



ÉLECTIONS PROVINCIALES 2018

LES RECOMMANDATIONS DU CRE-MONTRÉAL POUR L'ÎLE DE MONTRÉAL DANS UNE PERSPECTIVE MÉTROPOLITAINE



CONSEIL RÉGIONAL
**ENVIRONNEMENT
MONTRÉAL**



Conseil régional de l'environnement de Montréal
Maison du développement durable
50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300
Montréal (Québec) H2X 3V4
Tél. : 514-842-2890
Télec. : 514-842-6513
info@cremtl.qc.ca
www.cremtl.qc.ca

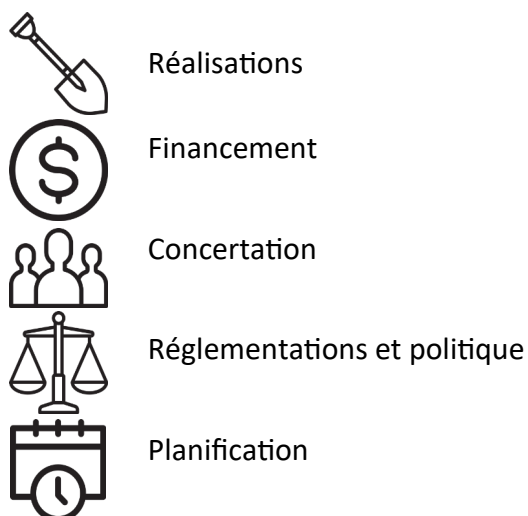
Le **Conseil régional de l'environnement de Montréal** (CRE-Montréal) est un organisme à but non lucratif indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal. Par le regroupement et la concertation de ses membres, par ses activités 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.

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal), instance régionale en environnement et développement durable, consulte et discute avec ses membres et partenaires tout au long de l'année sur un grand nombre d'enjeux et de pistes de solutions, afin d'améliorer la qualité des milieux de vie et la santé de l'ensemble de la population de l'île de Montréal, dans une perspective d'équité sociale et territoriale.

L'île de Montréal étant au cœur de la région métropolitaine du Québec, notre réflexion s'appuie également sur une vision qui considère cette échelle territoriale, soit celle de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

À l'approche des élections provinciales, et donc dans la perspective de la formation d'un nouveau gouvernement à compter de l'automne 2018, le CRE-Montréal a souhaité faire un exercice de réflexion sur les grands dossiers de la métropole qui devront selon nous absolument faire l'objet d'interventions du gouvernement provincial au cours des quatre prochaines années.

Dans ce document, nous proposons une quarantaine d'actions recommandées, réparties dans 14 dossiers et classées sous forme d'abécédaire. Les actions ont été divisées en cinq catégories identifiées par les pictogrammes suivants :



Finalement, alors que plusieurs recommandations concernent des projets à réaliser ou des dossiers en cours sur le territoire de la métropole, d'autres sont en lien avec des enjeux oubliés ou de grands travaux à venir. Ces recommandations sont portées dans un premier temps à l'attention des partis en lice pour les élections et seront par la suite soumis au prochain gouvernement du Québec.

Autoroute métropolitaine (A-40)

Cette mégastructure traverse de nombreux quartiers montréalais laissant une forte empreinte dans le paysage et entraînant de nombreux enjeux environnementaux et sociaux. Étant donné le projet de réfection de la section surélevée de l'autoroute métropolitaine, il faudra concevoir la prochaine version de cet axe autoroutier urbain avec l'implication de la société civile.



Mettre en place un groupe de réflexion en amont intégrant les organisations de la société civile pour conseiller sur :

- l'intégration de mesures améliorant la sécurité et la connectivité des infrastructures, non seulement pour les personnes en véhicules automobiles mais aussi pour les piétons et les cyclistes qui la traversent
- l'insertion optimale aux milieux de vie avoisinants en prévoyant des interventions telles que des murs anti-bruit, un éclairage adéquat, de l'art urbain, du verdissement, l'aménagement des espaces résiduels
- la circulation à même l'autoroute, pour les voitures, les camions de marchandise et les autobus, dans une perspective de mobilité durable (ex. : voie réservée, nombre et localisation des bretelles)

Bruit








Les enjeux liés au bruit environnemental sont de plus en plus connus et reconnus ici et à l'international. Le milieu urbain est bien sûr le premier concerné. La qualité de vie de la population et même sa santé peuvent être affectées par des niveaux de bruit trop élevés. Si les villes doivent s'en préoccuper, le gouvernement du Québec doit aussi le faire.



Élaboration d'une Politique sur le bruit environnemental (circulation automobile, chantiers de construction, activités industrielles et commerciales, usages d'appareils comme thermopompe, climatiseur, tondeuses...)

Changements climatiques et qualité de l'air

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans la région montréalaise ont plusieurs origines. Les actions à poser pour diminuer ces émissions sont donc aussi multiples. L'adaptation est non seulement nécessaire mais urgente; il en va notamment de la résilience de Montréal. La qualité de l'air est souvent, mais pas exclusivement, associée aux émissions de GES. Pour des raisons de santé publique évidente, elle doit être une priorité.

-  Adopter des mesures concrètes afin de favoriser la mise en oeuvre de projets d'infrastructures vertes et bleues : protection et mise en valeur des milieux naturels, déminéralisation et lutte contre les îlots de chaleur urbains, gestion durable des eaux pluviales, résurgence de cours d'eau canalisés et protection des cours d'eau existants.
-  Agir de façon exemplaire en mettant en application la norme de conception des aires de stationnement BNQ-3019 et obtenir l'Attestation de stationnement écoresponsable pour tous les édifices gouvernementaux
-  Déployer des instruments financiers, avec la ville de Montréal, dans le cadre de la lutte aux GES et dans l'adaptation aux changements climatiques pour soutenir des projets d'envergure dans la métropole : élimination de l'utilisation du mazout pour le chauffage résidentiel, électrification des flottes d'autobus scolaires et de taxis, etc.
-  Adopter une Politique d'intégration de la santé préventive en aménagement urbain telle que proposée par l'INSPQ. Cette politique viendrait renforcer les efforts des municipalités montréalaises dans la lutte contre les îlots de chaleur urbains en allouant au verdissement environ 1 % du budget de construction et de rénovation d'infrastructures publiques provinciales
-  Donner le mandat à la CMM d'élaborer un règlement sur l'assainissement de l'atmosphère (comme elle l'a fait pour l'assainissement des eaux), pour en planifier et contrôler l'application à l'échelle de ses 63 municipalités; actuellement cette compétence ne s'exerce que pour la seule l'agglomération de Montréal avec son Règlement 90 (Règlement 2001-10 de la CMM)
-  Réglementer les émissions polluantes des véhicules, comme en Ontario avec les véhicules de sept ans ou plus, lors du renouvellement des immatriculations
-  Réglementer la vente des appareils à deux temps à moteur à essence comme les tondeuses pour viser dans un second temps l'interdiction d'utiliser ce type d'appareil

Dalle-parc Turcot

Promise par le gouvernement provincial en 2010, la dalle-parc a été annoncée cet été par le ministre Fortin et la mairesse Valérie Plante comme un projet à concevoir et réaliser au cours des prochaines années. La communauté montréalaise l'attend depuis toutes ces années. Aujourd'hui liée au projet plus large du parc-nature Turcot-La falaise, cette infrastructure participera autant à l'amélioration des accès en transport actif entre les quartiers qu'à offrir de nouvelles occasions d'accès à la nature pour l'ensemble de la population.

- (\$) Financer la réalisation de la dalle-parc Turcot en s'assurant de la connecter avec le parc-nature Turcot-La falaise, qui intègre le parc linéaire en pied de falaise et le futur parc dans l'actuelle cour Turcot

Déchets nucléaires et eau potable

Le site de Chalk River, situé en Ontario à proximité de la rivière des Outaouais, prévu pour l'entreposage massif de déchets nucléaires, représente un risque très élevé de contamination de la source d'eau potable pour des millions de québécoisES, dont ceux et celles qui habitent la métropole. Même si le site est situé sur le territoire ontarien, le gouvernement du Québec est concerné de près par ce projet.

- (Scales) Prendre une position claire d'opposition à l'utilisation de ce site pour l'enfouissement de déchets nucléaires et faire connaître cette position au gouvernement fédéral


Décontamination et revitalisation de l'est de Montréal

La nécessité et le potentiel de revitalisation du territoire de l'Est font consensus. Pour y parvenir, la décontamination des terrains est nécessaire. Dans une perspective de développement durable, une telle action aura d'énormes bénéfices, tant sur le développement économique en permettant le déploiement de nouvelles zones d'emploi que sur le développement social et environnemental en améliorant la qualité des milieux de vie de centaines de milliers de résidentEs.

- (\$) Hausser le financement destiné aux projets de décontamination des terrains de l'est de Montréal à des fins de revitalisation
- (Scales) Obliger les gros propriétaires de terrains contaminés à procéder à leurs décontaminations dans un délai de cinq ans après l'arrêt des activités




Échangeur Saint-Pierre

Sachant qu'il est dans les prévisions gouvernementales de refaire l'échangeur Saint-Pierre, il est temps d'impliquer les acteurs montréalais dans la réflexion devant conduire à l'élaboration du projet pour ne pas reproduire la situation du projet Turcot pour lequel les consultations de la société civile se sont tenues trop tardivement.

 Former un comité adviseur intégrant les organisations impliquées de la société civile, dès la conception, pour discuter des mesures possibles permettant le désenclavement, la mobilité active et le verdissement des emprises de l'infrastructure







Grandes infrastructures de transport qui traversent l'île

En ville, les infrastructures importantes comme les lignes à haute tension d'Hydro-Québec, le réseau autoroutier et les voies ferrées, occupent de grands espaces qui gagneraient à mieux s'intégrer dans la trame urbaine, dans une perspective d'une meilleure cohabitation avec les résidents de la métropole. Le gouvernement du Québec a un rôle important à jouer pour orienter les aménagements en ce sens.

-  Concernant Hydro-Québec : adopter une politique d'aménagement des emprises Hydro Québec sous les lignes à haute tension en milieu urbain, pour la mobilité active et le verdissement
-  Concernant le MTMDET : adopter une politique d'aménagement des emprises autoroutières en milieu urbain (verdissement, biodiversité et gestion écologique des eaux de pluie) et des bretelles d'accès pour favoriser la connectivité et la sécurité des modes de déplacement actifs
-  Compagnies ferroviaires CP/CN : faire des représentations auprès des compagnies et du gouvernement fédéral pour multiplier les aménagement de passages à niveau, les projets de verdissement et la création de pistes multifonctionnelles







Matières résiduelles

La gestion des matières résiduelles, malgré la Politique québécoise, le Plan métropolitain et le Plan directeur de l'agglomération, est encore loin d'atteindre les objectifs pourtant fixés pour 2015. Avec la dernière crise du recyclage et le retard dans la collecte et le compostage des matières organiques, le gouvernement du Québec doit davantage mettre d'efforts dans ce dossier complexe. La région métropolitaine génère près de la moitié des matières résiduelles du Québec. Des actions doivent donc être entreprises pour soutenir véritablement leur gestion écoresponsable.

-  Supporter techniquement et financièrement les entreprises de recyclage québécoises existantes et en développement
-  Augmenter la responsabilité des producteurs (coût et type de produits soumis à la réglementation)
-  Augmenter la redevance à l'enfouissement pour rendre le recyclage plus compétitif
-  Obliger et supporter les municipalités dans l'élimination des poubelles publiques afin de les remplacer par des binômes déchets-recyclables d'ici 5 ans
-  Bannir les sacs et les pailles en plastique à usage unique à l'échelle du Québec
-  Tenir des audiences publiques du BAPE sur les mesures à mettre en place pour la réduction à la source et le réemploi

Parcs d'agglomération et métropolitains / Espaces verts

L'île de Montréal, malgré les efforts de l'agglomération depuis plus d'une décennie, est en déficit d'accès à la nature pour sa population, la partie Est subissant la plus grande iniquité en la matière. À l'échelle de la CMM, la volonté et les occasions de créer deux grands parcs d'envergure métropolitaine, un dans l'Ouest et un dans l'Est incluant des espaces verts de l'île de Montréal, laissent entrevoir une bonification de l'accès-nature pour près de la moitié des QuébécoisES.

-  Aménager une passerelle au-dessus de l'A-40 pour piétons et cyclistes à la hauteur du boulevard du Golf et de l'avenue Desprez afin de relier le parc-nature du Bois d'Anjou et le parc Roger Rousseau, dans l'optique de consolider le lien entre la rivière des Prairies et le fleuve Saint-Laurent
-  Soutenir les démarches visant la création de deux parcs métropolitains dans l'est et l'ouest de la région métropolitaine, incluant des espaces verts de l'agglomération de Montréal
-  Finaliser les démarches en vue d'attribuer le statut de Paysage humanisé à l'île Bizard
-  Protéger l'ancien jardin de la maison mère des Sœurs Grises situé sur un site à statut patrimonial en relocalisation le projet de construction de l'école récemment annoncé
-  Assurer la conservation à long terme des espaces verts des institutions religieuses
-  Planifier la protection et la mise en valeur l'île Sainte-Thérèse à des fins de parc

Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)

Grâce au PMAD en vigueur depuis mars 2012, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) s'est dotée d'objectifs concrets en matière d'aménagement et de transport, de protection et de mise en valeur des terres agricoles et des milieux naturels pour tout le territoire – une avancée et un acquis majeurs à préserver. La CMM, d'une part, abrite parmi les meilleures terres agricoles du Québec et d'autre part, a fort à faire pour préserver et augmenter la biodiversité sur son territoire.

- 💰 Rétablir et augmenter le financement de la CMM pour permettre la réalisation de la Trame verte et bleue
- 💰 Financer adéquatement les mesures métropolitaines en transport actif et collectif mise en œuvre dans la Politique de mobilité durable pour l'atteinte des objectifs de part modale visés
- ⚖️ Maintenir la protection intégrale de la zone agricole
- 🕒 MTMDET : inclure systématiquement un scénario de boulevard urbain dans tout projet qui viserait un potentiel élargissement ou la construction d'autoroutes urbaines, tel que celui de l'A-19, en considérant les incidences sur les finances publiques, les émissions de GES, la sécurité et la qualité des milieux de vie des villes et des quartiers traversés






Rue Notre-Dame Est

Le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame Est pour en faire un boulevard urbain, prévu il y a presque 20 ans par le gouvernement du Québec, ne s'est finalement jamais concrétisé. Pourtant cet axe en plein coeur de la métropole a grand besoin d'être revitalisé, non seulement en tenant compte des besoins routiers, mais aussi de ceux des résidentEs montréalais. D'autre part, de nombreux projets jouxtant la rue Notre-Dame sont actuellement sur la table touchant notamment la connectivité entre le Port de Montréal et l'autoroute 25, la création d'un écoparc industriel et la construction d'un garage de la STM pour 300 autobus. Il est donc urgent que le Gouvernement du Québec se penche sur ce dossier.

- 👥 Mettre en place un comité avisier intégrant les organisations impliquées de la société civile pour élaborer le projet de boulevard urbain, incluant notamment des actions en transport collectif (ex: voies réservées) et actif (ex: sécurisation des traversées piétonnes et cyclistes) ainsi qu'en verdissement


T transport collectif

Le REM, malgré son ampleur, sera insuffisant pour répondre aux besoins en transport collectif (TC) à l'échelle de l'île de Montréal, notamment dans l'est de l'île. Il est nécessaire de prévoir d'ajouter d'autres services d'envergure et de consolider les axes majeurs du TC.

-  Enclencher la réalisation du prolongement de la ligne bleue dans l'Est
-  Intégrer des voies réservées pour autobus et covoiturage sur le réseau routier supérieur
-  Assurer l'optimisation du train de l'Est
-  Financer les mesures nécessaires pour déployer efficacement le transport collectif jusqu'à la pointe est de l'île, la multimodalité et l'intermodalité des options de transport
-  Étudier la faisabilité de nouvelles lignes de métro

T transport des marchandises

Le transport des marchandises en milieu urbain, tel que pratiqué jusqu'à ce jour, contribue non seulement à la congestion, l'émission importante de gaz à effet de serre et à la pollution atmosphérique, mais entraîne aussi des problèmes de sécurité, particulièrement chez les piétons et les cyclistes, et de bruit.

-  Mettre en place un comité aviseur intégrant les organisations de la société civile impliquées afin de :
 - Aménager des lieux pour le transbordement et des modes (camion, fourgonnette et vélo-cargo, et électrification des flottes) dans la région métropolitaine (CDU et satellites)
 - Évaluer et réglementer les outils technologiques et la livraison à des heures différées



50, rue Sainte-Catherine Ouest, #300
Montréal, QC H2X 3V4

tél.: 514 842-2890
info@cremtl.qc.ca
cremtl.qc.ca

suivez-nous!

