



CONSEIL RÉGIONAL
**ENVIRONNEMENT
MONTREAL**

concertation
PROMOTION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
représentation
sensibilisation
ÎLE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL
projets-action



cremtl.qc.ca



« **STRATÉGIE CENTRE-VILLE :
MONTRÉAL DOIT MISER SUR LE
TRANSPORT ACTIF ET COLLECTIF** »

CONSULTATION
7 NOVEMBRE 2016



CONSEIL RÉGIONAL
**ENVIRONNEMENT
MONTREAL**

concertation
PROMOTION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
représentation
sensibilisation
ÎLE DE MONTRÉAL
projets-action
PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT



cremtl.qc.ca

Conseil régional de l'environnement de Montréal

Le CRE-Montréal est un organisme à but non lucratif indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal.

Par le regroupement et la concertation de ses membres, par ses activités de sensibilisation, de représentation publique et ses différents projets-action, il contribue à l'amélioration de la qualité des milieux de vie et de l'équité sociale sur l'île de Montréal.

Suivez-nous!





CONSEIL RÉGIONAL
**ENVIRONNEMENT
MONTREAL**

concertation
PROMOTION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
représentation
sensibilisation
ÎLE DE MONTRÉAL
projets-action
PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT



cremtl.qc.ca

Félix Gravel,

Responsable des campagnes transport, GES
et aménagement du territoire



CONSEIL RÉGIONAL
**ENVIRONNEMENT
MONTREAL**

concertation
PROMOTION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
représentation
sensibilisation
ÎLE DE MONTRÉAL
projets-action
PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT



cremtl.qc.ca

13 RECOMMANDATIONS



RÉDUIRE LE NOMBRE D'AUTOMOBILES AU CENTRE-VILLE

1. Établir des cibles ambitieuses de diminution de la circulation automobile
2. Faire en sorte que le centre-ville devienne une zone à faibles émissions avec un objectif zéro carbone et zéro particules fines.
3. Abolir les ratios minimums de stationnement dans tout le centre-ville
4. Augmenter la tarification des stationnements municipaux et opter pour la tarification modulée selon la demande
5. Renforcer la substitution de l'auto solo vers le transport collectif le plus en amont possible du réseau de transport collectif (surtout métro et train)
6. Décourager fortement la circulation automobile de transit sur les artères commerciales prioritaires (notamment Sainte-Catherine, Peel, McGill College)
7. Encourager la mise en place par les employeurs du centre-ville d'une indemnité kilométrique pour le transport actif (marche et vélo)
8. Empêcher le transit automobile sur la [rue Sainte-Catherine](#) en privilégiant la mobilité durable



RECOMMANDATION 2

DIMINUER LE STATIONNEMENT SUR LES ARTÈRES COMMERCIALES POUR MIEUX VALORISER L'ESPACE PUBLIC

1. Diminuer le stationnement sur les artères commerciales principales et l'éliminer dans certains tronçons de rue où les trottoirs sont des «autoroutes piétonnes»
2. Affecter l'espace ainsi libéré aux piétons et aux cyclistes, au mobilier urbain et aux espaces dédiés aux activités culturelles



RECOMMANDATION 3

LIMITER ET OPTIMISER LES STATIONNEMENTS

1. Encourager le partage des places de stationnement des propriétaires de stationnements souterrains
2. Viser l'élimination totale des stationnements de surface qui représentent une perte importante sur la valeur foncière et enlaidit le paysage du centre-ville
3. Concernant les stationnements en surface encore en place au cours des prochaines années, limiter leur impact environnemental et paysager par leur verdissement (voir la réglementation de l'arrondissement Saint-Laurent)
4. Prévoir un accompagnement dans le verdissement des stationnements et une reconnaissance des projets les mieux réalisés
5. Récupérer et convertir les espaces de stationnement afin d'encourager la mobilité active et collective
6. Encourager l'allocation de places de stationnement pour les voitures d'autopartage et de covoiturage, les véhicules électriques et les supports à vélo



RECOMMANDATION 4

DÉVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

1. Déployer les voies réservées aux autobus sur les axes stratégiques et congestionnés
2. Déployer le système de feux chandelles pour faciliter la circulation des autobus
3. Aménager les arrêts d'autobus pour qu'ils soient confortables et accueillants, par exemple en végétalisant, en installant davantage de mobilier urbain à proximité et en élargissant les trottoirs
4. Réimplanter le tramway à Montréal en complémentarité avec le réseau de TC existant (en priorité là où le réseau d'autobus est saturé tel que sur l'avenue de la Côte-des-Neiges, l'avenue du Parc et le boulevard René-Lévesque) pour plusieurs raisons : il se situe entre le métro et l'autobus au niveau de la capacité et des coûts, il s'insère facilement dans la trame urbaine, il augmente l'attractivité des axes qu'il traverse et les technologies actuelles permettent son fonctionnement dans un climat rude



RECOMMANDATION 5

ENCOURAGER L'USAGE DES MODES DE TRANSPORT MOTORISÉS PLUS DURABLES

1. Dédier des stationnements pour l'autopartage et pour les véhicules en libre-service tant sur rue que dans les stationnements hors rue (voir mesure 6 de la recommandation 3), notamment aux points stratégiques d'accès aux transports collectifs
2. Multiplier le nombre de bornes électriques, et ce en dehors des corridors de transports actifs tels que les trottoirs
3. Offrir des tarifs réduits pour le stationnement des véhicules moins énergivores et partagés



ASSURER L'INTÉGRATION DU REM AU SYSTÈME DE TRANSPORT COLLECTIF DU CENTRE-VILLE

1. Officialiser la connection entre le REM et le réseau de métro au centre-ville avec la station McGill et la station Griffintown
2. Améliorer la desserte du centre-ville par le REM en prévoyant un nombre supplémentaire de stations et de liens possibles avec le réseau existant (métro, autobus)
3. Intégrer VLS et stationnements de vélo à proximité des stations REM pour faciliter l'intermodalité entre transport collectif, actif et autopartage
4. Garantir l'intégration du REM dans le cadre urbain existant par des espaces sécuritaires et conviviaux
5. Mettre en place les aménagements nécessaires pour éviter l'effet de barrière



RECOMMANDATION 7

OFFRIR PLUS DE PLACE AU TRANSPORT ACTIF

1. Favoriser l'approche de [rue complète](#) lors du réaménagement des rues
2. Élargir systématiquement les trottoirs des rues achalandées en terme de piétons
3. Installer des placotoirs et bonifier le mobilier urbain
4. Permettre la traversée piétonne libre en commençant par les rues étroites non commerciales
5. Implanter davantage de stationnements pour les vélos sur les rues, à proximité de pôles d'activités ainsi qu'aux abords des stations de métro et de train de banlieue (ce qui contribuera aussi à éliminer l'utilisation des arbres comme poteaux)
6. Permettre le stationnement des vélos sur la rue (à la place des voitures) et prévoir les équipements nécessaires (excepté pour la période hivernale)
7. Améliorer les liens cyclables : sur de La Commune reliant le centre-ville, le vieux-port et le canal Lachine et le lien nord-sud dans l'axe de la rue Saint-Laurent
8. Inclure systématiquement des aménagements pour cyclistes ainsi que des mesures d'apaisement de la circulation et de sécurisation des piétons lors du réaménagement de rues
9. Améliorer le transport des vélos dans les trains de banlieue, autobus et taxis
10. Intégrer la tarification du BIXI avec celle du transport collectif



SÉCURISER LE TRANSPORT ACTIF

1. Déployer la vision zéro au centre-ville en reconfigurant les dix intersections les plus accidentogènes; en diminuant les temps de traverses piétonnes et en réduisant les vitesses
2. Réaménager les abords du pont Jacques-Cartier pour les piétons et les cyclistes
3. Accélérer le réaménagement des viaducs et des grandes artères en agrandissant les trottoirs et en aménageant des pistes cyclables
4. Adopter des mesures d'apaisement de la circulation, notamment la réduction de la vitesse
5. Assurer la continuité du réseau piétonnier et atténuer l'effet des frontières urbaines
6. Supprimer toutes les places de stationnement aux intersection de rues tel que stipulé dans le règlement



ANIMER LES TERRAINS ET ESPACES VACANTS

1. Animer l'Esplanade Clark, tout au long de l'année, sans attendre et enfin l'aménager comme un espace public (voir à ce sujet le [blogue](#) sur l'îlot Clark)
2. Organiser des événements et installations éphémères sur les terrains vacants
3. Autoriser l'agriculture urbaine sur les terrains sous-utilisés



UNE APPROCHE DE VERDISSEMENT SPÉCIFIQUE AU CENTRE-VILLE

1. Adopter un plan d'action de verdissement spécifique au centre-ville afin d'assurer une lutte efficace aux îlots de chaleur et de favoriser la biodiversité en milieu urbain qui comprendra entre autres :
 - a. Actions de sensibilisation et de mobilisation de l'ensemble des acteurs (privés et publics)
 - b. Priorisation des lieux d'intervention et évaluation des potentiels d'intervention
 - c. Choix des meilleures mesures de lutte aux îlots de chaleur en fonction de l'endroit d'implantation. Des approches différentes sont à adopter selon que nous soyons en plein coeur du centre-ville ou dans les secteurs où les espaces disponibles pour le verdissement au sol sont plus importants (entre autres aux abords du canal Lachine et du fleuve Saint-Laurent)
 - d. Suivi régulier pour assurer la survie des végétaux et ajustements en conséquence
2. Imposer l'utilisation de matériaux clairs sur les toitures lors de réfection et de nouvelles constructions
3. Imposer un pourcentage de canopée sur les stationnements privés de surface en s'inspirant de la réglementation de l'arrondissement de Saint-Laurent



ACCÈS VISUEL ET PHYSIQUE À L'EAU

1. Améliorer l'accès visuel et physique au fleuve et la mise en valeur naturelle des berges
2. Intégrer des éléments visuels qui rappellent la présence historique de ruisseaux dans le centre-ville
3. Réaménager la rue Notre-Dame incluant le prolongement du SRB Pie-IX jusqu'au centre-ville



AMÉLIORER LA GESTION DES EAUX DE PLUIE

1. Intégrer dans chaque grand projet d'infrastructure des éléments de gestion durable des eaux pluviales
2. Aménager des espaces de type «Watersquare» là où c'est nécessaire
3. Obliger la récupération des eaux pluviales des toits des nouvelles constructions
4. Mettre en place des mesures facilitant l'implantation de toits végétalisés sur les édifices du centre-ville



AMÉLIORER L'INTÉGRATION DES DEUX GRANDS PARCS AU CENTRE-VILLE

1. Réviser le plan directeur du parc Jean-Drapeau et tenir des consultations publiques
2. Déployer et consolider les liens depuis le centre-ville avec le mont Royal en misant sur son accès en transports collectifs et actifs
3. Développer des ramifications à la promenade Fleuve-montagne en cours de réalisation afin de tisser un réseau de liens verts, reliant des éléments marquants du patrimoine du centre-ville et favorables au transport actif sur l'ensemble du secteur
4. Développer une vision intégrée pour la réhabilitation des grands ensembles institutionnels qui assure leur mise en valeur, la sauvegarde du caractère public des lieux, la bonification de l'accessibilité au mont Royal et l'augmentation de l'offre et l'accès aux espaces verts dans le centre-ville

Pour en savoir plus



cremtl.qc.ca Bulletin Envîle Express



cremtl



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

Merci !

