quartiers pensés en fonction de la marche vont permettre de combattre des problèmes sociétaux tels que l'embonpoint et le sédentarisme chez les enfants notamment. Selon des statistiques de Santé Canada, pour 86 % des adultes de 18 ans et plus, la marche demeure l'activité physique la plus répandue au Canada et plus de la moitié (57 %) des Canadiens et des Canadiennes est considérée physiquement inactifs. (Source: [Santé Canada](#), Le 13 janvier 2000., [Institut canadien de la recherche sur la condition physique et le mode de vie](#), <http://www.servicevie.com/03Forme/Condition/canadiens.html>) La principale raison invoquée pour ne pas augmenter le niveau d'activité physique est le manque de temps, suivi du manque de volonté ou de discipline. L'incapacité ou un problème de santé, la fatigue et le manque d'argent sont aussi mentionnés. De plus, selon l'Institut canadien de la recherche sur la condition physique et le mode de vie, plus de la moitié des adolescents canadiens sont sédentaires, accumulant l'équivalent de moins d'une heure de marche par jour (source : <http://www.cflri.ca/icrcp/icrcp.html>).

L'obésité est un problème grandissant au Québec. 12% des Québécois sont obèses et 31,8% de la population est considéré comme ayant un excédant de poids (Statistique Canada). L'obésité occasionnera de nombreux problèmes de santé (diabète, maladies cardiovasculaires, etc) au cours des prochaines décennies si rien n'est fait pour stimuler l'activité physique chez la population. Cela peut simplement être intégré dans son quotidien en se déplaçant de façon active. La pratique régulière du vélo ou de la marche réduit les risques de troubles cardiovasculaires. D'après la British Medical Association, une demi-heure de vélo par jour permet de diminuer de moitié ce risque. Une autre étude danoise effectuée sur des milliers de personnes sur plusieurs années mentionne même que le cyclisme contribue à accroître l'espérance de vie. Les effets bénéfiques des déplacements actifs ne sont plus à démontrer. Il faut maintenant offrir des infrastructures incitant à y avoir recours régulièrement. Les villes doivent participer à la mise en forme et à l'encouragement de l'activité physique de ses jeunes (et des adultes) en permettant d'effectuer des déplacements piétons via des aménagements conséquents.

Les mesures pour y redonner la priorité aux piétons sont connues, fort bien documentées et faciles à mettre en place. La qualité de vie des résidents, des travailleurs et des touristes en sera rehaussée. Apaisement de la circulation, création de zones où la vitesse est limitée à 30 Km/h, rues et circuits piétonniers, trottoirs larges et dégagés, synchronisation des feux de circulation au profit des piétons, traverses piétonnières clairement désignées et respectées, éclairage et signalisation, tout cet arsenal de planification fait partie des mesures à la disposition des urbanistes et des ingénieurs.

- **Équiterre demande à la Ville de Montréal** de mettre en place des mesures rigoureuses d'apaisement de la circulation rendant les quartiers plus sécuritaires (revoir la signalisation, les limites de vitesse, l'aménagement des rues et des trottoirs, l'éclairage, etc). Porter une attention particulière aux abords des écoles primaires et secondaires tout en valorisant cette approche pour l'ensemble de la Ville. Il est recommandé de s'inspirer d'expériences européennes et américaines fort intéressantes à cet égard. Montréal se distinguera encore davantage par sa qualité de vie grâce à cette intervention.

En Europe, il existe des rues piétonnes auxquelles peuvent avoir accès les camions de livraison (par des barrières rétractables). Évidemment, la vitesse permise sur ces tronçons est très basse et des infrastructures sur le sol empêchent (par exemple, des dos d'âne) les véhicules d'aller plus vite. Il existe des rues où les voitures sont interdites mais où, tramway (ou autobus), vélo et piétons cohabitent harmonieusement. Ce système est très répandu dans les secteurs du centre des villes, dans des secteurs où il y a des concentrations de boutiques, de café et de restaurants. Ces quartiers sont aujourd'hui souvent parmi les plus fréquentés et leur caractère convivial favorisé par l'absence de voitures a sans nul doute contribué à ce succès. La Ville de Montréal pourrait se démarquer en introduisant quelques rues piétonnes, (dans

certains cas, surtout pour le plus grandes artères, elles pourraient permettre le transport en commun et/ou la livraison en instaurant des mesures rendant la cohabitation sécuritaire).

On pourrait penser que des rues à très fort achalandage touristique ou commercial en bénéficieraient. On peut penser à la rue Saint\_Denis entre Maisonneuve et Sherbrooke, à la rue Saint-Paul qui pourraient être entièrement piétonnes (sauf peut-être permettre un accès restreint pour les véhicules de livraison et évidemment les véhicules d'urgence). L'avenue Mont-Royal est un exemple de rue qui pourrait permettre la cohabitation entre le transport en commun, les cyclistes et les piétons (appelons-les des rues à circulation réduite). D'ailleurs, ce projet de l'avenue Mont-Royal, avenue verte recueille beaucoup d'appuis de la population. Des chiffres révèlent que seulement 18% des personnes qui fréquentent les commerces de l'avenue Mont-Royal s'y rendent en voiture. Les autres s'y rendent à pied, à vélo ou en transport en commun qu'ils soient des résidents du Plateau ou d'ailleurs.

Les administrations et les élus doivent faire preuve d'audace en allant de l'avant avec des projets de ce genre. Ils confèreraient un caractère original à Montréal. Les rues piétonnes, à circulation réduite et les grandes places publiques font le charme et la popularité de l'Europe. Cette qualité de vie est attrayante autant pour les touristes étrangers, québécois que pour les résidents de la grande région de Montréal qui fréquentent ces lieux. Nous pensons que les commerçants de ces secteurs en sortiront gagnants en bénéficiant d'un attrait nettement revalorisé. Il est essentiel de faciliter l'accès vers ces rues par une offre de transports en commun améliorée, fréquent et efficace et dans certains cas de porter une attention particulière à la question du stationnement dans les environs afin de ne pas pénaliser les résidents du secteur et de s'assurer que des espaces sont tout de même disponibles pour les visiteurs.

- **Équiterre demande à la Ville de Montréal** de transformer certaines rues en artères piétonnes (en permettant la cohabitation avec la livraison et le transport en commun dans certains cas.)

Les ingénieurs en circulation peuvent très bien relever ces défis. Ils doivent, cependant, cesser de croire qu'ils peuvent améliorer la fluidité de tous. L'espace est limité dans toutes les villes et rues de la planète. Un corridor de bus, de taxi, de covoiturage ou de vélo est un espace enlevé à l'automobile. Une zone piétonnière à accès limité (aux résidents et à la livraison) ou une zone où la vitesse est limitée à 30 Km/h diminuent forcément le nombre d'axes de transit. Il en va de même avec les sens uniques et les interdictions de virage qui défavorisent la fluidité automobile. Ces limitations à l'automobile, les habitants des grandes villes les réclament, eux qui subissent comme une invasion l'arrivée matinale des automobiles de la banlieue.

## **Patins roulants et autres modes de transport actif ou alternatifs**

Les transports alternatifs à l'automobile sont nombreux, et tendent à se développer davantage avec des innovations technologiques et prouesses du génie. Afin de pouvoir développer et de mettre en circulation de nouveaux modes de transport personnel en milieu urbain propre pour l'environnement, le Plan d'urbanisme devra faire preuve de flexibilité et d'adaptabilité dans la mise en œuvre de ses actions visant à développer une alternative à l'auto en solo. Lorsque l'on parle de mode de transport personnel respectueux de l'environnement, il est possible de penser dans un premier temps au mode à propulsion humaine tels que la trottinette et le patin à roues alignées. Ces outils de déplacement sont davantage utilisés par une jeune population que l'on essaie de sortir d'une sédentarité de plus en plus préoccupante.

- ❑ **Équiterre demande à la Ville** de favoriser l'utilisation des trottinettes, planche à roulettes et patins à roues alignées sur l'ensemble des pistes cyclables (notamment en adaptant la forme et la largeur) et sur certaines artères au même titre que les vélos.

Par ailleurs, de nouvelles technologies et développements au niveau des moteurs et piles électriques offrent maintenant des opportunités de développer et populariser des modes de transports électriquement motorisés. On peut penser aux vélos et trottinettes électriques, Segway, etc. Des voitures électriques ont commencé à faire leur apparition et il sera essentiel pour la ville de favoriser leur utilisation en ajustant la réglementation ainsi qu'en permettant et stimulant l'implantation de sources d'approvisionnement sur le territoire au fur et à mesure que ces véhicules seront de plus en plus nombreux. Il faudra aussi penser à la vitesse de ces véhicules qui est généralement plus basse que les voitures régulières. Il faut leur permettre de partager la voie publique (ce qui suppose qu'il faudra sans doute ralentir la vitesse permise dans plusieurs zones). Ce type d'invention représente un potentiel important pour revoir la mobilité personnelle en milieu urbain puisqu'il est possible de parcourir des distances importantes grâce à un moteur actionné par des piles électriques. Son impact environnemental est donc minimal.

- ❑ **Équiterre demande à la Ville** de tenir également compte du vieillissement de la population qui s'accompagnera de changements dans les modes de transport privilégiés et de prévoir des ajustements à l'offre d'infrastructure en conséquence.
- ❑ **Équiterre demande à la Ville** de favoriser l'utilisation de nouveaux véhicules électriques (bicyclettes, trottinettes, voitures, etc) en ajustant la réglementation ainsi qu'en permettant et en stimulant l'implantation de sources d'approvisionnement en énergie sur le territoire au fur et à mesure que ces véhicules seront de plus en plus nombreux. Il faudra aussi penser à la vitesse de ces véhicules qui est généralement plus basse que les voitures régulières. Il faut leur

permettre de partager la voie publique (ce qui suppose qu'il faudra sans doute ralentir la vitesse permise dans plusieurs zones).

Afin de répondre à une demande diversifiée dans le futur, le Plan devra offrir une flexibilité et une adaptabilité dans la mise en œuvre de politiques et d'actions visant à répondre à de nouvelles demandes en matière de mobilité urbaine individuelle. Depuis déjà un bon nombre d'années, il est possible d'apercevoir des fauteuils roulant motorisés et des fauteuils roulants non-motorisés se mêlant aux vélos et patineurs à roues alignées sur les mêmes emprises. Il sera important de pouvoir prévoir une facilité dans l'accès aux différents équipements urbains tels que trottoirs, pistes cyclables et rues piétonnes, à l'ensemble des membres de notre communauté, jeunes, moins jeunes, personnes à mobilité réduite, cyclistes, patineurs et autres, et ce, tout au long de l'année.

## ***Protection de l'environnement***

### **Efficacité énergétique**

La production et la consommation d'énergie sont responsables de problèmes environnementaux importants reliés essentiellement à la construction de centrales énergétiques et à l'émission de gaz à effet de serre, principaux responsables des changements climatiques. Afin de limiter cet impact, l'efficacité énergétique constitue une avenue importante à développer, plus spécifiquement encore pour le Canada puisqu'il se classe au premier rang mondial en termes de consommation énergétique par habitant et qu'il s'est engagé à réduire ses émissions de gaz à effet de serre en ratifiant le protocole de Kyoto.

L'efficacité énergétique apporte un gain notable sur le plan environnemental, parce qu'elle évite le gaspillage des ressources et une trop grande production de l'énergie, mais aussi sur le plan économique en libérant des capitaux, tant au niveau des individus que de la société. D'après la fondation David Suzuki, les Canadiens économiseraient 30 milliards de dollars par année s'ils réalisaient le potentiel d'économie d'énergie actuellement disponible. Ça fait beaucoup d'argent qui sort par les fenêtres (<http://www.equiterre.org/energie/>). D'après l'Agence d'efficacité énergétique du Québec, l'énergie constitue l'un des postes de dépenses compressibles sur lequel les municipalités peuvent agir facilement. Avec des mesures relativement simples, elles peuvent réduire de 5 % à 20 % leurs dépenses énergétiques. La facture énergétique annuelle des municipalités du Québec étant estimée à 330 millions de dollars, pour une moyenne de 45 \$ per capita, les économies envisagées représentent d'importantes sommes d'argent. Cette facture provient principalement de la consommation reliée aux bâtiments et aux équipements municipaux, au traitement de l'eau, à l'éclairage des rues et aux véhicules. À elle seule, la facture énergétique des bâtiments représente en moyenne 40 % de la facture énergétique globale d'une municipalité. (<http://www.aee.gouv.qc.ca/municipalites/portrait/portrait.jsp>) Mettre en pratique des

mesures d'efficacité énergétique permet donc des économies substantielles qui pourront être investies dans des services à la population.

La recherche d'une meilleure efficacité énergétique passe nécessairement dans un premier temps par une meilleure planification de l'espace pour limiter les activités énergivores. Le plan d'urbanisme devra nécessairement marier aménagement du territoire avec planification des transports en commun qui s'avère selon nous, la clé de cette planification territoriale efficace. Par une planification intégrée des transports collectifs et l'urbanisme en général, la Ville pourra atteindre de meilleurs niveaux d'efficacité énergétique en offrant une meilleure alternative à des modes de consommation davantage axés sur l'automobile et des modes d'occupation du sol nécessitant des quantités impressionnantes d'énergie. L'atteinte de niveaux d'efficacité énergétique pour l'île de Montréal passe également par le rôle de leader que doit assumer la Ville.

En effet, le projet de Plan d'urbanisme comprend certaines actions qui tendent vers l'efficacité énergétique qui devront être accompagnées d'actions supplémentaires tels que la réduction des activités non-efficaces, le colmatage des fuites tant sur les réseaux d'aqueduc que d'égouts qui occasionnent des dépenses inutiles d'énergie et des pertes d'eau potable notamment, et, enfin, la révision de l'ensemble des équipements municipaux afin de les rendre plus efficaces énergiquement.

La flotte de véhicules que la ville possède pourrait être graduellement revue afin d'intégrer les modèles les plus efficaces de leurs catégories en termes de consommation d'essence. La ville devrait aussi montrer l'exemple et utiliser son pouvoir d'achat en insérant de plus en plus de véhicules électriques ou hybrides dans sa flotte. Même si leur coût d'achat est souvent un peu plus cher, les économies d'essence compensent à l'utilisation. Plus de véhicules de ce genre seront demandés et vendus, plus l'offre sera avantageuse et abordable.

- **Équiterre demande à la Ville de Montréal** de revoir graduellement sa flotte de véhicules afin d'intégrer les modèles les plus efficaces de leur catégorie en termes de consommation d'essence.
- La Ville devrait aussi montrer l'exemple et utiliser son pouvoir d'achat en insérant de plus en plus de véhicules électriques ou hybrides dans sa flotte.
- **Équiterre demande à la Ville de Montréal** d'acheter de très petits véhicules (genre les Smart en Europe) ou des véhicules hybrides ou électriques pour les agents de stationnement. L'idéal d'augmenter l'utilisation du vélo sur certains circuits l'été (des employés plus en santé et des coûts beaucoup moins élevés...).



- **Équiterre demande à la Ville de Montréal** d'imposer des règles strictes en matière de moteur au ralenti (il faut le couper) sur les véhicules de sa flotte et en termes de conduite (certaines règles de conduite permettent un usage plus efficace de la consommation d'essence). Ce sont des gestes simples qui peuvent faire économiser beaucoup une fois cumulés.

Dans la foulée des actions possibles pour une meilleure efficacité énergétique, le bâtiment est un élément important sur lequel il est possible d'intervenir. Prenant exemple du bâtiment nouvellement construit de la coopérative Mountain Equipment Coop (MEC) localisé au Marché central, la Ville devrait définir de nouvelles normes d'architecture pour ses bâtiments et dicter également des normes d'efficacité énergétique pour les bâtiments publics. Le nouveau commerce de MEC est le premier à respecter les normes R-2000 de Ressources naturelles Canada. En résumé, ce bâtiment consomme 50% moins d'énergie qu'un bâtiment ayant une structure standard. Les objectifs de ces normes visent à réduire l'utilisation de matériel non-nécessaire, de réutiliser des matériaux déjà existants, de recycler des matériaux à de nouvelles fins que celles pour lesquelles ils avaient été fabriqués à la base et de repenser à de nouvelles et meilleures solutions en construction de bâtiment. ([www.mec.ca](http://www.mec.ca))

À l'échelle locale, l'architecture verte permet d'atteindre certains des objectifs du développement durable. Elle permet dans un premier temps de s'adapter aux activités humaines et à son milieu, elle propose une architecture saine et économe pour ses occupants et enfin, elle favorise une utilisation raisonnée des ressources (Trousse Vivre en Ville, p.458). Une facette intéressante de l'architecture verte qui pourrait s'appliquer aux espaces résidentiels montréalais, est le concept des toits verts. Ayant un parc immobilier composé en bonne partie de toits plats, les quartiers centraux de Montréal pourraient bénéficier d'un tel type d'équipement végétal. Les avantages sont nombreux en implantant de la verdure sur les toits d'édifice. Ils peuvent être classés par grandes catégories :

1. *Avantages écologiques* : le contrôle des eaux de ruissellement, l'assainissement de l'air, la réduction des îlots de chaleur urbaine, rétablissement de l'équilibre biologique dans la ville.
2. *Avantages économiques* : Facture énergétique du bâtiment grandement diminué, durée de vie du bâtiment prolongé, organisation et augmentation de l'espace, réduction des coûts collectifs pour l'aménagement et la gestion des infrastructures de contrôle des pluies pluviales.
3. *Avantages esthétiques* : Beauté des jardins et espaces verts, notamment au-dessus des espaces de vie habituels
4. *Avantages psychologiques* : Varie de la monotonie du béton, du gravier et de l'asphalte. Création de petits espaces verts privés ou communautaires. (Trousse de Collectivité Viable, p. 437)

- **Équiterre demande à la Ville** d'obliger tous les promoteurs de développement résidentiel à se conformer aux exigences du concept Novoclimat de l'Agence d'efficacité énergétique du Québec, qui devrait être considéré comme un standard de qualité de base pour toute nouvelle construction domiciliaire et ainsi permettre de réduire de 25 % la consommation domestique d'énergie.
- **Équiterre demande également** d'intégrer le concept Novoclimat et adopter les normes R-2000 de Ressources naturelles Canada dans toute nouvelle construction et rénovation de bâtiments publics.
- **Équiterre demande à la Ville de Montréal** de mettre en place des mesures incitatives et de soutien ainsi que de mettre à jour sa réglementation (flexibilité, simplification) pour permettre l'implantation de nouvelles pratiques vertes en matière de rénovation et de construction incluant les toits verts, et ce, autant pour le résidentiel que le commercial ou l'institutionnel.

### **Protection des espaces naturels restants**

Les espaces naturels peuvent s'avérer des boisés, des marais, des espaces en rives ou encore des milieux humides. Ces espaces ont une importance primordiale pour une meilleure qualité de vie par leur capacité de filtration et purification de leur environnement.

- **Équiterre demande** d'emblée dans cette section que la Ville reconnaisse par un statut particulier tous les espaces naturels de l'île de Montréal et les protège contre toute prédation ou agression quelconque.
- **Équiterre demande à la Ville** de mettre en place à très court terme un moratoire visant à interdire tout développement sur les sites naturels privés répertoriés dans les écoterritoires tel que déterminé par la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels

Les berges des ruisseaux restants à Montréal devront également faire l'objet de mesures particulières afin de protéger ces milieux fragiles contre l'empiètement de développements urbains ou de projets routiers.

De plus, il doit être clairement mentionné dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal que la zone permanente agricole et les espaces voués à l'agriculture sur son territoire sont dorénavant protégés et bénéficieront de mesures de protection visant leur consolidation. Ces demandes de protection sont très importantes puisque toutes pertes de ces espaces naturels ou agricoles signifient un non-retour à leur état actuel. La préservation et la conservation des espaces naturels et agricoles doivent être s'opérer maintenant. Dans un même ordre d'idée, les jardins collectifs devraient être consolidés et le nombre devrait augmenter. La Ville devrait attribuer les terrains à valeur agricole à des projets d'agriculture

soutenue par la communauté (ASC – voir le site d'Équiterre), à des projets de jardins collectifs ou à des fermes biologiques en lien avec la sécurité alimentaire (culture de ces terres par des personnes défavorisées pour leur permettre d'avoir accès à des légumes ou encore remettre les aliments à des cuisines collectives, soupes populaires, etc)

- ❑ **Équiterre demande à la Ville de Montréal** de protéger la zone permanente agricole et les espaces voués à l'agriculture sur son territoire et de mettre en place des mesures de protection visant leur consolidation.
- ❑ **Équiterre demande à la Ville de Montréal** que les jardins collectifs devraient être consolidés et leur nombre devrait augmenter.
- ❑ **Équiterre demande à la Ville de Montréal** d'attribuer les terrains à valeur agricole à des projets d'agriculture soutenue par la communauté (ASC – voir le site d'Équiterre), à des projets de jardins collectifs ou à des fermes biologiques en lien avec la sécurité alimentaire (culture de ces terres par des personnes défavorisées pour leur permettre d'avoir accès à des légumes ou encore remettre les aliments à des cuisines collectives, soupes populaires, etc).

### **Réduction de l'offre automobile**

Tel qu'il a déjà été mentionné à plusieurs reprises dans ce mémoire, l'objectif premier en matière de transport qu'Équiterre entend poursuivre, est la réduction de la place de l'automobile à Montréal. L'automobile et la culture qui lui a été vouée au cours des années 1970 et 1980 ont provoqué une forte croissance urbaine et surtout induit un étalement urbain sans contrôle. Ainsi, de nombreux espaces naturels ont été défrichés, remblayés ou simplement éliminés pour laisser place au développement des banlieues. À cela s'ajoute également le recul progressif et marqué de la zone agricole permanente. Les restaurants, commerces d'alimentation et autres fournisseurs alimentaires doivent maintenant parcourir des distances de plus en plus longues pour déplacer les produits agricoles. Ceci entraîne une augmentation des coûts liés au transport et le dégagement de polluants attribués au camionnage dans l'air.

L'impact de la voiture est marqué en ville. Par exemple, la journée internationale sans ma voiture avait lieu au centre-ville de Montréal le 22 septembre dernier. Lors de l'évènement, une partie assez marginale du centre-ville a été fermée à la circulation automobile de 10h à 15h50. L'évènement a donc permis aux non-motorisés de déambuler la rue Sainte-Catherine au courant de la journée sans être importunés par les automobiles. Le succès populaire a également été très significatif au niveau de la qualité de l'air. Selon le Réseau de suivi de la qualité de l'air de Montréal, *Lors des heures de fermeture de la circulation automobile, les mesures de CO et de NO étaient inférieures à ce qu'on enregistre normalement même les*

samedis et dimanches. Les concentrations de CO et de NO étaient inférieures d'environ 40% à ce qui a été mesuré pour les autres lundis de septembre 2003.. ([http://www.rsqa.qc.ca/pdf/Journeesansvoiture\\_22092003.pdf](http://www.rsqa.qc.ca/pdf/Journeesansvoiture_22092003.pdf)). Ces informations scientifiques viennent donc prouver que l'automobile occasionne une nuisance importante dans le centre-ville qui semble saturé en voiture.

**Pour réduire la place de la voiture à Montréal, il est capital de renverser la tendance actuelle en offrant un service de transport collectif nettement plus développé. Cela devrait être l'orientation majeure du plan d'urbanisme pour les prochaines années. Cela impliquera des modifications importantes dans la réfection des rues pour favoriser les transports en commun. Cela impliquera aussi un encadrement ferme de la construction résidentielle afin de s'assurer que ces nouveaux développements puissent être adéquatement desservis par le transport en commun. Cela suppose de maximiser le développement autour des axes de transport en commun existants ou à venir. Les quartiers doivent être pensés pour permettre à leurs résidents d'avoir accès aux services à proximité de leur logement ou maison.**

- **Équiterre demande à la Ville** d'augmenter l'offre en transport en commun sur l'ensemble de son territoire. Les espaces lui étant consacrés doivent être puisés aux espaces traditionnellement réservés aux automobilistes. Cela implique :
  - Augmenter la fréquence des transports en commun (on devrait viser un maximum de 15 minutes entre chaque passage quitte à utiliser pour un certain temps des taxis collectifs ou de plus petits autobus). Cela devrait se faire sur toutes les lignes en prêtant une attention particulière aux lignes fortement achalandées ;
  - Desservir les secteurs actuellement mal desservis (aucun pôle d'emploi ne doit être laissé sans service et tous les secteurs résidentiels doivent bénéficier d'un accès efficace au minimum vers un axe principal de transport en commun quand ce ne peut pas être vers le centre de la ville ou les pôles d'emplois principaux) ;
  - Prévoir beaucoup plus de voies réservées afin d'accélérer les déplacements des usagers du transport en commun et d'offrir une alternative rapide pour les automobilistes (au moins pour les heures de pointe, mais dans certains secteurs la demande pourrait justifier une voie réservée toute la journée). Couper certaines voies actuellement utilisées par les automobiles pour les transformer en voies pour le transport en commun plutôt que d'élargir les rues pour ajouter une voie au transport en commun ;

- Travailler en collaboration avec l'Agence métropolitaine de transport afin d'augmenter le service de train de banlieue qui est très populaire et de mieux coordonner les axes de transport en commun qui se rendent vers les gares pour éviter que les usagers du train aient à prendre la voiture pour se rendre à la gare. Il pourrait être envisageable de mieux couvrir l'est de l'île par le train, d'augmenter la fréquence des trains et d'électrifier les voies pour moins polluer et accélérer le service ;
  - Implanter de nouveaux modes de transport en commun, comme les tramways, là où ils seraient appropriés. L'avenue du Parc, par exemple, est complètement défigurée par la voiture, n'est pas sécuritaire et les commerces n'y font pas nécessairement de grandes affaires. Elle pourrait être revitalisée par la venue de tramways. L'AMT et d'autres organismes proposent des projets de ce genre que la Ville doit sérieusement envisager et mettre en place dans un avenir rapproché ;
  - Réévaluer les prolongements de métro à la lumière d'autres alternatives de transport en commun qui pourraient être tout en aussi efficaces, mais moins coûteuses et longues à implanter.
- **Équiterre demande à la Ville de Montréal** d'augmenter le nombre de voies réservées pour le covoiturage sur le réseau existant.
  - **Équiterre demande à la Ville de Montréal** de ne pas permettre le développement de secteurs résidentiels mal desservis par le transport en commun. La ville doit offrir des incitatifs aux individus et promoteurs qui s'installent dans un secteur facilement accessible en transport en commun (la Ville y gagne certainement en évitant bien des coûts pour les déplacements des citoyens qui y résideront) ;
  - **Équiterre demande à la Ville de Montréal** d'offrir des incitatifs ou du soutien aux commerces ou services qui s'installent à proximité des secteurs résidentiels.
  - **Équiterre demande à la Ville de Montréal** de contrôler les autorisations des magasins à grandes surfaces qui sont susceptibles de faire mourir les commerces de proximité et plus facilement accessibles.
  - **Équiterre demande à la Ville de Montréal** de bien entretenir les rues afin que les transports en commun, les vélos et les piétons puissent y circuler de façon sécuritaire. Toutefois, Équiterre demande à la Ville que la réfection se fasse efficacement afin qu'on évite de devoir la refaire si fréquemment et que les sommes investies n'entravent pas le développement des transports en commun.

- En lien avec cette demande, il est capital que Montréal revoit son approche face aux camions de marchandises puisqu'une grande partie des réfections à faire et de la congestion routière sur le territoire sont occasionnées par les camions de marchandises. La Ville devrait implanter des mesures réduisant la circulation de ces camions et/ou imposer une contribution financière des entreprises de camionnage qui circulent sur le territoire pour financer les travaux d'entretien des rues.

La voiture est également synonyme de voies de circulation et de circulation de transit. Étant la métropole de la Province, il est évident que Montréal génère des activités qui elles-mêmes génèrent des déplacements en grand nombre. Il est par contre important de rappeler que le Plan d'urbanisme vise notamment à assurer une qualité de vie sur l'île.

- Équiterre est d'avis que plusieurs quartiers centraux (Plateau Mont-Royal, Rosemont, Villeray, Centre-sud, Hochelaga-Maisonneuve, Côte-des-Neiges, etc) devraient faire l'objet de mesures importantes pour réduire la circulation de « transit » dans les rues résidentielles.

En réduisant l'offre automobile, des changements modaux vers d'autres modes de transport sont envisageables contribuant à diminuer l'impact de l'automobile. Celle-ci est un élément clé dans le maintien de la sécurité des quartiers montréalais. La Ville doit se donner comme objectif annuel de réduire de 2% l'utilisation de l'automobile et d'augmenter de 5% du transport en commun d'ici les prochaines années. C'est incontournable si nous voulons atteindre les objectifs de Kyoto et pour la qualité de vie sur l'île. Il importe de prévenir la circulation de transit hors des voies prévues à cet effet. Les quartiers résidentiels sont des milieux de vie et non des pistes de course pour les automobilistes de transit. *People who live, work or travel within 165 feet downwind of a major freeway or busy intersection are exposed to potentially hazardous particle concentrations up to 30 times greater than normal background concentrations found at a greater distance, according to two recently published UCLA studies.* » (Journal of the Air and Waste Management Association and in Atmospheric Environment).

- **Équiterre demande à la Ville de Montréal** doit intégrer dans son plan d'urbanisme **un objectif quantifiable de réduction de l'usage de l'automobile sur l'île de Montréal**. À ce sujet, Équiterre considère que seul un objectif annuel de réduction de 2 % de l'utilisation de l'automobile et une augmentation de 5 % du transport en commun permettrait l'atteinte des objectifs de Kyoto dans le secteur des transports à Montréal.

En proposant de réduire l'offre de services et d'équipements destinés à ce mode de transport, il est donc possible d'envisager une amélioration de la qualité de vie, une meilleure qualité de l'air et de garantir des espaces montréalais plus sécuritaires et conviviaux. Ainsi, nous demandons que la Ville se prononce

officiellement ou qu'elle annonce ses couleurs sur des projets particuliers et, de plus, qu'elle se prononce à l'avenir contre toutes constructions de ponts ou de liens autoroutiers desservant son territoire ou le parcourant. Il en va de la sécurité, de la santé et du bien-être de ses citoyens.

- **Équiterre demande** à la Ville de se prononcer officiellement sur des projets particuliers et, de plus, qu'elle se prononce à l'avenir contre toutes constructions de ponts ou de liens autoroutiers desservant son territoire ou le parcourant.

### **Prolongement de l'autoroute 25**

- **Équiterre demande** à la Ville de clairement indiquer qu'elle est contre le projet de prolongement de l'autoroute 25 et de travailler en ce sens avec ses partenaires provinciaux. Ce projet ne doit pas voir le jour.

La construction d'un éventuel lien vers les couronnes de banlieues au nord aura des effets négatifs multiples pour la Ville et la région. Déjà le réseau autoroutier de l'île atteint des niveaux de congestion très élevés et l'apport de nouvelle circulation ne fera qu'empirer les choses. Prenons l'image de la maison qui est déjà pleine d'invités, et pensant pouvoir en ajouter davantage, on pratique de nouvelles fenêtres et portes. À lui seul, ce projet prévoyant la construction de six nouvelles voies autoroutières pour relier Montréal à l'Est de Laval entraînera un développement accéléré de l'Est de Laval et des villes de la couronne Nord-Est de l'agglomération montréalaise et ce, au détriment de la consolidation des quartiers sur l'île de Montréal. Le faible prix des terrains à l'extérieur de l'île de Montréal comparativement à ceux qui sont sur l'île de Montréal, la disponibilité d'un grand nombre de terrains consacrés au développement à l'extérieur de l'île et les nombreuses contraintes reliées à la présence de sols contaminés sur les terrains disponibles sur l'île de Montréal sont autant de raisons qui favoriseront le déplacement des ménages montréalais vers les banlieues. Les conséquences sont multiples.

1. Cette construction provoquera la perte de zones naturelles boisées et humides importantes et de terres agricoles, ce tant à Montréal qu'à Laval
2. Risque important de déplacement d'entreprises de Montréal vers les couronnes nord de banlieue.
3. Entraînera davantage de pollution atmosphérique
4. Provoquera davantage de GES
5. Induira un étalement urbain vers l'est de la ville de Laval et les banlieues de la couronne nord
6. Va à l'encontre des orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le Cadre d'Aménagement de la Métropole. Par exemple, le Cadre d'aménagement mentionne les objectifs suivants:

- a. «Susciter en ce qui a trait au transport des personnes, une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et une réduction de l'utilisation de l'automobile... » page 91.
  - b. «Intégrer, dans le cadre de ses actions en transport, des cibles précises de réduction de l'usage de l'automobile et des nuisances causées par la circulation routière...»page 93.
  - c. «Adopter, dans le cadre de ses compétences en transport, des cibles d'augmentation de l'usage de transport collectif adaptées à chaque type de contexte urbain et à chaque type d'usagers... » page 93. (Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, *Cadre d'Aménagement et orientations gouvernementales. Région de la Métropole 2001-2021*, Gouvernement du Québec, 2001)
7. Ne permettra qu'une faible desserte en transport en commun
  8. Commandera la construction d'une autoroute sur le Boulevard Notre-Dame.
  9. De même, le prolongement de l'autoroute 25 entraînera une utilisation accrue de l'automobile au détriment du transport en commun ou du covoiturage puisque la construction de cette nouvelle infrastructure routière ajoutera une offre de transport comparable au pont Médéric-Martin de l'autoroute 15 où plus de 150 000 véhicules circulent quotidiennement. Ce sont donc plus de 150 000 véhicules supplémentaires qui circuleront sur le réseau routier montréalais puisque toute augmentation de capacité qui permet d'accommoder de nouveaux automobilistes qui autrement auraient adopté des comportements différents entraîne une demande induite<sup>1</sup>

Nous croyons que des mesures d'optimisation des infrastructures actuelles doivent être réalisées, notamment par la mise en place de voies réservées au covoiturage sur les ponts et augmentation de la fréquence des trains de banlieue et par la mise en place de nouvelles infrastructures de transport en commun (trains de banlieue vers Mascouche et Repentigny, une voie express sur Henri-Bourassa ou autre alternative).

### **Boulevard Notre-Dame**

Équiterre reconnaît qu'un projet doit être mis en œuvre pour répondre aux besoins de la population dans l'axe de la rue Notre-Dame. Toutefois, Équiterre s'oppose au projet tel que présenté par le Ministère des Transports, de construire une autoroute en tranchée (à l'image de l'autoroute Décarie) pour relier l'autoroute Ville-Marie au Tunnel Louis-Hypolite Lafontaine. Ce projet est intrinsèquement relié à celui du prolongement de l'autoroute 25, incluant la construction d'un pont entre Montréal et Laval. Ces projets

---

<sup>1</sup> Un document publié en 1995 par la Commission européenne des ministres du transport (CEMT) en collaboration avec l'OCDE soutient que la création de nouvelles infrastructures routières donne peu de résultats. "***La construction d'un nombre croissant de voies routières dans les villes et les grandes agglomérations a permis à un plus grand nombre de se déplacer en voiture, mais n'a pas réduit notablement l'ampleur des encombrements aux heures de pointe. Dès qu'une nouvelle voie est ouverte dans une grande ville elle est vite saturée. Même les régions urbaines possédant les plus vastes réseaux routiers connaissent des taux considérables d'encombrements***"



(même si seulement l'un d'entre eux était réalisé) auront pour effet d'augmenter la pollution atmosphérique dans la région de Montréal, de diminuer la qualité de vie de ses résidents, ne régleront en rien les problèmes de congestion routière de la région et risquent de déplacer vers la périphérie plusieurs entreprises et résidents de l'Île de Montréal et de contribuer ainsi à l'étalement urbain.

- ❑ **Équiterre exige** plutôt un projet de boulevard urbain sur la Rue Notre-Dame. Ce projet pourrait être réalisé pour la moitié du prix du projet proposé par le Ministère, pourrait se réaliser dans les mêmes délais, mettrait l'accent sur les déplacements en transport en commun pour les personnes et le transport des marchandises sur voies réservées et par rail.
- ❑ **Équiterre demande à la Ville de Montréal** que 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.

Ce projet s'insérerait dans une approche globale de développement non-pas d'un réseau autoroutier, mais d'une métropole écologiquement viable, socialement équitable et économiquement prospère (Équiterre, Mémoire déposé au BAPE dans le cadre des consultations publiques sur la modernisation de la rue Notre-Dame. 2001.)

### **Échangeur Turcot**

L'échangeur Turcot, la plaque tournante de la circulation de la région métropolitaine de Montréal, devra prochainement subir des rénovations essentielles et d'envergure. La Ville devra s'assurer, via son Plan d'urbanisme, que son partenaire principal dans ce dossier, le Ministère des Transports du Québec, travaille de paire afin de planifier un nouvel équipement à l'échelle humaine et tenant compte du développement durable. Le démantèlement de l'échangeur est donc une solution à envisager avec attention en lui conférant une priorité sur l'ensemble des pistes possibles.

- ❑ **Équiterre recommande à la Ville** de s'assurer que ses objectifs en matière de développement durable et d'architecture à l'échelle humaine seront respectés dans la planification et la réalisation du projet.

### **Autoroute Bonaventure**

Il est demandé à la Ville de ne pas procéder à son déplacement, son enterrement ou sa relocalisation, mais de la transformer en boulevard urbain avec une large place aux transports collectifs.

- **Équiterre demande** à ce que l'autoroute Bonaventure devienne un boulevard urbain avec une large place aux transports collectifs et qu'il soit localisé à distance suffisante pour permettre un usage de loisir des berges et la naturalisation des milieux humides en bordure du fleuve.

La Société du Havre identifie comme objectif en matière de corridor routier qu'il est important de : *Favoriser le développement des secteurs limitrophes de l'autoroute Bonaventure entre la rue Notre-Dame et le pont Victoria et améliorer les portes d'entrée du havre* et se donne comme moyen pour y arriver de : *Transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain entre la rue Notre-Dame et le pont Victoria en vue de favoriser le développement des secteurs limitrophes.* ([http://www.havremontreal.qc.ca/fr/piste/f\\_piste\\_axes\\_routiers.htm](http://www.havremontreal.qc.ca/fr/piste/f_piste_axes_routiers.htm))

### ***Amélioration de la qualité de vie à Montréal***

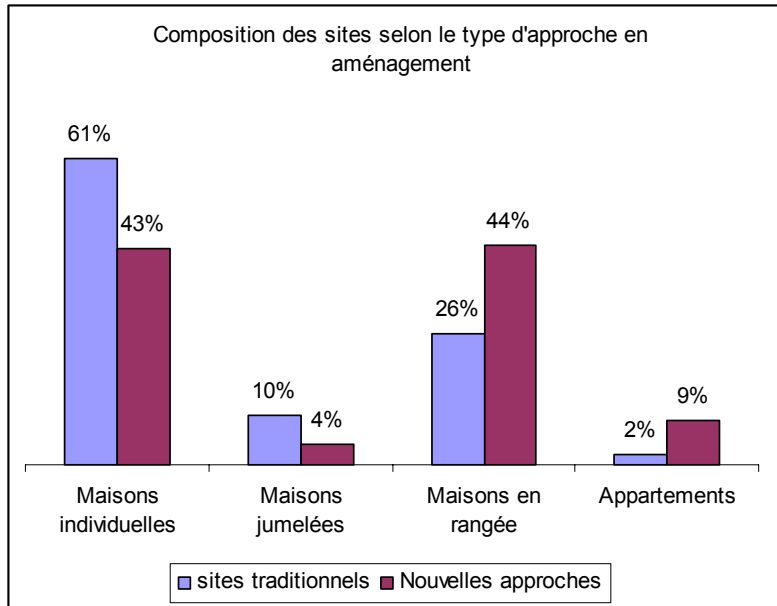
La recherche du maintien d'une qualité de vie acceptable pour l'ensemble des citoyens de l'île de Montréal est un objectif élémentaire pour la Ville. Nous devons maintenant viser l'amélioration de la qualité de vie en général à Montréal et spécifiquement dans les quartiers moins avantagés actuellement. Il est important de pouvoir offrir aux résidents de l'île qui ont choisi d'y demeurer et à ceux qui n'ont d'autre choix, un environnement sain, sécuritaire et convivial. De plus, dans le monde compétitif des municipalités essayant d'attirer de nouveaux ménages à s'établir sur leur territoire respectif, Montréal doit pouvoir se démarquer des autres municipalités en offrant une qualité de vie comparable à celles-ci en plus des services urbains uniques à Montréal. La Ville doit donc pouvoir retenir ses citoyens et exercer un pouvoir attractif sur de potentiels nouveaux ménages désirant s'établir à Montréal. Enfin, l'amélioration de la qualité de vie à de nouveaux niveaux pourra conférer à la Ville une reconnaissance supplémentaire au niveau international comme étant une ville agréable où habiter. Pour arriver à maintenir et améliorer la qualité de vie, la Ville devra intervenir dans les domaines des espaces publics en général, des espaces verts, d'une politique de stationnement au centre-ville et enfin, dans le domaine de la création de logement.

### **Création d'une variété de logements**

- **Équiterre recommande** que la Ville établisse clairement des priorités en matière d'accessibilité au logement dans son Plan d'urbanisme afin de s'assurer de la construction d'une offre suffisante de logements abordables sur son territoire pour répondre à la demande de l'ensemble de la population.

**Tableau 1** : Composition des sites selon le type d'approche en aménagement.

La Ville doit s'assurer qu'une l'offre résidentielle en matière de logement correspond davantage à la demande réelle actuelle et non qu'à la construction d'immeubles de luxe. Elle pourrait également prendre



à sa charge la construction de logements destinés aux familles, aux moins nantis et aux groupes particuliers n'ayant pas accès au logement privé. Il est important de pouvoir offrir sur le territoire montréalais une variété de logements correspondant aux réalités du marché immobilier. Selon la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL), les nouvelles approches en aménagement misent sur une meilleure diversité des types de logements. En effet, en observant le tableau 1, il est possible de mieux comprendre la SCHL qui considère que les nouvelles approches proposent une plus grande variété de types de logement afin de mieux intégrer les nouvelles catégories de ménages. (SCHL, approches traditionnelles et nouvelles en matière d'aménagement, 1997).

La mixité des logements est importante particulièrement près des axes de transport en commun afin que Montréal continue d'accueillir et de retenir de nouvelles familles, des célibataires, des étudiants, des retraités, des immigrants ou des personnes âgées. La ville de se démarquer comme milieu de vie mais aussi elle doit offrir des habitations accessibles pour tous les portefeuilles.

- **Équiterre recommande** que la Ville établisse clairement des priorités en matière d'accessibilité au logement dans son Plan d'urbanisme afin de s'assurer de la construction d'une offre suffisante de logements abordables sur son territoire pour répondre à la demande de l'ensemble de la population.

- ❑ L'offre doit comprendre des logements sociaux pour les ménages défavorisés, des appartements, des condos, des maisons unifamiliales, en rangées ou jumelées abordables, pas seulement de luxe. La ville doit intervenir pour susciter cette offre en donnant des incitatifs et/ou en n'acceptant seulement des projets variés qui répondent aux objectifs du Plan d'urbanisme.

### **Consolidation et création d'espaces verts de qualité en quantité**

Les espaces verts ont plusieurs fonctions très utilisées en milieu urbain. Ils permettent d'offrir des lieux de récréation au public, aident à purifier l'air de la ville et peuvent également être des lieux de rassemblement sociaux importants. Cependant, ces espaces verts sont actuellement soumis à de nombreuses pressions notamment immobilières et risquent la disparition ou l'amputation de surfaces importantes. Il est important de consolider les acquis ou espaces verts déjà existants, quelles soit leur taille, leur envergure ou leur localisation. Dans un deuxième temps, il serait important de pouvoir créer des espaces de verdure dans les quartiers déficitaires en verdure, notamment dans l'est de l'île. La qualité de ces espaces et la quantité d'espaces par quartiers sont cependant complémentaires et pas synonymes. Les Parcs Lafontaine et du Mont-Royal sont tous deux des espaces verts de qualité sans pour autant avoir la même fonction dans la ville. Par contre, tous deux subissent actuellement des pressions causées par une circulation automobile importante.

- ❑ **Équiterre recommande** donc que les rues et artères de circulation automobile sillonnant ces espaces soient fermés et rendus en espaces pour les piétons ou naturalisés.
- ❑ **Équiterre demande** la confirmation du statut de parc au terrain adjacent au parc de la pointe et d'Habitat 67 actuellement sujet à des débats quant à son avenir et son utilisation pour des constructions résidentielles.
- ❑ **Équiterre demande** de confirmer la vocation de parc Jean-drapeau et placer la protection des espaces verts et bleus comme la première priorité à laquelle toute autre proposition est subordonnée.

### **Espaces publics**

La vitalité d'une ville passe par ses places publiques qui sont le lieu de rassemblement, un lieu de rencontre et surtout un lieu de vie. Elles prennent différentes formes. Elles sont traditionnelles, ouvertes, permanentes ou encore temporaires. Le secteur attenant aux stations de métro représente dans bien des quartiers l'espace à privilégier comme place publique moyennant quelques aménagements. La place publique est le théâtre de la vie quotidienne en ville, elle permet aux différents membres de notre

collectivité de s’y déplacer, de se rencontrer ou participer aux mouvements populaires. Sa signification est importante.

La place publique peut également prendre la forme d’une rue marchande, d’une rue piétonne ou d’une rue libre de circulation automobile. Les rues résidentielles et commerciales typiques doivent être davantage mises en valeur dans une perspective humaine. Ces espaces de vie publics sont des parcours sillonnant des quartiers particuliers qui demandent à être soulagé de la trop grande circulation automobile. Les mesures d’intervention sur le réseau routier local sont importantes et primordiales. En tenant compte du déficit en piste cyclable et une demande croissante d’équipements du genre, et dans une optique de développement durable, envisageons d’interdire la circulation automobile sur certaines rues afin de leur conférer des statuts particuliers. Ces rues seraient desservies par un système de transport en commun de surface tout en allouant davantage de place aux non-motorisés.

- ❑ **Équiterre recommande** de créer de vrais espaces publics accessibles à tous autour des infrastructures de transport en commun au cœur des quartiers dans la mesure du possible en prenant pour exemple des cas comme les stations de métro Mont-Royal et Berri.
- ❑ **Équiterre demande** à la Ville de réserver la chaussée publique des rues Mont-Royal dans l’arrondissement le Plateau, St-Paul dans le Vieux-Port et la partie de la rue St-Denis entre Sherbrooke et Ste-Catherine, à des modes de transport durable.
- ❑ **Équiterre demande** également à la Ville de repenser la nature de certaines rues résidentielles par quartier afin de les rendre à chaussée partagée pour tous les usagers de la route, et non exclusivement aux voitures. Un objectif de 20% des rues résidentielles par quartier qui pourraient bénéficier de mesures d’aménagement particulières dont la réduction des limites de vitesse et une signalisation mise en évidence indiquant le partage de la route à tous les usagers.

De plus, des cas réalisés à Montréal de mise en application de mesures d’apaisement de la circulation ont déjà fait leur preuve. Cet outil d’aménagement a comme objectif de réduire les vitesses et débits automobiles par la mise en place d’aménagements particuliers comme des renflements de trottoirs aux intersections, des bacs à fleurs imposants, une présence arboricole créant un couvert forestier et les dos-d’âne.

- ❑ **Équiterre demande** à la Ville qu’elle intègre des mesures d’apaisement de circulation dans toutes percées de nouvelles rues, de constructions ou réfections au niveau des artères locales. De plus, il est recommandé d’instaurer de telles mesures dans les secteurs adjacents aux écoles, hôpitaux, stations de métro et gares de train de banlieue.

## **Politique de stationnement**

Ayant clairement identifiée son intention de favoriser le transport collectif à Montréal, la Ville doit s'assurer de mettre en place des mesures visant à encourager ce mode de transport en dissuadant l'usage de la voiture au centre-ville. Afin d'aider à désengorger le réseau autoroutier de la métropole et retarder, voir éliminer la demande de nouveaux liens autoroutiers vers les couronnes nord et sud, le transfert modal apparaît comme une solution. De plus, afin d'encourager ce transfert modal vers le transport en commun, il faut réduire la place accordée à la voiture à destination. La gestion des espaces de stationnement est donc une problématique importante dans la quête de solutions aux nuisances engendrées par les automobilistes à Montréal.

Le Conseil régional de l'Environnement de Montréal dans *Le stationnement comme outil de gestion des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal, mai 2001* émettait ses recommandations face au contenu que devrait comporter une politique sur le stationnement.

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

De plus, Pour atteindre ses objectifs, la politique de stationnement de la ville de Montréal visait l'élimination de 500 places de stationnement de surface hors rue par année entre 1994 et l'an 2000, pour un total de 3 000 places de stationnement. Malgré l'adoption du plan d'urbanisme (1992) et des Principes directeurs en matière de stationnement (1994), la situation du stationnement de surface hors rue à Montréal et particulièrement au centre-ville s'est dégradée. Selon le rapport d'orientation en matière de stationnement du service d'urbanisme de la ville de Montréal (1997), le contrôle de la quantité des stationnements de surface hors rue s'est avéré insuffisant. Par conséquent, la ville de Montréal a autorisé entre 1994 et 1997 la construction de plus de 5 000 espaces de stationnement supplémentaires au centre-ville. (CRE, mai 2001)

- **Équiterre demande** à la Ville de Montréal la mise en place d'une politique de stationnement cohérente avec ses engagements, plans et politiques dont le Protocole de Kyoto et le Plan stratégique de développement durable. Il est également demandé de veiller à l'application sévère de la politique et de la réglementation s'y attachant.

## Conclusion

Il apparaît pour Équiterre que le Plan d'urbanisme est un document de planification qui établit clairement les lignes directrices de l'organisation de la Ville de Montréal et traduit par le fait même la vision d'avenir pour l'ensemble de son territoire dans un respect des intérêts de la collectivité. Ce plan d'urbanisme deviendra la référence en matière de développement des activités ayant cours sur l'île de Montréal. De plus, ce document devra servir de référence pour la mise en place et la mise en œuvre des autres plans et politiques tant au niveau municipal qu'au niveau des arrondissements. Son application devra donc être faite conformément à l'objectif premier du Plan d'urbanisme. Il peut avoir beaucoup d'impact sur la façon d'organiser les quartiers, sur la qualité de vie et la protection de l'environnement.

Notre vision est celle d'une ville exemplaire sur le plan environnemental et de la justice sociale. Nous croyons que les Montréalais souhaitent une ville où il fait bon vivre, où il est possible d'élever sa famille, de s'épanouir, de jouir de la vie, de prospérer. Montréal se distingue par la qualité de vie offerte à ses résidents lorsqu'on la compare aux autres grandes villes américaines. Il est crucial de préserver ces acquis et de travailler activement à mettre en place les infrastructures qui nous permettront de relever les défis qui sont déjà à nos portes. Des enjeux comme l'accessibilité au logement, le bruit urbain, la sécurité dans nos quartiers, la qualité de l'air, l'accessibilité aux loisirs, les coûts de plus en plus importants de nos réseaux routiers, la congestion routière sont de plus en plus préoccupants. Il faut apporter rapidement des solutions à ces enjeux et prévoir ceux de demain pour maintenir et améliorer la qualité de vie.

Équiterre croit que nous n'avons d'autres choix que prendre action immédiatement pour réduire significativement la place accordée à la voiture dans notre ville et de redonner la priorité aux transports collectifs, aux cyclistes et aux piétons. Il faut redonner une échelle humaine à notre ville si nous voulons éviter l'étalement urbain vers les banlieues hors de l'île et attirer le tourisme. Montréal souhaite son développement économique en attirant des entreprises, mais celles-ci ont besoin de ressources humaines qualifiées qui, elles, recherchent un milieu de vie sain, sécuritaire, abordable et à proximité de services de qualité. Pour y parvenir, il faut dès maintenant mettre en place les infrastructures et les ressources nécessaires qui par ailleurs aideront les citoyens à poser des gestes conséquents avec les objectifs collectifs que nous cherchons à atteindre.

Les mesures proposées sont pour la plupart inspirées de modèles existants ailleurs dans le monde dans des villes qui se distinguent par leur qualité de vie et leur attrait touristique. Voyons grand, donnons-nous des objectifs ambitieux visant à offrir la meilleure qualité de vie, de bons services de proximité, des habitations variées et abordables, des espaces verts et publics permettant le partage de la vie en communauté, etc. Soyons audacieux dès maintenant à la fois pour régler et prévenir les problèmes actuels



avant qu'ils ne s'enveniment et pour que Montréal se distingue parmi les meilleures villes au monde. Le document de consultation sur le Plan d'urbanisme était un bon exercice. Plusieurs idées sont excellentes. Nous tenons à souligner un effort rigoureux et inspiré. Mais nous croyons qu'il faut aller plus loin en s'inspirant des modèles européens et de certaines villes américaines. Nous vous invitons à cet égard à consulter la trousse sur les collectivités viables réalisée par l'organisme Vivre en ville qui présente de nombreux modèles fort inspirants. Inspirez-vous aussi des nouveaux modèles d'aménagement comme le TOD. L'architecture verte et l'efficacité énergétique sont tellement bénéfiques sur le plan social, économique et environnemental qu'elles doivent devenir la norme. Pourquoi être à la remorque, prenons la tête, devenons un exemple inspirant. Cette décision est entre vos mains, saisissez l'occasion!

Enfin, nous souhaitons que ce plan soit rapidement mis en vigueur et qu'il soit accompagné des ressources financières nécessaires à sa mise en œuvre. Nous souhaitons voir une réelle volonté politique de nos élus en faveur de ces orientations et pour permettre briser les barrières à sa mise en œuvre.

## Bibliographie

- ❑ Conseil régional de l'Environnement de Montréal dans *Le stationnement comme outil de gestion des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal*, mai 2001
- ❑ Conseil régional de l'Environnement de Montréal, *8 Principes pour construire la ville du transport durable*. 2003
- ❑ Équiterre, Un cocktail (transport) pour Kyoto, *Agir en priorité sur le transport pour réduire les émissions de gaz à effet de serre au Québec*, Mémoire déposé à la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale du Québec dans le cadre d'une consultation générale sur la mise en œuvre du Protocole de Kyoto au Québec, Février 2003
- ❑ Équiterre, *Modernisation de la rue Notre Dame : pour un projet qui respecte les principes du développement durable*. Mémoire déposé au BAPE – Bureau d'audiences publiques en environnement. Décembre 2001
- ❑ Journal of the Air and Waste Management Association and in Atmospheric Environment
- ❑ Les Affaires, 22 mai 2004
- ❑ Ministère des affaires municipales et de la Métropole. *Prise de décision en urbanisme*. 2<sup>e</sup> édition. Gouvernement du Québec. 1995
- ❑ Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, *Cadre d'Aménagement et orientations gouvernementales. Région de la Métropole 2001-2021*, Gouvernement du Québec, 2001
- ❑ Réseau de suivi de la qualité de l'air de Montréal :  
[http://www.rsqa.qc.ca/pdf/Journeesansvoiture\\_22092003.pdf](http://www.rsqa.qc.ca/pdf/Journeesansvoiture_22092003.pdf)
- ❑ **Robert, Benoît**, 2000. *Potentiel de l'auto-partage dans le cadre d'une politique de gestion de la demande en transport. forum de l'aqtr, gaz à effet de serre: transport et développement, Kyoto: une opportunité d'affaire ?*, 27 p
- ❑ *SAAQ, Dossier statistique, Bilan 2003, Accidents, parc automobile, permis de conduire, avril 2004. p.150*
- ❑ SCHL, *approches traditionnelles et nouvelles en matière d'aménagement*, 1997
- ❑ *Vivre en Ville, Vers des collectivités viables, Guide 2, de la Théorie à l'action.*, 2004. p. 345

### Sites Internet :

- ❑ Agence d'efficacité énergétique du Québec :  
<http://www.aee.gouv.qc.ca/municipalites/portrait/portrait.jsp>
- ❑ *Communauto* : <http://www.communauto.com/bilan.html>
- ❑ Conseil régional de l'Environnement de Montréal : <http://www.cremtl.qc.ca/>
- ❑ Équiterre : <http://www.equiterre.org/energie/>
- ❑ Institut canadien de la recherche sur la condition physique et le mode de vie :  
<http://www.cflri.ca/icrcp/icrcp.html>
- ❑ Mountain equipment coop : [www.mec.ca](http://www.mec.ca)
- ❑ Service vie : <http://www.servicevie.com/03Forme/Condition/canadiens.html>
- ❑ Site des changements climatiques du gouvernement du Canada :  
<http://www.climatechange.gc.ca/francais/canada/goc.asp>
- ❑ Société du Havre de Montréal :  
[http://www.havremontreal.qc.ca/fr/piste/f\\_piste\\_axes\\_routiers.html](http://www.havremontreal.qc.ca/fr/piste/f_piste_axes_routiers.html)
- ❑ Ville de Montréal : [http://www2.ville.montreal.qc.ca/cmsprod/fr/developpement\\_durable/accueil](http://www2.ville.montreal.qc.ca/cmsprod/fr/developpement_durable/accueil)

## Liste résumée des demandes d'Équiterre pour le Plan d'Urbanisme de la Ville de Montréal :

1. **Équiterre demande à la Ville de Montréal**, à l'instar de la Communauté urbaine de Strasbourg, d'adopter une ambitieuse politique des déplacements urbains qui recentre ses priorités sur les transports en commun, les piétons et les cyclistes.
2. **Équiterre demande à la Ville de Montréal** d'établir et de mettre en œuvre une politique concernant le vélo comme moyen de transport utilitaire sur l'ensemble de son territoire et, plus spécifiquement, dans ses quartiers centraux. Cette politique devra prévoir la création de réseaux de pistes, de corridors, de voies clairement identifiées et réservées aux modes de transport actif sur son territoire rejoignant les grands centres d'enseignement supérieur, comme les 4 universités, les différents collèges et Cégeps de l'île, ainsi que la plupart des principaux pôles d'emplois. Un plan ambitieux devrait être déposé et intégré dans un horizon rapproché.
3. **Équiterre demande à la Ville de Montréal** de créer un réseau cyclable utilitaire d'au moins 350 Km et de prévoir par la suite un plan d'augmentation et de mise à jour de ce réseau.
4. **Équiterre demande à la Ville de Montréal** d'installer rapidement un axe de piste cyclable passant dans le centre-ville permettant d'aller d'est en ouest (hauteur Maisonneuve).
5. Une fois cet axe développé, **la Ville devra instaurer** des aménagements cyclistes permettant aux citoyens de se rendre dans les édifices du Centre-ville et de stationner leur vélo dans le quartier à proximité de lieux de services et d'emplois.
6. **Équiterre demande à la Ville de Montréal** d'allonger la période d'ouverture du réseau cyclable.
7. **Équiterre demande à la Ville de Montréal** d'instaurer des rues à priorité aux cyclistes, en complément aux autres aménagements cyclables.
8. **Équiterre demande à la Ville de Montréal** d'instaurer des mesures d'apaisement de la circulation qui rendront plus sécuritaire la pratique du vélo et de la marche. Les quartiers résidentiels devraient tous avoir des limites de vitesse à 30 Km/heure
9. **Équiterre demande à la Ville de Montréal** de voir à l'installation de beaucoup plus de supports à vélo sécuritaires et de qualité à proximité des pôles d'emploi, des bâtiments publics, des concentrations résidentielles, des lieux culturels, commerciaux et de loisirs. Elle doit :
  - Elle-même en installer bon nombre (ou demander à des sous-traitants de le faire, comme Pattison). Comme il y a 63 000 personnes dont le vélo est le principal moyen de transport et qu'il y a 140 000 personnes qui l'utilisent de façon utilitaire, il faut largement dépasser le nombre actuel entre 3000 et 4000 places de stationnement de vélo (minimalement, l'offre devrait être doublée ou triplée d'ici trois à cinq ans – pour la contribution de l'offre municipale - en plus de l'offre obligatoire autour ou à l'intérieur des édifices publics et résidentiels). Elle devrait installer graduellement de stationnements couverts et/ou surveillés dans les secteurs de forte demande ou plus à risque par rapport au vol ;
  - Et exiger par la réglementation un nombre minimal de supports à vélos près de tous les édifices publics, commerces et édifices résidentiels existants ou nouveaux.
10. **Équiterre demande à la Ville de Montréal** d'exiger que tous les édifices à bureau, les centres commerciaux, lieux de loisirs et d'affaires offrent un nombre minimal de supports à vélo. Notamment, il serait possible de convertir un certain nombre de stationnements de voiture en stationnement pour vélos.

11. **Équiterre demande à la Ville de Montréal** d'éliminer tous les règlements qui interdisent aux cyclistes de stationner leur vélo sur les parcomètres et autres poteaux de signalisation en autant que les vélos ne nuisent pas à la sécurité ou à la circulation (par exemple, Outremont l'interdit et l'on observe cette tendance) ;
12. **Équiterre demande à la Ville de Montréal** de veiller à ce que tous ces édifices fournissent des équipements propices à la pratique du vélo (douches, casiers, vestiaires) et ce dans un délai rapide pour toutes les nouvelles constructions et graduellement pour les édifices existants.
13. **Équiterre demande à la Ville de Montréal** d'augmenter le nombre de supports à vélo près des gares de train et des stations de métro.
14. **Équiterre demande à la Ville de Montréal de mettre à la disposition de la population des vélos** en libre-service (ce peut être un service payant par abonnement ou à l'utilisation – voir un peu le système Communauto) qui permettraient aux citoyens de compléter leur trajet vers leur destination finale. Équiterre a développé un projet de ce genre (sans qu'il soit mis en œuvre pour le moment) en s'inspirant d'expériences européennes et américaines à cet égard, mais l'appui de la Ville et probablement de la STM est essentiel à son déploiement. Nous sommes disposé à vous expliquer le principe et à collaborer avec la Ville afin qu'il puisse un jour être disponible à Montréal. Ce projet, Vélo-Métro, donnerait une touche d'originalité à Montréal et lui permettrait de suivre une tendance de plus en plus significative en Europe.
15. **Équiterre et ses membres demandent donc à la Ville de Montréal** de prévoir la mise en place de mesures particulières afin de faciliter l'établissement et la consolidation des services d'auto-partage partout où la demande est suffisante pour assurer sa rentabilité.
16. **Équiterre demande à la Ville de Montréal** de favoriser, par la réglementation ou par des incitatifs, la mise en place de systèmes de voitures partagées dans les grands immeubles résidentiels ou dans les tours à bureau.
17. **Équiterre demande à la Ville de Montréal** de permettre l'implantation d'au minimum deux stationnements d'auto-partage (plus dans les secteurs de plus forte demande) à toutes les stations de métro, tous les arrêts d'autobus importants, toutes les gares interurbaines et toutes les gares de train de banlieue. La Ville de Montréal se démarquerait des grandes villes américaines en offrant à ces résidents d'avoir accès facilement à une voiture sans avoir besoin d'en posséder.
18. **Équiterre propose à la Ville de Montréal** d'implanter des stationnements réservés à des voitures clairement identifiées à un service d'auto-partage dans les aires commerciales.
19. Allant dans le même sens, **Équiterre demande** que l'ensemble des orientations, actions et projets qui découleront de projets en matière d'aménagement puisse être pensé en fonction des piétons.
20. **Équiterre demande à la Ville de Montréal** de mettre en place des mesures rigoureuses d'apaisement de la circulation rendant les quartiers plus sécuritaires (revoir la signalisation, les limites de vitesse, l'aménagement des rues et des trottoirs, l'éclairage, etc). Porter une attention particulière aux abords des écoles primaires et secondaires tout en valorisant cette approche pour l'ensemble de la Ville. Il est recommandé de s'inspirer d'expériences européennes et américaines fort intéressantes à cet égard. Montréal se distinguera encore davantage par sa qualité de vie grâce à cette intervention.
21. **Équiterre demande à la Ville de Montréal** de transformer certaines rues en artères piétonnes (en permettant la cohabitation avec la livraison et le transport en commun dans certains cas.)
22. **Équiterre demande à la Ville** de favoriser l'utilisation des trottinettes, planche à roulettes et patins à roues alignées sur l'ensemble des pistes cyclables (notamment en adaptant la forme et la largeur) et sur certaines artères au même titre que les vélos.

23. **Équiterre demande à la Ville** de tenir également compte du vieillissement de la population qui s'accompagnera de changements dans les modes de transport privilégiés et de prévoir des ajustements à l'offre d'infrastructure en conséquence.
24. **Équiterre demande à la Ville** de favoriser l'utilisation de nouveaux véhicules électriques (bicyclettes, trottinettes, voitures, etc) en ajustant la réglementation ainsi qu'en permettant et en stimulant l'implantation de sources d'approvisionnement en énergie sur le territoire au fur et à mesure que ces véhicules seront de plus en plus nombreux. Il faudra aussi penser à la vitesse de ces véhicules qui est généralement plus basse que les voitures régulières. Il faut leur permettre de partager la voie publique (ce qui suppose qu'il faudra sans doute ralentir la vitesse permise dans plusieurs zones).
25. **Équiterre demande à la Ville de Montréal** de revoir graduellement sa flotte de véhicules afin d'intégrer les modèles les plus efficaces de leur catégorie en termes de consommation d'essence.
26. La Ville devrait aussi montrer l'exemple et utiliser son pouvoir d'achat en insérant de plus en plus de véhicules électriques ou hybrides dans sa flotte.
27. **Équiterre demande à la Ville de Montréal** d'acheter de très petits véhicules (genre les Smart en Europe) ou des véhicules hybrides ou électriques pour les agents de stationnement. L'idéal d'augmenter l'utilisation du vélo sur certains circuits l'été (des employés plus en santé et des coûts beaucoup moins élevés...).
28. **Équiterre demande à la Ville de Montréal** d'imposer des règles strictes en matière de moteur au ralenti (il faut le couper) sur les véhicules de sa flotte et en termes de conduite (certaines règles de conduite permettent un usage plus efficace de la consommation d'essence). Ce sont des gestes simples qui peuvent faire économiser beaucoup une fois cumulés.
29. **Équiterre demande à la Ville** d'obliger tous les promoteurs de développement résidentiel à se conformer aux exigences du concept Novoclimat de l'Agence d'efficacité énergétique du Québec, qui devrait être considéré comme un standard de qualité de base pour toute nouvelle construction domiciliaire et ainsi permettre de réduire de 25 % la consommation domestique d'énergie.
30. **Équiterre demande également** d'intégrer le concept Novoclimat et adopter les normes R-2000 de Ressources naturelles Canada dans toute nouvelle construction et rénovation de bâtiments publics.
31. **Équiterre demande à la Ville de Montréal** de mettre en place des mesures incitatives et de soutien ainsi que de mettre à jour sa réglementation (flexibilité, simplification) pour permettre l'implantation de nouvelles pratiques vertes en matière de rénovation et de construction incluant les toits verts, et ce, autant pour le résidentiel que le commercial ou l'institutionnel.
32. **Équiterre demande** d'emblée dans cette section que la Ville reconnaisse par un statut particulier tous les espaces naturels de l'île de Montréal et les protège contre toute prédation ou agression quelconque.
33. **Équiterre demande à la Ville** de mettre en place à très court terme un moratoire visant à interdire tout développement sur les sites naturels privés répertoriés dans les écoterritoires tel que déterminé par la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels
34. **Équiterre demande à la Ville de Montréal** de protéger la zone permanente agricole et les espaces voués à l'agriculture sur son territoire et de mettre en place des mesures de protection visant leur consolidation.
35. **Équiterre demande à la Ville de Montréal** que les jardins collectifs devraient être consolidés et leur nombre devrait augmenter.
36. **Équiterre demande à la Ville de Montréal** d'attribuer les terrains à valeur agricole à des projets d'agriculture soutenue par la communauté (ASC – voir le site d'Équiterre), à des projets de jardins collectifs ou à des fermes biologiques en lien avec la sécurité alimentaire (culture de ces terres par des

personnes défavorisées pour leur permettre d'avoir accès à des légumes ou encore remettre les aliments à des cuisines collectives, soupes populaires, etc).

37. **Équiterre demande à la Ville** d'augmenter l'offre en transport en commun sur l'ensemble de son territoire. Les espaces lui étant consacrés doivent être puisés aux espaces traditionnellement réservés aux automobilistes. Cela implique :
- ❑ Augmenter la fréquence des transports en commun (on devrait viser un maximum de 15 minutes entre chaque passage quitte à utiliser pour un certain temps des taxis collectifs ou de plus petits autobus). Cela devrait se faire sur toutes les lignes en prêtant une attention particulière aux lignes fortement achalandées ;
  - ❑ Desservir les secteurs actuellement mal desservis (aucun pôle d'emploi ne doit être laissé sans service et tous les secteurs résidentiels doivent bénéficier d'un accès efficace au minimum vers un axe principal de transport en commun quand ce ne peut pas être vers le centre de la ville ou les pôles d'emplois principaux) ;
  - ❑ Prévoir beaucoup plus de voies réservées afin d'accélérer les déplacements des usagers du transport en commun et d'offrir une alternative rapide pour les automobilistes (au moins pour les heures de pointe, mais dans certains secteurs la demande pourrait justifier une voie réservée toute la journée). Couper certaines voies actuellement utilisées par les automobiles pour les transformer en voies pour le transport en commun plutôt que d'élargir les rues pour ajouter une voie au transport en commun ;
  - ❑ Travailler en collaboration avec l'Agence métropolitaine de transport afin d'augmenter le service de train de banlieue qui est très populaire et de mieux coordonner les axes de transport en commun qui se rendent vers les gares pour éviter que les usagers du train aient à prendre la voiture pour se rendre à la gare. Il pourrait être envisageable de mieux couvrir l'est de l'île par le train, d'augmenter la fréquence des trains et d'électrifier les voies pour moins polluer et accélérer le service ;
  - ❑ Implanter de nouveaux modes de transport en commun, comme les tramways, là où ils seraient appropriés. L'avenue du Parc, par exemple, est complètement défigurée par la voiture, n'est pas sécuritaire et les commerces n'y font pas nécessairement de grandes affaires. Elle pourrait être revitalisée par la venue de tramways. L'AMT et d'autres organismes proposent des projets de ce genre que la Ville doit sérieusement envisager et mettre en place dans un avenir rapproché ;
  - ❑ Réévaluer les prolongements de métro à la lumière d'autres alternatives de transport en commun qui pourraient être tout en aussi efficaces, mais moins coûteuses et longues à implanter.
38. **Équiterre demande à la Ville de Montréal** de ne pas permettre le développement de secteurs résidentiels mal desservis par le transport en commun. La ville doit offrir des incitatifs aux individus et promoteurs qui s'installent dans un secteur facilement accessible en transport en commun (la Ville y gagne certainement en évitant bien des coûts pour les déplacements des citoyens qui y résideront) ;
39. **Équiterre demande à la Ville de Montréal** d'offrir des incitatifs ou du soutien aux commerces ou services qui s'installent à proximité des secteurs résidentiels.
40. **Équiterre demande à la Ville de Montréal** de contrôler les autorisations des magasins à grandes surfaces qui sont susceptibles de faire mourir les commerces de proximité et plus facilement accessibles.
41. **Équiterre demande à la Ville de Montréal** de bien entretenir les rues afin que les transports en commun, les vélos et les piétons puissent y circuler de façon sécuritaire. Toutefois, Équiterre demande à la Ville que la réfection se fasse efficacement afin qu'on évite de devoir la refaire si fréquemment et que les sommes investies n'entravent pas le développement des transports en commun.

42. En lien avec cette demande, il est capital que Montréal revoit son approche face aux camions de marchandises puisqu'une grande partie des réfections à faire et de la congestion routière sur le territoire sont occasionnées par les camions de marchandises. La Ville devrait implanter des mesures réduisant la circulation de ces camions et/ou imposer une contribution financière des entreprises de camionnage qui circulent sur le territoire pour financer les travaux d'entretien des rues.
43. Équiterre est d'avis que plusieurs quartiers centraux (Plateau Mont-Royal, Rosemont, Villeray, Centre-sud, Hochelaga-Maisonneuve, Côte-des-Neiges, etc) devraient faire l'objet de mesures importantes pour réduire la circulation de « transit » dans les rues résidentielles.
44. **Équiterre demande à la Ville de Montréal** doit intégrer dans son plan d'urbanisme **un objectif quantifiable de réduction de l'usage de l'automobile sur l'île de Montréal**. À ce sujet, Équiterre considère que seul un objectif annuel de réduction de 2 % de l'utilisation de l'automobile et une augmentation de 5 % du transport en commun permettrait l'atteinte des objectifs de Kyoto dans le secteur des transports à Montréal.
45. **Équiterre demande** à la Ville de se prononcer officiellement sur des projets particuliers et, de plus, qu'elle se prononce à l'avenir contre toutes constructions de ponts ou de liens autoroutiers desservant son territoire ou le parcourant.
46. **Équiterre demande** à la Ville de clairement indiquer qu'elle est contre le projet de prolongement de l'autoroute 25 et de travailler en ce sens avec ses partenaires provinciaux. Ce projet ne doit pas voir le jour.
47. **Équiterre exige** plutôt un projet de boulevard urbain sur la Rue Notre-Dame. Ce projet pourrait être réalisé pour la moitié du prix du projet proposé par le Ministère, pourrait se réaliser dans les mêmes délais, mettrait l'accent sur les déplacements en transport en commun pour les personnes et le transport des marchandises sur voies réservées et par rail.
48. **Équiterre demande à la Ville de Montréal** que 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.
49. **Équiterre recommande à la Ville** de s'assurer que ses objectifs en matière de développement durable et d'architecture à l'échelle humaine seront respectés dans la planification et la réalisation du projet.
50. **Équiterre demande** à ce que l'autoroute Bonaventure devienne un boulevard urbain avec une large place aux transports collectifs et qu'il soit localisé à distance suffisante pour permettre un usage de loisir des berges et la naturalisation des milieux humides en bordure du fleuve.
51. **Équiterre recommande** que la Ville établisse clairement des priorités en matière d'accessibilité au logement dans son Plan d'urbanisme afin de s'assurer de la construction d'une offre suffisante de logements abordables sur son territoire pour répondre à la demande de l'ensemble de la population.
52. **Équiterre recommande** que la Ville établisse clairement des priorités en matière d'accessibilité au logement dans son Plan d'urbanisme afin de s'assurer de la construction d'une offre suffisante de logements abordables sur son territoire pour répondre à la demande de l'ensemble de la population.
53. L'offre doit comprendre des logements sociaux pour les ménages défavorisés, des appartements, des condos, des maisons unifamiliales, en rangées ou jumelées abordables, pas seulement de luxe. La ville doit intervenir pour susciter cette offre en donnant des incitatifs et/ou en n'acceptant seulement des projets variés qui répondent aux objectifs du Plan d'urbanisme.
54. **Équiterre recommande** donc que les rues et artères de circulation automobile sillonnant ces espaces soient fermés et rendus en espaces pour les piétons ou naturalisés.

55. **Équiterre demande** la confirmation du statut de parc au terrain adjacent au parc de la pointe et d'Habitat 67 actuellement sujet à des débats quant à son avenir et son utilisation pour des constructions résidentielles.
56. **Équiterre demande** de confirmer la vocation de parc Jean-drapeau et placer la protection des espaces verts et bleus comme la première priorité à laquelle toute autre proposition est subordonnée.
57. **Équiterre recommande** de créer de vrais espaces publics accessibles à tous autour des infrastructures de transport en commun au cœur des quartiers dans la mesure du possible en prenant pour exemple des cas comme les stations de métro Mont-Royal et Berri.
58. **Équiterre demande** à la Ville de réserver la chaussée publique des rues Mont-Royal dans l'arrondissement le Plateau, St-Paul dans le Vieux-Port et la partie de la rue St-Denis entre Sherbrooke et Ste-Catherine, à des modes de transport durable.
59. **Équiterre demande** également à la Ville de repenser la nature de certaines rues résidentielles par quartier afin de les rendre à chaussée partagée pour tous les usagers de la route, et non exclusivement aux voitures. Un objectif de 20% des rues résidentielles par quartier qui pourraient bénéficier de mesures d'aménagement particulières dont la réduction des limites de vitesse et une signalisation mise en évidence indiquant le partage de la route à tous les usagers.
60. **Équiterre demande** à la Ville qu'elle intègre des mesures d'apaisement de circulation dans toutes percées de nouvelles rues, de constructions ou réfections au niveau des artères locales. De plus, il est recommandé d'instaurer de telles mesures dans les secteurs adjacents aux écoles, hôpitaux, stations de métro et gares de train de banlieue.
61. **Équiterre demande** à la Ville de Montréal la mise en place d'une politique de stationnement cohérente avec ses engagements, plans et politiques dont le Protocole de Kyoto et le Plan stratégique de développement durable. Il est également demandé de veiller à l'application sévère de la politique et de la réglementation s'y attachant.