

GRAMME

MÉMOIRE
**SAISIR PLEINEMENT
L'ÉLAN AMBITIEUX DU
PLAN D'URBANISME
ET DE MOBILITÉ
DE MONTRÉAL**

SEPTEMBRE 2024

Groupe de
recommandations
et d'actions
pour un meilleur
environnement

GRAMME

*Groupe de recommandations et d'actions pour un meilleur environnement (GRAMME)
735, rue Notre-Dame Lachine, Montréal (QC) H8S 2B5 · 514 634-7205 · info@game.org
Le GRAMME est un organisme de bienfaisance enregistré à l'ARC: 135129237 RR 0001*

Des collectivités résilientes dans un environnement sain et durable

Saisir pleinement l'élan ambitieux du Plan d'urbanisme et de mobilité de Montréal

Mémoire soumis en septembre 2024 par le GRAME

À l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM)

Dans le cadre de la consultation sur le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité de Montréal

Table des matières

Présentation du GRAME	4
Notre équipe	4
Introduction	5
Biodiversité, nature en ville et espaces verts	6
Canopée	6
Ruisseaux intérieurs et corridors bleus	7
Lutte aux espèces exotiques envahissantes (EEE)	8
Précision requise sur la cible relative aux surfaces végétalisées	9
Performance environnementale et résilience des bâtiments, terrains et infrastructures d'utilité publique	10
Facteur de résilience climatique, taux d'implantation et surface perméable	10
Intensification urbaine, verdissement et lutte aux îlots de chaleur	11
Autres recommandations relatives à la performance environnementale des bâtiments	12
Gestion de la neige	12
Gestion des matières résiduelles	13
Collecte bimensuelle	13
Accessibilité aux points de collecte	13
Nouveaux modes de gestion des matières résiduelles	13
Mobilité durable	14
Recommandations issues du mémoire d'Imagine Lachine-Est en matière de transport collectif	14
Recommandations issues du mémoire d'Imagine Lachine-Est en matière de gestion des stationnements	16
Éléments transversaux	18
Un mot sur la vision	18
Écogentrification	18
Importance des efforts de promotion et d'éducation	18
Conclusion	20
Bibliographie	21
Autres ouvrages du GRAME	23

Présentation du GRAME

Alors que les changements climatiques deviennent le principal enjeu de l'humanité, et que 75 % des humains vivent en zones urbaines, le GRAME est convaincu qu'il est possible de bâtir des collectivités résilientes qui vivent dans des environnements sains et durables. C'est sa raison d'être, qu'il porte avec un optimisme assumé.

Le GRAME prend acte du fait que les changements climatiques amplifient les inégalités sociales, et que les populations les plus vulnérables sont les plus affectées, et souvent les premières, par les changements climatiques; il en tient compte dans ses décisions et contribue à une plus grande justice environnementale.

Le GRAME - Groupe de recommandations et d'actions pour un meilleur environnement - est un organisme de bienfaisance fondé en 1989 qui agit en collaboration avec les citoyens, les communautés et organismes de même qu'avec les gouvernements, en intervenant sur le terrain, en déployant des programmes d'éducation et de sensibilisation et en émettant des recommandations ancrées dans la rigueur scientifique qui le caractérise depuis sa création.

L'organisme est localisé à Lachine et agit principalement dans cet arrondissement, dans celui du Sud-Ouest ainsi que dans l'Ouest du Grand Montréal. Il accomplit sa mission en misant sur trois leviers d'action: l'intervention directe sur le terrain, la sensibilisation et l'éducation relative à l'environnement, et l'influence auprès des décideurs. Depuis 2020, le GRAME a, au bas mot, planté plus de 8 000 arbres, sensibilisé plus de 12 000 jeunes, aidé plus de 2 000 femmes à se procurer des produits d'hygiène personnelle à prix réduits, impliqué plus de 2 000 bénévoles et rédigé près d'une vingtaine de mémoires et d'études contribuer à orienter les politiques et réglementations ayant une incidence environnementale.

Notre équipe

Catherine Houbart (Bacc. Écologie - Université de Sherbrooke; M. Urbanisme, Université de Montréal), Directrice générale

Carla Ramos (Bacc. Génie forestier - UNESP; M. Sc. Écologie - Université du Québec en Abitibi-Témiscamingue), Chargée de projets en consommation responsable

Maxine Bouchard-Verdi (Horticultrice – Université Laval), Chargée des opérations

Femke Bergsma (M. Env - Université de Sherbrooke), Coordinatrice Éco-quartier Lachine

Élise Gagnon-Lalonde (Bacc. Sciences biologiques - Université de Montréal; M. Env - Université de Sherbrooke; M. Sc - Université de Montpellier), Chargée de projet VIVRE

Marie Huet (Bacc. Histoire et Sciences politiques - Institut Catholique de Paris ; M. Env. et Dev. durable - Université de Montréal), Chargée de projet mobilité durable

Introduction

Vingt ans après la publication de sa dernière mouture, le Plan d'urbanisme de Montréal se renouvelle, dans un contexte urbain, social et environnemental ayant fort changé depuis cette époque. Cet ouvrage légal qui dessine le Montréal de demain intègre plus que jamais les considérations liées aux crises du climat et de la biodiversité, et se doit d'être complètement cohérent avec le Plan Climat de Montréal et l'Accord de Kunming-Montréal sur la biodiversité.

La principale innovation de cette nouvelle proposition s'impose toutefois jusque dans le titre de l'ouvrage: le Plan d'urbanisme *et de mobilité* de Montréal. Ce document-maître fait belle place aux transports actifs et collectifs, de façon à construire le cadre bâti et les systèmes de déplacements ensemble, afin qu'ils se servent mutuellement d'une façon que nous espérons optimale.

Le GRAME est globalement satisfait de ce projet de plan d'urbanisme et de mobilité et y voit une façon d'ancrer et de sceller, sur le plan réglementaire, des objectifs et des actions primordiales à la transition socio-écologique. Nous espérons par ailleurs que cet exercice puisse influencer la rédaction du prochain Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Le GRAME s'attardera ici à certains aspects du Plan qui retiennent particulièrement son attention et dont il fait preuve d'expertise, à savoir la transition écologique des collectivités urbaines.

Notre mémoire abordera certaines questions précises avant de terminer sur des aspects plus transversaux liés au Plan.

Biodiversité, nature en ville et espaces verts

Canopée

Protection des arbres existants

En terrain privé, l'abattage des arbres est en général bien encadré dans les arrondissements par des règlements, mais certaines raisons motivant l'abattage d'un arbre restent dures à justifier, quand on connaît tous les bienfaits des arbres, surtout pour les arbres matures à grand déploiement; devrions-nous accepter qu'un arbre soit abattu pour installer une piscine? Un cabanon? Bien que certains formulaires de demande de permis ajoutent un aspect de sensibilisation aux motifs d'abattage des arbres (ex.: voir le formulaire de la Ville de Montréal, 2024b), nous croyons qu'**un encadrement plus sévère permettrait de préserver les arbres de grande valeur**, sachant que ces derniers ont un impact environnemental considérable. De plus, **nous recommandons à la Ville de Montréal, si ce n'est pas déjà fait, de colliger le nombre d'arbres abattus en terrain privé chaque année, les motifs de ces abattages et le niveau de respect des exigences de remplacement, afin de pouvoir prendre des actions conséquentes pour préserver la forêt urbaine.** Le tout s'inscrit parfaitement dans l'idée d'assurer la viabilité et la croissance des arbres nommée à l'objectif 5.2 (chapitre 2).

Croissance de la forêt urbaine

Nous tenons à souligner l'initiative de la Ville de Montréal d'augmenter sa cible d'indice de canopée à 26% pour 2025, ainsi que ses actions pour ralentir la perte des frênes et pour les remplacer. Nous **nous demandons toutefois si la Ville de Montréal compte augmenter sa cible à nouveau, dans les circonstances où la CMM vise désormais 35% de couvert forestier** (CMM, 2023). De plus, afin d'éviter qu'une catastrophe comme celle des frênes se reproduise, **nous appuyons l'objectif 8.3 de rehausser la biodiversité urbaine** et d'améliorer la résilience des milieux urbanisés, notamment en prévoyant une plus grande diversité d'espèces plantées. **Cet objectif pourrait être mené encore plus loin en ciblant aussi une diversité de fonctions** (diversité fonctionnelle) afin de permettre une meilleure résilience (Urigoiti et al., 2023; Habitat, 2022).

L'objectif 5.3 d'accélérer la déminéralisation en augmentant massivement le verdissement, en ayant comme priorité les secteurs de vulnérabilités, est un objectif que le GRAME soutient complètement. La déminéralisation sur l'emprise publique est prometteuse, particulièrement en profitant des travaux de renouvellement des infrastructures et de réaménagement des rues et des espaces publics. **Le GRAME croit toutefois que le PUM devrait aussi présenter des objectifs et stratégies en ce qui a trait à la déminéralisation en milieu privé, par exemple bonifiant le soutien financier des initiatives résidentielles et communautaires, en facilitant l'émission des permis requis pour ce genre d'opérations et en retirant les coûts de disposition du bitume dans les éco-centres de la ville, sur présentation d'une preuve de déminéralisation pour revégétalisation.** Plusieurs citoyens, écoles et habitations

à loyer modique nous ont souligné leur intérêt à déminéraliser, mais sont limités par les coûts importants du dépavage.

Dans le plan d'action canopée 2012-2021 (Ville de Montréal, 2012), on peut noter que l'indice de canopée dans le sud-ouest de l'île de Montréal est au-dessous de la moyenne montréalaise (moyenne = 19,2%):

- Lachine 11,34 %
- LaSalle 10,04 %
- Le Sud-Ouest 14,90 %
- Verdun 17,05 %

Ces indices ont certainement changé depuis les ravages de l'agrile du frêne et les efforts subséquents de la Ville. La carte de priorisation de la plantation des arbres montre toutefois toujours un besoin pressant de verdissement dans ces arrondissements. Il s'agit donc aussi de bien choisir les quartiers où on a le plus besoin d'ajout de verdure. **À cet effet, le GRAME appuie les approches inclusives, tel les Quartiers inclusifs et résilients (QIR).**

Dans ce contexte, nous avons cependant remarqué que le parc-nature Turcot est absent des plans annexés. Ceci est préoccupant, car Montréal n'a pas beaucoup de grands parcs-nature et **l'ajout du parc-nature Turcot est selon nous une priorité**, tel qu'expliqué dans notre mémoire Le parc-nature Turcot: comment y arriver? (Bergsma, nov. 2018)

La réalisation du parc de la Falaise est certes un bon début, mais il n'y a pas de connexion avec les parcs environnants et la Dalle-Parc, qui a pourtant été remise sur les plans en 2018, est toujours attendue. Cela reste donc un lieu fragile où il y a beaucoup de travail à faire pour restaurer la biodiversité indigène, notamment puisqu'on y trouve d'importantes populations de nerprun et de phragmite commun.

Ruisseaux intérieurs et corridors bleus

Le GRAME a entrepris un ambitieux projet nommé Allô Ruisseaux pour attirer l'attention publique sur les ruisseaux de l'ouest de l'île, en organisant des opérations de nettoyage et des plantations de végétaux dans les bassins versants, notamment du Ruisseau Bouchard, en collaboration avec la Fondation du Ruisseau Bouchard. Les ruisseaux sont souvent oubliés, enterrés ou canalisés, mais ils offrent pourtant une belle opportunité de créer des liens écologiques, de restaurer des espaces verts et de mieux gérer les eaux de ruissellement. Nous pensons qu'il est primordial que Montréal prenne un engagement de protéger et de restaurer tous les ruisseaux sur son territoire, incluant le ruisseau Meadowbrook qui a été victime d'acharnement juridique malgré la mobilisation citoyenne et la valeur incontestable de ce cours d'eau.

Le GRAME souhaite réitérer la demande des Amis du Parc Meadowbrook de pouvoir apprécier une carte de l'archipel de Montréal et/ou des territoires d'intérêt écologique qui puisse y montrer ses cours d'eau intérieurs, dans les annexes du PUM.

Nous sommes par ailleurs heureux de lire que Montréal voudra envisager le réaménagement ou la restauration de ses ruisseaux, dont ceux enfouis. Non seulement de telles initiatives seraient bénéfiques sur le plan de la connectivité écologique des espaces verts, mais pourraient aussi constituer de sérieux atouts en termes de gestion durable de l'eau pluviale. Cependant, seul le ruisseau Pinel est visé par des volontés claires de revitalisation; nous nous inquiétons de la place qu'occuperont véritablement les ruisseaux dans le PUM; nous rappelons qu'ils constituent des actifs naturels particulièrement malmenés dans l'histoire montréalaise ancienne comme récente.

Le GRAME a par ailleurs remarqué les références discrètes à la notion de corridor bleu, paraissant à la figure 2-13 du chapitre 2 et dans les exemples de types de corridors nommés à l'objectif 6.1 (chapitre 7). Cette notion semble prometteuse mais il n'est pas clair de la façon dont elle serait définie dans le PUM, s'il y a lieu. Pourrions-nous voir un jour, à l'instar des corridors verts, la mise en valeur, voire la création, de réseaux de ruisseaux, noues et espaces de biorétention, qui redonneraient de l'espace à l'eau dans notre ville? Cette idée est non seulement séduisante d'un point de vue du caractère agréable de nos milieux de vie, mais est fort enthousiasmante sur les plans de la lutte aux ICU, de la gestion des eaux pluviales et de la biodiversité. **Le GRAME recommande de clarifier cette notion de corridors bleus et de lui faire une plus grande place dans le PUM, si elle s'avère être définie de cette manière-ci.**

Lutte aux espèces exotiques envahissantes (EEE)

Les villes sont des milieux propices à l'implantation et à la croissance des plantes envahissantes qui, conséquemment, mettent en péril les plantes indigènes les plus sensibles face aux perturbations humaines (Mckinney et al., 2006; McCune et Vellend, 2013; Vellend et al., 2017). Par exemple, McCune et Vellend (2013) ont observé que 93% des plantes exotiques envahissantes de leur échantillon étaient tolérantes aux perturbations contre 23% des plantes indigènes. La protection des espaces végétalisés passe donc par l'augmentation de leur connectivité, mais aussi par la mise en place d'actions concrètes de lutte aux EEE.

Le GRAME salue donc l'intention de la Ville de Montréal de lutter contre les EEE et les espèces nuisibles et allergènes à travers l'objectif 8.3 - rehausser la biodiversité urbaine et améliorer la résilience des milieux urbanisés (chapitre 2). Cependant, le GRAME aurait aimé que cette intention soit assortie de stratégies d'action au niveau de la mise en œuvre (chapitre 7).

Le GRAME recommande d'inscrire au chapitre 7, pour l'objectif 8.3, des stratégies concrètes de lutte aux plantes exotiques envahissantes. Ces stratégies devraient cibler en premier lieu la renouée du Japon (*Reynoutria japonica*), le nerprun cathartique (*Rhamnus cathartica*) et, le nerprun bourdaine (*Rhamnus frangula*), bien qu'il soit moins présent sur le territoire.

Il n'est pas rare de voir de superbes spécimens de nerprun, matures, bien entretenus, chargés de centaines de milliers de fruits, sur des terrains institutionnels, commerciaux et résidentiels. Parmi les stratégies à adopter, notons:

- L'interdiction de planter des espèces végétales envahissantes uniformisée à l'ensemble des arrondissements, si ce n'est pas déjà fait;
- L'interdiction de maintenir sur son terrain des plants de nerprun (cela devrait être le cas pour d'autres espèces envahissantes, mais dans certains cas, leur lutte s'avère excessivement difficile et même à risque de générer d'autres foyers d'invasion);
- Des subventions pour faire de la lutte aux plantes exotiques envahissantes;
- Des campagnes de communication à grande échelle pour faire connaître les plantes exotiques envahissantes les plus néfastes et répandues à Montréal (les patrouilles vertes des éco-quartiers pourraient contribuer à ce mandat, comme nous le faisons à Lachine).

Précision requise sur la cible relative aux surfaces végétalisées

La cible de 40% de surface végétalisée actuellement annoncée dans le PUM manque à notre avis de clarté. Cette cible semble confondre canopée, espaces en friche et pelouse bien entretenue. Or, tous les espaces verts ne sont pas égaux en termes de bénéfices écosystémiques.

Est-ce que cette cible de 40% intègre celle liée à la canopée montréalaise (26%)? Est-ce que cette cible intègre la part des rues qui sera consacrée aux infrastructures vertes (10%)?

Le GRAME salue l'intention de la Ville de Montréal de préserver, voire légèrement bonifier son taux de surface végétalisées tout en accueillant du développement urbain qui a fait réduire historiquement ce taux et ce, de façon substantielle.

Cependant, le GRAME estime que les cibles du PUM manquent de précision en ce qui a trait au verdissement. **Le GRAME demande à ce que cette cible de 40% de surfaces végétalisées soit mieux définie.** Il nous paraît par ailleurs important de clarifier que les surfaces végétalisées comptabilisées dans cet indice soient des surfaces au sol, et non hors-sol, bien que des initiatives de toitures végétalisées et de croissance de la canopée soient aussi importantes et complémentaires.

Nous recommandons en outre que cette cible de 40% soit déclinée en contributions de différents types de surfaces végétalisées:

- Milieux naturels protégés
- Surfaces végétalisées du réseau des corridors verts
- Berges dégradées mises en valeur
- Portion des emprises routières consacrées aux infrastructures vertes
- Parcs et espaces verts
- Friches industrielles
- Portion des lots sujets à des nouvelles constructions ou à des rénovations majeures qui seront maintenues perméables grâce à d'éventuels taux d'implantation maximaux, à des prérogatives de surfaces perméables (non-scellées) harmonisés au sein des arrondissements et à l'application du facteur de résilience climatique.

Non seulement cela permettrait d'apprécier la diversité des approches et des types de végétation qui y sont relatifs, mais cela apporterait aussi bien davantage de clarté sur certaines volontés en termes de verdissement qui ne sont pas clairement quantifiées au PUM à l'heure actuelle.

En ce qui a trait à l'espace occupé par des infrastructures vertes en emprises routières, une cible claire d'intégration de 10% d'infrastructures vertes drainantes aux rues refaites ou nouvellement construites est présentée à l'objectif 5.3 (chapitre 2). Par contre, la cible qui y est associée combine cette superficie dédiée aux infrastructures vertes avec l'espace alloué aux transports actifs et collectifs, qui n'ont pas du tout les mêmes retombées en termes de gestion de l'eau pluviale, de biodiversité et de lutte contre les îlots de chaleur. **Le GRAME recommande de reprendre ce pourcentage d'intégration d'infrastructures vertes drainantes comme une cible spécifique de l'orientation 5.** Cela est cohérent avec notre recommandation précédente d'explicitier comment se composera le 40% de surfaces végétalisées visé à Montréal.

Performance environnementale et résilience des bâtiments, terrains et infrastructures d'utilité publique

Facteur de résilience climatique, taux d'implantation et surface perméable

Le Facteur de résilience climatique (FRC), appelé aussi Coefficient de biotope par surface, est un outil de mesure de la part de surface éco-aménagée (végétalisée ou favorable à l'écosystème) sur la surface totale d'une parcelle. C'est un outil réglementaire qui permet d'encadrer non seulement la quantité d'espaces favorables à la biodiversité sur un lot donné, mais également leur qualité. Le facteur de résilience climatique permet de générer des bénéfices tant pour la biodiversité que pour la lutte aux îlots de chaleur et la gestion durable des eaux pluviales, et ce, de façon flexible pour celui qui doit s'y conformer.

L'Arrondissement du Sud-Ouest est l'un de ceux à Montréal qui a intégré dans son cadre réglementaire des dispositions et des cibles relatives au FRC; ainsi, l'Arrondissement demande à viser un indice allant jusqu'à 0,6 (60%), selon le type de bâtiment visé, s'il est neuf ou en rénovation, et son taux d'implantation au sol (Ville de Montréal, 2022).

Il appert que cet outil réglementaire fournit un cadre clair, flexible, applicable à grande échelle et capable d'intégrer plusieurs des prérogatives de Montréal en matière de résilience du cadre bâti. Le FRC fait l'objet d'un encadré dans le chapitre 2 du PUM (p. 186), mais ne semble pas être nommé dans les stratégies de mise en oeuvre. Pour ces raisons, **le GRAME recommande à la Ville de Montréal d'intégrer le Facteur de résilience climatique dans les stratégies de mise en oeuvre du PUM, et de miser sur des cibles minimales variant de 30 à 60% selon la nature du bâti visé.**

À l'objectif 9.2, on mentionne notamment l'action de "Développer des mesures d'accompagnement des arrondissements dans la modification de leur réglementation d'urbanisme et autres en vue de favoriser la résilience des bâtiments et des terrains face aux aléas climatiques". À notre avis, cette action pourrait faire entre autres explicitement référence à cet outil ou encore s'accompagner d'un texte complémentaire décrivant la volonté de la Ville d'encourager ses Arrondissements à intégrer le FRC à leur réglementation d'urbanisme.

Le tout pourrait s'assortir d'une cible visant l'intégration du FRC dans tous les arrondissements montréalais sur un certain horizon temporel, en cohérence avec le développement des Plans locaux d'urbanisme et de mobilité (PLUM) qui découleront du PUM.

Dans la même veine, et afin d'éviter d'assister à une minéralisation excessive du territoire, **il serait judicieux que le PUM demande des taux d'implantation maximaux assortis d'exigences minimales de surface perméable** qui pourraient varier selon le contexte et être réadaptés localement dans les PLUM, si ce n'est déjà fait.

Intensification urbaine, verdissement et lutte aux îlots de chaleur

Il est important à notre avis de rappeler que même les secteurs d'intensification urbaine élevée devront être pourvus d'objectifs ambitieux relatifs à l'intégration de verdure; à notre avis, la définition de taux d'implantation maximaux et de surface perméable minimale, si ce n'est déjà fait, est l'un des moyens essentiels d'éviter qu'urbanisation ne rime avec minéralisation. L'instauration du facteur de résilience climatique dans la réglementation municipale va également en ce sens.

Le GRAME est rassuré par la volonté de la Ville que les transformations urbaines à venir doivent soutenir la résilience des milieux de vie. L'exemple de l'éco-quartier Lachine-Est, un quartier d'intensité élevée, qui comportera 22% d'espaces verts et fera belle place aux phytotechnologies pour gérer l'eau pluviale, en est l'illustration.

Par contre, aucune cible liée à l'intensification urbaine (orientation 2) ne vise à s'assurer de résultats concrets et suffisants en ce qui a trait entre autres à la place de la verdure dans ces efforts. Les stratégies évoquées (chapitre 7) en font brièvement mention, sans qu'il soit clair quels résultats sont attendus des éventuelles démarches de révision réglementaires évoquées. Bien sûr, la cible 8.2 sur les surfaces végétalisées du territoire inclut les lots privés, à notre compréhension, mais il n'est aucunement clair de quelles manières les efforts d'intensification urbaine et les efforts de végétalisation s'harmoniseront.

Le GRAME recommande ainsi de clarifier des stratégies et des cibles qui relient le développement urbain au maintien et à la création de surfaces perméables et vertes, particulièrement en terrains privés.

Autres recommandations relatives à la performance environnementale des bâtiments

Nous saluons les efforts de la Ville pour décarboner les immeubles et sa volonté d'atteindre la carboneutralité des opérations des bâtiments en 2040. Afin d'accroître la résilience des bâtiments, mais aussi des terrains et autres infrastructures, les points suivants devraient selon nous être intégrés à cette révision réglementaire:

- L'importance de pouvoir construire avec des matériaux de qualité, et donc de restreindre ou d'abandonner le mode du plus bas soumissionnaire conforme pour les contrats de construction et de rénovation. Cela permettra aussi de prioriser les solutions créatives et innovantes ayant prouvé leur efficacité.
- La nécessité de gérer l'eau de façon intégrée, en préconisant l'économie d'eau et la bonne gestion de l'eau de pluie. Entre autres, les technologies de récupération des eaux de pluie et des eaux grises ont évolué ces dernières années et il serait maintenant réaliste d'exiger de meilleures performances en termes d'économie d'eau potable. Par ailleurs, des initiatives de bâtiment "net zéro eau" se concrétisent et constitueront d'excellents cas d'école au cours des prochaines années.
- La bonification du pointage de certaines mesures inscrites à la grille d'analyse du facteur de résilience climatique qui apporteraient également des économies d'énergie. Par exemple, des arbres plantés côté sud et sud-ouest, ou des murs végétalisés installés selon ces mêmes orientations, pourraient se voir attribuer plus de points que ces mêmes efforts disposés ailleurs.

Gestion de la neige

Le GRAME ne peut que saluer les quelques passages à propos de la gestion de la neige à l'orientation 5 - Repartager équitablement l'espace de la rue, et à l'objectif 5.2 - Faire plus de place à la mobilité active, collective et partagée.

La gestion de la neige telle qu'elle est faite actuellement coûte excessivement cher en plus de générer bon nombre d'impacts négatifs d'un point de vue écologique.

Le GRAME suppose que la place supplémentaire consacrée aux infrastructures vertes sur l'emprise publique aura une incidence positive sur les coûts de chargement de la neige, **mais se demande si un objectif plus précis pourrait être associé à cet effort de gestion durable de la neige**, possiblement en termes de réduction du chargement de la neige ou de croissance des espaces de stockage *in situ*.

À cet égard, la recommandation du GRAME de discerner la part qu'occuperont les infrastructures vertes implémentées grâce à des efforts de déminéralisation en emprise de rue dans le calcul des surfaces végétalisées montréalaises aurait le double avantage de permettre de calculer automatiquement l'espace de rue qui n'a plus besoin d'être déneigé. Il serait intéressant de quantifier les coûts de chargement évités par ces espaces déminéralisés et verdifiés qui étaient auparavant déneigés.

Gestion des matières résiduelles

Collecte bimensuelle

Le GRAME souligne son appui à l'implantation envisagée des collectes bimensuelles des matières résiduelles, tel que proposé dans le Plan directeur de gestion des matières résiduelles (PDGMR) de l'agglomération de Montréal 2020-2025 (Ville de Montréal, 2020), en raison de leur dimension incitative à la réduction à la source de la quantité de déchets produits (GRAME, 2020).

Il salue donc la volonté du PUM d'encourager les arrondissements à réduire la fréquence de collecte des ordures ménagères (Objectif 9.3).

Accessibilité aux points de collecte

Le GRAME recommande d'améliorer la mobilité urbaine pour permettre l'accès aux points de collectes, notamment les écocentres. Plus précisément, nous rappelons nos propositions présentées dans notre mémoire Plan directeur de gestion des matières résiduelles 2020-2025 - Une démarche intégrée pour la gestion des matières résiduelles (GRAME, 2020) :

- Réévaluer l'accessibilité aux écocentres;
- Bonifier l'accès non motorisé aux écocentres;
- Étendre la récupération du plastique n°6 à l'ensemble des écocentres;
- Analyser de façon approfondie les dynamiques territoriales locales qui peuvent être générées grâce à une multiplication des installations de traitement des matières résiduelles dans la ville afin de favoriser, entre autres, un transport sur de plus courtes distances. Cela équivaut au développement de circuits courts dans l'acheminement des matières résiduelles (Recyc-Québec, 2019b).

Nouveaux modes de gestion des matières résiduelles

La collecte à trois voies est une solution qui s'implante progressivement de façon uniforme sur le territoire, sans égard à la diversité du cadre bâti et des besoins et limites de certains citoyens.

Il nous paraît primordial de faire état des limites de la collecte à trois voies (GES émis par les camions de collecte, insécurité des piétons et cyclistes associés au déplacement des ordures par ces camions, nuisances liées à l'encombrement des trottoirs par les bacs, aux odeurs, aux déchets résiduels laissés dans les rues suite au passage des camions de collecte, etc.) et d'envisager des méthodes alternatives de gestion des matières résiduelles qui puissent à terme composer un cocktail de solutions complémentaires et adaptées aux réalités du cadre bâti et de la diversité des besoins et limites des citoyens.

Entre autres, les sites de compostage communautaires, les composteurs et digesteurs *in situ*, et les sites de dépôt volontaire de matières recyclables, la tarification incitative et sont autant d'options à évaluer sérieusement.

Le GRAME recommande ainsi de compléter la stratégie d'optimiser le tri des matières recyclables et organiques à l'intérieur des bâtiments et de réduire l'empiètement des bacs de collecte sur le domaine public (Objectif 9.3) par le point suivant: "Évaluer les limites de la collecte à trois voies, les solutions alternatives applicables, les contextes idéaux d'application de ces solutions alternatives, et les stratégies de mise en oeuvre associées."

Mobilité durable

Le GRAME soutient les propositions en matière de mobilité durable développées par Imagine Lachine-Est dans le mémoire déposé dans le cadre des consultations menées par l'OCPM sur le PUM 2050 (Lefebvre et Mathieu, 2024), et les rappelle ici.

Recommandations issues du mémoire d'Imagine Lachine-Est en matière de transport collectif

- 1. Le réseau de tramway, pilier de la mobilité durable (Objectif 1.6 du PUM 2050)**
 - Nous appuyons totalement l'objectif de développer un vaste réseau de tramway, tel que proposé, lequel va s'avérer à la fois un puissant incitatif au transfert modal mais aussi un incroyable outil de redéveloppement urbain.
 - Pour le Grand Sud-Ouest, le réseau de tramway proposé dans le PUM s'avère plus complet que les premiers tronçons actuellement envisagés par l'ARTM (Autorité régionale de transport métropolitain), en incluant notamment un lien en Lachine et le centre-ville et l'extension jusqu'à Dorval et l'aéroport.
 - Les premiers tronçons du tramway de l'Est et du réseau structurant du Grand-Sud-Ouest doivent démarrer immédiatement (phase 1 mise en service vers 2032), avec l'ARTM, reliant les banlieues au réseau du métro, puis être poursuivis immédiatement après par leur extension vers le centre-ville alors que commencerait simultanément l'ajout de plusieurs autres lignes, incluant Côte-Des-Neiges, du Parc, de la Commune ainsi que Cavendish qui passerait à la phase 2040.
 - Les prolongements stratégiques de métro suivants sont requis dans une première phase : prolongement de la ligne orange de deux stations jusqu'à Bois-Francs (avec correspondance avec le REM et le futur tramway) puis en mode tramway jusqu'à Laval ; prolongement des lignes bleue et verte dans l'Est de deux stations permettant leur jonction (ainsi qu'au tram de l'Est) au niveau de la rue Contrecoeur (avec correspondance souterraine avec le tramway).
 - Le projet de « ligne rose », qu'on peut aussi appeler « ligne diagonale », devrait permettre de relier directement le tramway de l'Est au centre-ville par les quartiers

centraux (notamment en desservant le quartier Angus), tandis qu'une ligne de tramway relierait le tram de l'Est au centre-ville en longeant en partie Notre-Dame.

- L'application du principe du "bon mode au bon endroit" doit systématiquement intégrer une évaluation des coûts d'implantation (ce qui favorise le tramway plutôt que le métro) ainsi que des coûts d'opération (ce qui favorise le tramway plutôt que l'autobus).
- À l'instar de plusieurs projets pilotes en cours en Europe, nous devons prévoir qu'une grande partie des colis destinés aux quartiers résidentiels devra être amenée dans des tramways à des mini-centres de distribution par vélo-cargo.

Par ailleurs, nous saluons le choix du tramway comme mode-phare du réseau de transport collectif projeté dans le PUM 2050. Selon les recherches récentes menées par le GRAME en matière de tramway, ce transport présente de nombreux avantages en matière de développement urbain, car il permet de desservir les zones tout au long de son tracé, contrairement aux stations de métro ou de train léger, modes pour lesquels les logements desservis sont concentrés autour des stations, délaissant les logements plus éloignés. De plus, le transport en tramway est à la fois perçu comme plus sécuritaire du point de vue du harcèlement de rue et des agressions physiques et/ou sexuelles, notamment par les femmes, ainsi que pour les personnes en situation de handicap ou ayant des difficultés à se mouvoir, la conduite sur rail étant plus stable (Accès transport viable, 2022). De plus, ce transport est plus accessible pour les personnes à mobilité réduite que le métro ou le REM, car il se trouve à hauteur du sol et dispose d'un quai incliné facilitant l'accès. Cette composante élimine le besoin de se rendre dans une station équipée d'un ascenseur en état de fonctionnement.

Au Québec, les femmes en situation de handicap utilisent plus fréquemment les transports en commun pour leurs déplacements quotidiens que les autres femmes ou les hommes en situation de handicap (OPHQ, 2023). Ainsi, le tramway représenterait une alternative hautement inclusive pour cette population, qui éprouve par ailleurs un fort sentiment d'insécurité avec le transport adapté, le seul autre moyen de transport actuellement accessible pour elles (Table des Groupes de Femmes de Montréal, 2024). Au-delà de la population avec des incapacités, le tramway permet aux personnes avec des poussettes, des vélos ou transportant des sacs lourds de se déplacer aisément en transport en commun.

En addition, le tramway offre un temps de déplacement porte-à-porte plus rapide que le métro ou le train léger, lorsque l'on prend en considération les temps de marche ou de transport jusqu'aux stations puis d'accès au quai à l'entrée et à la sortie du transport (Lefebvre et coll. 2024). Les utilisateurs.trices du tramway y seraient également plus confortables lors des trajets grâce à la plus forte disponibilité des places assises en période de creux ainsi que d'achalandage (Lefebvre et coll. 2024). Le confort des usagers.ères, en plus de jouer sur leur appréciation du déplacement, améliore la "valeur du temps (de déplacement) perçu" (Lefebvre et coll. 2024).

Finalement, **le GRAME soutient l'objectif 10.4 mais propose d'approfondir les solutions de logistique proposées en incorporant la livraison par marchandises au réseau de tramway** suggéré dans le PUM 2050. Les tramways seraient chargés par les transporteurs, en heures creuses et dans des espaces dédiés des rames, en petits colis actuellement livrés par des

camionnettes. Ces conteneurs seraient alors déchargés dans les micro-centres de livraison urbaine proposés dans le PUM et la livraison finale serait réalisée en vélo-cargo. Le GRAME mène actuellement une étude d'opportunité très prometteuse sur ce mode de logistique urbaine qui permettrait de réduire les émissions de GES associées au transport de marchandises, à diminuer la fracture urbaine générée par certains modes de livraison (Objectif 10.5) ou encore à sécuriser les zones d'habitation et les routes pour tous les utilisateurs.trices (cyclistes, automobilistes, piétons.tonnes).

Chapeau à la stratégie Réduire - Transférer - Améliorer!

Le GRAME applaudit la Ville de Montréal d'avoir mis au cœur de sa stratégie mobilité le principe de Réduire-Transférer-Améliorer. L'électrification du parc automobile, une solution qui gagne en popularité depuis quelques années déjà, est identifiée comme dernier recours pour réduire les émissions de GES associées au transport (Vision 1.1.1). La Ville de Montréal mise avant tout sur des infrastructures, aménagements et incitatifs qui encouragent l'utilisation des modes actifs, du réseau de transport actuel et à venir ainsi que des options motorisées partagées lorsque nécessaire. Le GRAME a également appliqué ce principe à son projet de promotion et de sensibilisation à la mobilité durable Le bon mouv', à Lachine. Au travers de ce projet, notre organisme travaille avec les acteurs.trices de la mobilité du terrain pour favoriser le développement des offres alternatives à l'auto-solo sur le territoire. Parallèlement, le GRAME offre à la population lachinoise des ateliers de sensibilisation ainsi qu'un programme d'accompagnement personnalisé pour aider à changer d'habitudes de transport.

Recommandations issues du mémoire d'Imagine Lachine-Est en matière de gestion des stationnements

2. La gestion des espaces de stationnements s'avère être un des outils les plus puissants pour transformer les habitudes de mobilité.

- Nous appuyons l'élimination des normes minimales de stationnement et leur remplacement par des normes maximales, lesquelles doivent être largement inférieures aux normes minimales remplacées.
- Ces nouvelles normes maximales de stationnement doivent être applicables à 750 mètres des futures stations (donc ne pas se limiter à l'existant), y compris pour les futurs trams (donc ne pas se limiter à 500 mètres). Par exemple, Saint-Laurent applique ses normes près d'une future station de métro. De plus, les tramways modernes, en site propre, avec priorité aux feux de circulation, ont un pouvoir d'attraction supérieur à l'autobus (Québec calcule 800 mètres pour son tramway).
- Réduire (davantage) le nombre de cases de stationnement, notamment en incluant un en-lieu de stationnement (finançant tout un ensemble d'alternatives) ainsi qu'en appliquant l'inclusion de l'autopartage à grande échelle (avec Communauto ainsi que le partage entre particuliers avec Locomotion) ; la mutualisation des stationnements entre résidentiel et commercial: la dissociation entre l'accès à un stationnement et

l'attribution d'une case spécifique et un meilleur arrimage avec les stratégies de gestion des besoins de mobilité.

- La clé est toutefois la mise en place d'un programme d'accompagnement des ménages avec financement de la mobilité durable.
- La Ville ou l'arrondissement devrait donc exiger un « en-lieu de stationnement », une contribution financière pour chaque unité d'habitation construite, afin d'alimenter un fonds de mobilité durable, lequel devrait être entièrement dédié à offrir aux nouveaux résidents.es des rabais et un accompagnement afin d'utiliser transport collectif, autopartage, achat de vélo électrique, Bixi et autres options de mobilité durable.
- Il faudra étendre et accroître progressivement la tarification des stationnements sur rue, afin de tendre à refléter les véritables coûts du stationnement pour la société et même d'internaliser une partie des coûts environnementaux et sociaux des véhicules.
- Offrir systématiquement un espace de rangement pour un vélo par personne. Dans l'écoquartier Tivoli, à Bruxelles, les espaces de rangement pour vélo sont calculés selon un vélo par taie d'oreiller (en s'assurant donc d'avoir un espace de rangement de vélo par personne)."

Le GRAME soutient que la gestion et la réduction des stationnements demeure l'un des outils les plus efficaces pour diminuer la motorisation des montréalais.es ainsi que les déplacements en auto dans la ville. Les études soulignent que plus l'offre de stationnement est grande, plus les chances que le foyer qui en bénéficie l'utilise sont grandes (Lefebvre et coll. 2024). De nombreuses villes nord-américaines ont d'ailleurs déjà aboli l'utilisation de normes minimales (Mexico, San Fransisco, Edmonton en autres) dans le but de lutter contre la motorisation de leur population (Lefebvre et coll. 2024). À Montréal, l'Arrondissement de Saint-Laurent et les lieux d'emploi du territoire utilisent déjà la gestion du stationnement comme un outil pour réduire les déplacements en auto des employés.es et investir dans des incitatifs qui facilitent d'autres formes de mobilité alternative (Excellence industrielle, 2024).

Par ailleurs, les coûts des stationnements sont largement assumés par la société puisque les revenus issus du paiement des vignettes annuelles ne suffisent pas à couvrir les frais réels de l'entretien de ces espaces (Beaudin et coll., 2024). Beaudin, Julien et Benatia soulignent dans leur rapport d'étude de juin 2024 sur les coûts réels de la mobilité que, bien qu'il soit raisonnable que le stationnement pour les automobilistes soit en partie financé par la société, il n'est pas cohérent que ce mode de transport soit le plus subventionné actuellement au regard des objectifs actuels de la ville de Montréal en matière de décarbonation, d'urbanisme ou de partage équitable de la ville pour ses usagers.ères. Un changement de paradigme s'impose.

Le GRAME soutient donc les engagements de la Ville de la Montréal à diminuer largement le stationnement hors rue (Objectif 10.1) mais l'urge à considérer également le stationnement sur rue dans les mesures de réduction puisqu'il s'agit également d'un incitatif très fort à la motorisation des ménages.

Éléments transversaux

Un mot sur la vision

Les contenus des sections 2 et 3 ne semblent pas être totalement adaptés aux thématiques auxquelles ils se rattachent. En fait, la section 3 - Notre expérience urbaine renouvelée est associée à la page 3 de l'ambition d'Adapter nos pratiques d'aménagement pour replacer l'humain et la nature au coeur de la ville", alors que le contenu de la section 3 ne fait presque pas allusion à cette notion de nature, sinon que de rappeler que les interventions dans le milieu urbain doivent s'accompagner de renforcement des efforts de verdissement. C'est plutôt à la section 1.2.3 que l'on fait explicitement référence à la place de la nature en ville et où les principaux éléments de vision qui s'y rattachent sont décrits. Y aurait-il lieu de revoir comment les ambitions décrites en page 3 se déclinent dans les trois grandes sphères du PUM?

Écogentrification

Bien que la gentrification ait été soulignée comme un enjeu à l'Orientation 1: Accélérer le développement et la consolidation de réseaux actifs et collectifs accessibles et de qualité, il n'y a pas de mention de l'écogentrification, ou gentrification verte. Le GRAME est d'avis que la planification d'espaces verts et d'aménagements résilients devrait aussi prendre en considération cet enjeu. À cet effet, nous recommandons que la ville de Montréal se réfère au guide à l'intention des municipalités de Marie Lapointe de l'INSPQ (2024). Elle y recommande entre autres d'éviter la planification en silo, donc de planifier ensemble le verdissement, l'offre de logements, la mobilité, etc.

Importance des efforts de promotion et d'éducation

Le Plan d'urbanisme et de mobilité de Montréal est globalement un document maître ambitieux, opérant des changements de cap parfois importants. Il ne sera pas surprenant qu'il cause de la surprise, de l'incompréhension, voire de l'indignation chez certains.

Surtout, il y a de quoi être fiers d'allier urbanisme et mobilité et inscrire ce plan directeur dans l'urgence climatique et la transition écologique.

Pour ces deux raisons, il s'avère primordial de planifier une campagne de communication massive qui puisse valoriser l'adoption du PUM et démystifier certains de ces objectifs.

La Ville de Montréal devrait reprendre certaines de ses stratégies de diffusion utilisées pour parler de biodiversité lors de la COP15 qui s'est tenue à cet effet ici, en 2022. Nous avons alors vu la ville parler de biodiversité sur des tableaux d'affichage de rue, dans le métro, dans les abribus, dans les communications web de la ville... PARTOUT! À notre avis, l'adoption du PUM mérite un traitement similaire qui répondra à un objectif de notoriété.

En parallèle, des efforts de communication devront cibler certaines notions plus à risque d'être mal interprétées, par exemple les niveaux d'intensité urbaine, les changements à venir en ce qui concerne le stationnement, la volonté de développer un vaste réseau de tramways, la gestion des eaux pluviales par des infrastructures vertes en surface, la traduction des objectifs montréalais en objectifs locaux à travers les PLUM, etc. Il faudra à la Ville savoir expliquer ces notions et s'adjoindre de partenaires de diffusion variés et crédibles, capables de transmettre les informations dans une variété de milieux et selon divers modes, incluant la discussion directe avec les citoyens. En ce sens, le milieu environnemental, dont le réseau des éco-quartiers, peut définitivement être un allié. Il faudra aussi penser en-dehors de la boîte et briser autant que possible des silos communicationnels (les mêmes interlocuteurs auprès des mêmes publics).

Le GRAME recommande ainsi à la Ville de Montréal de miser sur des stratégies de communication imposantes et variées pour valoriser le PUM et en démystifier certains aspects à plus haut potentiel de litige, qui seront déployées dès l'adoption du PUM.

Conclusion

Le GRAME accueille de façon très enthousiaste ce nouveau plan d'urbanisme, qui conjugue également la programmation urbaine en termes de mobilité durable.

Si le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité de Montréal est globalement très satisfaisant, notamment par sa volonté de répondre à la triple crise mondiale de la biodiversité, du climat et de la pollution et la diversité de moyens qu'il présente pour y répondre, il demeure certains éléments qui devraient être améliorés ou corrigés.

Le GRAME émet à travers ce mémoire différentes recommandations sur la biodiversité, la nature en ville et le verdissement urbain; sur la performance environnementale des bâtiments, terrains et infrastructures; sur la gestion des matières résiduelles et sur la mobilité durable. Il recommande en outre de communiquer massivement sur l'adoption du PUM et sur certaines de ses stratégies clés qui pourraient être mal interprétées.

Enfin, le GRAME se montre motivé à contribuer à l'adhésion et à la mobilisation des Montréalais.es à ce nouveau plan.

Et longue vie à cette ville de Montréal verte, juste et résiliente!

Bibliographie

- Anon. 2024. « Les stratégies de gestion du stationnement au cœur de la mobilité durable en entreprise - Excellence industrielle ». *Excellence industrielle Saint-Laurent*. Consulté 23 septembre 2024 (<https://excellence-industrielle.ca/nouvelles/strategies-stationnement-entreprise/>).
- Beaudin, G., Julien, M., Benatia, D. (2024). "Mobilité Montréal : Les coûts sociaux des transports". HEC Montréal. <https://www.davidbenatia.com/doc/mobilitemontreal2024.pdf>
- Chamberland, M. et al. 2022. Le réseau structurant et la mobilité à Québec. Une analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle. Rapport Accès transports viables. En ligne. https://transportsviables.org/medias/documents/RapportADS_re%CC%81seau-structurant_VF-compressed.pdf
- Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) (2023). « L'avant-projet de PMAD 2.0 entre dans la première phase de consultation ». Repéré à <https://cmm.qc.ca/nouvelles/avant-projet-pmad2-0-entre-dans-la-premiere-phase-de-consultation/>
- Dupont, L. & Lauras, M. (2007). «Logistique inverse: un maillon essentiel du développement durable». *Revue française de gestion industrielle*, Association française de gestion industrielle, 26 (2), p. 5-36.
- EDDEC (Institut de l'environnement, du développement durable et de l'économie circulaire) (2019). « Économie circulaire ». En ligne. <http://institutedec.org/themes/economie-circulaire/>
- Grimm, N., Foster, D., Groffman, P. Grove, M.J., Hopkinson, C.S., Nadelhoffer, K.J., Pataki, D.E., Peters, D. (2008). The changing landscape: ecosystem responses to urbanization and pollution across climatic and societal gradients. *Frontiers in Ecology and the Environment*, 6(5), 264-272. <https://doi-org.acces.bibl.ulaval.ca/10.1890/070147>
- Habitat. 2022. Plan directeur de foresterie urbaine de la Ville de Rosemère : Portrait, diagnostics et stratégie de plantation. En ligne. https://static1.squarespace.com/static/642b03cefb8ada280f4cdd20/t/6435ab3322455819928c294a/1681238845024/ROSEMERE_RapportFinal_22avril2022.pdf
- Lapointe, M. 2023. Verdissement urbain et embourgeoisement : guide à l'intention des municipalités pour promouvoir un verdissement équitable. En ligne. https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/2024-01/3443-guide-municipalit%C3%A9s-verdissement-equitable_ML_AF.pdf
- Lefebvre, J.-F. et Mathieu, M.-O. 2024. Mettre le duo tramway et ÉcoQuartier au cœur du Plan d'urbanisme et de mobilité, pour réussir une transition équitable. Mémoire déposé à l'Office de consultation publique de Montréal, consultation sur le Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM).
- McCune, J.L. et Vellend, M. (2013). Gains in native species promote biotic homogenization over four decades in a human-dominated landscape *Journal of Ecology*, 101, 1542–1551. doi: 10.1111/1365-2745.12156

- Mckinney, M.L. (2006). Urbanization as a major cause of biotic homogenization. *Biological Conservation*, 127(3), 247-260. doi : <https://doi.org/10.1016/j.biocon.2005.09.005>
- Municipalité de Potton. 2019. Information concernant les matières résiduelles en 2019. Document Web. Repéré à https://potton.ca/wp-content/uploads/2017/05/GMR_FR_EN_final-15-janvier.pdf
- Pysek, P., Jarosík, V., Pergl, J., Randall, R. , Chytrý, M., Kühn, I., et collègues. (2009). The global invasion success of Central European plants is related to distribution characteristics in their native range and species traits. *Diversity and Distributions*, 15, 891-903. <https://doi.org/10.1111/j.1472-4642.2009.00602.x>
- Radio-Canada (2018). « Mal recycler coûte cher aux Canadiens », Radio-Canada. En ligne. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1093646/recyclage-couts-contamination-vancouver-st-john-champions-tri>
- Recyc-Québec (2019b). « L'économie circulaire, une priorité ». Dans Recyc-Québec - Entreprises et organismes : mieux gérer. Page Web. Repéré à <https://www.recycquebec.gouv.qc.ca/entreprises-organismes/mieux-gerer/economie-circulaire>
- Urgoiti, J., Messier, C., Keeton, W. S., Belluau, M., & Paquette, A. (2023). Functional diversity and identity influence the self-thinning process in young forest communities. *Journal of Ecology*, 111(9), 2010-2022. <https://doi.org/10.1111/1365-2745.14158>
- Vellend, M., Baeten, L., Becker-Scarpitta, A., Boucher-Lalonde, V., McCune, J.L., Messier, J. Myers-Smith, I.H., et Sax, D.F., (2017). Plant Biodiversity Change Across Scales During the Anthropocene. *Annual Review of Plant Biology*, 68, 563-586. <https://doi.org/10.1146/annurev-arplant-042916-040949>
- Ville de Montréal. 2005. Politique de l'arbre de Montréal. En ligne. [https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/grands_parcs_fr/media/documents/politique_de_arbre_\(2005\).pdf](https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/grands_parcs_fr/media/documents/politique_de_arbre_(2005).pdf)
- Ville de Montréal. 2012. Plan d'action canopée 2012-2021. En ligne. https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/GRANDS_PARCS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PAC_JUIN_2012_FINAL.PDF
- Ville de Montréal. 2020. Plan d'action du Plan directeur de gestion des matières résiduelles de l'agglomération de Montréal - Montréal, zéro déchet 2020-2025. En ligne. <https://www.realisonsmtl.ca/12167/widgets/48175/documents/38801>
- Ville de Montréal. 2021. La ville de Montréal dévoile son bilan du programme pour la forêt urbaine pour l'année 2021. En ligne. <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/la-ville-de-montreal-devoile-son-bilan-du-programme-de-la-foret-urbaine-pour-l-annee-2021-801606379.html>
- Ville de Montréal, 2022. Règlement modifiant le règlement d'urbanisme de l'Arrondissement du Sud-Ouest (01-280) et le règlement sur le respect, le civisme et la propreté (RCA11 22005) pour une transition écologique - Phase 3 et autres correctifs. En ligne. <https://montreal.ca/reglements-municipaux/recherche/639c90d4fc7eaf59ffdad865>

Ville de Montréal. 2024a, 19 septembre. Demander un permis d'abattage d'arbres sur un terrain privé, Ville de Montréal. En ligne. <https://montreal.ca/demarches/demander-un-permis-dabattage-darbre-sur-un-terrain-prive?arrondissement=LCH>

Ville de Montréal. 2024b. Info fiche - abattage d'arbres. En ligne. https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/abattage_darbre_ibsg2024.pdf

Autres ouvrages du GRAME

Gagnon, L. et J.-F. Lefebvre (2020). Comparaison des options de transport collectif pour l'arrondissement de Lachine. Étude réalisée pour l'arrondissement de Lachine de la ville de Montréal, par la Corporation de développement économique et communautaire (CDEC) LaSalle-Lachine avec la collaboration d'Imagine Lachine-Est et du GRAME.

GRAME (2020). « Plan directeur de gestion des matières résiduelles 2020-2025 - Une démarche intégrée pour la gestion des matières résiduelles ». Mémoire déposé dans le cadre de consultation publique sur le projet de Plan directeur de gestion des matières résiduelles 2020-2025 de l'agglomération de Montréal. 22 pages. Repéré à https://grame.org/wp-content/uploads/2024/01/Memoire-PDGMR_FINAL.pdf.

Bergsma, F. (2018). «Le parc-nature Turcot: comment y arriver? ». Mémoire et recommandations présentés par le GRAME le 15 novembre 2018 à l'OCPM dans le cadre de la consultation publique à propos du futur parc-nature Turcot. 6 pages. Repéré à https://grame.org/wp-content/uploads/2024/01/Memoire-GRAME_parc_Turcot_OCPM_2018.pdf

Collectif en connectivité du sud-ouest de Montréal (2022). « Connectivité écologique et mobilité active dans le sud-ouest de Montréal: Remettre la nature au centre de la ville ». Mémoire présentée à l'OCPM dans le cadre des consultations sur le Projet de Ville 2050. Collectif composé des 11 organisations suivants; Amis des parcs - Demain Verdun - Éco-quartier Sud-Ouest - GRAME - Héritage Laurentien - Les amis du Corridor vert à Mtl-ouest - Les amis du parc Angrignon - Les amis du parc Meadowbrook - Maison de l'environnement de Verdun - Sauvons la falaise. Repéré à <https://grame.org/wp-content/uploads/2024/01/Memoire-Connectivite-ecologique-et-mobilite-active-dans-le-sud-ouest-de-Montreal-VF-1.pdf>

Houbart, C., M. Huet et J.-F. Lefebvre (2024). Le tramway, clé du Projet structurant du Grand Sud-Ouest. Mémoire déposé par le GRAME et Imagine Lachine-Est à la consultation publique de l'ARTM sur le Projet structurant du Grand Sud-Ouest de Montréal, février, 24 p.

Lefebvre, J.-F., J. Théorêt, R. Benoit, C. Denommé et J. Ferreira (2016), Pour un lien ferroviaire structurant reliant Dorval au centre-ville, Étude d'opportunité réalisée pour la Cité de Dorval par le GRAME. [En ligne] <https://grame.org/REM2016BAPEDorval.pdf>

- Lefebvre, J.-F, L. Gagnon et H. Chevalier avec la collaboration de K. Salt (2020). Le tramway Lachine / centre-ville, un outil de redéveloppement. Étude réalisée pour l'arrondissement de Lachine, par la Corporation de développement économique et communautaire (CDEC) LaSalle-Lachine avec la collaboration d'Imagine Lachine-Est et du GRAME. [En ligne, en annexe du mémoire de la CDEC LaSalle-Lachine sur le projet de PPU du secteur Lachine-Est] https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P118/7-6_cdec_lasalle-lachine.pdf
- Lefebvre, J.-F. et M.-O. Mathieu (2024). Combiner écoquartiers et tramways, condition sine qua non d'une transition juste en mobilité. *Revue URBANITÉ*, Hiver 2024, p. 21-25. [En ligne] <https://ouq.qc.ca/wpcontent/uploads/2024/02/urbanite-hiver-2024.pdf>
- Louis, A., H. Chevalier, P. Bourque et J.-F. Lefebvre (2022). Mémoire du comité transport de Lachine sur le PPU de Lachine-Est. [En ligne] https://grame.org/wp-content/uploads/2024/01/MemoirePPU_Lachine-Est_OCPM_Groupe-travail_Comite-transport.pdf
- Louis, A. et M. Morel (2022). Tram-cargo et vélo-cargo à Lachine : Transformer les défis en opportunités. [En ligne] https://grame.org/wp-content/uploads/2024/01/Memoire-2022-07-28_Tram-cargo-et-velo-cargo-Lachine_Revue-de-litterature-GRAME.pdf
- Tabaichount, B., J.-F. Lefebvre et K. Salt (2020). Le tramway centre-ville/Lachine/Dorval, une priorité incontournable. [En ligne] <https://grame.org/wp-content/uploads/2024/01/Memoire-Le-tramway-centreville-Lachine-Dorval.pdf> Ce mémoire rédigé en 2020 dans le cadre des consultations publiques sur le Plan stratégique de développement de l'ARTM comporte un argumentaire supportant le tramway à Lachine ainsi que des recommandations toujours d'actualité.