

SOMMAIRE

Sur invitation de la firme Rayside Labossière, trente professionnels des domaines de l'architecture et de l'urbanisme se sont réunis le 25 novembre 2015 afin d'échanger sur la réduction de la dépendance montréalaise aux énergies fossiles. Les discussions s'insèrent dans le cadre des consultations publiques amorcées officiellement en octobre 2015 par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) et qui se continueront jusqu'au printemps. Ainsi, le résumé des échanges sera soumis lors de l'audition des mémoires en mars 2016.

Sous forme de discussion ouverte, les échanges ont permis aux professionnels d'identifier des mesures nécessaires à un changement de pratiques qui permettraient à Montréal de réduire drastiquement sa consommation d'énergies fossiles et de diminuer sa production de gaz à effet de serre. La réflexion s'est concentrée tout particulièrement sur deux des cinq grands thèmes de la consultation publique menée par l'OCPM, soit les transports et les bâtiments.

Les échanges ont permis d'identifier plusieurs idées intéressantes en lien avec le développement urbain, les normes de construction des bâtiments et les processus. Entre autres, elles ont mené à l'élaboration de grands constats qui guident les recommandations finales présentées dans ce compte rendu :

- La consommation d'énergies fossiles étant moindre dans les milieux urbains denses, il faut travailler à rendre la vie en ville plus attrayante, à l'humaniser pour attirer les nouveaux ménages sur l'île de Montréal.
- L'étalement urbain est en partie dû au faible coût des propriétés et des infrastructures. On ne peut forcer les gens à vivre en ville, mais chacun doit être prêt à payer le vrai coût du développement en périphérie. Des réformes foncières et fiscales devraient être mises en place pour mieux refléter les dépenses liées à l'étalement urbain.
- En tant que leader climatique, Montréal devrait établir des normes de performance énergétique supérieures à celles stipulées par le Code de construction ou par la Loi sur l'économie de l'énergie dans le bâtiment, afin d'assurer une qualité de vie à ses résidents et une baisse de la consommation énergétique.
- Le développement de Montréal est un processus qu'il faut apprendre à faire collectivement. Les différents acteurs du développement, des résidents aux élus en passant par les professionnels, les promoteurs et les fonctionnaires, doivent être informés adéquatement et sensibilisés aux grands enjeux liés à la dépendance aux énergies fossiles afin d'être des acteurs de changement et d'assurer l'atteinte de nos ambitions communes pour Montréal.

En parallèle à la table ronde, Rayside Labossière a décidé d'appuyer le positionnement de la Coalition Climat Montréal, soit atteindre la neutralité carbone en 2042 à l'occasion du 400^e 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 interventions identifiées dans ce mémoire pourraient contribuer à l'atteinte de cet objectif.

Personnes présentes (en ordre alphabétique) :

Sylvie Alain (Cecobois)
Claude Beaulac (consultant en urbanisme)
Geneviève Boisjoly (Université McGill)
Matthew Chapman (Action climat Montréal)
Philippe Cossette (Rayside Labossière)
Bruno Demers (Rénocyclage)
Coralie Deny (Conseil régional de l'environnement de Montréal)
Julie Deslauriers (Vertal)
Nancy Dubeau (Lemay et associés)
Louis-Michel Fournier (L'Atelier urbain)
Caroline Frenette (Université Laval, Cecobois)
Gil Hardy (Lemay et associés)
Karl Dorais Kincaid (L'Enclume)
Antonin Labossière (Rayside Labossière)
Christine Lanthier (Ordre des architectes du Québec)
Maude Ledoux (Architectes de l'urgence)
Hélène Lefranc (Ordre des architectes du Québec)
Véronique Lemay (un architecture)
France Levert (Ordre des urbanistes du Québec)
Julia Lianis (Rayside Labossière)
Christian Petit (Vivre en Ville)
Jason Prince (Université Concordia)
Christelle Proulx Cormier (Rayside Labossière)
Ron Rayside (Rayside Labossière)
Owen Rose (Rose architecture)
Christian Savard (Vivre en Ville)
Anik Shooner (MSDL architectes)
Cameron Stiff (Compost Montréal)
Catherine Thibault (Rayside Labossière)

Animation : Ron Rayside et Catherine Thibault (Rayside Labossière)

Présentations : Coralie Deny (Conseil régional de l'environnement de Montréal) et Christian Savard (Vivre en Ville)

Logistique: Rayside Labossière (Ron Rayside, Catherine Thibault, Philippe Cossette, Christelle Proulx Cormier)

Table des matières

Mise en contexte 1

Urbanisme et développement de la ville..... 1

 Humaniser la ville..... 2

 Payer le vrai coût du développement 2

 Prioriser le transport collectif et actif..... 3

Architecture 3

 Améliorer la performance énergétique des bâtiments 3

 Encourager la vertu plutôt que la facilité 4

Règlementation, politiques et processus 4

 Réglementation et politiques 5

 Fiscalité municipale..... 5

 Monitoring et transparence 5

 Formation et sensibilisation 6

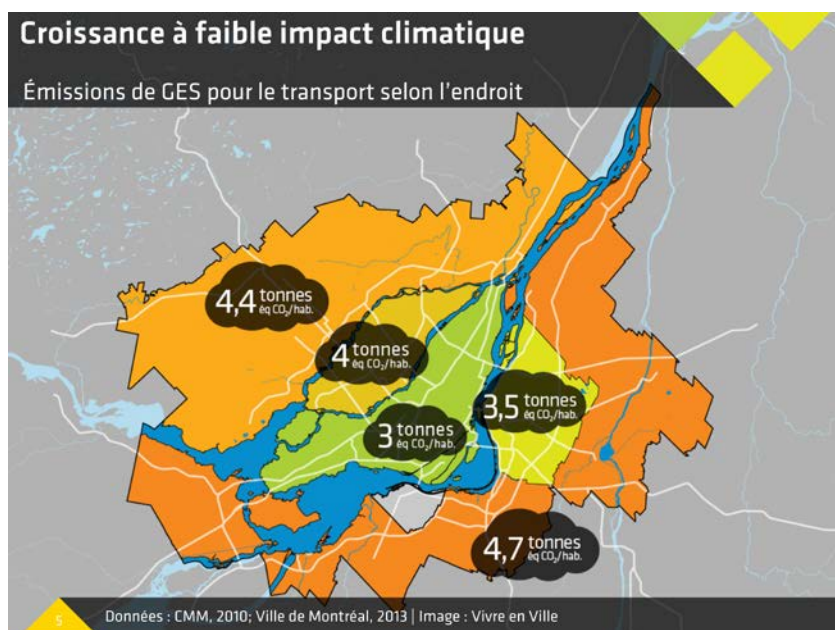
Conclusion : Liste des recommandations 7

Mise en contexte

Le 25 novembre 2015, près de 30 professionnels de l'architecture et de l'urbanisme se sont réunis pour échanger sur les outils et les mesures nécessaires pour amorcer un changement de pratiques en faveur d'une ville à faible impact climatique. Les discussions s'insèrent dans le cadre des consultations publiques amorcées officiellement en octobre 2015 par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). Résultat d'une initiative citoyenne, ces consultations ont pour objectif d'identifier des « initiatives concrètes, ambitieuses et réalisables pour réduire la dépendance aux énergies fossiles de Montréal »¹. Les échanges du 25 novembre ont porté principalement sur deux des cinq grands thèmes de la consultation, soit les bâtiments et les transports. Ils ont permis d'identifier les enjeux ainsi que des pistes d'interventions dans la planification du développement urbain, la transition vers des projets immobiliers plus écologiques et pour la mise en place de processus et politiques qui favorisent ces changements de façons de faire. Les réflexions et propositions rassemblées dans le présent compte rendu seront ainsi soumises à l'OCPM lors des audiences publiques prévues au printemps 2016.

Urbanisme et développement de la ville

Les échanges ont été initiés par deux présentations de mise en contexte animées par Coralie Deny, du Conseil régional de l'environnement de Montréal, et par Christian Savard, de Vivre en Ville. Ce dernier a notamment présenté un graphique illustrant la production, relatif au transport, des gaz à effet de serre des résidents de la CMM selon s'ils habitent sur l'île, dans les couronnes immédiates ou dans les couronnes plus éloignées. Sans grande surprise, le graphique démontre que la consommation est beaucoup moins importante pour les personnes résidant sur l'île de Montréal.



(Vivre en ville, Présentation PowerPoint, 25 novembre 2015)

Les caractéristiques des milieux de vie urbains, notamment la plus forte densité, la diversité de l'offre en transport en commun ainsi que la proximité des services, diminuent de façon importante l'impact climatique des individus. Les milieux urbains denses sont à privilégier dans les efforts de réduction de la dépendance aux énergies fossiles. Il reste que ce choix de vie n'est pas accessible à tous en raison, entre autres, des coûts fonciers élevés. Par ailleurs, de nombreux Montréalais privilégient l'espace et la proximité à la nature, des éléments qu'on retrouve plus souvent en périphérie. De nombreux facteurs démographiques entrent également en jeu et encouragent des

¹ Site Internet de l'Office de consultation publique : ocpm.qc.ca

choix individuels contraires aux considérations écologiques actuelles. Enfin, la peur du changement et de la nouveauté font en sorte que les gens s'opposent souvent à l'innovation.

Le manque d'incitatifs, la démographie et les préférences personnelles ont pour conséquence qu'il est difficile, dans les circonstances actuelles, d'influencer les choix individuels et de freiner le développement en périphérie. Les participants ont proposé différentes pistes de solution afin de pallier cette tendance généralisée à travers le Québec.

Humaniser la ville

Une des premières idées exprimées durant la table ronde est celle d'humaniser les milieux urbains. Les villes en général, et Montréal en particulier, sont souvent victimes de perceptions négatives, notamment en ce qui concerne la densité élevée et la circulation automobile. La réduction de la dépendance aux énergies fossiles exige que la croissance démographique prévue dans les prochaines années pour la communauté métropolitaine de Montréal (CMM) se concentre dans les secteurs urbains déjà développés. Pour assurer cette tendance, il est essentiel de modifier les perceptions relatives à la vie en ville. Par exemple, on explique rarement aux résidents qu'une densité minimale est essentielle à l'implantation de différents services de proximité et de transport collectif. Une densité est également garante d'une richesse et d'une diversité culturelle qui animent les quartiers et favorisent un sentiment de communauté. **Des initiatives d'éducation sur l'urbanisme permettraient de modifier certaines des perceptions négatives dont souffrent les milieux urbains.**

Malgré que plusieurs perceptions de la vie en ville soient erronées ou exagérées, il est vrai que les quartiers centraux montréalais souffrent de plusieurs tares qui les rendent moins attrayants, particulièrement pour les familles. Le débat actuel fournit une occasion de « réparer » les milieux et d'améliorer les conditions de vie en ville à travers différentes interventions physiques. Il faut s'organiser pour que vivre en ville devienne attrayant. **Le réaménagement des terrains vacants, le verdissement, la mitigation des enclaves causées par les grandes infrastructures de transport et la diversification du parc immobilier pour mieux s'adapter aux besoins des différents groupes de la population, dont les familles, ne sont que quelques exemples des différents engagements que Montréal doit prendre pour attirer les nouveaux ménages en ville et atteindre ses objectifs de réduction de la dépendance aux énergies fossiles.** Il faut également investir massivement dans nos écoles publiques afin de les rendre attrayantes, car il s'agit d'un facteur important dans le choix de localisation des familles.

Dans un même ordre d'idées, on ne peut nier l'existence de l'auto et sa nécessité pour certains. Il faut ainsi prévoir un minimum d'infrastructures en milieu urbain afin d'aider les gens à aimer la ville et à réaliser d'eux-mêmes qu'il existe de nombreuses alternatives intéressantes à l'auto-solo dans les quartiers centraux.

Payer le vrai coût du développement

Une autre problématique à résoudre pour assurer que la croissance future de Montréal ait lieu dans les milieux déjà urbanisés est celle du coût plus élevé de la vie en ville. Il est présentement beaucoup plus abordable pour les nouveaux ménages de s'installer en périphérie. Qui plus est, outre la valeur foncière plus élevée des terrains, de nombreux terrains vacants montréalais sont contaminés, ce qui ajoute une étape dispendieuse à tout projet de développement en ville. Cependant, ces différences de prix ne reflètent pas le coût réel de l'étalement urbain et du développement sur des terrains vierges éloignés des infrastructures. Ces développements en périphérie nécessitent effectivement la mise en place de nouveaux services et infrastructures tels que des infrastructures de transport, des parcs, des écoles et des cliniques médicales, qui génèrent des coûts importants. Il serait donc pertinent de **réviser les valeurs foncières afin d'y intégrer les coûts indirects résultant du développement en**

périphérie. Les projets de logement social et abordable devraient également être soutenus afin de permettre aux personnes à faible revenu de demeurer en ville. Les gens doivent avoir la liberté de vivre où ils le désirent, mais ils doivent également en payer le juste prix.

À l'échelle régionale, les TOD (Transit Oriented Development), prescrits par le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), sont également à considérer avec réserve dans les secteurs périphériques où ils risquent d'amplifier le phénomène de développement « à saute-mouton », soit des grappes de développement éloignées les unes des autres et nécessitant de nouvelles infrastructures coûteuses. Ainsi, le concept du **péage kilométrique, soit l'idée de tarifer les automobilistes en fonction de la distance parcourue**, a été suggéré comme option intéressante pour pallier le développement en périphérie éloignée et influencer le choix des consommateurs.

Prioriser le transport collectif et actif

Avec près de 60 % des émissions de gaz à effet de serre au Québec, les transports sont un domaine dans lequel des gains importants doivent être réalisés pour réduire la dépendance montréalaise aux gaz à effet de serre. Pour ce faire, Montréal et les villes de CMM doivent être repensées au profit du transport actif et collectif.

Depuis plus de quarante ans, nos villes sont conçues en fonction du confort des automobilistes, notamment la synchronisation des feux de circulation, la largeur des voies et les vitesses élevées sur les grandes artères. **Il est essentiel de repenser nos villes en mettant les piétons et les cyclistes à l'avant-plan.** Plus encore, l'aménagement des infrastructures de transport doit devenir un outil à part entière pour atteindre une vision concertée de Montréal pour les 20 prochaines années et y intégrer les préoccupations écologiques des Montréalais. **Les villes doivent augmenter l'offre de transport collectif et développer le réseau de façon stratégique afin d'en faire un outil structurant pour le développement des villes.** Les infrastructures de transport actif et collectif doivent être présentes dès le début des projets afin d'offrir une alternative réellement intéressante à l'automobile. Il faut aussi profiter de la reconstruction des infrastructures existantes pour accroître la sécurité des usagers des modes de transport alternatifs.

Ces changements de façons de faire en ce qui a trait aux transports nécessitent une réforme profonde du financement des transports au Québec et au Canada. En subventionnant les infrastructures lourdes de transport, les gouvernements provincial et fédéral ont contribué au développement urbain actuel et à la forte dépendance des Québécois à l'automobile. **Le financement des transports doit être revu pour limiter l'expansion du réseau autoroutier et prioriser les infrastructures de transport collectif.**

Architecture

La réduction de la dépendance aux énergies fossiles est un enjeu complexe qui requiert une vision globale de la ville et une approche intégrée. Montréal doit prévoir des interventions à grande échelle, mais également à celle, beaucoup plus petite, des bâtiments qui la compose.

Améliorer la performance énergétique des bâtiments

De plus en plus, de nouveaux matériaux sont disponibles à des prix abordables et permettent d'améliorer les performances énergétiques des bâtiments. La géothermie, les fenêtres à triple vitrage, les toits blancs sont tous des exemples qui peuvent améliorer l'isolation de nos maisons et réduire les îlots de chaleur. Plutôt que l'exception, ces pratiques doivent devenir la norme à travers Montréal. **Montréal devrait établir des normes de performance beaucoup plus exigeantes que celles que l'on retrouve dans le Code de construction du Québec et la Loi sur la conservation de l'énergie dans le bâtiment. Le Code devrait lui-même être revu pour être plus**

contraignant et exiger l'utilisation des matériaux les plus performants. Les entrepreneurs, les architectes, les promoteurs immobiliers et les législateurs se doivent également de sortir des terrains battus et s'ouvrir aux nouvelles technologies qui peuvent améliorer encore davantage le rendement des nouvelles constructions.

Les changements dans les pratiques de la construction ne sont pas sans contraintes. En effet, le prix très bas de l'électricité et l'utilisation très répandue de l'hydro-électricité au Québec font en sorte que les professionnels voient peu d'avantages à investir dans des matériaux plus performants, mais souvent plus dispendieux. Plusieurs comprennent mal les gains potentiels à long terme d'un investissement dans de tels matériaux. **Il faut donc créer de nouveaux incitatifs pour encourager la construction de bâtiments à meilleurs rendements écoénergétiques.**

Deux éléments doivent être pris en considération lors de la révision du Code de construction ou lors de la mise en place d'incitatifs pour la construction de bâtiments plus performants : **l'équité** et la préservation de la **qualité de vie**. Certains groupes et individus ne pourront pas assumer des coûts plus élevés pour leur habitation malgré les gains à long terme, ce qui pourrait nuire, par exemple, au développement de certains projets essentiels pour des groupes communautaires. De plus, des contraintes sévères en termes d'efficacité pourraient entraîner une baisse de la qualité des logements. Par exemple, réduire le nombre ou la taille des fenêtres d'un bâtiment pourrait certainement assurer une meilleure isolation, mais diminuerait sans aucun doute la qualité des logements. **Le Code de construction doit mettre à l'avant-plan la qualité de vie des Québécois.**

Encourager la vertu plutôt que la facilité

Les pratiques de construction et de développement actuelles privilégient la facilité au profit de la concrétisation des valeurs et ambitions des Montréalais pour une ville moins dépendante aux énergies fossiles. Pour assurer un changement de pratiques, il faut renverser la tendance et encourager la vertu plutôt que la facilité. Ainsi, **Montréal devrait augmenter le coût des permis de construction pour ensuite les revoir à la baisse lorsque les promoteurs intègrent des composantes écologiques à leur projet.** La ville de Hampstead a notamment adopté cette pratique, en offrant des rabais de 25 % pour les projets respectant certains critères écologiques². Les projets sur des terrains vacants éloignés devraient également être plus dispendieux que des projets sur des terrains contaminés en plein centre-ville. Un fonds dédié devrait par ailleurs être créé pour soutenir la réhabilitation des terrains contaminés, comme c'est le cas en France, en Ontario et en Colombie-Britannique³.

Règlementation, politiques et processus

Des changements de fond dans les pratiques de l'urbanisme et de l'architecture devront obligatoirement passer par de nouveaux règlements et par la mise en place de politiques en vue d'une réduction de la dépendance montréalaise aux énergies fossiles. L'agglomération de Montréal a déjà un *Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020*.⁴ Pourtant, depuis deux ans, bien peu des actions et pistes de solution identifiées dans le plan n'ont vu le jour. **Les élus montréalais doivent prendre un engagement ferme et non seulement mettre en application les plans existants, mais aller plus loin encore et appuyer l'adoption de nouveaux règlements et politiques pour permettre la réalisation de nos ambitions pour Montréal.**

² Hampstead. 2013. *Règlement 730-2 concernant les permis et certificats*. [En ligne] : http://www.hampstead.qc.ca/fr/inside_town_hall/news/by_law_730_2_concerning_permits_and_certificates_amended/P450?lang

³ Gill et al. 2012. *Étude sur la réhabilitation des sites urbains contaminés*. Université de Montréal. [En ligne] : <http://a211.qc.ca/wp-content/uploads/2013/08/%C3%89tude-sur-la-r%C3%A9habilitation-des-sites-urbains-contamin%C3%A9s.pdf>

⁴ Agglomération de Montréal. 2013. *Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise*. [En ligne] : https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ENVIRO_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLAN_COLLECTIVITE_2013-2020_VF.PDF

Réglementation et politiques

Les demandes de permis et les règlements relatifs à la construction ou aux rénovations majeures des différents arrondissements montréalais sont, pour plusieurs, un enfer. Certains règlements sont très rigides et permettraient, en s'assouplissant légèrement, d'obtenir des gains importants; comme les règlements limitant la hauteur des bâtiments dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal par exemple. D'autres sont au contraire très discrétionnaires et exigent une certaine expertise de la part des fonctionnaires à défaut de quoi le processus de demande de permis devient long et ardu. Finalement, il existe des règlements qui sont tout simplement incohérents, comme les règlements de certains arrondissements qui obligent les promoteurs à ajouter des espaces de stationnement aux projets qui n'en prévoient pas. Bref, **la réglementation municipale montréalaise gagnerait à être simplifiée et révisée en tenant compte des considérations écologiques qui tiennent tant à cœur aux Montréalais**. Les règlements devraient pouvoir s'adapter aux contextes des secteurs, à leur évolution dans le temps, et permettre une plus grande adaptabilité et créativité, entre autres en ce qui concerne le zonage. Pour ce faire, il est cependant essentiel que les fonctionnaires et les inspecteurs de la Ville soient formés en conséquence.

Les règlements et politiques se doivent d'être beaucoup plus ambitieux pour pouvoir atteindre l'autonomie face aux énergies fossiles. Montréal pourrait notamment s'inspirer de Bruxelles qui exige désormais que toute nouvelle construction ou rénovation majeure respecte les normes de maisons passives⁵. Au niveau provincial, il faudrait accéléré l'application de la politique d'électrification des transports.

Pour faciliter la mise en place de politiques innovatrices, il a été suggéré d'**annoncer la mise en place de nouvelles mesures cinq ans à l'avance**, pour permettre aux professionnels de se préparer et adapter leurs projets en conséquence.

Fiscalité municipale

Les municipalités québécoises sont en grande partie dépendantes de leur réglementation pour contrôler le développement sur leur territoire. En effet, bien qu'elles aient certains pouvoirs additionnels, la plupart des municipalités évitent de les mettre à profit, car elles risquent d'en être pénalisées par rapport aux autres municipalités montréalaises. La dépendance des villes aux revenus fonciers limite leur marge de manœuvre quant aux projets sur leur territoire. **Une réforme de la fiscalité municipale doit permettre de diversifier les pouvoirs de contrainte que les municipalités peuvent exercer pour orienter leur ville vers un futur moins dépendant aux énergies fossiles.**

Monitoring et transparence

On voit de plus en plus de projets immobiliers d'envergure se développer sur le territoire de Montréal. Certains d'entre eux, notamment le projet Royalmount et celui du TOD Quartier à Brossard, semblent incompatibles avec les préoccupations écologiques des Montréalais et auront à coup sûr des impacts majeurs sur le développement futur de la ville. Les efforts de planification régionale, comme le PMAD ou le Schéma d'aménagement et de développement de Montréal, semblent peu efficaces pour guider le développement du territoire. **Montréal, l'agglomération ainsi que la CMM doivent mettre en place un système d'évaluation qui permet d'évaluer les projets et leur concordance avec les orientations régionales élaborées en concertation avec la population**. Les projets de développement doivent clairement démontrer leur cohérence et leur intégration dans une vision à long terme pour Montréal.

⁵ Bruxelles - Environnement. 2014. « Les exigences PEB à partir de 2015 ». *Infos fiches-énergie*. [En ligne] : http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/IF_NRJ_ExigencesPeb2015FR.PDF

Les résidents eux-mêmes sont souvent mal informés par rapport aux projets qui prennent place dans leur quartier. La planification est une habileté que les Montréalais doivent apprendre à développer collectivement. **Il est essentiel de fournir aux Montréalais des informations claires et exhaustives sur les nouveaux projets et de rendre publiques les différentes études et analyses qui sont produites sur le sujet afin de les éclairer et les guider dans leurs prises de position.** Avec toutes les informations en main et des délais suffisants pour leur permettre de bien comprendre les enjeux, les priorités et les demandes de la population et de la société civile pourraient être toutes autres. **À l'échelle du bâtiment, l'étiquetage énergétique, soit des données standardisées sur les performances énergétiques des bâtiments, devrait être automatiquement transmises aux acheteurs potentiels** afin de les sensibiliser et les guider dans leurs choix. Le programme français de diagnostic de performance énergétique pourrait notamment servir d'inspiration pour Montréal et le Québec⁶.

Dans le même ordre d'idée, **il faut moduler la consommation énergétique des citoyens et des entreprises en ajustant la tarification selon la demande.** Étant donné qu'au Québec l'électricité provient principalement de sources hydrauliques, la capacité totale du réseau est la même de jour comme de nuit. Cette capacité de production électrique a été déterminée par l'appel de puissance (quantité d'énergie demandée) en période de pointe. Aussi, serait-il pertinent que des mesures incitatives soient adoptées de manière à éviter que le plafond soit sans cesse rehaussé pour répondre à une courte période de pointe. Une tarification modulée dans le temps encouragerait les citoyens et les entreprises à consommer à l'extérieur des périodes de pointes.

Formation et sensibilisation

La question du monitoring et de l'étiquetage des bâtiments révèle des lacunes importantes en ce qui a trait à l'éducation et à la sensibilisation. Les municipalités doivent rendre des comptes en matière d'émissions de GES et rattacher, notamment, leurs programmes de subvention à des objectifs de réduction concrets et connus. Les consommateurs doivent être mieux informés et acquérir les connaissances nécessaires pour se projeter dans l'avenir et bien comprendre les bienfaits à long terme des investissements à court terme dans les technologies durables. Les promoteurs doivent être sensibilisés et informés par rapport aux gains et à la rentabilité des projets durables. Les élus et décideurs doivent eux aussi être formés pour prendre des décisions éclairées en cohérence avec les objectifs de réduction de la dépendance aux énergies fossiles. **Des promoteurs aux consommateurs, en passant par les élus, des efforts doivent être réalisés pour sensibiliser les acteurs clés et expliquer les bienfaits et les avantages de la ville durable, des quartiers complets et de la compacité.**

⁶ France. Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. « Bâtiment et ville durables; Diagnostic de performance énergétique ». [En ligne] : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Diagnostic-de-Performance,855-.html>

Conclusion : Liste des recommandations

La réduction de la dépendance montréalaise aux énergies fossiles est un défi de taille qui nécessitera des interventions à toutes les échelles et une volonté forte des différents acteurs, des élus aux résidents en passant par les professionnels de l'aménagement et de l'architecture. La rencontre du 25 novembre a permis de mettre en commun les expériences des professionnels et de soulever plusieurs pistes de solution et de recommandations afin de changer les pratiques et être un moteur de changement dans nos milieux respectifs :

- **Des initiatives d'éducation sur l'urbanisme permettraient de modifier certaines des perceptions négatives dont souffrent les milieux urbains.**
- **Rendre la vie en ville attrayante : le réaménagement des terrains vacants, le verdissement, la mitigation des enclaves causées par les grandes infrastructures de transport et la diversification du parc immobilier pour mieux s'adapter aux besoins des différents groupes de la population, dont les familles, ne sont que quelques exemples des différents engagements que la Ville de Montréal doit prendre pour attirer les nouveaux ménages en ville et atteindre ses objectifs de réduction de la dépendance aux énergies fossiles.**
- **Réviser les valeurs foncières afin d'y intégrer les coûts indirects résultant du développement en périphérie.**
- **Mettre en place un système de péage kilométrique pour financer les coûts de l'étalement urbain.**
- **Repenser Montréal en mettant les piétons et les cyclistes à l'avant-plan.**
- **Les villes doivent augmenter l'offre de transport collectif et développer le réseau de façon stratégique afin d'en faire un outil structurant pour le développement des villes.**
- **Le financement des transports doit être revu pour limiter l'expansion du réseau autoroutier et prioriser les infrastructures de transport collectif.**
- **Montréal devrait établir des normes de performance beaucoup plus exigeantes que celles que l'on retrouve dans le Code de construction du Québec et la Loi sur la conservation de l'énergie dans le bâtiment. Le Code devrait lui-même être revu pour être plus contraignant et exiger l'utilisation des matériaux les plus performants. Il faut créer de nouveaux incitatifs pour encourager la construction de bâtiments à meilleurs rendements écoénergétiques.**
- **Le Code de construction doit mettre à l'avant-plan la qualité de vie des Québécois.**
- **Montréal devrait augmenter le coût des permis de construction pour ensuite les revoir à la baisse lorsque les promoteurs intègrent des composantes écologiques à leur projet.**
- **Les élus montréalais doivent prendre un engagement ferme et non seulement mettre en application les plans existants, mais aller plus loin encore et appuyer l'adoption de nouveaux règlements et politiques pour permettre la réalisation de nos ambitions pour Montréal.**
- **La réglementation municipale montréalaise gagnerait à être simplifiée et révisée en tenant compte des considérations écologiques si importantes pour les Montréalais.**
- **Montréal pourrait annoncer la mise en place de nouvelles mesures cinq ans à l'avance pour permettre aux professionnels de s'adapter et de prévoir leurs projets en conséquence.**
- **Une réforme de la fiscalité municipale doit permettre de diversifier les pouvoirs de contrainte que les municipalités peuvent exercer pour orienter leur ville vers un futur moins dépendant aux énergies fossiles.**
- **Montréal, l'agglomération ainsi que la CMM doivent mettre en place un système d'évaluation qui permet d'analyser les projets et leur concordance avec les orientations régionales élaborées en concertation avec la population.**
- **Il est essentiel de fournir aux Montréalais des informations claires et exhaustives sur les nouveaux projets et de rendre publiques les différentes études et analyses qui sont produites sur le sujet afin de les éclairer et de les guider dans leurs prises de position.**

- **À l'échelle du bâtiment, l'étiquetage énergétique, soit des données standardisées sur les performances énergétiques des bâtiments, devrait être automatiquement transmises aux acheteurs potentiels.**
- **Des promoteurs aux consommateurs en passant par les élus, des efforts doivent être réalisés pour sensibiliser les acteurs clés et expliquer les bienfaits et les avantages d'une ville durable, de quartiers complets et compacts.**

Plusieurs de ces idées sont des évidences et des choses qui sont dites et répétées encore et encore dans le milieu. Des changements tangibles et pérennes en faveur d'une plus grande autonomie par rapport aux énergies fossiles nécessiteront une compréhension et une action concertées des Montréalais. Ils nécessiteront une vision forte et rassembleuse et une volonté d'atteindre les plus hautes ambitions.