

**ADMINISTRATION MUNICIPALE
2017-2021**

**ENJEUX ET ACTIONS EN
ENVIRONNEMENT, AMÉNAGEMENT ET
TRANSPORT SUR L'ÎLE DE MONTRÉAL**





Conseil régional de l'environnement de Montréal

Maison du développement durable

50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300

Montréal (Qc) H2X 3V4

Tél. : 514-842-2890

Télec. : 514-842-6513

info@cremtl.qc.ca

www.cremtl.qc.ca

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (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!



Table des matières

EN ATTENTE DE QUATRE NOUVEAUX DOCUMENTS DE L'ADMINISTRATION

1. Plan de transport - Ville de Montréal	5
2. Plan directeur de gestion des matières résiduelles – Agglomération	6
3. Plans d'urbanisme - villes	7
4. Plan de drainage – meilleure gestion des eaux pluviales – Agglomération	7

DIX PLANS, POLITIQUES OU RÈGLEMENTS À METTRE EN ACTION

1. Politique de stationnement – Ville de Montréal	8
2. Plans locaux de déplacement – Ville de Montréal	8
3. Plan des collectivités en lien avec la réduction de la dépendance aux énergies fossiles - Agglomération	9
4. Politique de protection et mise en valeur des milieux naturels - Agglomération	9
5. Plan Montréal durable 2016-2020 avec ses partenaires - Agglomération	9
6. Montréal ville résiliente – Ville de Montréal	10
7. Plan de l'Eau - Métropole au fil de l'eau – Ville de Montréal	10
8. Règlement sur le chauffage au bois – Ville de Montréal	10
9. Plan d'action montréalais de lutte contre l'agrile du frêne - Villes	10
10. Constructions durables	11

SEPT DOSSIERS MAJEURS QUI TRAÎNENT ET QU'IL FAUT FAIRE ABOUTIR

1. Dalle-parc Turcot	11
2. Revitalisation de la rue Notre-Dame	11
3. Grands projets de transport collectif	11
4. Parc Lafontaine	12
5. Jean-Drapeau	12
6. Meadowbrook	12
7. Le Mont-Royal	13

SEPT OCCASIONS À SAISIR

1. Grand parc dans l'Est	13
2. Secteur de Pierrefonds-Ouest	13
3. Agriculture urbaine commerciale/coopérative	14
4. Réseau de Promenades urbaines	14
5. Terrains contaminés	14
6. Secteurs de l'Assomption	15
7. La cour Turcot	15

TROIS NOUVEAUX DOSSIERS À METTRE SUR LA TABLE

1. Bruit environnemental	15
2. Gestion des neiges usées	15
3. Réfection du réseau autoroutier	15

Contexte

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal), instance régionale de concertation en matière d'environnement et de développement durable, a tenu un événement public le 17 octobre 2017 afin de mettre de l'avant, pour les candidats et les futurs élus de l'île de Montréal, les dossiers incontournables 2017-2021.

Tout au long de l'année, le CRE-Montréal consulte et discute avec ses membres et partenaires, diffuse ses positions et ses propositions. Avec notre [rapport d'activités](#), notre [plan d'action](#), nos mémoires, nos communiqués et autres publications, rendus publics par notre bulletin électronique [Envîle Express](#), nos réseaux sociaux, avec nos événements et rencontres de membres et partenaires, nos positions générales sont bien connues ; nous ne les reprendrons donc pas ici.

Nous souhaitons dans ce document mettre l'accent sur des enjeux spécifiques et des actions précises que nous considérons réalisables dans le cadre du mandat de l'administration municipale entre 2017 et 2021.

Pour ce faire, nous avons mené une consultation citoyenne au cours de l'été 2017, en faisant appel à notre réseau, afin de recueillir les points de vue de la société civile de l'île de Montréal. Les quelque 250 réponses ont apporté un éclairage qualitatif qui nous a aidé à élaborer le présent document.

Une trentaine de dossiers s'y retrouvent pour lesquels nous recommandons des actions précises afin de les faire progresser. Certains des éléments ne demandent pas d'investissement, mais essentiellement des décisions politiques alors que d'autres nécessiteront aussi d'y allouer les sommes suffisantes à leur réalisation.

EN ATTENTE DE QUATRE NOUVEAUX DOCUMENTS DE L'ADMINISTRATION

- *AVEC DES CONSULTATIONS PUBLIQUES SUR LA VERSION PRÉLIMINAIRE*
- *INNOVANTS*
- *AVEC DES OBJECTIFS ET UN PLAN D'ACTION CLAIRS ET PRÉCIS*
- *AVEC L'ÉCHÉANCIER ET LE FINANCEMENT*
- *AVEC LES MODALITÉS DE SUIVI ET DES BILANS PUBLICS*

1. Plan de transport - Ville de Montréal

Le plan de transport doit être révisé en 2018, notamment dans la perspective de la mobilité durable. Le véritable enjeu auquel il doit répondre est la mise en place d'un vrai transfert modal de l'auto solo vers les transports actifs et collectifs.

- Mise en place d'une tarification dynamique des stationnements
- Extension des zones de vignettes
- Réduction du nombre de cases, notamment au centre-ville (avec une cible)
- Attention particulière au 1^{er} chaînon du transport : les piétons
 - Même droit de représentativité que les cyclistes avec la mise en place d'un comité pour traiter des enjeux et d'un répondant pour la Ville
 - Sécurisation des intersections accidentogènes, des accès au métro, au train de banlieue et au futur REM
 - Mesures d'apaisement près des écoles, garderies, parcs, centres de soins
- Déploiement du réseau cycliste sur les grands axes au centre-ville, notamment dans le couloir historique de développement urbain qu'est la rue Saint-Laurent
- Ajout de stationnements pour vélos au centre-ville et autour des stations de métro
- Aménagements des passages interquartiers des viaducs :
 - Réallocation de la voirie, car la cohabitation cycliste / vélo sur les trottoirs n'est pas bonne en raison des pentes et de l'étroitesse des trottoirs
 - Aménager de nouvelles traverses de voies ferrées : il y en a six demandées par la ville de Montréal le long de la voie du CP. Il en faudrait à court terme au moins une autre sur la voie du CN dans Pointe-Saint-Charles et une autre pour l'accès au fleuve près du pont Jacques-Cartier

- Ajout de voies réservées pour bus, notamment pour le rabattement aux stations de métro et de trains de banlieue
- Déploiement de la Vision Zéro :
 - Aménagements de trottoirs dans toutes les rues
 - Accroissement des budgets piéton et cycliste
 - Généralisation de la « Zone 30 km/h » en milieu résidentiel
 - Meilleur encadrement du camionnage en ville, notamment en interdisant les gros camions de livraison dans les secteurs résidentiels
- Exemplarité de la ville de Montréal au niveau de la gestion de la mobilité de ses employés et services : localisation des bâtiments à proximité des transports collectifs, incitatifs à opter pour les transports collectifs et actifs (ex. : mise en place du « parking cash out »), électrification des flottes de véhicules, etc.

2. Plan directeur de gestion des matières résiduelles – Agglomération

La Politique québécoise de gestion des matières résiduelles dicte les objectifs à atteindre pour les différents types de matières. La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a adopté son deuxième Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles (PMGMR). Au tour de l'agglomération de Montréal d'adopter son deuxième plan, dans la perspective d'atteindre sur son territoire les objectifs fixés par la politique.

- Déploiement et maintien des campagnes d'information et de sensibilisation sur le compostage
- Collecte des matières organiques dans tous les « 8 logements et moins » dans toutes les villes, afin d'atteindre l'objectif de collecte de 60 % rapidement une fois les infrastructures de traitement en fonction
- Élaboration et mise en place d'une stratégie pour les « 9 logements et plus » pour la collecte des matières organiques, notamment pour répondre aux besoins dans les tours d'habitation du centre-ville
- Collecte à généraliser des matières recyclables dans tous les lieux publics : programme de remplacement systématique des poubelles par des binômes (déchets-recyclage)
- Démarrer un projet d'ajout d'un bac à matières organiques (trinômes) dans des lieux ciblés comme les parcs

3. Plans d'urbanisme - villes

Le PMAD est prolongé de 5 ans et il faudra veiller à le respecter (notamment pour protéger les milieux naturels et agricoles). Le Schéma d'aménagement et de développement a été adopté en 2006 pour toute l'île de Montréal et les instances municipales doivent y faire concorder leurs plans d'urbanisme.

- Densification systématique autour de toutes les stations de métro (68)
- Abolition des ratios minimum de stationnement, au minimum dans un rayon de 800 m autour des pôles de transport collectif
- Autorisation des stationnements hors-sol avec mixité d'usage et obligation de prévoir le recyclage du bâtiment
- Intégration des critères de stationnement écoresponsable dans les réglementations
- Intégration des mesures de lutte aux îlots de chaleur (toits, stationnement, % de verdissement)
- Intégration du principe de milieux de vie complets et net zéro : équité sociale, mixité des usages, présences du végétal, mais aussi boucles de chaleur, autopartage, etc.

4. Plan de drainage – meilleure gestion des eaux pluviales – Agglomération

Suite au déversement massif dans le fleuve d'eaux usées non traitées à l'automne 2015, l'administration montréalaise a annoncé l'élaboration d'un plan de drainage. Ce plan permettrait d'inclure, dans les ouvrages de gestion des eaux de pluie, tous types d'aménagement urbain contribuant à diminuer la problématique des surverses. Aux ouvrages d'ingénierie que sont les bassins souterrains de rétention devront donc être ajoutées notamment des actions de surface et au niveau des bâtiments.

- Élaboration de la liste de toutes les interventions possibles
- Détermination des critères pour effectuer le meilleur choix
- Consultations publiques en amont du plan préliminaire pour aller chercher l'expertise dans la société civile
- Adoption de la réglementation nécessaire une fois le plan de drainage adopté
- Mise en place de programmes de soutien
- Réalisation d'au moins un Water square

DIX PLANS, POLITIQUES OU RÈGLEMENTS À METTRE EN ACTION

- *AVEC LES RESSOURCES FINANCIÈRES ET HUMAINES SUFFISANTES*
- *AVEC UN SUIVI RÉGULIER DE LEUR APPLICATION*
- *AVEC DES BILANS RENDUS PUBLICS*
- *AVEC UNE APPLICATION UNIFORME SUR LE TERRITOIRE*
- *AVEC UNE EXTENSION À L'AGGLOMÉRATION*

1. Politique de stationnement – Ville de Montréal

- Création de l'agence avec des objectifs concrets de transfert modal (exemple : remplacement d'une case de stationnement automobile par 10 stationnements vélo pour chaque tronçon de rue au centre-ville)
- Objectif de diminution de cases gratuites au centre-ville avec installation progressive de la tarification dynamique et diminution du nombre de places sur rue
- Déploiement de l'autopartage en le permettant dans tous les arrondissements, sans quotas et en baissant le coût de la vignette universelle
- Extension de la zone de taxe des stationnements de surface à l'échelle de l'île
- Modulation du coût de la vignette selon le niveau de pollution des véhicules
- Reconversion de l'espace public en tenant compte de l'arrivée des véhicules autonomes; Vancouver a déjà réfléchi à une stratégie avec un objectif de diminution de l'espace dédié au stationnement

2. Plans locaux de déplacement – Ville de Montréal

- Budgets pour les réaliser en arrondissement et aussi pour les mesures de sécurisation (pour consulter et transformer les artères)
- Application systématique de la « Zone 30 km/h » en milieu résidentiel
- Augmentation du nombre de zones de rencontres, de rues piétonnes et partagées, notamment aux intersections les plus achalandées (Sainte-Catherine et McGill College, Mont-Royal-Berri, etc.)

3. Plan des collectivités en lien avec la réduction de la dépendance aux énergies fossiles - Agglomération

- Application des recommandations du rapport de l'OCPM, notamment pour réduire la dépendance à l'auto solo
- Exemplarité des municipalités, notamment en cessant d'offrir du stationnement gratuit à leurs employés alors que ceux et celles qui se déplacent en transport collectif et actif ne reçoivent rien

4. Politique de protection et mise en valeur des milieux naturels - Agglomération

La Politique s'est dotée d'un objectif précis : atteindre 10 % d'aires protégées en milieu terrestre ce qui nécessite d'ajouter quelque 2 000 ha à ceux déjà protégés. Ce sont ici les milieux naturels qui sont visés. Pour y arriver, les bois et milieux humides privés existants n'y suffiront pas. Il faudra donc agir sur deux fronts : protéger ceux qui restent et en créer d'autres, donc naturaliser, avec le souci d'équité territoriale.

- Préservation des espaces verts que sont les golfs advenant la fin de cet usage (11 golfs – 1 251 ha, équivaut à +/- 2,5 % de la superficie totale de l'île)
- Préservation des espaces verts sur les terrains des grandes institutions religieuses (une quinzaine sur l'île) advenant leur départ des sites
- Bilan public de la Politique (le dernier date de 2013) et mise à jour (adoptée en 2004), notamment pour permettre l'acquisition du golf d'Anjou et de Meadowbrook
- Élaboration de plans concept d'aménagement pour les écoterritoires qui n'en ont pas (sur les 10 écoterritoires) : Falaise Saint-Jacques – Rapides du Cheval Blanc – Rivière-à-l'Orme – Forêt de Senneville
- Réalisation des études de connectivité pour relier la falaise St-Jacques aux Rapides-de-Lachine et le ruisseau De Montigny au Parc Bellerive (tel que prévu dans le bilan 2013)

5. Plan Montréal durable 2016-2020 avec ses partenaires - Agglomération

Le Plan est le troisième à être adopté et mis en œuvre sur le territoire de l'agglomération de Montréal. Sa grande particularité réside dans le fait que son élaboration et l'atteinte de ses objectifs sont réalisées en collaboration avec tous les partenaires de la collectivité, lesquels s'engagent à poser des gestes pour y contribuer.

- Élargissement du nombre de partenaires engagés (viser d'atteindre 1 000 en 2020)
- Des plans locaux de DD ambitieux pour tous les arrondissements et villes liées
- Élaboration d'indicateurs de performance pour chaque objectif

6. Montréal ville résiliente – Ville de Montréal

La ville de Montréal a décidé en 2016 de faire partie de ce mouvement international « 100 Villes Résilientes » (100RC), programme issu de la Fondation Rockefeller. Des consultations ont déjà eu lieu avec un grand nombre d'acteurs montréalais pour établir les priorités et développer une stratégie.

- Stratégie à adopter et à appliquer
- Des efforts à faire non seulement au niveau de l'adaptation, mais aussi de la prévention
- Belle occasion de réunir la solidarité sociale et environnementale
- Une porte pour l'économie sociale
- Cohérence avec le plan Montréal durable 2016-2020

7. Plan de l'Eau - Métropole au fil de l'eau – Ville de Montréal

En 2015, la ville de Montréal adoptait son Plan de l'Eau. Des projets précis y étaient inscrits avec l'année de réalisation et le budget associé. Plusieurs éléments clés de ce plan restent à accomplir.

- Réalisation de la Plage de l'Est
- Réalisation du Bassin portuaire
- Protection et mise en valeur des ruisseaux sur l'île : un programme et un échéancier pour tous les ruisseaux
- Ajout d'une action : accès au fleuve près du courant Sainte-Marie, en permettant d'enjamber les voies ferroviaires ainsi qu'en récupérant la friche urbaine mitoyenne au parc Bellerive au pied du courant

8. Règlement sur le chauffage au bois – Ville de Montréal

- Application en 2018 à suivre de près : faire un bilan après 2 ans
- Application d'un règlement similaire à l'échelle de l'agglomération, donc dans toutes les villes liées

9. Plan d'action montréalais de lutte contre l'agrile du frêne - Villes

- Élaboration du plan d'action pour les prochaines années (suite au plan d'action montréalais de lutte contre l'agrile du frêne 2012-2015)
- Arrimage à l'échelle de l'agglomération
- Détermination des budgets pour poursuivre le traitement, la coupe et le remplacement
- Suivi régulier des actions et bilan public
- Application du règlement sur le domaine privé
- Arrimage avec les actions de reboisement

10. Constructions durables

- Application des [recommandations de la Commission sur le bâtiment durable](#)
- Facilitation des processus d’approbation des permis pour les constructions écologiques, notamment pour l’implantation de toits verts et de stationnements écoresponsables
- Support au déploiement des réseaux de chaleur à l’échelle des quartiers

SEPT DOSSIERS MAJEURS QUI TRAÎNENT ET QU’IL FAUT FAIRE ABOUTIR

- *POLITIQUEMENT PORTÉS*
- *AVEC DU FINANCEMENT*
- *AVEC DES DISCUSSIONS PUBLIQUES*

1. Dalle-parc Turcot

- Leadership du 1^{er} magistrat de la ville de Montréal auprès du gouvernement du Québec
- Élaboration avec le gouvernement du Québec de la meilleure option pour créer ce passage piéton-cycliste
- Demande de réalisation de l’ouvrage dans le cadre du projet actuel de l’échangeur et de l’aménagement de la piste multi-fonctionnelle en pied de falaise

2. Revitalisation de la rue Notre-Dame

Le gouvernement du Québec avait promis 1 G \$ il y a 10 ans. Depuis, le secteur a eu des rénovations par tronçon de type autoroutier, sans amélioration du transport collectif ni du transport actif, et sans bonification de l’aménagement du territoire pour la population locale.

- Concertation pour dégager une vision pour la rue Notre-Dame qui réponde aussi aux besoins de la population

3. Grands projets de transport collectif

- **REM**
 - Limitation au maximum du stationnement incitatif
 - Déploiement du microtransit et du rabattement en transport collectif et actif
 - Intégration aux autres réseaux de transport (métro, SRB, etc.)

- **SRB Pie IX**
 - Réalisation dans l'échéancier prévu (2022)
 - Prolongement pour connecter le sud d'Hochelaga et rejoindre aussi le centre-ville

- **Ligne bleue**
 - Prolongement de l'autre côté de l'A-25 (zones résidentielles et terrain libre de Shell)
 - Construction de la première station pour ouverture en même temps que le SRB Pie-IX
 - Plans d'aménagement et de sécurisation des espaces publics autour des stations (plans d'aménagement d'ensemble ou PPU)

- **Ligne orange**
 - Prolongement après Côte-Vertu, au minimum jusqu'à la gare Bois-Franc, pour mieux connecter les différents réseaux et aussi le secteur Bois-Franc

4. Parc Lafontaine

- Suppression des stationnements dans le parc
- Agrandissement du parc du côté ouest en améliorant la sécurité et le confort des piétons
- Sécurisation des accès, entre autres, en éliminant les bretelles Rachel et Cherrier ainsi qu'en aménageant des traverses avec signalisation particulière
- Meilleure cohabitation entre les différents usagers en aménageant une piste cyclable sur l'avenue du Parc Lafontaine, possiblement en réduisant le nombre de voies de circulation et en agrandissant le parc vers l'ouest, et par l'implantation de mesures dans le parc
- Réduction des surfaces minéralisées, notamment par la fermeture ou tout au moins la réduction de la largeur de la rue Émile-Duployé, et en verdissant les stationnements résiduels
- Adoption de mesures innovantes d'aménagement et de gestion (espaces de biodiversité tels que des prèss fleuris)

5. Jean-Drapeau

- Révision du Plan directeur tant attendue et tant demandée
- Consolidation de sa vocation d'espace vert et bleu

6. Meadowbrook

- Démarches pour en faire un parc (acquisition du terrain)

7. Le Mont-Royal

- Élimination de la circulation de transit sur Camilien-Houde ainsi que sécurisation de l'accès vélo et piéton en général
- Transformation de l'échangeur Remembrance en vraie intersection urbaine
- Solutions à l'enjeu de la pratique du vélo de montagne en forêt
- Gestion de l'agrile du frêne sur l'ensemble du site patrimonial

SEPT OCCASIONS À SAISIR

- *AVEC UNE RÉGLEMENTATION ADÉQUATE*
- *AVEC DES PROGRAMMES DE SOUTIEN*
- *AVEC DES CONSULTATIONS PUBLIQUES*
- *AVEC DU FINANCEMENT*

1. Grand parc dans l'Est

Le Bois d'Anjou et le golf d'Anjou représentent à eux deux le seul espace vert de grande envergure dans le secteur de l'Est, qui est largement déficitaire dans ce domaine. Le parc-nature du Bois-d'Anjou n'est toujours pas accessible et aménagé pour accueillir la population. Ce secteur représente un élément majeur de la trame verte fleuve-rivière. Avec notre projet ILEAU, nous œuvrons notamment à verdir le territoire adjacent. Tous ces efforts pourraient être annulés globalement si le golf d'Anjou venait à se transformer en zone industrielle.

- Négociations pour l'acquisition de la portion privée du terrain du golf
- Amorce du concept de parc de l'Est en collaboration avec la population

2. Secteur de Pierrefonds-Ouest

- Application des recommandations de l'Office de consultation publique de Montréal

3. Agriculture urbaine commerciale/coopérative

L'engouement pour l'agriculture est généralisé dans la population et la multiplication de lieux de pratique le démontre. Au niveau commercial, des modèles ont également émergé, comme sur les toits pour la ferme LUFA, le magasin IGA dans Saint-Laurent et pour la future infrastructure de compostage.

- Autorisation des projets au Plan d'urbanisme
- Mise en place de programmes et réglementation facilitante pour son déploiement sur le territoire de l'agglomération

4. Réseau de Promenades urbaines

- Intégration systématique de la notion de réallocation de l'espace au bénéfice des piétons
- Poursuite de l'aménagement de la promenade Fleuve-Montagne avec une attention particulière à :
 - Intersection emblématique de McGill College et Sainte-Catherine
 - Square Philipps
- Établissement d'un plan concept pour :
 - Promenade de la Montagne au Jardin Botanique via la rue Rachel
 - Promenade viaduc Van Horne
 - Promenade Thomas Chapais - Promenade Bellerive
 - Promenade Ruisseau-De Montigny - parc d'Anjou
 - Promenade Verdun (du métro à la plage)
 - Promenade Rivière Saint-Pierre : Meadowbrook, Falaise St-Jacques, Canal Lachine

5. Terrains contaminés

- Mise en place d'un fonds municipal suffisant pour réhabiliter des terrains ciblés
- Diffusion d'informations sur le sujet
- Événement montréalais sur ce dossier, tel que des États généraux ou une grande consultation de l'OCPM
- Maillage avec la recherche (IRBV) pour favoriser la phytoremédiation

6. Secteurs de l'Assomption

- Densification en vue de développer un milieu de vie complet
- Étude globale pour une vision globale : le secteur sud et le secteur nord
- Mixité d'usages compatibles
- Restauration du ruisseau Molson
- Mise en place d'une trame verte et d'infrastructures végétales
- Évaluation de la possibilité d'y construire un Water square
- Application des principes de l'économie circulaire

7. La cour Turcot

- Mise de l'avant de cet élément clé d'une trame du grand Sud-Ouest : Falaise Saint-Jacques, canal Lachine, Rapides de Lachine
- Conception d'un lieu vert et récréatif

TROIS NOUVEAUX DOSSIERS À METTRE SUR LA TABLE

1. Bruit environnemental

- Meilleure prise en considération, car c'est une question de santé publique
- Inspiration des villes comme Paris, notamment avec la création d'un observatoire
- Établissement d'un plan d'action incluant des mesures règlementaires (comme la limitation du camionnage dans les quartiers résidentiels)

2. Gestion des neiges usées

- En lien avec l'aménagement, l'usage des surfaces de stationnement, la gestion des eaux usées et le verdissement
- Amorce d'une réflexion sur les mesures possibles

3. Réfection du réseau autoroutier

- Autoroute métropolitaine (A-40) : réflexion bien en amont des travaux de l'aménagement des quartiers concernés
- Échangeur Saint-Pierre : consultation publique également en amont du projet