



CONSEIL RÉGIONAL  
**ENVIRONNEMENT  
MONTREAL**

*concertation*  
**PROMOTION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE**  
*représentation*  
**ÎLE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**  
*sensibilisation*  
**PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**  
*projets-action*



**cremtl.qc.ca**

# Mémoire du Conseil régional de l'environnement de Montréal sur la réduction de la dépendance montréalaise aux énergies fossiles

**Montréal leader climatique :  
Des cibles et des actions concrètes pour  
une métropole sans pétrole**

Remis à

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

**Mars 2016**



## Conseil régional de l'environnement de Montréal

Maison du développement durable

50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300

Montréal (Qc) H2X 3V4

Tél. : 514-842-2890

Télé. : 514-842-6513

[info@cremtl.qc.ca](mailto:info@cremtl.qc.ca)

[www.cremtl.qc.ca](http://www.cremtl.qc.ca)

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est un organisme à but non lucratif indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal. Par le regroupement et la concertation de ses membres, par ses activités de sensibilisation, de représentation publique et ses différents projets-action, il contribue à l'amélioration de la qualité des milieux de vie et de l'équité sociale sur l'île de Montréal.

### Suivez-nous!



**Rédaction** : Myriam Morissette, stagiaire en politiques publiques

**Supervision** : Félix Gravel, Responsable campagnes transport, GES et aménagement du territoire



# SOMMAIRE

|   |    |
|---|----|
| Introduction : vers la réduction de la dépendance montréalaise aux énergies fossiles .....                  | 4  |
| État des lieux de la planification climatique à Montréal .....  | 6  |
| Résultats des efforts de concertation du CRE-Montréal .....   | 11 |
| Recommandations du CRE-Montréal pour la réduction de la dépendance montréalaise aux énergies fossiles ..... | 22 |
| Annexe .....  | 32 |

## Introduction : vers la réduction de la dépendance montréalaise aux énergies fossiles

### Une consultation qui tombe à point vu la nécessité d'agir localement dans la lutte contre les changements climatiques

La présente consultation de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) sur la réduction de la dépendance montréalaise aux énergies fossiles revêt une importance particulière. Notamment parce qu'elle est issue du droit d'initiative citoyenne et donc d'une mobilisation citoyenne importante pour sa tenue et entourant cet enjeu.

Elle tombe surtout à point, puisqu'elle se déroule à la suite de la Conférence de Paris sur les changements climatiques (COP21) et d'une position de refus de la Communauté métropolitaine de Montréal d'accueillir le pipeline d'Énergie Est. Le projet d'une métropole sans pétrole s'inscrit donc dans la continuité d'engagements ambitieux à maîtriser notre impact climatique et à préserver l'environnement. En tant que participant au sommet des élus locaux et adhérant à la Déclaration du même nom, le maire de Montréal, Denis Coderre, a d'ailleurs pris des engagements de haute importance. Il est maintenant temps de leur donner suite, de les concrétiser sur le terrain.

### Une formule novatrice de consultation publique

Le CRE-Montréal tient à souligner à nouveau la formule novatrice retenue par l'OCPM pour cette consultation. La prise en charge par les Montréalais d'activités citoyennes contributives, la plateforme de consultation en ligne interactive et le marathon créatif ont permis d'aller au-delà de la formule conventionnelle des audiences et des dépôts de mémoire. L'heure n'est pas encore au bilan, mais cette formule aura certainement permis de susciter une participation plus grande et plus diversifiée que d'ordinaire.



## Des engagements concrets attendus

Un consensus se dessine sur la nécessité d’agir à tous les niveaux, incluant les villes, pour lutter contre les changements climatiques. À Montréal, il existe une mobilisation certaine de nombreux acteurs de la société civile et de citoyens autour des enjeux de lutte contre les changements climatiques et de la réduction de notre dépendance collective aux énergies fossiles. Des efforts considérables ont été déployés dans le cadre de la présente consultation.

Saluons notamment les signataires de la [Déclaration pour un Montréal leader climatique](#) demandant à la Ville de Montréal ainsi que toute la collectivité montréalaise à faire preuve de leadership et à entreprendre des actions ambitieuses, innovantes et concrètes afin de réduire notre dépendance aux énergies fossiles et d’effectuer la nécessaire transition vers les énergies propres. Le but : atteindre la neutralité carbone en 2042 à l’occasion du 400e anniversaire de fondation de Montréal. Pour y arriver, il faudra nécessairement accélérer et bonifier le plan d’action actuel de lutte contre les changements climatiques de la collectivité montréalaise.

Notons au passage que les signataires se sont engagés à appuyer les actions concrètes en matière d’énergie verte et à contribuer eux-mêmes à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Devant cet élan, le CRE-Montréal ne peut qu’espérer des résultats et des engagements concrets de la Ville de Montréal en faveur d’une réelle transition vers la durabilité urbaine. Il importe de faire de cette consultation un tremplin et de transformer l’énergie collective déployée en mouvement pour une ville meilleure. Faire de Montréal une ville verte, un leader climatique.



## État des lieux de la planification climatique à Montréal

Le CRE-Montréal reconnaît que Montréal ne part pas du point zéro en matière de réduction de sa dépendance aux énergies fossiles. Montréal dispose en effet d'un certain nombre de plans édictant des mesures lui permettant de réduire ses émissions de gaz à effet de serre et, par le fait même, sa consommation d'énergies fossiles. La revue de ces plans ainsi que leur évaluation révèle toutefois leur inadéquation en regard de l'ampleur des cibles et des défis et nous permet d'identifier des avenues prometteuses d'intervention pour le futur.

### Réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise

Le **Plan de développement durable de la collectivité montréalaise** (2010-2015) réitérait l'objectif pris en 2005 de réduire de 30 % les émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise d'ici 2020 par rapport à 1990 et annonçait les actions privilégiées par l'agglomération montréalaise pour l'atteindre. La première – élaborer et mettre en œuvre un **Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise** – fut finalement réalisée en 2013 avec l'adoption d'un plan. Ce plan propose des pistes de solutions, des cibles concrètes et chiffrées ainsi que des moyens d'atteindre les cibles intermédiaires et l'objectif général de réduction des GES. Nous notons toutefois que sa mise en œuvre ne permettrait que d'atteindre, au mieux, une réduction de 22 % des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise à échéance.

Au chapitre des pistes de solutions y étant proposées, il est question d'améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments; de réduire la consommation de mazout, d'encourager l'utilisation d'énergie renouvelable; de financer adéquatement les projets de réduction des émissions de GES en transport; de recueillir des données permettant de mieux évaluer les facteurs influençant les émissions de GES en transport et les moyens de les réduire; de développer le transport en commun; d'optimiser le stationnement; de gérer la demande en transport de façon efficace; de développer le transport actif; de développer les autres moyens de transport alternatifs à l'autosolo (autopartage et taxi); de diminuer les émissions de GES par véhicule; et de faciliter la gouvernance des projets en transport. Ce sont en effet des avenues prometteuses de réduction de la consommation d'énergies fossiles et des émissions de GES que nous devons poursuivre de façon encore plus ambitieuse.



## Transports et mobilité durable

Montréal dispose également d'un **Plan de transport** (2008) dont plusieurs des «chantiers» permettraient de réduire la consommation d'énergies fossiles et des émissions de gaz à effet de serre. Citons l'implantation d'un réseau de tramway au centre de l'agglomération; la réalisation d'une navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport international Montréal-Trudeau; la modernisation du réseau de métro de Montréal; le prolongement du métro vers l'est; l'amélioration des services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en cinq ans; favoriser le covoiturage, l'autopartage et le taxi; l'installation d'une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor Pont-Champlain-Bonaventure; l'implantation d'un réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB); l'implantation de mesures prioritaires pour autobus sur 240 kilomètres d'artères; la réalisation du train de l'est; le doublement du réseau cyclable en sept ans; la mise en œuvre de la charte du piéton; et la consolidation du caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux.

Montréal mise par ailleurs sur le déploiement d'une **stratégie d'électrification des transports** pour réduire la consommation d'énergies fossiles et des émissions de gaz à effet de serre rattachées au secteur. Cette dernière comprend l'électrification des autobus de la Société de transport de Montréal (qui permettra d'atteindre zéro émission de GES dès 2040), l'implantation d'un réseau de points et de bornes de recharge sur rue (principalement au centre-ville), l'électrification d'une partie du parc automobile municipal et la mise en place d'un système de voitures électriques en libre-service.

La **Politique sur l'industrie du taxi** comporte elle aussi des moyens et des engagements pour « rendre plus propre » l'industrie : au premier titre, accélérer la mise en place des bornes électriques et implanter des véhicules hybrides et électriques.

## Réduction des émissions de gaz à effet de serre corporatives

Montréal dispose d'un **Plan de réduction des émissions corporatives** (2013-2020) qui vise à réduire de 30 % par rapport à 1990 les émissions de gaz à effet de serre attribuables aux activités de l'appareil municipal montréalais et des autres villes de l'agglomération. À la lumière de l'inventaire de 2010, cette cible est en voie d'être atteinte, voire dépassée.

D'autres programmes sont aussi en œuvre au niveau corporatif, notamment la **politique verte du matériel roulant** (2012-2015) qui vise à remplacer près de 300 automobiles sous-compactes et fourgonnettes de grand format par des véhicules écoénergétiques, le **programme d'économie d'énergie d'Espace pour la vie**, la **politique de développement durable pour les édifices de la Ville de Montréal** et la **mise aux normes des arénas municipaux**.



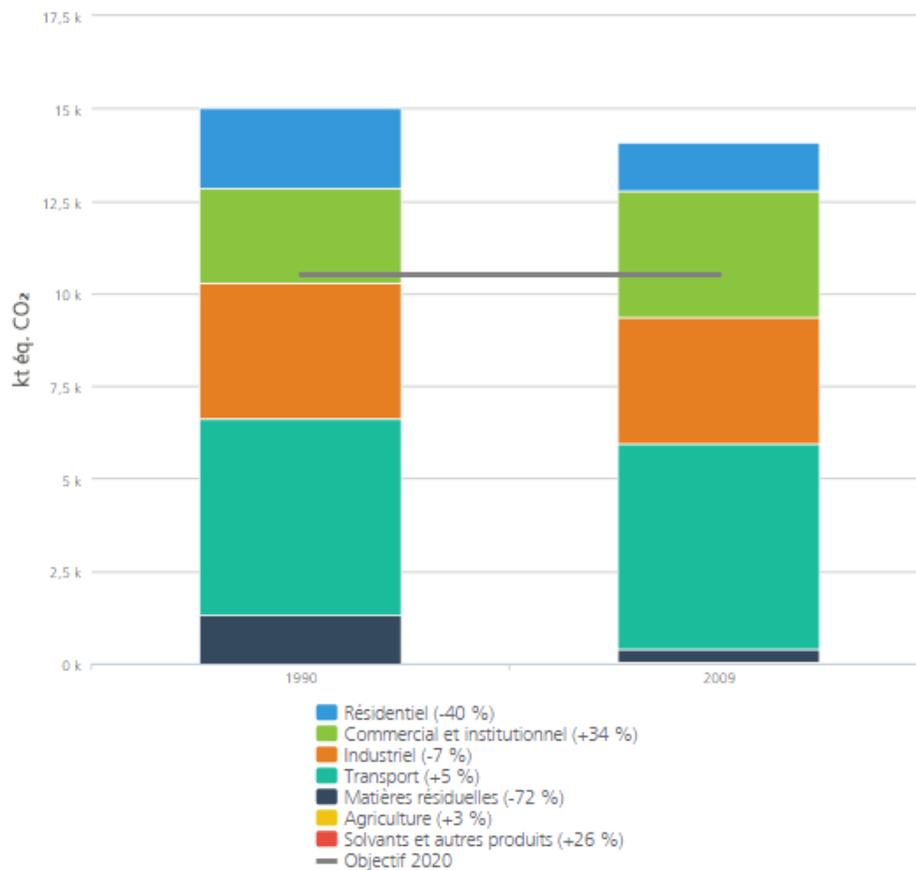
## La planification montréalaise se doit d'être plus ambitieuse

Montréal dispose d'une cible de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre et de nombreux documents de planification lui permettant, du moins en théorie, de l'atteindre. L'administration en place démontre aussi une volonté certaine de lutter contre les changements climatiques, comme en témoigne l'adhésion à la cible de réduction des émissions de GES de 37,5 % en 2030 du gouvernement du Québec et son endossement de la **Déclaration des élus locaux pour le climat** lors du Sommet de Paris sur les changements climatiques, qui comprend des éléments comme la transition vers une énergie 100% renouvelable ou une réduction de 80% des émissions de GES d'ici à 2050. Nous saluons bien sûr toutes ces initiatives. Si Montréal veut devenir une ville verte modèle, elle ne doit cependant pas prendre de retard et joindre des solutions concrètes aux ambitions annoncées.

Or, l'actuel Plan de réduction des émissions de GES de la collectivité montréalaise ne permettra vraisemblablement pas d'atteindre ces cibles. Le dernier **inventaire des émissions de GES de la collectivité montréalaise** révèle plutôt une réduction de 6 % des émissions en 2009 par rapport à 1990 ainsi que des hausses des émissions des secteurs commercial et institutionnel (+ 34 %), des transports (+ 5 %) et de l'agriculture (+ 4 %). C'est assez loin de la cible, avec peu de temps restant pour l'atteindre.



Figure 1. Les émissions de GES de la collectivité montréalaise en 1990 et 2009



Depuis, aucune autre donnée ne nous permet de suivre les progrès réalisés du côté « citoyen » des efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre. C'est d'ailleurs une lacune majeure de la lutte montréalaise contre les changements climatiques. Les données permettant d'évaluer les progrès accomplis ne sont pas disponibles assez fréquemment. Le dernier inventaire des émissions de GES de la collectivité montréalaise présente les données de 2009 et le prochain est fortement attendu par la collectivité. Pour ce qui est du Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise, le seul suivi consiste en un bilan de mi-parcours et un autre d'évaluation à terme. C'est trop peu pour permettre un réel suivi ainsi que des mesures correctives si nécessaire.

Ainsi, une évaluation des progrès accomplis doit reposer sur les indicateurs intermédiaires ainsi que sur l'avancement et la réalisation des projets et programmes identifiés comme devant permettre une réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation d'énergies fossiles. Cette évaluation nous donne un bilan mitigé,



notamment dans le secteur des transports<sup>1</sup>, le plus grand contributeur aux émissions de gaz à effet de serre et le plus grand consommateur d'énergies fossiles.

Plusieurs indicateurs sur l'usage de l'automobile ne sont guère réjouissants : le taux d'occupation des véhicules en circulation demeure stable à 1,25 personne par véhicule; les véhicules utilitaires sport (VUS) gagnent de plus en plus la faveur des automobilistes; et les véhicules immatriculés, le nombre de véhicules en circulation par jour et les heures consacrées aux déplacements en automobile sont tous en hausse. Cela dit, le taux d'émission de GES attribuable au transport routier par habitant à Montréal reste relativement stable, à défaut de reculer.

En outre, des grands projets d'infrastructures de transport collectif prévus dans le Plan de transport et inscrits au Plan de réduction des émissions de GES de la collectivité montréalaise accusent du retard ou encore ont été mis de côté. C'est le cas des projets de tramway, du système rapide par bus (SRB) du boulevard Pie-IV, de navette aéroportuaire et du prolongement de la ligne bleue du métro vers Anjou. D'autres engagements du Plan de transport sont toujours attendus ou n'ont pas atteint leur objectif pour le moment; parmi eux : la Politique de stationnement, le développement de l'autopartage (freiné par le manque de stationnement sur et hors rue) et la bonification du réseau cyclable.

---

<sup>1</sup> Il s'agit ici du dernier bilan du Plan de transport.



## Résultats des efforts de concertation du CRE-Montréal

Au cours des dernières années, reconnaissant l'importance de sensibiliser les décideurs et de mobiliser les acteurs de la société civile sur les enjeux de lutte contre les changements climatiques et de la consommation d'énergies fossiles, le CRE-Montréal a mené un certain nombre d'actions de concertation en ce sens. Par exemple son implication comme partenaire du Plan de développement durable de la collectivité montréalaise et, plus récemment, avec la table régionale *Par notre propre énergie*, le **forum sur la réduction de la dépendance aux énergies fossiles**, une **activité citoyenne contributive tenue dans le cadre de la présente consultation publique de l'OCPM sur la réduction de la dépendance montréalaise aux énergies fossiles** et la **Déclaration pour un Montréal leader climatique**.

Ces efforts de concertation nous permettent aujourd'hui de mettre des solutions de l'avant. Ces derniers, nous le verrons, ont en grande partie abouti à des solutions dans le secteur du transport. Cela n'est pas une surprise compte tenu du poids du secteur dans le bilan des émissions de GES et dans la consommation d'énergies fossiles de la collectivité montréalaise (pour référence, voir Figure 1) et de son rôle conséquent dans leur réduction.

### Démarche Par notre propre Énergie

Par notre propre énergie (PNPE) est une démarche de mobilisation nationale déployée à l'échelle régionale qui vise à réunir les conditions nécessaires pour engager le Québec sur la voie de la réduction significative de notre consommation de pétrole. Initiée par le regroupement national des conseils régionaux en environnement (RNCREQ) et coordonnée régionalement par le CRE-Montréal, la démarche PNPE mise sur l'engagement des organisations et des individus ayant un pouvoir d'action et d'influence dans leur milieu, et qui ont à cœur le développement durable de leur région. Cette table régionale a permis des échanges intersectoriels, une compréhension commune des enjeux et l'identification des actions les plus porteuses pour sortir de l'ère du pétrole.

La mise en place de la table montréalaise sur la réduction de la consommation de pétrole a permis de structurer un réseau de leaders pour l'efficacité énergétique de la métropole dans lequel les représentants du secteur des transports montréalais sont fortement représentés.



**Figure 2. Composition de la table régionale Par notre propre énergie**

|  |   |
|--|---|
| ➤ Desjardins   | ➤ Société de transport de Montréal (STM)                                |
| ➤ Conseil central du Montréal métropolitain (CSN)                    | ➤ Communauto  |
| ➤ Université du Québec à Montréal (UQAM)                             | ➤ Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAMÉ)                |
| ➤ Direction CGD St-Laurent et association des centres de gestion CGD | ➤ Gaz Métro   |
| ➤ Ministère des Transports du Québec (MTQ)                           | ➤ Coop Carbone  |
| ➤ Ville de Montréal, Direction du développement durable              | ➤ AMT   |
| ➤ Ville de Montréal, Direction Changements climatiques               | ➤ Conseil développement durable et approvisionnement responsable, ECPAR |
|  | ➤ PIT-FPIInnovations  |
|  | ➤ TechnoMontréal  |

Jusqu'à maintenant, les leaders composant la table régionale ont jugé important de s'attarder au domaine du transport des personnes et des marchandises en priorité puisque plus du tiers des émissions de GES de la collectivité montréalaise y sont rattachées. Conséquemment, il leur est apparu important de prioriser les axes d'interventions généraux qui sont d'assurer la mise en œuvre d'une planification ambitieuse en matière de réduction de la consommation de pétrole, notamment via le Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise; réduire la dépendance à l'automobile; augmenter la performance environnementale du parc de véhicules, encourager l'électrification des transports, et adapter l'aménagement urbain ainsi que l'offre de transport en vue de s'adapter aux changements climatiques.

Ces axes d'intervention demeurent généraux. Pour préciser le tout et obtenir des impacts réels sur la consommation de pétrole en intervenant en transport et en aménagement, les leaders concertés ont décidé de prioriser les pistes d'intervention : développer le transport collectif; développer le transport actif; optimiser la gestion du stationnement; gérer la demande en transport de façon efficace; développer les autres moyens de transport alternatifs à l'autosolo (autopartage et taxi); et diminuer les émissions de gaz à effet de serre des véhicules.



## Forum sur la dépendance aux énergies fossiles

Le 10 juin 2015, le CRE-Montréal a tenu, avec la Coalition climat Montréal, un forum d'idées afin de trouver des solutions pour réduire la consommation d'énergies fossiles à Montréal et ce, en préparation de la présente consultation publique de l'OCPM sur la réduction de la dépendance montréalaise aux énergies fossiles. L'événement a réuni plus de 70 personnes, d'horizons variés, afin que la collectivité montréalaise soit proactive dans la recherche d'alternatives aux hydrocarbures. Des personnes issues des domaines de l'environnement, de la santé, de la recherche, et de l'éducation universitaire, mais aussi d'autorités de gestion et de planification du transport, d'institutions religieuses, de partis politiques, de l'entreprise privée, de l'innovation technologique, de l'économie de collaboration, circulaire, sociale et solidaire étaient présentes.

Le forum s'est déroulé en deux phases. La première a donné lieu à des présentations de membres de la Coalition climat Montréal ainsi que d'experts externes sur le contexte de mobilisation, le rôle de la Coalition climat Montréal, la démarche *Par notre propre énergie* et des solutions possibles pour réduire la consommation de pétrole. La seconde a été consacrée à des tables de discussion. Sous forme d'ateliers, les tables de discussion ont permis de se pencher sur les solutions à mettre de l'avant en lien avec différentes thématiques touchant le transport, les projets urbains et la consommation, préalablement établis comme prioritaires par les membres de la Coalition climat Montréal. Chacune des tables a fait part des pistes de solution privilégiées, que nous reproduisons en grande partie ci-dessous.

Pour réduire la dépendance aux énergies fossiles dans les transports, les participants du forum ont proposé diverses mesures visant à favoriser les transports actif et collectif, à réduire la dépendance à l'automobile, à en optimiser l'utilisation et en réduire l'impact. Notamment, et plus précisément, ils ont proposé de :

- Favoriser le transport actif par des actions comme étendre et sécuriser le réseau cyclable, offrir des stationnements sécuritaires et en nombre suffisant pour les vélos et favoriser l'intermodalité entre le transport collectif et le vélo en ajoutant des supports à vélo sur les autobus et en prévoyant davantage de places dans les trains et le métro;
- Bonifier l'offre de transport collectif en augmentant le financement et la part de la ville dans le financement de la STM, et en réalisant des projets d'envergure comme un train entre le centre-ville et l'aéroport international Montréal-Trudeau (qui desservirait les quartiers traversés) et des autobus en site propre (SRB) ou avec voie dédiée sur des corridors à haut débit comme Pie-IX;



- Revoir la gestion et l'encadrement du stationnement en adoptant une politique de stationnement et en éliminant le stationnement gratuit offert par les entreprises;
- Réduire la place de l'automobile dans l'espace public;
- Continuer de développer l'autopartage;
- Électrifier les transports, avant tout collectifs;
- Revoir la tarification du transport en envisageant l'installation de péages aux entrées du Montréal ou du centre-ville et une tarification sociale du transport collectif;
- Prévoir des voies réservées non seulement pour les autobus, mais également pour les véhicules moins polluants comme les voitures électriques ou transportant au moins trois personnes afin de favoriser les meilleurs usages de la voiture.

Pour réduire la dépendance aux énergies fossiles par les projets urbains, les participants du forum ont proposé diverses mesures visant à densifier la ville et prévenir l'étalement urbain, à améliorer la qualité des milieux de vie et à rendre les bâtiments plus écologiques. Notamment, et plus précisément, ils ont proposé de :

- Densifier la ville et prévenir l'étalement urbain, entre autres en construisant davantage de logements abordables dans les quartiers plus centraux;
- Offrir davantage de commerces et de services de proximité dans tous les quartiers afin de réduire la nécessité de l'automobile;
- Améliorer la qualité des milieux de vie, entre autres en allant de l'avant avec des projets de piétonnisation, en réduisant la minéralisation du sol et en aménageant plus de ruelles vertes;
- Mettre en place une stratégie de rénovation et de construction de bâtiments éco-énergétiques, à commencer par les logements municipaux;
- Favoriser l'aménagement de toits verts;
- Promouvoir la géothermie et les réseaux de distribution de chaleur.

Sur la question de la consommation, les participants du forum ont concentré leur réflexion sur les mesures à mettre de l'avant pour rendre plus responsable et écologique les habitudes de consommation des citoyens, mais également des institutions publiques. Ils ont notamment proposé de :

- Développer et soutenir davantage l'agriculture urbaine et locale;
- Encourager le jardinage et la vente ou le don de surplus à des organismes;
- Favoriser l'économie de partage, de même que l'économie circulaire;
- Bannir les sacs de plastique et possiblement les autres items de consommation à usage unique comme les bouteilles d'eau;



- Prioriser les fournisseurs écologiques ayant une plus faible empreinte carbone dans les processus d'appel d'offres;
- Sensibiliser les citoyens à l'empreinte carbone de ce qu'ils consomment.

Les participants du forum ont aussi émis des propositions ne touchant pas nécessairement les thématiques identifiées. Ces propositions concernent surtout la consommation et la production d'énergie et, dans une moindre mesure, les enjeux de gouvernance et de fiscalité. Ils ont notamment proposé de :

- Biométhaniser et valoriser les matières organiques et les boues des usines d'épuration;
- Prélever une taxe additionnelle sur le carburant;
- Limiter l'éclairage nocturne;
- Planifier les transports et l'aménagement à l'échelle métropolitaine;
- Ne plus investir les fonds de retraite dans des fonds liés aux hydrocarbures.

### **Activité citoyenne contributive sur la réduction de la dépendance montréalaise aux énergies fossiles**

Le 18 novembre 2015, le CRE-Montréal a tenu une activité citoyenne contributive dans le cadre de la présente consultation de l'OCPM sur la réduction de la dépendance montréalaise aux énergies fossiles. Cette activité a pris la forme d'ateliers de discussion sur les thèmes du transport des personnes et des marchandises et du bâtiment, identifiés comme secteurs porteurs pour la réduction de la dépendance aux énergies fossiles. Une quinzaine de membres et de partenaires du CRE-Montréal y ont participé.

Avec cette activité, le CRE-Montréal a tenu à aller au-delà des propositions générales et généralement consensuelles. Pour ce faire, des propositions issues d'efforts précédents de concertation et des propositions mises de l'avant par des membres ont été soumises à la discussion pour être poussées plus loin et précisées. L'idée était d'obtenir des demandes concrètes pour la ville qui, si mises en œuvre, auraient un réel impact sur la consommation d'énergies fossiles.

Dans le secteur des transports, les discussions ont porté principalement sur l'amélioration du service de transport collectif, la nécessaire bonification du financement du transport collectif, l'accessibilité financière du transport collectif, la mise en place d'incitatifs financiers pour l'usage des transports actif et collectif, le développement du réseau cyclable, l'impact des modes de développement et de l'aménagement sur la mobilité et le prix et l'accessibilité du stationnement.



Les discussions sur l'amélioration du service de transport collectif ont permis de mettre de l'avant les solutions concrètes suivantes pour répondre à la demande existante pour le transport collectif :

- Améliorer le service de transport collectif dans les secteurs moins bien desservis comme les extrémités est et ouest de l'île de Montréal et les quartiers non centraux en augmentant la fréquence des lignes d'autobus assurant les trajets vers le centre-ville et les autres pôles d'activité et ce, autant aux heures de pointe qu'à l'extérieur des heures de pointe.
- À court terme, prioriser les projets moins ou peu coûteux en transport collectif comme l'aménagement de voies réservées, une offre de micro-transit flexible, des autobus à plus haute fréquence et davantage de lignes express.
- Concentrer le service d'autobus sur des axes à fort débit et en augmenter la fréquence.
- Mettre en chantier des projets d'infrastructures lourdes en transport collectif comme le prolongement de la ligne bleue du métro vers l'est, le système léger du rail (SLR) sur le pont Champlain, le train entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau, des autobus en site propre (SRB) sur des axes à haut débit, un tramway, etc.

Sur la question du financement du transport collectif, sa bonification est apparue comme une nécessité pour les participants. Ces derniers recommandent aux élus montréalais de :

- Faire des représentations auprès des gouvernements provincial et fédéral pour l'obtention de plus d'argent pour le transport collectif, en valeur absolue et aussi relativement aux infrastructures routières.
- De demander, par exemple, une augmentation de la taxe sur l'essence et de demander l'entièreté des sommes additionnelles perçues sur le territoire pour financer le transport collectif.



**Figure 3. Atelier sur les transports dans le cadre de l'activité citoyenne contributive du CRE-Montréal**



Crédit photo : Aurore Tanier, CRE-Montréal

D'un autre côté, les participants estiment important d'accroître l'accessibilité financière du transport collectif. Ils ont proposé en ce sens de :

- Revoir l'échelle tarifaire du transport collectif (c'est-à-dire, entre les différents services et sociétés de transport);
- Mettre en place une tarification sociale du transport collectif.

Les participants se sont aussi entendus sur la mise en place d'incitatifs financiers pour l'usage des transports actif et collectif. Précisément, ils ont mentionné des incitatifs comme :

- Inciter les entreprises à rembourser, en partie ou en totalité, les dépenses de transport collectif de leurs employés;
- La mise en place par des employeurs (comme la Ville de Montréal) d'une indemnité kilométrique pour le transport actif (marche et vélo);
- La mise en œuvre du « parking cash out ».

Les discussions sur le réseau cyclable montréalais ont quant à elles portées sur les modalités de son développement. Les participants ont surtout convenu qu'il importait d'assurer une meilleure connectivité du réseau cyclable afin d'en faire un réseau complet et de favoriser l'efficacité des déplacements. Pour ce faire, ils ont proposé de :

- Construire des axes structurants, notamment nord-sud;



- Redonner la responsabilité du développement du réseau cyclable à la ville centre;
- Développer une vision du réseau cyclable au lieu de concevoir des aménagements à la pièce.

L'impact des modes de développement et de l'aménagement sur la mobilité a aussi été abordé par les participants. Ces derniers ont recommandé de :

- Poursuivre sur la voie du transit oriented development (TOD) en continuant de développer des TOD sur l'île de Montréal et en consolidant les TOD existants;
- Assujettir l'approbation de grands projets à des études d'impacts sur la mobilité, qui comprendraient une grille d'évaluation publique et transparente pour tout projet ainsi qu'une démonstration obligatoire d'accessibilité en transports actif et collectif.

Sur la question du stationnement, il est généralement admis que son prix et son accessibilité actuels ne reflètent pas la valeur de l'espace public occupé, ni les coûts engendrés par l'utilisation de la voiture. Le stationnement est pourtant un élément pivot dans l'utilisation de la voiture et sa gestion un élément clé pour sortir de la dépendance à l'automobile. Le CRE-Montréal a soumis les propositions suivantes à la discussion :

- Opter pour la tarification modulée selon la demande;
- Transmettre de l'information en temps réel sur la disponibilité et l'emplacement du stationnement par le jalonnement dynamique;
- Abolir les normes minimales pour les nouvelles constructions dans les secteurs bien desservis en transport collectif;
- Favoriser le partage de l'espace en créant des stationnements réservés pour l'autopartage et les véhicules en libre-service;
- Offrir des tarifs réduits pour le stationnement des véhicules moins énergivores comme les motos, les scooters, les véhicules électriques, etc.
- Imposer des normes en matière de verdissement et d'aménagement pour le stationnement;
- Favoriser le report modal et la mobilité active par la création de stationnements incitatifs à proximité de grandes infrastructures de transport;
- Privilégier les constructions en souterrain ou étagées;
- Intégrer une mixité des usages dans les stationnements en ouvrage;
- Accorder certains avantages sociaux pour les utilisateurs ainsi que des échanges avec les commerçants;
- Prioriser les véhicules électriques.



Dans le secteur des bâtiments, les discussions ont surtout porté sur le potentiel de revitalisation des terrains contaminés, les toitures, la végétalisation autour des bâtiments, les pratiques des professionnels de l'architecture, le code du bâtiment, le Règlement sur la construction ou la transformation du bâtiment de la Ville de Montréal, le potentiel de l'écofiscalité et la création de chaufferies urbaines.

La revitalisation des terrains contaminés est vue comme une façon d'augmenter la densité urbaine et d'éliminer les projets de développement dans les espaces verts. Pour ce faire, les participants ont suggéré de mettre en place un fonds municipal-provincial dédié pour la décontamination des sols ainsi qu'un programme annuel de décontamination des sols et de favoriser les mesures de phytoremédiation et de phytoréhabilitation (IRBV).

**Figure 4. Atelier sur le bâtiment dans le cadre de l'activité citoyenne contributive du CRE-Montréal**



Crédit photo : Aurore Tanier, CRE-Montréal

Sur la question des toitures, les participants ont proposé de réglementer à la fois la réfection des toits existants et les nouveaux toits. Précisément, cette réglementation devrait interdire l'usage de bardeaux d'asphalte sur les toits plats et obliger la mise en place de structures pouvant ultérieurement supporter un toit vert.



Les participants ont proposé de rendre obligatoire la végétalisation autour des bâtiments pour qu'il y ait moins de bitume, de ciment, de béton, et ainsi réduire le besoin en climatisation et assurer une meilleure gestion des eaux de pluie.

Ils ont aussi demandé aux architectes des changements de pratiques pour qu'à prix égal, les mesures les plus écologiques soient mises en place systématiquement; au Gouvernement du Québec de revoir le code du bâtiment pour resserrer les normes d'isolation et toutes celles qui touchent la consommation d'énergies ainsi que les normes sur la gestion de l'eau. A la Ville de Montréal de rehausser le Règlement sur la construction ou la transformation du bâtiment pour fixer un objectif d'économie d'énergie et décliner les actions à poser pour y parvenir, rendre obligatoire dans toute nouvelle construction privée l'atteinte de performances environnementales et obliger que les rénovations respectent des objectifs et des principes environnementaux.

La mise en place de mesures d'écofiscalité revêt aussi un certain potentiel du côté des bâtiments verts. Les participants ont proposé d'identifier les mesures favorisant les bâtiments les plus verts; de déterminer les secteurs d'intervention les plus pertinents pour les gains les plus importants et de mettre en place les mesures d'écofiscalité retenues.

Les participants proposent de créer des chaufferies urbaines afin notamment d'utiliser les rejets industriels en chaleur et/ou en gaz pour alimenter des quartiers avoisinants en chauffage. Ces chaufferies permettraient de réduire les besoins en énergie pour le chauffage des habitations, dont certaines utilisent encore des énergies fossiles. Pour ce faire, une étude pour qualifier les potentiels de chaufferies urbaines devrait être menée.

À travers toutes les discussions sur le bâtiment, un principe de priorisation dans les interventions est revenu. Pour plusieurs, il est apparu important de privilégier les mesures touchant les écoles, notamment pour les mesures d'écofiscalité, les chaufferies urbaines, l'efficacité énergétique et l'obligation du verdissement.

### Déclaration pour un Montréal leader climatique

En novembre 2015, le CRE-Montréal a rendu publique la **Déclaration pour un Montréal leader climatique**, à laquelle 69 organisations de divers secteurs de la société civile montréalaise ont adhéré. Cette déclaration appelait la Ville de Montréal à prendre des engagements ambitieux de lutte contre les changements climatiques à l'approche de la COP21 et à se fixer l'objectif de « carboneutralité » pour son 400e anniversaire de fondation.



Le nombre et la diversité des signataires de la Déclaration, qui évoluent dans des secteurs aussi variés que l'environnement, le milieu syndical, le milieu communautaire, la santé et le secteur de l'innovation, témoignent d'une proposition forte et rassembleuse en faveur de la réduction de notre dépendance aux énergies fossiles et de la nécessaire transition vers les énergies propres et la durabilité urbaine.

**Figure 5. La Déclaration pour un Montréal leader climatique**



## Recommandations du CRE-Montréal pour la réduction de la dépendance montréalaise aux énergies fossiles

L'état des lieux de la planification climatique actuelle à Montréal et les résultats de ses efforts de concertation conduisent le CRE-Montréal à formuler les recommandations suivantes. Celles-ci constituent des solutions à mettre en œuvre de façon prioritaire pour réduire de façon significative notre dépendance collective aux énergies fossiles.

### Recommandation 1 : Adhérer à l'objectif de « carboneutralité » pour 2042

Il existe un consensus scientifique ainsi qu'une certaine mobilisation, à la fois internationale et locale, au sujet de la nécessité de dramatiquement réduire, voire d'éliminer, les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergies fossiles d'ici 2050.

17 villes leaders de l'action contre les changements climatiques ont adhéré à l'alliance des villes « carboneutres » et se sont du coup engagés à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre d'au moins 80 % d'ici 2050<sup>2</sup>. La plus ambitieuse de ces villes, Copenhague, s'est pour sa part engagée à atteindre la « carboneutralité » pour 2025. Plus près de chez nous, Vancouver, la seule ville canadienne membre de l'alliance, s'est engagée à atteindre la « carboneutralité » et vise par ailleurs de devenir la ville verte par excellence d'ici 2020.

Des élus locaux (dont fait partie le maire de Montréal, Denis Coderre) ont d'ailleurs pris un engagement similaire – celui de lutter contre les changements climatiques et de soutenir des objectifs comme la transition vers une énergie 100 % renouvelable ou encore une réduction de 80 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050<sup>3</sup> – lors du Sommet des élus locaux pour le climat tenu dans le cadre de la Conférence de Paris sur les changements climatiques.

À Montréal, le Conseil régional de l'environnement de Montréal et d'autres organisations, au premier titre les signataires de la Déclaration pour un Montréal leader climatique qu'il a initiée, appuient résolument l'objectif d'atteindre la « carboneutralité » et encouragent la Ville de Montréal à en faire un engagement pour 2042, soit le 400<sup>e</sup> anniversaire de fondation de la Ville. Cela en ferait un engagement à la fois fort et symbolique, auquel les gouvernements provincial et fédéral devront absolument contribuer.

---

<sup>2</sup> <http://usdn.org/public/page/15/Carbon-Neutral-Cities-Alliance-Press-Release-March-2015>

<sup>3</sup> [http://www.uclg.org/sites/default/files/declaration\\_de\\_paris.pdf](http://www.uclg.org/sites/default/files/declaration_de_paris.pdf)



## **Recommandation 2 : Élaborer, financer, mettre en œuvre et régulièrement évaluer un plan de transition**

Le CRE-Montréal est d’avis que l’atteinte de la carboneutralité devra nécessairement passer par un plan de transition détaillant des engagements clairs, concrets et chiffrés à court, moyen et long terme et s’arrimant avec les autres documents de planification montréalais comme le Plan d’urbanisme, le Plan de transport, le PMAD, etc. Un financement devra absolument y être intégré afin d’en assurer la mise en œuvre efficace.

Ce Plan de transition devra faire l’objet d’une évaluation et d’une reddition de compte fréquente afin d’assurer le suivi et la réalisation des engagements et l’atteinte des cibles générales et intermédiaires. Cela permettra de rectifier le tir en cours de route et non seulement à mi-chemin ou à l’échéance du Plan d’action, d’ajuster les engagements ou encore d’en prendre de nouveaux si jamais les progrès n’étaient pas satisfaisants et les cibles n’étaient pas atteintes.

Concrètement, cela impliquerait des inventaires beaucoup plus fréquents des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise et des bilans plus fréquents du Plan d’action au lieu du bilan de mi-chemin et du bilan final (annualiser tant que faire ce peu les bilan de pollution atmosphérique). Une méthodologie d’évaluation plus fine pourrait aussi être retenue pour les inventaires des émissions de gaz à effet de serre, notamment pour les émissions liées au transport des personnes qui ne prend par exemple pas en compte les distances parcourues par les véhicules. L’accès à ces données sur les enjeux climatiques ouvrirait par ailleurs la porte à la mobilisation de la société civile ainsi qu’aux innovations.

## **Recommandation 3 : Bonifier le financement du transport collectif**

Le secteur des transports devra sans contredit être prioritaire dans les efforts de réduction de la dépendance montréalaise aux énergies fossiles. Une bonification du financement du transport collectif apparaît donc comme première condition pour permettre les améliorations de service et l’expérience des usagers du transport collectif. Ces améliorations permettront à leur tour un transfert modal de la voiture vers le transport collectif et la réduction de la consommation d’énergies fossiles liées à l’utilisation de l’auto solo.

Les analyses et les prises de position de TRANSIT, l’alliance pour le financement du transport collectif au Québec, laissent comprendre que le financement additionnel ne peut provenir d’une tarification accrue des usagers du transport collectif sans avoir un impact sur les cibles de part modale et que les marges de manœuvre de la ville, mais aussi des villes et municipalités



québécoises en général, sont passablement réduites. La solution réside plutôt du côté des automobilistes et des contributions des gouvernements provincial et fédéral.

Ainsi, le CRE-Montréal recommande à Montréal de faire siennes les revendications suivantes pour accroître le financement du transport collectif sur son territoire :

- Élargir l'application du principe d'indexation afin de contrer l'érosion des revenus provenant de la contribution des automobilistes au transport en commun. Cela se traduirait par l'indexation du droit d'immatriculation, fixé à 30\$ depuis 1992;
- Retourner à une taxe *ad valorem* sur les carburants afin de contrer l'érosion des revenus qui en sont tirés, de profiter de la hausse des prix du carburant et de suivre ses fluctuations;
- Obtenir des contributions rehaussées en provenance du Fonds vert et des investissements fédéraux dans les infrastructures vertes.

Il existe d'autres possibilités pour bonifier le financement du transport collectif, d'autres sources de revenus à exploiter. Parmi celles-ci :

- Imposer une taxe kilométrique, qui permettrait de prendre en compte l'usage du réseau routier et non seulement la consommation de carburants;
- Imposer une taxe kilométrique et au poids pour véhicules et les camions de marchandises;
- Imposer une taxe sur la masse salariale pour que les employeurs contribuent au financement du transport collectif;
- Hausser (régionalement ou non) la taxe sur les carburants;
- Instaurer des péages routiers, avec pour options de localisation les ponts, un cordon autour de l'île, un cordon autour du centre-ville ou de secteurs centraux, etc.
- Capture de la valeur foncière;
- Accaparement d'une part de la TVQ prélevée sur le territoire de l'agglomération ou de la ville;
- Obtention d'un pouvoir de taxation en vertu du nouveau statut de métropole;
- Révision de la part du FORT dédié au transport collectif, avec pour cible la suggestion de l'Alliance TRANSIT de la grimper à 30 %.

#### **Recommandation 4 : Développer le transport collectif**

La demande pour le transport collectif n'est plus à prouver. Pour accentuer le transfert modal du véhicule motorisé personnel vers le transport collectif, il importe d'en accroître la capacité, d'offrir davantage de services. Cela peut s'accomplir de diverses façons à court terme comme à long terme.



Dans une perspective de gains à long terme, le CRE-Montréal appuie résolument la mise en chantier de projets d'infrastructures lourdes en transport collectif projetés ou à l'étude comme le prolongement de la ligne bleue du métro vers l'est; le système léger sur rail (SLR) sur le futur pont Champlain; la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport international Montréal-Trudeau; des autobus en site propre (SRB) sur des corridors à haut débit comme, mais non exclusivement, Pie-IX; et un tramway au centre de l'agglomération.

Dans une perspective de gains à court terme et d'interventions plus rapides, le CRE-Montréal recommande d'améliorer le service dans les secteurs moins bien desservis, par exemple les extrémités de l'île de Montréal et les quartiers moins centraux. L'amélioration des services passerait nécessairement par l'augmentation du nombre et de la fréquence des lignes d'autobus assurant les trajets vers le centre-ville et les autres pôles d'activité, ainsi que celles à l'intérieur des arrondissements et permettant de relier les quartiers. Tout cela autant aux heures de pointe qu'à l'extérieur des heures de pointe.

Encore dans une perspective de gains à court terme, le CRE-Montréal recommande de prioriser les projets moins coûteux comme l'aménagement de voies réservées et autres mesures prioritaires pour bus et l'augmentation du nombre de lignes express. Cela dans un souci de développement intégré et afin d'assurer une connectivité du réseau de mesures prioritaires et ainsi améliorer l'efficacité des trajets effectués en transport collectif.

Qui plus est, le CRE-Montréal recommande d'assurer une continuité dans le développement du transport collectif. De nouveaux projets devraient être soumis à l'étude sur une base continue dans l'objectif de développer un réseau réellement performant d'ici 2042.

### **Recommandation 5 : Améliorer l'expérience de l'utilisateur du transport collectif**

Les recommandations précédentes pour le développement du transport collectif comme la construction d'infrastructures lourdes, l'aménagement de voies réservées et autres mesures prioritaires pour bus et davantage de lignes express permettront certainement d'améliorer l'expérience de transport collectif puisque les déplacements seront plus rapides et flexibles, les attentes moins longues et les véhicules moins bondés.

La quantité de services du transport collectif n'est cependant pas l'unique solution pour favoriser un transfert modal. Il importe de rendre le transport collectif concurrentiel au véhicule motorisé individuel à divers niveaux comme la durée et l'efficacité des déplacements et le confort. En d'autres mots, il importe de rendre l'expérience de transport collectif plus attrayante encore que celle de l'utilisation d'un véhicule motorisé individuel.



À cet égard, le CRE-Montréal recommande d'appliquer des mesures comme les suivantes et souligne au passage le potentiel que représente le projet iBUS de la Société de transport de Montréal.

- Aménager les arrêts d'autobus pour qu'ils soient confortables et accueillants, par exemple en végétalisant, en installant davantage de mobilier urbain à proximité et en élargissant les trottoirs.
- Climatiser les autobus de la Société de transport de Montréal en saison estivale, lors des journées qui le justifient.
- Offrir un service de WiFi gratuit dans tous les autobus, trains et wagons de métro circulant sur le territoire.

### **Recommandation 6 : Optimiser la gestion et la tarification du stationnement**

Le CRE-Montréal travaille sur la question du stationnement depuis des années et est d'avis qu'il s'agit d'un élément pivot dans l'utilisation de la voiture et que sa gestion constitue un élément clé pour sortir de la dépendance à l'automobile. Il faut nécessairement en réduire l'offre pour éviter l'effet de demande induite qui contrecarre d'autre part les efforts en transport collectif. Le prix et l'accessibilité du stationnement se doivent donc de refléter davantage la valeur de l'espace public occupé ainsi que les coûts engendrés par l'utilisation de la voiture.

Pour réduire la dépendance montréalaise aux énergies fossiles par une meilleure gestion du stationnement, le CRE-Montréal recommande la mise en place des mesures suivantes :

- Opter pour la tarification du stationnement modulée selon la demande;
- Réduire l'offre de stationnement pour diminuer la dépendance à l'automobile et favoriser le transfert modal;
- Transmettre l'information en temps réel sur la disponibilité et l'emplacement du stationnement par le jalonnement dynamique afin de réduire voire d'éviter le trafic automobile induit par la recherche de place de stationnement;
- Abolir les normes minimales de stationnement pour les nouvelles constructions dans les secteurs bien desservis en transport collectif;
- Favoriser le partage de l'espace en créant des stationnements réservés pour l'autopartage et les véhicules en libre-service;
- Prioriser et offrir des tarifs réduits pour le stationnement des véhicules moins énergivores comme les véhicules hybrides et électriques;
- Imposer des normes en matière de verdissement et d'aménagement pour le stationnement;
- Aménager des stationnements incitatifs à proximité des grandes infrastructures de transport afin de favoriser le report modal et la mobilité active;



- Privilégier les constructions en souterrain ou étagées
- Intégrer une mixité des usages dans les stationnements en ouvrage.

### **Recommandation 7 : Déployer l'autopartage et les véhicules en libre-service sur l'ensemble du territoire montréalais**

L'autopartage et les véhicules en libre-service s'inscrivent dans le cocktail transport et permettent de réduire l'attrait de la possession d'un véhicule. Or, malgré leur potentiel, leur déploiement se confronte à certaines barrières, notamment au niveau du stationnement sur rue.

Pour en faciliter le déploiement et en faire de réelles alternatives pour tous les Montréalais, le CRE-Montréal recommande de dédier des cases de stationnement sur rue à l'autopartage et aux véhicules en libre-service et ce, dans tous les quartiers et arrondissements. Le CRE-Montréal recommande aussi de revoir la tarification des vignettes pour les véhicules en libre-service afin de mieux refléter l'attrait de ce mode.

### **Recommandation 8 : Électrifier les transports**

Le CRE-Montréal est d'avis que plus d'efforts doivent être déployés pour accélérer l'électrification des véhicules personnels. Concrètement, Montréal doit aller plus loin sur l'offre de bornes publiques sur l'ensemble de son territoire et doit aussi presser le gouvernement du Québec à adopter sa loi zéro émission.

Le CRE-Montréal salue par ailleurs les mesures déjà entamées pour électrifier le transport collectif. Par contre, le CRE-Montréal demeure convaincu que le transport collectif, même non électrifié, demeure un mode de mobilité beaucoup plus porteur en termes de réduction de la consommation d'énergies fossiles et des émissions de GES que l'électrification des transports et comporte, en plus, davantage de cobénéfices au niveau de la santé publique et de la congestion, par exemple.

### **Recommandation 9 : Encadrer et soutenir le covoiturage commercial**

Le taux d'occupation des véhicules demeure faible; en 2012, lors du dernier bilan de mise en œuvre du Plan de transport, il était de 1,25 personne par véhicule en circulation. Le covoiturage représente en ce sens un potentiel de réduction des véhicules en circulation assez intéressant, surtout dans les secteurs où il est plus difficile d'accéder au transport collectif ou de justifier le maintien ou l'augmentation du service en raison de la plus faible densité.

Le CRE-Montréal recommande de mieux collaborer avec les grands employeurs, les centres de gestion des déplacements afin que les navetteurs aient accès plus facilement à une plateforme



électronique permettant de les mettre en contact pour covoiturer plus efficacement. Des stationnements incitatifs pourraient aussi être mis à profit.

### **Recommandation 10 : Développer le transport actif**

Le transport actif constitue une alternative de choix pour les déplacements courts et de quelques kilomètres. Pourtant, la proportion des déplacements actifs n'atteint pas les niveaux espérés, surtout à l'extérieur des quartiers centraux. Il apparaît clair que Montréal devra prévoir plus d'aménagements pour les piétons et les cyclistes. Aux heures de pointe, des pistes du réseau cyclable sont d'ailleurs déjà utilisées à pleine capacité.

Ainsi, en ce qui concerne le vélo, le CRE-Montréal recommande d'accélérer le développement du réseau cyclable montréalais, d'en accroître la sécurité et de bonifier l'offre de stationnements pour vélo. Concrètement, nous proposons les priorités et les mesures suivantes :

- Développer une vision centrale du réseau cyclable et déléguer les aménagements à la pièce réalisés par les arrondissements;
- Accélérer le rythme annuel de développement du réseau cyclable;
- Assurer une plus grande connectivité du réseau cyclable pour améliorer l'efficacité des déplacements à vélo ainsi que leur sécurité;
- S'appuyer sur l'expertise d'organisations reconnues ainsi que des usagers du réseau pour développer un réseau qui répond bel et bien aux besoins : la contribution des usagers pourrait être rendue possible par une plateforme numérique collaborative à l'exemple de celle mise sur pied par la [Coalition vélo Montréal](#), qui permet aux cyclistes d'identifier des liens et des aménagements qu'ils aimeraient voir exister;
- Renforcer les liens structurants du réseau cyclable : les liens nord-sud, est-ouest et du tour de l'île;
- Sécuriser les aménagements cyclables actuels en les isolant de la circulation automobile le plus possible;
- Sécuriser les traversées posant des risques comme les viaducs et les tunnels;
- Rendre accessible une plus grande portion du réseau cyclable à l'année afin d'encourager la pratique du vélo en toutes saisons;
- Prévoir davantage de stationnements pour les vélos sur les artères, à proximité de pôles d'activités ainsi qu'aux abords des stations de métro et de train de banlieue;
- Inclure systématiquement des aménagements pour cyclistes bonifiés lors du réaménagement de rues;
- Poursuivre le développement de BIXI.



En ce qui concerne la marche, le CRE-Montréal recommande de remettre le piéton et la marche au cœur des priorités lors des aménagements et réaménagements. Nous proposons les priorités et les mesures suivantes :

- Adopter la vision zéro accident;
- En conséquence, adopter des mesures d'apaisement de la circulation, notamment la réduction de la vitesse dans les rues locales;
- Sécuriser les intersections, notamment celles reconnues comme accidentogènes et celles disposant de feux de circulation, grâce à des feux pour piétons, un temps de traverse suffisamment long pour les usagers les plus vulnérables, un marquage au sol approprié, etc.
- Assurer la continuité du réseau piétonnier et atténuer l'effet des frontières urbaines;
- Aménager des trottoirs suffisamment larges et conviviaux sur toutes les rues;
- Inclure systématiquement des aménagements pour piétons lors du réaménagement de rues;
- Rendre plus de rues et artères piétonnes à l'année ou périodiquement.

### **Recommandation 11 : Favoriser l'intermodalité et « l'OMNImodalité »**

Différentes mesures à considérer pour favoriser l'intermodalité entre le vélo et le transport collectif :

- Améliorer l'intégration de tous les modes de transport, favoriser le transbordement de l'automobile vers le transport collectif, anticiper le potentiel des véhicules autonomes collectifs;
- Prévoir des stationnements vélos sécurisés aux abords des stations de métro, de train de banlieue, des stations de lignes express de bus;
- Donner plus d'espace et de permission pour le vélo dans le métro et les trains de banlieue;
- Installer des supports à vélo sur les taxis et les autobus de la Société de transport de Montréal;
- Intégrer la tarification du BIXI avec celle du transport collectif;
- Aménager plus de stations de BIXI à proximité des stations de métro, de train de banlieue et des lignes express d'autobus.



## **Recommandation 12 : Établir des critères écologiques pour les nouvelles constructions et les rénovations**

Pour les premières interventions, cibler les écoles, les logements sociaux, etc.

Sur la plateforme VerMtl, sur le compte du CRE-Montréal, il y a des précisions sur cette recommandation.

Pour les critères :

- Prohiber l'implantation de nouveaux commerces avec service au volant et notamment dans la restauration rapide.
- Établir des normes de construction prévoyant le câblage électrique permettant l'installation de bornes de recharge pour véhicules et vélos électriques.
- Intégrer des critères LEED dans la réglementation des arrondissements

(Voir les recommandations du Conseil du bâtiment durable)

## **Recommandation 13 : Mettre en place un programme d'efficacité énergétique adapté au parc locatif**

Dans l'idée d'assurer une certaine solidarité dans la transition écologique, il faut mettre en place des mesures pour soutenir les ménages moins nantis.

Cela pourrait se traduire par la mise en place d'un programme d'efficacité énergétique adapté au parc locatif visant à réduire les besoins de chauffage et à inciter les propriétaires à effectuer les rénovations nécessaires pour rendre leurs logements plus énergétiquement efficaces.

## **Recommandation 14 : Aménager des milieux de vie denses et diversifiés**

La densité des milieux de vie est l'une des meilleures façons de réduire les émissions de GES et la consommation d'énergies fossiles. Elles sont d'ailleurs plus faibles à Montréal que dans les couronnes ainsi que pour l'ensemble du Québec. Le CRE-Montréal croit qu'il faut poursuivre dans cette direction, que la densification et la diversification des milieux sont une avenue prometteuse.

Des pistes pour détailler cette recommandation :



- Les documents de référence de Vivre en ville et notamment [Bâtir au bon endroit : la localisation des activités et des équipements au service des collectivités viables](#) ou sur le site <http://collectivitesviables.org/>
- Nos recommandations sur la plateforme VertMtl (et plus haut dans le document) en ce qui a trait à la mise sur pied d'un programme pour décontaminer les terrains contaminés, pour ensuite construire sur ces terrains et ainsi assurer densité et réduire le besoin de gruger sur les milieux naturels pour le développement.
- [Outil développé par la CMM sur les TOD](#) : facilite l'identification des lieux prometteurs sur l'île de Montréal.

### **Recommandation 15 : Soutenir la vitalité commerciale de proximité**

Cette recommandation part de l'idée que pour limiter les déplacements en voiture, il doit y avoir une offre commerciale de proximité intéressante, et ce, dans tous les quartiers.

- Ouvrir les rues aux piétons et aux cyclistes (piétonisation et rues partagées)
- Installer des placotoirs et bonifier le mobilier urbain
- Embellir l'espace public par les aménagements et le verdissement
- Faciliter la livraison

### **Recommandation 16 : Soutenir le développement d'un pôle de l'économie verte**

Cette recommandation part du fait que la ville a en effet très peu d'impact sur les industries, les réglementations les encadrant étant développées à des échelons supérieurs de gouvernement. Or, dans les limites de ses capacités et en collaboration avec les paliers supérieurs, la ville pourrait fort bien encourager le développement de pôles, voire de grappes industrielles vertes, de l'économie circulaire, etc. De toute façon, les grands émetteurs seront soumis au système de plafonnement et d'échanges du Québec.

- Adresser une demande de maintenir la pression sur Québec pour que le plafonnement des GES continue de contraindre les grands pollueurs de Montréal;
- Voir le projet de l'Institut EDDEC (inscrit sur jefaitmtl) : à noter que l'Institut EDDEC a signé notre Déclaration pour un Montréal leader climatique.



### Déclaration pour un Montréal leader climatique et ses 69 signataires



Les villes sont de plus en plus nombreuses à travers le monde à prendre des engagements significatifs pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre et ainsi participer, aux côtés et en complément des États, à l'effort global de lutte contre les changements climatiques. L'urgence d'agir ne fait plus aucun doute et les villes sont en première ligne pour la mise en œuvre des solutions. Qui plus est, ces actions apporteront de nombreux bénéfices immédiats alors que l'inaction, elle, coûtera cher.

Nous appelons donc la Ville de Montréal ainsi que toute la collectivité montréalaise à faire preuve de leadership et à entreprendre des actions ambitieuses, innovantes et concrètes afin de réduire notre dépendance aux énergies fossiles et effectuer la nécessaire transition vers les énergies propres. Le but : atteindre la neutralité carbone en 2042 à l'occasion du 400e anniversaire de fondation de Montréal. Pour y arriver, il faudra nécessairement accélérer et bonifier le plan d'action actuel de lutte contre les changements climatiques de la collectivité montréalaise.

Les solutions à mettre de l'avant devront prioritairement porter sur les transports, l'aménagement et les habitudes de consommation. Il est impératif de favoriser la mobilité durable et de repenser l'aménagement pour le rendre plus viable. Ces actions permettront

d'améliorer la santé et le bien-être des Montréalais d'aujourd'hui et de demain et feront de notre métropole une leader de la lutte contre les changements climatiques.

En tant que représentants de la société civile montréalaise, nous nous engageons à appuyer ces actions et à contribuer nous-mêmes à la réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise en réduisant notre consommation d'énergies fossiles tels que le pétrole et le gaz naturel.

|   |   |   |
|---|---|---|
| Action climat Montréal  | Collectif en environnement<br>Mercier-Est (CEM-E)   | Fondation David Suzuki  |
| Alternatives  |   | Fonds mondial pour la nature<br>(WWF-Canada)  |
| Association canadienne des<br>médecins pour l'environnement<br>(ACME)                                       | Comité des retraités EVB-CSQ  | Front d'action populaire en<br>réaménagement urbain<br>(FRAPRU)                                 |
| Association québécoise pour la<br>promotion de l'éducation<br>relative à l'environnement<br>(AQPERE)        | Communauto  | Greenpeace  |
| Association sportive et<br>communautaire du Centre-Sud  | Conseil central Montréal<br>métropolitain-CSN   | Groupe de recherche appliquée<br>en macroécologie (GRAME)                                       |
| Ateliers créatifs Montréal  | Conseil régional de<br>l'environnement de Montréal  | Insertech Angus   |
| CDC Solidarités Villeray  | Direction régionale de santé<br>publique de Montréal  | Institut de l'environnement, du<br>développement durable et de<br>l'économie circulaire (EDDEC) |
| Centre d'écologie urbaine de<br>Montréal  | Divest McGill   | Institut des sciences de<br>l'environnement (ISE)   |
| Centre interdisciplinaire de<br>recherche en<br>opérationnalisation du<br>développement durable<br>(CIRODD) | Éco-quartier de la Pointe-aux-<br>Prairies  | L'accorderie  |
| Centre international de<br>solidarité ouvrière (CISO)   | Éco-quartier Sud-Ouest  | Le CRAPAUD  |
| Coalition vigilance oléoducs<br>(CoVO)  | Éco-quartier Villeray   | Les Amis du Parc Meadowbrook  |
|   | ENvironnement JEUnesse  | Maison du Père  |
|   | Équiterre   | Mercier-Ouest quartier en santé   |
|   | Fédération des coopératives<br>d'habitation intermunicipale du<br>Montréal métropolitain<br>(FECHIMM) | MOBA/Mobilité alternative de<br>Développement économique<br>Saint-Laurent                       |
|   | Femmes et villes internationales  | Moisson Montréal  |



|   |   |   |
|---|---|---|
| Montréal, métropole en santé                                | Regroupement intersectoriel des organismes communautaires de Montréal (RIOCM) | Société environnementale de Côte-des-Neiges |
| Mur de femmes contre les oléoducs et les sables bitumineux  |   | Solidarité Ahuntsic                         |
| Nature-Action Québec  | Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec     | Station Vu                                  |
| Option transport durable                                    |   | Synergie santé environnement                |
| Ordre des urbanistes du Québec (OUQ)                        | Renaissance   | Transition NDG                              |
| Projet ÉCOSPHÈRE  | Réseau d'action des aidants de Jeanne-Mance (RAAJ)                            | Uniterre Conférences                        |
| Quartier de l'innovation de Montréal                        | Réseau des femmes en environnement  | Vélo Québec                                 |
| Réalité climatique Canada                                   | Rose architecture   | Ville en vert                               |
| Regroupement des éco-quartiers                              | Sentier urbain  | Villeray en transition                      |
| Regroupement des tables de concertation de la Petite-Patrie | Sierra Club Québec  | Vivre en Ville                              |
|   | Société écocitoyenne de Montréal  | Vrac environnement                          |
|   |   | Y'a QuelQu'un l'aut'bord du mur             |

