

Projet de
Plan d'urbanisme de Montréal

Consultation par
l'Office de consultation publique de Montréal

Mémoire du
Mouvement Au Courant

Introduction

Le Plan d'urbanisme n'est qu'un d'une série de documents qui devrait encadrer le développement de la grande région de Montréal. Logiquement la confection du Plan d'urbanisme de Montréal, c'est à dire de l'île de Montréal, devrait être réalisée après l'adoption du schéma d'aménagement de la Communauté métropolitain de Montréal. En attendant, le schéma d'aménagement de l'ancienne Communauté urbaine de Montréal est toujours en vigueur et légalement le nouveau Plan d'urbanisme devrait conformer à cet ancien schéma, avec ses lacunes à l'égard, notamment, de la *Politique* [québécoise] *de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* et la cartographie des plaines inondables.

Mais il faut commencer quelque part et le Plan d'urbanisme a certainement besoin de révision une décennie plus tard.

En général le Mouvement Au Courant appuie la position prise par le Conseil régional de l'environnement (CRE) de Montréal dans son mémoire à l'Office.

Cependant, nous aimerions souligner certains points que nous trouvons particulièrement importants.

Stationnement

Le dernier bilan fiable du nombre de places de stationnement hors rue au centre-ville de Montréal date de 1995. Depuis le début de l'an 2000 nous avons demandé la Ville de Montréal à effectuer une mise à jour afin de connaître l'évolution des divers types de stationnement. Lors de l'audience du 7 juin 2004, un représentant de la Ville indiquait qu' « *On y travail présentement.* » (Alain Trudeau, ligne 1945, p. 46)¹.

Bien que l'objectif de la Ville est: « *l'élimination ... de tous les stationnements extérieurs hors rue au centre-ville ...* » (Pierre Sainte-Marie, ligne 2110, p. 50, 7 juin 2004), nous avons l'impression que déjà plus de places sont fournies à l'intérieur des nouveaux édifices érigés sur des anciens parcs de stationnement. Nous voulons donc, avec un nouveau bilan, infirmer ou confirmer cette

¹ M. Trudeau indiquait de plus qu' « *... on pourra vous fournir des chiffres lors de notre prochaine rencontre.* » (ligne 2005, p. 47, 7 juin 2004). Or, en date du 14 juin la Ville n'a rien déposé et n'a toujours pas répondu à la question 12 de la Commission découlant de la séance du 19 mai 2004, à savoir: « *Quel est l'état d'avancement de l'inventaire des places de stationnement en précisant la portée de l'inventaire?* ».

impression. Nous craignons que l'offre total de places pour les « navetteurs » est à la hausse et va continuer dans ce sens.

Si la Ville est sérieuse concernant son engagement de réduction des gaz à effet de serre et de l'amélioration de la qualité de vie, il faut réduire l'utilisation de l'automobile, notamment par les navetteurs. Pour nous, le moyen le plus efficace pour décourager un automobiliste est de lui priver du stationnement. Sans l'assurance d'un place de stationnement à sa destination, le conducteur pensera deux fois avant d'embarquer dans son auto.

Selon la Ville: « ... le plan d'urbanisme identifie que le Plan de transport comprendra une nouvelle politique de stationnement qui viendra quantifier justement la diminution du nombre de places au centre-ville qui est souhaitée ...» (Pierre Sainte-Marie, ligne 2100, p. 50, 7 juin 2004). Cependant, la Ville travaille toujours sur: « ... l'élaboration d'un Plan de transport qui va être soumis à la consultation publique au printemps prochain de façon à être adopté en septembre 2005. » (Pierre Sainte-Marie, ligne 1210, p. 29, 7 juin 2004).

Donc le Plan d'urbanisme est à la remorque du Plan de transport mais c'est le Plan d'urbanisme qui réglera l'offre de places de stationnement. Il semble alors qu'une révision du Plan d'urbanisme est à prévoir suite à l'adoption du Plan de transport.

À notre avis, l'intérêt de la Ville dans un vrai réduction des places de stationnement est suspect. Pourquoi n'agit-elle pas déjà face aux infractions flagrantes journalières de la réglementation en vigueur, notamment à l'égard du « tassement » d'autos est de l'opération de parcs sans permis?

La modification à la réglementation visant la réduction du: « ... nombre de places de stationnement exigé lors de la construction de nouveaux projets immobiliers ... situés dans un rayon de 300 mètres ou moins d'une station de métro ou d'une gare de train de banlieue. » (Plan p. 6x) est trop timide pour nous. En général, plutôt d'exiger un nombre minimal de places, nous croyons qu'on devrait limiter le nombre de places permises avec aucun minimum. De plus, pour les bâtiments autres que résidentiels près d'une station de métro au centre-ville l'allocation de cases de stationnement devrait être zéro.

Quant au stationnement pour vélos nous appuyons les mesures suggérés:

- *Prévoir des aménagements adéquats et sécuritaires pour les vélos aux abords des stations de métro et des gares près des équipements collectifs et sur les artères commerçantes.*
- *Exiger l'aménagement de places de stationnement sécuritaires réservées aux vélos à l'intérieur des projets immobiliers privés ou publics (institutions, équipements collectifs, édifices à bureaux, complexes commerciaux, etc.*
- *Réserver, aux endroits appropriés, des places de stationnement sur rue pour les vélos. »* (Plan p. 66).

Espaces verts et bleus

Une promesse électorale de l'administration actuelle était que « ce qui est vert restera vert ». Donc ce principe devrait être exprimé dans le Plan d'urbanisme.

En sus des recommandations du CRE de Montréal nous référons au rapport de l'Office sur le projet de *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels* publié le 11 juin 2004. À part des 10 écoterritoires visés par la politique, la commission, entre autres: « *souhaite que toutes les îles [autour de Montréal] soient considérées comme partie d'un écoterritoire.* », y inclus l'île Sainte-Hélène, l'île Notre-Dame et l'île des Soeurs. (rapport p. 19)

Questionné sur le statut des jardins communautaires, M. Sainte-Marie a répondu: « *Les jardins communautaires n'ont pas fait l'objet dans le projet de plan d'urbanisme d'une affectation verte et ne sont pas inclus dans la carte des parcs et des espaces verts.[...] dans certains cas ils sont vus comme étant des usages transitoires.* » (ligne 1180, p. 28, 9 juin 2004).

Afin de corriger cette lacune, nous demandons que la pérennité des jardins communautaires soit assurée en leur accordant la même protection que des parcs et des espaces verts. En sus leur accès au soleil devrait être protégé.

Par ailleurs, nous voyons les jardins communautaires comme partenaires dans la promotion du compostage, non seulement des déchets de jardin mais aussi des matières putrescibles que les jardiniers amènent au jardin de chez eux.

Normes de construction

Sous la rubrique « Énergie » le mémoire du CRE de Montréal recommande l'adoption des normes Novoclimat au secteur résidentiel et C-2000 pour les autres bâtiments.

Nous irions plus loin en recommandant la norme pan canadienne R-2000 pour les maisons, qui existe depuis 20 ans et qui, dans sa version actuelle, est 30% plus performant en termes de consommation d'énergie que Novoclimat².

Pour les autres bâtiments, au delà de C-2000 nous recommandons la norme LEED (Leadership in Energy and Environmental Design)³ qui contrôle plusieurs impacts liées à l'implantation et l'opération d'un bâtiment.

Évaluation d'impact sur l'environnement

Selon le représentant de la Ville: « *Le plan d'urbanisme comme tel ne sera pas soumis à une analyse ou à une évaluation d'impact environnemental ...* » (Pierre Sainte-Marie, ligne 1285, p. 28, 9 juin 2004).

Le Mouvement Au Courant est d'avis que la recommandation suivante du Rapport Lacoste de 1988 devrait être instaurée pour les Plans d'urbanisme:

² Voir <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/becancour/documents/DM21-1.pdf>

³ Voir <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P07/18b1.pdf>
et <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P07/18b2.pdf>

« une évaluation environnementale devrait être réalisée pour toutes activités stratégiques gouvernementales ayant une incidence sur la qualité de l'environnement: politiques sectorielles, livres blancs, plans d'action, stratégies d'intervention, plans d'équipement, programmes de subvention, etc.; la consultation du public devrait être instaurée là où aucun autre mécanisme de participation n'est utilisé. »⁴

14 juin 2004

John Burcombe
Mouvement Au Courant

⁴ Paul Lacoste, *L'Évaluation environnementale : une pratique à généraliser, une procédure d'examen à parfaire*, 1988, p. 110.