



Mémoire du Forum jeunesse de l'île de Montréal

Une vision jeunesse pour une métropole d'avenir

**Dans le cadre de la consultation publique sur le projet de Plan
métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)**

**Commission de l'aménagement de la Communauté
métropolitaine de Montréal (CMM)**

Octobre 2011

Table des matières

<i>Introduction</i>	1
<i>I) Commentaires généraux</i>	2
<i>I) Un milieu de vie dynamique et adapté au besoin de la population</i>	2
<i>Les aires TOD et la densité</i>	3
<i>La fonction commerciale</i>	4
<i>Le périmètre métropolitain d'urbanisation</i>	4
<i>La cohabitation de la diversité</i>	5
<i>La participation citoyenne</i>	5
<i>II) Dès aujourd'hui le transport collectif : une vision d'avenir</i>	6
<i>Le transport en commun</i>	6
<i>Le transport de marchandises</i>	7
<i>Le réseau routier</i>	7
<i>Le transport actif</i>	8
<i>Établir des priorités actions</i>	9
<i>III) Un environnement sain où cohabitent nature et urbanité</i>	9
<i>Les berges et les milieux humides</i>	10
<i>Les parcs, le verdissement et les milieux forestiers</i>	10
<i>La naturalisation des friches</i>	11
<i>Les grandes installations</i>	12
<i>L'agriculture urbaine</i>	12
<i>IV) Conclusion</i>	13
<i>Liste des recommandations</i>	14

Introduction

Le Forum jeunesse de l'île de Montréal (FJÎM), un organisme de concertation de la Conférence régionale des élus (CRÉ) de Montréal, représente plus de 500 groupes jeunesse de la région provenant des milieux étudiant, socioéconomique, sociocommunautaire, des arts et de la culture, de l'environnement ainsi que des sports et loisirs. À la suite d'une vaste consultation du milieu, le FJÎM s'est doté de la déclaration *Le Montréal de ma génération 2010-2015*, celle-ci présente la vision que le FJÎM souhaite mettre de l'avant pour le développement de la région. L'intervention du Forum jeunesse d'aujourd'hui s'inscrit en cohérence avec les trois principes qui y sont inscrits :

- la culture de la relève est au cœur de nos actions;
- la diversité représente une richesse sur laquelle s'appuie notre développement ;
- le développement durable est au centre de nos réalisations.

Le FJÎM porte un intérêt aux enjeux régionaux, tels que le transport, l'habitation et l'environnement. Très actif dans ces dossiers, il concentre ses efforts à faire valoir le point de vue des jeunes Montréalaises et Montréalais auprès des décideurs. Le Forum jeunesse a notamment interpellé les partis politiques lors de l'élection municipale de 2009¹ et a participé à de nombreuses consultations publiques dont celle sur le plan d'urbanisme de la ville de Montréal².

L'île de Montréal est le milieu de vie de près de 27 % des jeunes de 12 à 30 ans au Québec. Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) guidera le développement de la métropole du Québec pour les 20 prochaines années.

Les jeunes sont particulièrement sensibles aux orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement. Ils ont des préoccupations précises dont la question de l'exode des jeunes familles vers les banlieues à la recherche de résidences plus abordables et plus spacieuses. On sait aussi qu'une large part de la migration interrégionale vers l'agglomération de Montréal est due aux jeunes de 20 à 29 ans venus étudier à Montréal³. De plus, les jeunes sont une population mobile et de grands utilisateurs des transports en commun.

Le transport est un objet de préoccupation pour les membres du Forum. À plusieurs reprises, ils se sont prononcés lors de consultations publiques pour le développement d'un transport durable pour la métropole⁴. Les jeunes Montréalais sont aussi particulièrement sensibles à la question environnementale. Une récente étude internationale, réalisée auprès de 400 étudiants universitaires de 18 à 35 ans⁵, montre que les jeunes ont des idées très précises des changements qui doivent être entrepris pour permettre des modes de vie plus durables. En effet, ils mettent la pauvreté et l'environnement parmi les deux plus grandes priorités mondiales, avant l'économie. Plus spécifiquement, les jeunes Montréalais sont préoccupés par la qualité de vie en général, incluant l'accessibilité à des produits biologiques plus abordables, par l'élargissement des pistes cyclables et par l'importance du bon voisinage. Ils sont prêts à

¹ Plate-forme de demandes du FJÎM dans le cadre des élections municipales de 2009 : http://www.fjim.org/v3/publications_speciales/plate-forme_FJIM_09.pdf

² Mémoire du FJÎM sur la proposition de plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, 2004 http://www.fjim.org/v3/publications_avis/Planurbanisme.pdf

³ Ville de Montréal, *Portraits démographiques. La dynamique migratoire de l'agglomération de Montréal* – avril 2010, page 13.

⁴ Mémoire pour le plan de transport 2007 de Montréal, Mémoire sur le Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa, 9 juin 2005, Mémoire sur la proposition du Plan d'urbanisme de Montréal, 9 juin 2004.

⁵ *North America (Canada & the United States of America): Sustainable Lifestyles and Young Adults in the New York, Montréal and Halifax Metropolitan Areas*, page 64.

modifier leurs comportements et souhaitent participer activement à l'amélioration du monde dans lequel ils vivent.

La vision des membres du FJÎM pour le développement de la région métropolitaine s'articule autour de trois grandes thématiques :

- Un milieu de vie dynamique et adapté au besoin de la population.
- Dès aujourd'hui le transport collectif une vision d'avenir.
- Un environnement sain où cohabitent nature et urbanité.

I) Commentaires généraux

De prime abord, le Forum jeunesse de l'île de Montréal tient à souligner la qualité du document soumis à consultation. Nous ne pouvons qu'adhérer aux visées d'un Plan métropolitain d'aménagement et de développement qui tend vers un développement plus durable et favorise une meilleure cohabitation des fonctions urbaines. De la même façon, nous maintenons notre appui à la Vision 2025, tout particulièrement quant à la mise en œuvre des objectifs du protocole de Kyoto.

Le FJÎM partage la perspective de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) en ce qui a trait aux grands enjeux métropolitains. Nous sommes bien conscients que la grande région de Montréal s'inscrit dans un réseau mondial de régions métropolitaines et qu'elle doit, à ce titre, faire preuve d'attractivité et se démarquer. En tant que jeunes, nous sommes d'autant plus enclins à inscrire ce rôle de catalyseur du développement dans le long terme et dans une perspective de viabilité.

L'horizon 2031, voilà qui nous mène à voir plus loin que le bout de notre nez, au-delà d'un mandat électoral. Nous serons alors de plein fouet dans les conséquences du vieillissement de la population et, plus globalement, dans celles des changements climatiques.

La CMM nous offre l'opportunité de réfléchir au milieu de vie que nous voulons offrir aux citoyens de la métropole qu'ils soient nés d'ici ou viennent d'ailleurs. C'est tout un défi que de s'entendre sur la manière de dresser la table pour un tel mariage, 82 municipalités invitées, soit près de 4 millions de convives attendus.

I) Un milieu de vie dynamique et adapté au besoin de la population

Le Forum jeunesse souhaite pour la jeune génération des milieux de vie effervescents. C'est-à-dire des lieux où il fait bon vivre, travailler, se déplacer, se récréer en toute convivialité, où l'on peut faire ses courses à pied ou à vélo, dans une variété de commerces et en toutes saisons. Que le mot d'ordre soit : la qualité de vie ne s'arrête pas à la porte de chez soi, mais s'inscrit dans le paysage. Le FJÎM souhaite s'assurer que nos habitations s'insèrent dans un environnement sain, à proximité de la production agricole locale et sans lui nuire, là où des modes de transport écologiques sont accessibles et agréables.

TOD signifie Transit-Oriented Development. C'est un modèle d'aménagement mis de l'avant pour favoriser une meilleure gestion de l'urbanisation et une mobilité durable. On cible des secteurs de développement de manière précise en tenant compte de leur accessibilité à l'armature de transport en commun. À partir d'une station, d'une gare ou d'un arrêt de bus stratégique, l'aire à planifier est ainsi tracée dans un rayon variant de 500 mètres à 1 000 mètres. On assure à ce secteur une plus grande convivialité et des déplacements actifs notamment en haussant la densité, en favorisant une diversité de logements et de commerces ainsi qu'en offrant des réseaux piétonniers et cyclables, connectés et sécuritaires.

Les aires TOD et la densité

Le Forum jeunesse est très heureux de savoir que de telles aires feront l'objet d'une planification détaillée. Le FJÎM souhaiterait des balises encore plus strictes de densification afin d'encourager de véritables changements de mœurs, d'un côté chez les résidants, en termes de mobilité et de l'autre, chez les promoteurs, en termes de développement.

La CMM estime qu'environ 40 % des ménages du Grand Montréal habitent déjà au sein ou aux abords des aires identifiées. Le lecteur comprendra que l'objectif est déjà partiellement atteint. Peut-être faut-il s'en réjouir ou... viser plus haut?

En effet, si le développement se fait majoritairement hors de l'île, comme le prévoit la CMM qui prédit que 60 % des ménages iront s'établir hors de l'île, alors la cible est manquée. Aussi faut-il ne pas avoir peur d'inverser la tendance et c'est justement le pouvoir qu'a le PMAD en se donnant des objectifs contraignants.

Le FJÎM recommande de viser à ce qu'une majorité des nouveaux ménages s'établissent dans les aires TOD.

Au fil du temps, les secteurs de la couronne nord et de la couronne sud se sont habitués à une forme urbaine plus étalée. On y observe un nombre plus élevé de demandes d'exclusion de la zone agricole. Par ailleurs, il existe une densité minimale pour soutenir et optimiser l'offre en transports en commun. Dans cette optique, et s'il faut choisir, nous croyons qu'il vaut mieux, en premier lieu, densifier la zone centrale de la région métropolitaine déjà urbanisée plutôt que d'étendre le réseau de transport en commun coûte que coûte. Dans ce cas, y hausser d'abord les seuils de densité des aires TOD et espérer y canaliser la majorité des nouveaux ménages fait sens, quitte à revoir les seuils des couronnes et hors TOD dans un deuxième temps.

Le FJÎM recommande d'augmenter les seuils de densité minimaux des aires Transit Oriented Development dans la zone centrale de la région, composée des agglomérations de Montréal, de Longueuil et de la ville de Laval.

À ce titre, a-t-on considéré hausser les seuils de densité recherchés applicables aux terrains déjà occupés? Il est possible de densifier des espaces construits et il serait intéressant que la CMM fournisse des exemples aux municipalités telles que la construction de nouveaux étages ou l'agrandissement d'un logement en vue d'un usage intergénérationnel. Cela pourrait supporter les initiatives d'habitations partagées, pour le bien des personnes âgées et des étudiants notamment⁶.

DENSITÉ. Dans le PMAD, la densité est calculée en divisant le nombre de logements par la superficie du site (en hectare de terrain affecté spécifiquement à l'habitation). À titre d'exemple, l'agglomération de Montréal a une densité de 48,1 logements à l'hectare tandis que la ville de Laval a une densité de 21 logements à l'hectare. Notez qu'un hectare correspond à 10 000 mètres carrés. Le PMAD oblige les MRC à respecter des seuils minimaux de densité, plus élevés dans les aires TOD (entre 30 à 150 logements à l'hectare brut) et moins élevés hors des aires TOD (entre 16 et 60 logements à l'hectare brut). Pour ce faire, les MRC devront « traduire » cette exigence dans leur schéma d'aménagement respectif à travers toute une gamme d'outils réglementaires.

Pour illustrer :

- Arrondissement Rosemont, développement Angus, 42 logements/hectare;
- Arrondissement Saint-Laurent, développement Bois-Franc, 70 logements/hectare;
- La Prairie, 21 logements/hectare;
- Saint-Lambert 24 logements/hectare.

⁶ Les pratiques organisées d'habitation partagée sont définies comme une formule qui permet de jumeler sous un même toit deux personnes ou plus qui désirent partager les coûts d'un loyer et s'entraider. <http://www.habitation.gouv.qc.ca/publications/M19405.pdf>

Le FJÎM recommande que soient haussés les seuils de densité recherchés applicables aux terrains déjà occupés situés à l'intérieur du territoire des aires TOD.

Le Forum tient à souligner que les objectifs de densification du projet de PMAD concernent strictement la vocation résidentielle. Pourtant, la fonction industrielle, même si elle fait l'objet de moins de demandes d'exclusion de la zone agricole, consomme plus d'hectares. Ce type de bâtiment occupe bien souvent d'immenses surfaces, et ce, sur un seul étage.

Le FJÎM recommande d'établir des seuils de densité plus élevés pour les zones industrielles.

La fonction commerciale

À l'heure où l'on transforme l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, le Forum jeunesse pense qu'il est ainsi possible d'espérer une plus grande intégration entre les fonctions résidentielles, commerciales, industrielles ou de transport. Les jeunes désirent parcourir l'ensemble du territoire sans croiser de zones mortes et dévitalisées, ni même d'immenses aires de stationnement.

COMPACTITÉ. La nouvelle vague en urbanisme préconise la compacité. Au-delà de la densité, le principe de compacité implique la présence de plusieurs fonctions sur un même quadrilatère. Les espaces sont donc pensés en vue de permettre une appropriation pour des usages variés et un bon voisinage.

De ce point de vue, nous craignons le déploiement de centres commerciaux et de magasins grandes surfaces compte tenu des impacts négatifs qu'ils ont sur les artères commerciales et le commerce de proximité. Cela sans parler de la consommation d'espace qu'ils occasionnent et du type d'emplois et de paysages qu'ils génèrent. Le FJÎM pense que la CMM est le palier décisionnel tout désigné pour se prononcer à l'encontre de tels gigantismes de la consommation, ou du moins, pour encadrer leur implantation.

Le FJÎM recommande de favoriser le commerce de proximité en maintenant des espaces commerciaux à maints endroits et de petite taille.

Le FJÎM recommande d'exiger une implantation harmonieuse des centres d'achat, accessibles en transport actif et en transport en commun.

Le périmètre métropolitain d'urbanisation

Il est dommage d'apprendre que les couronnes nord et sud pourront, contrairement à Montréal, Laval et Longueuil qui se sont engagées à respecter leurs périmètres jusqu'en 2031, continuer à faire du mitage tous les 5 ans sous réserve de certaines conditions.

En effet, un périmètre revu tous les cinq ans ne fera qu'augmenter la spéculation foncière durant cet intermède plutôt que favoriser la densification. D'autant plus que, comme le montre le projet de PMAD, en travaillant à consolider le territoire et en utilisant les terrains vacants, la CMM dispose d'assez d'espace avec le périmètre actuel pour accueillir les nouveaux ménages jusqu'en 2023.

PÉRIMÈTRE MÉTROPOLITAIN D'URBANISATION. Limite prévue de l'extension future de l'habitat de type urbain de la métropole. Pour contrer l'étalement urbain, le PMAD vise une utilisation optimale de l'espace en identifiant d'une part, les terrains vacants ou à redévelopper à l'échelle de la CMM et, d'autre part, un périmètre métropolitain, hors duquel il ne sera pas permis d'empiéter pour des fins résidentielles ou économiques autres que liées à l'agriculture. Ce périmètre ne sera révisé qu'après une période transitoire de 5 ans et seulement selon certaines conditions.

Le FJÎM recommande de fixer les périmètres d'urbanisation de tous les secteurs jusqu'en 2023.

La cohabitation de la diversité

Le Forum jeunesse se réjouit de constater que le projet de PMAD ne s'intéresse pas seulement à la dimension bâtie des aires TOD et aborde aussi la question de la mixité sociale. Les membres du FJÎM travaillent à lutter contre la discrimination et les inégalités sociales. Ils craignent les phénomènes d'embourgeoisement des quartiers et d'enclavement (*gated communities*). Ils se sentent donc particulièrement interpellés lorsqu'on parle de favoriser la construction d'une gamme diversifiée de logements afin de mieux répondre aux besoins des différents types de ménages et de mieux intégrer les différents groupes socioéconomiques à la vie du quartier. La CMM devrait profiter de la démarche de planification détaillée d'aires TOD pour demander aux MRC de faire davantage pour favoriser la mixité sociale.

Le FJÎM recommande que la CMM incite les MRC à offrir une variété de types de logement sur leur territoire considérant les différents besoins en termes d'espace et de moyens financiers des différentes générations.

La participation citoyenne

À Montréal, l'approche de la revitalisation urbaine intégrée (RUI) démontre depuis quelques années déjà, les bienfaits de la participation des citoyens pour l'amélioration des secteurs problématiques. Le Forum jeunesse considère que le PMAD ne saurait assez mettre l'accent sur l'importance de la participation des citoyens pour l'aménagement des aires TOD.

De plus, lorsque l'exploitation du quartier domiciliaire est confiée à un seul promoteur, la tentation est grande pour ce dernier d'économiser par exemple sur le plan de la forme ou des matériaux utilisés, et c'est alors la diversité du paysage qui en pâtit.

Le FJÎM est préoccupé par le fait que les projets de développement soient l'affaire de quelques grands promoteurs plutôt que d'une diversité d'acteurs.

N'oublions pas que, dans une perspective de développement densifié, il est d'autant plus important de donner une valeur ajoutée au paysage. L'attachement au territoire est important dans un contexte de compétitivité entre les métropoles du monde et d'une immigration croissante. Montréal est déjà reconnue en tant que Ville UNESCO de design. Selon l'organisme international, la ville a su démontrer que le design est un puissant outil d'intégration et de mise en valeur de la pluralité des valeurs⁷. Espérant voir cette valorisation du design étendue à l'échelle de la CMM, le FJÎM, fonde beaucoup d'espoir sur le côté distinctif des aménagements que le projet de PMAD propose pour les aires TOD. L'implication des citoyens est l'ingrédient secret à notre avis et nous souhaitons voir des mesures contraignantes s'en assurer. Le FJÎM s'est déjà prononcé à maintes reprises en faveur d'une participation accrue des jeunes aux instances publiques⁸.

⁷ http://portal.unesco.org/culture/fr/ev.php-URL_ID=31163&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html

⁸ Mémoire de 2010 du FJÎM sur la révision du rôle et des responsabilités des commissions permanentes : le défi de la participation des jeunes dans les instances démocratiques http://www.fjim.org/v3/publications_avis/

Le FJÎM recommande que la CMM incite les MRC à planifier les aires TOD en ayant un souci de participation citoyenne, notamment des jeunes, et que le programme incitatif TOD soit prévu en conséquence.

II) Dès aujourd'hui le transport collectif : une vision d'avenir

Dans la déclaration 2005-2010, *Le Montréal de ma génération*, les jeunes demandaient un Montréal respectueux de l'environnement où les modes de transport alternatifs, écologiques et efficaces sont favorisés, notamment un transport en commun abordable et des pistes cyclables utilitaires. Le document actuel, version 2010-2015, va plus loin et demande maintenant un développement des transports collectifs en priorité.

Les membres du FJÎM aimeraient ainsi voir primer le transport en commun sur le transport routier des personnes dans les projets de développement du réseau. Nous savons que le transport est le nerf de la guerre dans la problématique des changements climatiques. De plus, les jeunes sont de grands utilisateurs des transports en commun tout comme des modes de transport actifs⁹. D'ailleurs, la STM a récemment reconnu ce fait en créant un poste jeunesse sur son conseil d'administration.

Le FJÎM est globalement en accord avec la description des enjeux et avec les objectifs présentés pour la deuxième orientation du projet de PMAD qui concerne le transport. Il aimerait cependant voir le PMAD exiger des avancées plus importantes.

Le transport en commun

Dans le projet de PMAD, on propose de hausser la part des déplacements effectués en transport en commun en période de pointe du matin de 25 % à 30 % d'ici 2021. On compte pour ce faire sur une série de projets, déjà planifiés et dont certains sont déjà engagés et dont le coût total atteint 23 G\$. Autrement dit, la CMM vise une hausse de seulement 5 points de pourcentage. Il serait possible de se donner des objectifs plus ambitieux, en identifiant mieux les projets et les modes performants.

Le FJÎM recommande de viser une plus grande hausse de la part modale du transport collectif.

Il est déplorable de constater que sur le territoire de la Communauté, le temps de déplacement en transport en commun n'est concurrentiel à l'automobile que pour les déplacements en périodes de pointe à destination du centre de l'agglomération. Impossible de parler d'un choix entre deux modes dans ces circonstances. Plutôt que de calculer seulement les retards occasionnés par la congestion routière, le Forum propose à la CMM de se pencher sur le temps de déplacement en transport collectif selon divers points d'origine et de destination. Quitte à commencer par les aires TOD pour y aller de façon graduelle.

Le FJÎM recommande que la CMM prévoie des aménagements qui favorisent le transport collectif afin que celui-ci soit plus efficace en temps de déplacement que l'automobile et d'en assurer le suivi.

Les avantages du développement d'un réseau fiable représentant une réelle alternative à la voiture reposent sur la capacité du réseau à répondre au besoin des utilisateurs à l'extérieur de l'heure de pointe également. Une bonification du service de transport en commun pourrait convaincre les jeunes de ne pas s'acheter une première voiture.

⁹ 57 % des jeunes Montréalais et Montréalaises de 12 à 30 ans utilisent les transports collectifs et actifs, avec une répartition de 40 % pour le transport collectif et de 17 % pour le transport actif. Source : Mobile sur l'île, rapide en ville, Avis du Conseil jeunesse de Montréal sur les transports viables, 2007, p.11.

Le FJÎM recommande d'augmenter les liens directs du réseau de transport collectif vers d'autres lieux que le centre afin de faciliter les déplacements locaux.

Le secteur du transport routier demeure le principal émetteur des gaz liés aux changements climatiques. Comme on l'a vu, le projet de PMAD met de l'avant un aménagement plus dense et orienté vers le transport en commun. Ce faisant, il s'attaque à un des principaux responsables des émissions de gaz à effet de serre : l'étalement urbain. La CMM semble cependant impuissante face aux deux autres facteurs des émissions de gaz à effet de serre identifiés : la popularité des véhicules de type utilitaire sport (VUS) ainsi que la croissance du camionnage.

Aucun objectif du projet de PMAD ne cible directement le parc automobile. Pourtant, selon l'AMT, entre 1998 et 2008, la croissance du parc automobile a été plus de deux fois supérieure à la croissance démographique sur la même période¹⁰. Bien que le projet de PMAD fasse mention de chiffres semblables, aucun effort n'est consenti de ce côté, ne serait-ce qu'en termes de monitoring, par exemple pour démontrer l'impact des nouvelles formes d'aménagement TOD.

Le FJÎM recommande des indicateurs chiffrés quant à la baisse du parc automobile.

Le transport de marchandises

Le FJÎM, comme le propose la CMM, pense qu'il est opportun de poursuivre le développement du transport multimodal, particulièrement du côté des réseaux ferroviaires, voire du fleuve. De plus, le FJÎM pense qu'il serait avantageux d'explorer les façons de réduire les émissions de GES, soit par une gestion plus efficace des flux de circulation ou par « l'utilisation de véhicules d'acheminement final plus faciles à accommoder en milieu urbain (camion hybride électrique par exemple)¹¹ ». Soyons visionnaires et inspirons-nous de Zurich et de Dresde en Allemagne, où il existe des services de « tram-fret », des tramways qui font le transport des marchandises vers la ville.

Il est étonnant de ne rien lire au sujet de l'électrification des transports dans le projet de PMAD. C'est pourtant un mode beaucoup plus silencieux et moins polluant que le moteur à combustion. On annonce d'ailleurs l'électrification du réseau de la Société de transport de Montréal (STM) pour 2026¹².

Conscients qu'il existe ainsi des avenues moins polluantes et bruyantes que l'augmentation constante du camionnage, les membres du Forum invitent donc la CMM à sortir des sentiers battus et à considérer de nouvelles avenues pour le transport des marchandises.

Le FJÎM recommande d'explorer une gestion plus efficace des flux de circulation en vue de réduire les impacts négatifs du camionnage pour les citoyens.

Le réseau routier

La Communauté métropolitaine de Montréal affirme que le réseau routier est saturé et doit être optimisé et complété pour assurer la mobilité des personnes et consolider le rôle de plaque tournante des marchandises de la région. Or, on ne diminue pas la congestion routière avec du béton supplémentaire,

¹⁰ Le parc automobile dans la région métropolitaine de Montréal s'est accru de près de 20 %, soit plus de 300 000 véhicules supplémentaires. « Diagnostic du Plan stratégique de développement du transport collectif », site de l'Agence métropolitaine de transport, <http://plan2020.amt.qc.ca/Diagnostic>

¹¹ « Aménagement de la 'plaque tournante' montréalaise », par Alexandre Lambert pour la CMM, 2010, page 12, http://pmad.ca/fileadmin/user_upload/pmad2011/documentation/20101017_aménagementPlaqueTournante.pdf

¹² « STM – Le réseau entièrement électrifié en 2026 : une première en Amérique du Nord », Le Devoir, Louis-Gilles Francoeur, 21 mai 2010.

c'est prouvé. En général, c'est plutôt l'inverse qui se produit. Enfin, il est dit aussi que la grande majorité des déplacements dans le territoire de la CMM aient pour point d'origine ou de destination l'île de Montréal.

Le FJÎM pense que la CMM devrait faire du transport en commun sa priorité pour le développement à long terme de la métropole et clarifier sa position. Quand la CMM identifie des facteurs de localisation pour les pôles logistiques, la question de l'accès aux transports en commun est tout simplement oblitérée. Pourtant, ces pôles sont de grands générateurs d'emplois et donc de déplacements de personnes. Le FJÎM souhaite que la CMM demande à ses partenaires de considérer le transport en commun dans la localisation des entreprises.

Rappelons la position du FJÎM dans son mémoire pour les consultations entourant le Plan de transport 2007 :

Qu'un réaménagement du réseau routier soit fait en faveur du transport en commun et des transports actifs. En ce qui concerne les projets du Plan de transport en lien avec le réseau routier, le FJÎM recommande que la réfection et l'entretien du réseau soient effectués dans une optique de développement du transport en commun et des transports actifs, d'accessibilité au transport des marchandises et des initiatives de covoiturage. Ce réseau ne doit en aucun cas être aménagé selon les besoins des utilisateurs de la voiture en solo. [...] la réfection du réseau routier doit comprendre des aménagements de pistes cyclables et de voies réservées pour les autobus et le covoiturage.

Le FJÎM recommande d'accorder la priorité aux transports en commun et aux modes alternatifs à l'autosolo dans le réseau routier actuel et ses réfections.

Le transport actif

Le Forum jeunesse est d'accord avec les propos sur l'aménagement, le transport et la santé publique du projet de PMAD. Les membres sont ainsi enthousiastes à l'idée d'une offre améliorée en transport collectif sur les plans de la quantité et de l'accessibilité. On pense à la marche, mais en fait, lorsqu'il est question des transports actifs ou non-motorisés, il faut inclure le vélo, le patin, etc.

De plus, une politique de non-expansion du réseau autoroutier urbain limite l'augmentation du trafic et contribue de ce fait au transfert vers le transport collectif et donc, à une certaine augmentation du transport actif¹³.

Le FJÎM demande aussi une plus grande prise en compte des piétons depuis longtemps¹⁴. À cet effet, nous tenons à applaudir dans le projet de PMAD les mesures qui visent une meilleure accessibilité et mobilité piétonne pour les aires TOD. Notamment, celles touchant à la diminution des espaces de stationnement et à l'interconnexion entre les réseaux de transport en commun, piétonnier et cyclable.

¹³ Drouin, L., Morency, P., Thérien, F., King, N. et coll. (2006). *Rapport annuel 2006 sur la santé de la population. Le transport urbain, une question de santé*. Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. 132 p.

¹⁴ Mémoire du FJÎM sur la proposition de plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, 2004 : « la prise en compte des piétons nous semble prioritaire [...] une action dynamique pour valoriser les déplacements piétonniers est nécessaire et attendue par la population. » Mémoire du FJÎM sur le Plan de transport de la Ville de Montréal, 2007 : « la Ville doit établir des objectifs quantifiables et précis, particulièrement pour l'état de l'utilisation de la voiture, de l'émission des GES, du nombre de déplacements à vélo et de la réduction des places de stationnement. »

Les aménagements favorisant les déplacements actifs doivent être pensés lors de la planification et de manière intégrée aux autres modes. Lorsqu'intégrés après coup, ils complexifient la signalisation, rendant la lecture et l'utilisation des carrefours difficiles, voire dangereuses. Il faut viser une hiérarchisation du réseau qui va dans le sens du piéton et du cycliste. En somme, il faut intégrer l'ensemble des contraintes dès le départ pour construire des aménagements cohérents et partagés.

Le FJÎM recommande d'intégrer les transports actifs dans la planification et de les considérer comme des modes de transit à longueur d'année dans une perspective d'accessibilité universelle.

La CMM est donc sur la bonne voie en ce qui a trait aux orientations, car il est faux de croire que les gens marchent sans égard aux conditions : les endroits avec une faible marchabilité comptent significativement moins de piétons¹⁵. La CMM fait donc bien de proposer aux municipalités des aménagements publics spécifiques pour faciliter la marche : bancs, système d'éclairage, plantation d'arbres et de fleurs, aménagements à l'échelle piétonne, etc. La CMM semble aussi bien au fait des facteurs qui peuvent améliorer la marchabilité à plus large échelle : aménagements physiques qui réduisent la vitesse de la circulation, sécurisation des passages piétonniers, services de proximité et plus grande densité en sont des exemples.

Le FJÎM considère qu'il est grand temps de considérer les transports actifs comme des modes de transit et non seulement comme des loisirs, hiver comme été.

La CMM devrait ainsi emboîter le pas aux autres régions métropolitaines qui ont entrepris ce virage.

- La ville de Québec, dans son Plan de la mobilité durable, propose de fixer la part modale du transport actif (marche et vélo) à 17 % de l'ensemble des déplacements de l'agglomération.¹⁶
- Portland s'est donné l'objectif de faire passer le mode vélo de 8 % à 25 %.¹⁷
- À Copenhague, le vélo occupe une part de 37 % pour l'agglomération et de 50 % au centre-ville. L'objectif pour 2015 est de hausser la part de l'agglomération à 50 % également.¹⁸

Le FJÎM recommande que la CMM incite ses partenaires à hausser la part modale des transports actifs à l'échelle régionale.

Établir des priorités actions

Le développement du transport en commun sur le territoire de la CMM doit être guidé par des orientations claires, car les territoires constituant peuvent avoir des intérêts divergents. La CMM est également soumise aux volontés du gouvernement qui détermine le budget et finance une grande partie du transport. Le Plan québécois des infrastructures de transport accorde ainsi moins de 15 % du budget au transport en commun. En ce sens, nous souhaitons, comme la CMM, que le ministère des Transports du Québec respecte les orientations du PMAD dans ses investissements.

Le FJÎM recommande d'établir des priorités dans les projets de transport en commun en visant à desservir le plus grand nombre de personnes afin d'optimiser les investissements.

III) Un environnement sain où cohabitent nature et urbanité

¹⁵ «Economic Value of Walkability», Todd Alexander Litman, Victoria Transport Policy Institute, 1^{er} février 2011.

¹⁶ Plan de mobilité durable, document de consultation, Ville de Québec, juin 2010, p. 40.

¹⁷ « Projet de vélo boulevard dans l'axe de la rue Père-Marquette », vidéo mise en ligne pour le plan de mobilité durable, Ville de Québec, 24 mars 2011.

¹⁸ Site de la ville de Copenhague, onglet « City of Cyclist », www.kk.dk

La CMM propose une valorisation des éléments – milieux naturels, bâtis et paysages – dans une perspective intégrée et globale. Sans aucun doute, cela permettra d’offrir aux citoyens avides de connaître leur région et aux visiteurs venus d’ailleurs une expérience récréotouristique plus enrichissante. Après tout, la protection du territoire passe aussi par une meilleure connaissance de celui-ci et, à ce titre, rien de mieux que de le parcourir par voies navigables ou cyclables. Les membres se réjouissent de voir que la dimension culturelle est considérée et de constater la définition large donnée à la notion de paysage. Le FJÎM s’accorde donc à cette vision, voyant les projets de ceintures vertes se multiplier dans d’autres grandes métropoles mondiales, et souhaitant également voir un concept structurant de ce genre pour la grande région montréalaise.

Les berges et les milieux humides

Il y a longtemps que les jeunes demandent à ce que les berges et le fleuve soient rendus accessibles pour que la population investisse ces lieux¹⁹. Le FJÎM est donc totalement d’accord avec les affirmations du projet de PMAD soulignant le caractère culturel des berges de l’île de Montréal et leur potentiel d’affirmation identitaire pour les résidents. Il croit d’ailleurs que l’utilisation de ces lieux devrait aussi se faire l’hiver.

Le FJÎM recommande de favoriser l’accès aux rives et d’empêcher la privatisation des berges publiques.

La CMM invite les MRC à emboîter le pas aux agglomérations de Montréal et de Longueuil et à la ville de Laval et à se doter d’un plan de conservation des milieux humides, comme proposé dans le guide publié par le ministère du Développement durable, de l’Environnement et des Parcs. Le FJÎM souhaite que la CMM aille plus loin et rende obligatoires ces plans pour les MRC. De même, dans les MRC où il y a des organismes de bassin versant, le FJÎM pense que les plans directeurs de ces organismes devraient être en cohérence dans les schémas d’aménagement des MRC, de façon à favoriser une meilleure intégration et à forcer, s’il y a lieu, le dialogue entre les municipalités et la société civile.

Le FJÎM recommande que la CMM incite les MRC et les organismes de bassin versant à s’assurer de la cohérence entre les schémas d’aménagement et les plans directeurs des organismes de bassin.

Le FJÎM recommande que la CMM incite les MRC à inclure dans leurs schémas d’aménagement des plans de protection des milieux humides.

Les parcs, le verdissement et les milieux forestiers

Le Forum jeunesse appuie l’idée de hausser à 15 % les contributions des promoteurs aux fins de parcs²⁰. Un article de la revue Urbanité montre d’ailleurs que cette opportunité n’est pas pleinement utilisée par les municipalités²¹.

Cela dit, le FJÎM propose de ne pas uniquement s’attarder à la protection des milieux naturels et d’assouplir la notion d’aires protégées pour y inclure les paysages humanisés, et donc les parcs, les jardins collectifs et

¹⁹ Il y a déjà une position en faveur des plages dans le mémoire du FJÎM sur la proposition de plan d’urbanisme de la Ville de Montréal de 2004, page 14

²⁰ La Loi sur l’aménagement et l’urbanisme (LAU) donne aux municipalités le pouvoir d’obliger un promoteur à « céder gratuitement une partie du site ou à payer une contribution financière pour aider la municipalité à établir, agrandir et aménager des parcs ou des terrains de jeux ainsi qu’à protéger des espaces naturels ». La superficie de terrain et la somme d’argent ne peuvent dépasser 10 % de la superficie et de la valeur du site.

²¹ « La contribution aux fins de parcs, terrains de jeux et espaces naturels, où en sommes-nous? », Nicolas Fontaine, revue Urbanité, printemps 2011, p.34

les toits verts. Cela, dans une optique de verdissement, de reconnaissance de l'agriculture urbaine et de biodiversité.

En effet, on a souvent tendance à assigner la biodiversité dans les aires protégées ou dans les habitats plus structurés en oubliant de se pencher sur l'importance de la biodiversité ordinaire et des paysages quotidiens (ruelles, jardins de rue et nourriciers, friches urbaines, etc.), qui sont pourtant susceptibles de jouer des rôles clés pour la protection, la mise en valeur et l'amélioration de la biodiversité urbaine, en donnant à la flore et la faune des espaces relais et des corridors de déplacement. À Montréal, plusieurs initiatives témoignent de l'ampleur du mouvement en faveur d'une nouvelle façon de penser la ville, davantage en adéquation avec la nature. La mise en valeur des espaces verts offre des occasions pour les jeunes de se rencontrer et de socialiser.

Le FJÎM recommande de s'assurer de la présence de parcs d'enfants et d'aires de socialisation jeunes dans les aires TOD, à caractère culturel et naturel.

Le FJÎM recommande de favoriser le verdissement comme mesure d'atténuation des nuisances liées aux industries et à la circulation.

Le projet de PMAD, abordant les risques associés aux changements climatiques, propose de s'adapter à ceux-ci plutôt que de tenter de les prévenir, ce qui est regrettable compte tenu de l'effet que l'activité humaine a sur ces changements.

Le FJÎM souhaite l'adoption d'une réglementation propice au verdissement : ruelles vertes, toits verts, mesures anti-îlots de chaleur, agriculture urbaine, etc., des mesures reconnues pour aider à lutter contre les changements climatiques. Ainsi, les membres espèrent que la CMM fera davantage qu'encourager les aménagements durables et la construction de bâtiment à haute efficacité énergétique dans les TOD et se dotera d'objectifs chiffrables. Pour développer ces créneaux de verdissement et d'efficacité énergétique, il faut un encadrement légal et des incitatifs pour encourager l'industrie de la construction à effectuer le virage.

Le FJÎM recommande d'obliger les mesures de verdissement, par exemple en dictant un seuil minimum de couvert végétal par MRC.

De plus, le Forum jeunesse constate que les milieux forestiers sont fragmentés et dispersés sur le territoire de la CMM. Le Forum est donc heureux d'apprendre que la CMM compte suivre l'évolution du couvert tous les deux ans et de lire que la CMM souhaite que le Fonds vert soit doté d'un financement stable et à long terme. Un programme qui vise notamment à relier entre elles ces parcelles boisées.

Le FJÎM appuie la CMM dans ses démarches pour que le Fonds vert soit doté d'un financement stable et à long terme et de hausser la contribution des promoteurs aux fins de parcs.

La naturalisation des friches

En ce qui concerne le réaménagement des terrains contaminés, le Forum jeunesse aimerait porter à l'attention de la Communauté métropolitaine de Montréal le potentiel de transformation de ces friches en milieux naturels. À Montréal, le Complexe Saint-Michel en est un excellent exemple. En effet, les friches sont des espaces naturalisables qui peuvent accueillir des espèces indigènes ou exotiques. Serait-il possible d'y planifier des étangs de filtration ou d'y recréer des milieux humides? Une partie des terrains vagues, même modérément contaminés, peuvent constituer des sites de nidification valables pour les populations

d'oiseaux résidents ou des arrêts pour les oiseaux migrateurs²². Enfin, de nombreuses recherches montrent que certains végétaux sont d'excellents modes d'assainissement de sites contaminés par les métaux ou hydrocarbures pétroliers²³.

Le FJÎM recommande la naturalisation de certains terrains vacants.

Les grandes installations

Le projet de PMAD demande que les MRC identifient les installations d'intérêt métropolitain actuelles ou projetées sur leur territoire. Le document impose des critères de localisation à ces installations pour assurer leur accessibilité et leur usage optimal. Les installations de santé, d'éducation, sportives, culturelles et touristiques étant par nature des constructions qui en font des points d'intérêt du paysage, le Forum jeunesse demande qu'elles soient d'architecture verte, voire certifiées Leadership in Energy and Environmental Design (LEED). Elles seront ainsi d'autant plus notables.

Le FJÎM recommande que les grandes installations à venir soient d'architecture verte ou accréditée « Leadership in Energy and Environmental Design » (LEED).

L'agriculture urbaine

Le Forum aimerait voir se multiplier les initiatives d'agriculture urbaine. Mentionnons, à titre d'exemple, un projet d'agriculture péri-urbaine dans l'Ouest de l'île, *Farming on the Fringe*, ainsi que les fermes LUFA. LUFA offre une variété de produits cultivés dans une serre construite sur un toit tandis que le projet *Farming on the Fringe* est une alliance vouée à la protection des quelques rares fermes agricoles de l'île de Montréal. Ces deux exemples illustrent l'ingéniosité et la créativité déployées en cette matière.

L'agriculture urbaine répond à de nombreux enjeux : promotion de la sécurité alimentaire, accessibilité à des aliments frais, verdissement et protection de la biodiversité, réduction de la pollution liée au transport et promotion de formes d'interactions sociales²⁴.

Le FJÎM déplore que malgré l'effervescence du milieu communautaire et médiatique à ce sujet et tandis que d'autres villes canadiennes comme Vancouver et Toronto s'engagent publiquement dans la promotion et le soutien de l'agriculture urbaine, la Communauté métropolitaine de Montréal reste coite.

L'existence et les nombreuses retombées positives de l'agriculture urbaine ne sont plus à prouver. Le FJÎM trouve que la place qui lui est faite en aménagement est encore trop marginale. Alors qu'une large part du soutien accordé au secteur agricole québécois a jusqu'ici visé les fonctions productives de l'agriculture, la production de biens et services environnementaux²⁵ est de plus en plus reconnue. Une approche de multifonctionnalité fait ainsi son chemin. Le FJÎM invite la CMM à s'inscrire dans ce courant. L'agriculture a

²² « Nouveaux espaces verts, nouvelle biodiversité », présentation de Danielle Dagenais, professeure à l'École d'architecture du paysage de l'Université de Montréal dans le cadre du Sommet sur la biodiversité et le verdissement de Montréal, 27-28 avril 2010.

²³ « Analyse documentaire consacré aux bienfaits avérés pour la santé et l'environnement des produits d'horticulture ornementale », rapport préparé pour Agriculture Canada, 15 mars 2007, p 20-21, www.fihq.qc.ca

²⁴ « Montréal, fière d'être verte et nourricière », Déclaration de la Coalition pour l'agriculture urbaine de Montréal, octobre 2010, www.agriculturemontreal.info/resources.

²⁵ On donne l'exemple du programme Prime-Vert qui répond mieux aux nouvelles attentes de la société en donnant des incitatifs à, dans ce cas, l'amélioration de la qualité de l'eau et de l'air et la conservation de la biodiversité par le biais de l'implantation de « bandes riveraines herbacées permanentes au-delà des exigences de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables ». « Au-delà de la production alimentaire... la multifonctionnalité de l'agriculture », Élisabeth Sénécal, revue Urbanité, printemps 2011, p. 29.

une fonction nourricière incontournable, mais a aussi des fonctions identitaires (patrimoine et paysage) et un impact direct sur l'environnement.

Le FJÎM recommande d'encourager le développement de l'agriculture urbaine.

IV) Conclusion

Le FJÎM est en accord avec la majorité des principes d'aménagement présentés dans le projet de PMAD, lesquels ciblent pour la plupart une consolidation du tissu urbain existant. De même, nous approuvons le portrait des enjeux et la caractérisation du territoire.

Bien entendu, le support du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, du ministère des Transports, et du ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs, est crucial au développement durable du Grand Montréal. Nous appuyons dès lors la CMM lorsqu'elle demande au gouvernement de respecter les orientations du PMAD en transport ou en aménagement.

La CMM a l'obligation de s'accorder aux orientations politiques et lois environnementales en place. De même, les MRC et les municipalités auront à respecter les visées du PMAD. Nous espérons qu'elles soient structurantes et demandons subséquemment à la CMM de fournir dans le PMAD et son plan d'action, les outils aux municipalités pour assurer un développement viable du territoire.

Nous souhaitons que des approches innovantes en aménagement soient mises en place sans plus attendre. C'est pourquoi nous espérons que les encadrés du document de consultation ne sont pas là qu'à titre informatif et feront partie prenante du plan d'action et des plans d'urbanisme qui le suivront. En effet, nous avons des préoccupations quant à la mise en œuvre des pistes d'actions énoncées dans le projet de PMAD et craignons que ces projets, bien que louables, soient les seuls véritablement mis à l'agenda.

Invité à réagir au projet de PMAD, le FJÎM ne peut que souligner son désir de participer aux prochaines étapes, soit la mise en œuvre et au suivi des grandes orientations. Ici le bât blesse, car le document reste muet sur la mise en œuvre et le plan d'action. Devoir se prononcer sur un plan incomplet est ennuyeux sachant que toute la mise en œuvre repose sur ces balises à préciser.

Le FJÎM demande à être consulté lors de l'élaboration du plan d'action.

Le Forum jeunesse de l'île de Montréal est un organisme de concertation de la CRÉ de Montréal représentant plus de 500 groupes jeunesse de la région. Ses 26 membres élus proviennent des milieux étudiant, socioéconomique, sociocommunitaire, des arts et de la culture, de l'environnement ainsi que des sports et loisirs. Il coordonne des projets et défend les intérêts des jeunes âgés de 12 à 30 ans. Le FJÎM inscrit son action politique dans un cadre non partisan. Le Forum jeunesse est soutenu financièrement par le Secrétariat à la jeunesse dans le cadre de la Stratégie d'action jeunesse 2009-2014.

Liste des recommandations

I) *Un milieu de vie dynamique et adapté au besoin de la population*

Le FJÎM recommande de viser à ce qu'une majorité des nouveaux ménages s'établissent dans les aires TOD.

Le FJÎM recommande d'augmenter les seuils de densité minimaux des aires Transit Oriented Development dans la zone centrale de la région, composée des agglomérations de Montréal, de Longueuil et de la ville de Laval.

Le FJÎM recommande que soit haussé les seuils de densité recherché applicable aux terrains déjà occupés situé à l'intérieur du territoire des aires TOD.

Le FJÎM recommande d'établir des seuils de densité plus élevée pour les zones industrielles.

Le FJÎM recommande de favoriser le commerce de proximité en maintenant des espaces commerciaux à maints endroits et de petite taille.

Le FJÎM recommande d'exiger une implantation harmonieuse des centres d'achat, accessibles en transport actif et en transport en commun.

Le FJÎM recommande de fixer les périmètres d'urbanisation de tous les secteurs jusqu'en 2023.

Le FJÎM recommande que la CMM incite les MRC à offrir une variété de types de logement sur leur territoire considérant les différents besoins en terme d'espace et de moyens financiers des différentes générations.

Le FJÎM est préoccupé par le fait que les projets de développement soient l'affaire de quelques grands promoteurs plutôt que d'une diversité d'acteurs.

Le FJÎM recommande que la CMM incite les MRC à planifier les aires TOD en ayant un souci de participation citoyenne, notamment des jeunes, et que le programme incitatif TOD soit prévu en conséquence.

II) *Dès aujourd'hui le transport collectif : une vision d'avenir*

Le FJÎM recommande de viser une plus grande hausse de la part modale du transport collectif.

Le FJÎM recommande que la CMM prévois des aménagements qui favorise le transport collectif afin que celui-ci soit plus efficace en temps de déplacement que l'automobile et d'assurer le suivi.

Le FJÎM recommande d'augmenter les liens directs du réseau de transport collectif vers d'autre lieu que le centre afin de faciliter les déplacements locaux.

Le FJÎM recommande des indicateurs chiffrés quant à la baisse du parc automobile.

Le FJÎM recommande d'explorer une gestion plus efficace des flux de circulation en vue de réduire les impacts négatif du camionnage pour les citoyens.

Le FJÎM recommande d'accorder la priorité aux transports en commun et aux modes alternatifs à l'autosolo dans le réseau routier actuel et ses réfections.

Le FJÎM recommande d'intégrer les transports actifs dans la planification et de les considérer comme des modes de transit à longueur d'année dans une perspective d'accessibilité universelle.

Le FJÎM recommande que la CMM incite ses partenaires à hausser la part modale des transports actifs à l'échelle régionale.

Le FJÎM recommande d'établir des priorités dans les projets de transport en commun en visant à desservir le plus grand nombre de personnes afin d'optimiser les investissements.

III) Un environnement sain où cohabitent nature et urbanité

Le FJÎM recommande de favoriser l'accès aux rives et d'empêcher la privatisation des berges publiques.

Le FJÎM recommande que la CMM incite les MRC et les organismes de bassin versant à s'assurer de la cohérence entre les schémas d'aménagement et les plans directeurs des organismes de bassin.

Le FJÎM recommande que la CMM incite les MRC à inclure dans leur schémas d'aménagement des plans de protection des milieux humides.

Le FJÎM recommande de s'assurer de la présence de parcs d'enfants et d'aires de socialisation jeunes dans les aires TOD, à caractère culturel et naturel.

Le FJÎM recommande de favoriser le verdissement comme mesure d'atténuation des nuisances liées aux industries et à la circulation.

Le FJÎM recommande d'obliger les mesures de verdissement, par exemple en dictant un seuil minimum de couvert végétal par MRC.

Le FJÎM appuie la CMM dans ses démarche pour que le Fonds vert soit doté d'un financement stable et à long terme et de hausser la contribution des promoteurs aux fins de parcs.

Le FJÎM recommande la naturalisation de certains terrains vacants.

Le FJÎM recommande que les grandes installations à venir soient d'architecture verte ou accréditée « Leadership in Energy and Environmental Design » (LEED).

Le FJÎM recommande d'encourager le développement de l'agriculture urbaine.

IV) Conclusion

Le FJÎM demande à être consulté lors de l'élaboration du plan d'action.