



## La transition climatique au cœur de la vision du PUM 2050

### Mémoire présenté dans le cadre de la consultation publique Réflexion 2050 de l'Office de consultation publique de Montréal

6 octobre 2022

Par le Partenariat Climat Montréal et ses membres du Comité directeur



BROCCOLINI



energir



## À propos du Partenariat Climat Montréal

Le Partenariat Climat Montréal (PCM) est une initiative indépendante qui rassemble plus d'une centaine d'organisations économiques, communautaires, institutionnelles et philanthropiques basées à Montréal. Il a pour mission de mobiliser les acteurs clés de la collectivité montréalaise, notamment [avec l'appui d'un comité directeur influent et diversifié](#), pour contribuer à réduire les émissions de GES de Montréal de 55 % d'ici 2030 et mettre la métropole sur la voie de la carboneutralité d'ici 2050, tout en renforçant sa résilience climatique.

Le PCM fait suite au succès de la collaboration établie en 2018-19 par un groupe de fondations philanthropiques avec la Ville de Montréal et l'organisation C40 Cities pour l'élaboration du Plan climat 2020-2030 de la Ville et s'inspire des meilleurs modèles de mobilisation à l'échelle internationale, tels que la Green Ribbon Commission à Boston et London Business Climate Leaders.

En agissant comme levier d'accélération de l'action climatique, notamment grâce à l'organisation annuelle du [Sommet Climat Montréal](#), le Partenariat place la ville dans le peloton de tête des grandes métropoles mondiales en faisant de la transition écologique un pilier de sa prospérité et de son attractivité.

Pour en savoir plus : [www.climatmontreal.com](http://www.climatmontreal.com)

## Préambule et introduction

En juin 2019, madame Valérie Plante, mairesse de Montréal, annonçait la création d'un [Comité consultatif sur le climat](#) afin de l'appuyer dans l'élaboration d'un plan visant à rendre la métropole québécoise véritablement résiliente face aux changements climatiques, et à l'outiller pour atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Ce comité, composé de 19 membres provenant d'horizons divers – et dont 10 organisations siègent aujourd'hui sur le comité directeur du Partenariat Climat Montréal – a mené des travaux soutenus pendant dix mois pour alimenter le Plan climat 2020-2030, publié en décembre 2020. Ce plan se voulait, pour le comité, un appel à la mobilisation de toute la communauté montréalaise, mais aussi un rappel que devant l'ampleur du défi climatique, il nous faut, plus que jamais, demeurer solidaires et travailler tou.te.s ensemble.

Par la présente, et dans la continuité de ces précédents travaux, le Partenariat Climat Montréal souhaite rappeler à la Ville que la majorité des actions formulées dans le Plan climat doivent être précisées dans le Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) 2050. **Nous tenons ainsi à souligner toute l'importance que ce dernier soit à la hauteur de l'ambition établie dans le Plan climat. Le PUM 2050 est le squelette opérationnel du Plan climat.**

Les propositions du Projet de ville qui font actuellement l'objet d'une consultation publique menée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) nous semblent être un excellent point de départ pour s'aligner avec le niveau d'ambition requis. À travers ce mémoire, nous souhaitons mettre de l'avant la vision commune du regroupement inédit qu'est le PCM. Parce que nous avons une portée d'influence qui va au-delà de nos employés, nos clients et nos partenaires d'affaires, nous avons la conviction que notre engagement collectif derrière le Plan climat sera au cœur du développement économique, social et environnemental de la métropole, à compter de maintenant et pour la prochaine génération. **Nous nous unissons ici derrière quatre principes fondamentaux qui doivent être au cœur du Projet de ville selon nous : l'urgence climatique, l'intégrité scientifique, la justice environnementale et l'amélioration de la qualité de vie des citoyen.ne.s.**

Les deux derniers rapports du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) publiés plus tôt cette année statuaient que limiter la hausse de la température mondiale à 1,5 °C est encore possible si les émissions mondiales de gaz à effet de serre (GES) plafonnent au plus tard en 2025, mais que l'humanité n'est pas encore en voie d'y parvenir, alors que les moyens de réduire les émissions existent et que leur coût est en constante diminution.<sup>1</sup> Les zones urbaines, où vit déjà la majorité des habitants de la planète et du Canada, y sont clairement identifiées comme des

---

<sup>1</sup> La Presse, [Nouveau rapport du GIEC : Trois ans pour agir](#), avril 2022

acteurs essentiels dans la lutte contre les changements climatiques.<sup>2</sup> Bien que Montréal ait déjà diminué ses émissions de GES de 28 % depuis 1990, le rythme de réduction a ralenti au cours de la dernière décennie. Dans ce contexte, une diminution supplémentaire d'au moins 27 % d'ici 2030 exigera un effort substantiel pour atteindre la cible de -55 % que s'est fixée la Ville de Montréal dans son Plan climat. Pour ce faire, une réduction massive de l'utilisation des énergies fossiles est nécessaire, particulièrement dans les secteurs du transport et du bâtiment. Le Projet de ville, duquel découlera le PUM 2050, doit planifier **des changements majeurs dans l'aménagement du territoire métropolitain (densité, connectivité et accessibilité)**, en combinaison avec des programmes qui encouragent les changements de comportement des usagers (par exemple, la tarification des transports). Il doit aussi laisser entrevoir que le PUM 2050 sera un plan municipal puissant et structurant, qui saura garantir une cohérence à l'échelle du territoire de l'île afin de faire percoler ses éléments essentiels au niveau de chaque arrondissement.

Cela dit, nous tenons ici à **souligner encore plus particulièrement l'enjeu majeur de l'adaptation et de la résilience aux changements climatiques**, trop peu souvent mis en avant ni traité avec assez d'ardeur dans le Plan climat 2020-2030. Alors que les très récents dégâts provoqués par la tempête Fiona dans les provinces atlantiques, dont le Québec, sont d'ores et déjà qualifiés d'"inimaginables"<sup>3</sup>, les inondations provoquées par les pluies torrentielles un peu plus tôt en septembre dans le Grand Montréal ont paralysé toute une partie de la métropole.<sup>4</sup> En 2018, la vague de chaleur extrême qui a frappé le Québec avait entraîné la mort de dizaines de personnes sur l'île de Montréal.<sup>5</sup>

La multiplication des événements météorologiques extrêmes et l'augmentation de leur intensité occasionnent déjà des coûts économiques et humains majeurs à Montréal : jusqu'en 2055, il en coûtera minimalement 2 G\$/année de plus aux municipalités québécoises pour adapter leurs infrastructures aux changements climatiques (entretenir, mettre à niveau et remplacer de façon résiliente).<sup>6</sup>

De surcroît, **les populations défavorisées, qui font déjà face à différentes formes d'inégalités, doivent supporter un fardeau inéquitable et disproportionné de dommages et de risques climatiques**, alors qu'elles contribuent le moins aux émissions de GES de la collectivité.<sup>7</sup>

Dans ce contexte, nous sommes inquiet.ète.s pour la résilience sociale, économique et environnementale de Montréal : l'adaptation ne peut plus être abordée comme des risques lointains, mais comme un enjeu qui nécessite une planification tout aussi

---

<sup>2</sup> La Presse, [Nouveau rapport du GIEC : Les villes au cœur de la lutte](#), avril 2022

<sup>3</sup> Radio-Canada, [Fiona détruit près de 100 maisons à Terre-Neuve](#), septembre 2022

<sup>4</sup> TVA nouvelles, [Un déluge paralyse en partie Montréal et ses environs](#), septembre 2022

<sup>5</sup> Le Devoir, [66 décès liés à la canicule à Montréal lors de l'été 2018](#), mai 2019

<sup>6</sup> UMQ, [Étude : Changements climatiques : quels coûts pour les municipalités ?](#) septembre 2022

<sup>7</sup> Radio-Canada, [La Fondation David Suzuki réclame une meilleure justice environnementale](#), septembre 2022

solide que rapide, et des interventions urgentes pour protéger nos infrastructures, nos organisations, nos communautés, et ce de façon équitable. Il n'est plus seulement question de considérer l'adaptation comme un enjeu de verdissement ou de gestion des eaux pluviales ; être résilients exige que nous examinions et que nous prenions en compte les enjeux systémiques globaux (approvisionnement, sécurité alimentaire, coûts en assurance, réfugiés climatiques, etc.). **Le PUM 2050 doit traduire cette nécessité afin de planifier adéquatement l'adaptation de la collectivité à l'échelle du territoire, dans une optique de justice environnementale.**

Ainsi, ce qui nous attend collectivement est plus qu'un simple changement du statu quo. Les transformations urbaines qui doivent s'opérer dans les prochaines années peuvent sembler titanesques, mais elles sont nécessaires et ne doivent pas être perçues comme désagréables ou contraignantes. Au contraire, elles constituent une opportunité inédite de créer une ville à échelle humaine, plus verte, inclusive et qui favorise l'entraide. Montréal a sa place parmi les grandes métropoles qui tracent la voie d'un avenir sobre en carbone et résilient, tout en étant reconnues pour améliorer significativement la qualité de vie de leurs résidents. En tant que membres du Partenariat Climat, **nous nous engageons à soutenir la Ville dans le développement d'un Projet de ville et dans la mise en œuvre d'un PUM 2050 à la hauteur des ambitions exigées par la science du climat, et qui feront de Montréal une ville prospère, inclusive et où il fait bon vivre.**

Les recommandations suivantes à propos du Projet de ville traduisent de façon concrète cette vision commune des membres du PCM, et ont pour objectif d'appuyer la Ville dans la planification territoriale et la mise en œuvre d'actions concrètes, ambitieuses et structurantes en matière de développement, de mobilité et d'adaptation aux changements climatiques.

## Recommandations du Partenariat Climat Montréal

### 1. Mieux adapter le territoire aux effets des changements climatiques, sans plus attendre

Les aléas climatiques se font de plus en plus durement sentir, mais nous avons le pouvoir (et le devoir) de réduire notre vulnérabilité face à ceux-ci, par l'adaptation de nos bâtiments, de nos infrastructures, de nos berges, de nos écosystèmes. Le Projet de ville doit donner une vision claire à la collectivité de ce que signifie augmenter sa résilience, de manière équitable et cohérente à l'échelle de tout le territoire de l'île.

Par exemple, dans l'objectif de réduire les effets néfastes des îlots de chaleur et de l'imperméabilisation des sols, le Projet de ville devrait donner les balises pour **développer Montréal sans artificialiser davantage ses sols**, luttant par le fait même contre l'étalement urbain et les constructions diffuses qui détruisent les habitats naturels et les continuités écologiques nécessaires à la faune sauvage pour circuler. Ce chantier a été démarré en France qui, en se fixant un objectif zéro artificialisation nette d'ici 2050<sup>8</sup>, est en train de réviser ses règlements d'urbanisme pour favoriser le renouvellement urbain et la densification, tout en renaturalisant les espaces artificialisés laissés à l'abandon.

Par ailleurs, **chaque citoyenne et citoyen devrait être en mesure de bénéficier de la règle du 3-3-300** : voir au moins 3 arbres (de taille décente) depuis son lieu de résidence; compter sur un indice de canopée (la couverture du feuillage des arbres) de 30 % dans son quartier ; habiter à 300 mètres ou moins d'un parc d'une superficie minimale d'un hectare. En plus d'assurer un accès équitable à une nature de proximité, ce principe agit efficacement contre les îlots de chaleur et les impacts des pluies diluviennes amenées à se multiplier. Ces espaces dédiés à la nature doivent être planifiés selon une vision globale de connectivité écologique et de services écosystémiques.

Nous recommandons aussi que le Projet de ville mette plus en avant **la nécessité de prendre en compte le climat présent et futur dans ses propositions**, par exemple au niveau de la perméabilité des sols, de la canopée, de la conception des rues ou encore de la pérennité des infrastructures.

Si l'économie et le coût de la vie sont déjà déstabilisés par les changements climatiques, une récente étude démontre que, au Canada, **des mesures proactives en adaptation auront d'importantes retombées économiques, puisque chaque dollar investi aujourd'hui rapportera de 13 \$ à 15 \$ en bénéfices directs et indirects**

---

<sup>8</sup> Cette démarche consiste à limiter autant que possible la consommation de nouveaux espaces et, lorsque c'est impossible, de «rendre à la nature » l'équivalent des superficies consommées.

Source : [ecologie.gouv.fr](http://ecologie.gouv.fr)

**dans les années à venir** : 5 \$ à 6 \$ en évitant les dommages directs comme les coûts de remplacement et de réparation prématurés des infrastructures, et 6 \$ à 10 \$ en avantages indirects propagés dans l'économie (limitation de la perturbation des chaînes d'approvisionnement, de la baisse de la productivité du travail, des pertes de revenu attribuables au retard des transports et à l'endommagement du réseau routier, etc.).<sup>9</sup>

Ainsi, l'adaptation de nos milieux de vie aux changements climatiques et aux crises interreliées (déclin de la biodiversité, dérèglements globaux des chaînes d'approvisionnement, augmentation du nombre de réfugiés climatiques, etc.) sera l'enjeu principal des prochaines décennies. Celle-ci doit se faire **dans l'intérêt de la Ville, de tout le secteur privé, des collectivités et de tou.te.s les Montréalais.es. Cela passera par la gestion des risques associés**, et demandera à la Ville et à toutes ses parties prenantes de modifier ses processus de décisions et ses activités en fonction des changements climatiques observés ou prévus, afin de réduire leurs conséquences négatives ou de tirer parti de nouvelles possibilités.

## 2. Créer des milieux de vie complets, denses et où il fait bon vivre et travailler

Pour adresser les enjeux de réduction de la dépendance automobile, de soutien de la vitalité locale, de la maximisation des retombées des investissements en transports collectifs et de l'étalement urbain, le PUM 2050 devra miser sur la proximité des services et la mixité fonctionnelle des usages. La croissance démographique projetée pour Montréal devra jouer en faveur d'un développement misant sur l'augmentation des capacités résidentielles des milieux déjà urbanisés.

Pour atteindre nos cibles climatiques, nous devons apprendre à faire plus (plus de monde, plus de services) avec moins de ressources, ce qui signifie accueillir plus de monde sur moins d'espace. **Un développement urbain soutenable passera nécessairement par la densification et l'accessibilité au transport actif et collectif**, comme le préconise depuis de nombreuses années déjà le concept des aires TOD (*Transit-oriented development*) ou encore celui des aires POD (*Pedestrian-oriented development*).

Nous appuyons le Projet de ville qui donne le ton de ce que devra opérationnaliser le PUM : **des milieux de vie où il est possible et réaliste d'aller porter les enfants à l'école à pied, de se rendre à l'épicerie à vélo et de rejoindre son travail en transport collectif**, à l'image du concept de la ville du quart d'heure<sup>10</sup>. La proximité, la densité et la consolidation de nos milieux de vie en sont la clé, et peuvent être synonymes de qualité de vie embellie, de tissu social renforcé et de quartiers à échelle humaine. L'exemple des quartiers montréalais bâtis sur la base de duplex et triplex

---

<sup>9</sup> SAWYER, Dave, Ryan NESS, Caroline LEE, et Sarah MILLER (2022), [Limiter les dégâts : Réduire les coûts des impacts climatiques pour le Canada](#). L'Institut climatique du Canada.

<sup>10</sup> Collectivités viables, [La ville des 15 minutes](#), mars 2021.

est aujourd'hui la preuve qu'il est possible de densifier une ville sans en faire pâtir la qualité de vie de ses résidents. Les ruelles y jouent d'ailleurs un rôle fondamental de socialisation qui donne vie aux quartiers.<sup>11</sup>

Cela dit, le Projet de ville devrait aussi mettre en exergue la responsabilité de la métropole vis-à-vis de l'occupation du territoire à l'échelle de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). **La Ville doit se donner les moyens d'attirer et de retenir les familles et les entreprises** afin que les gains environnementaux réalisés sur l'île ne soient pas annulés par l'étalement urbain. Pour lutter contre les changements climatiques, il est essentiel de freiner le développement urbain au détriment des espaces naturels et des terres agricoles.

### 3. Favoriser les logements durables sans compromettre leur abordabilité

Les milieux de vie durables, qui offrent une proximité aux emplois et aux services, sont trop souvent les territoires où les logements disponibles sont les plus dispendieux et les moins adaptés aux familles. Peu de ménages peuvent alors y accéder, et l'étalement urbain se poursuit. Pour effacer le déficit d'espaces habitables dans les milieux de vie durables, la Ville doit soutenir et faciliter la création d'une abondance d'unités disponibles dans les centralités afin que celles et ceux qui souhaitent s'y installer trouvent un logement qui convient à leurs besoins. La Ville de Montréal doit évidemment aussi mettre en place, en parallèle d'une densification intelligente, **des mécanismes de soutien et d'incitatif à la construction et à l'entretien de logements, abordables et sociaux**<sup>12</sup>.

Pour encourager la consolidation de ses milieux déjà urbanisés, le futur PUM 2050 pourrait entre autres viser des seuils de densité plus élevés pour certains secteurs en forte demande ; tout en conservant l'échelle humaine. Des seuils de densité plus importants pourraient également être offerts spécifiquement aux projets qui contiennent des logements abordables et des logements sociaux afin d'en inciter la construction.<sup>13</sup>

Par ailleurs, les objectifs du Plan climat ne pourront être réalisés sans une **amélioration significative de l'efficacité et de la sobriété énergétique dans le secteur du bâtiment** (cadre bâti et nouvelles constructions), **la réduction massive de la consommation des énergies fossiles** (dans l'objectif que tous les bâtiments montréalais soient zéro carbone opérationnel d'ici 2040<sup>14</sup>), **l'intégration des énergies**

---

<sup>11</sup> La Presse, [Le plex montréalais pour sauver la planète ?](#), septembre 2022

<sup>12</sup> La publication [Portes Ouvertes](#) de Vivre en Ville suggère quatre portes à ouvrir simultanément pour une sortie de crise durable en habitation. La première propose de combler le déficit d'espace habitable dans les milieux durables afin que toutes les Montréalaises et tous les Montréalais y aient leur place.

<sup>13</sup> La mise en place d'un [zonage différencié](#) nécessitera possiblement une modification à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, qui sera justement réformée dans les prochaines années dans le cadre de la mise en œuvre de la Politique nationale d'architecture et d'aménagement du territoire.

<sup>14</sup> Ville de Montréal, [Sommet Climat Montréal 2022 - La Ville accélère le pas de la transition écologique et annonce sa feuille de route Vers des bâtiments montréalais zéro émission dès 2040](#), 3 mai 2022



## **renouvelables et des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques.**

En ce sens, nous soutenons les propositions du Projet de ville concernant le bâtiment et ses abords, mais tenons à remettre de l'avant l'importance de planifier aussi la résilience des bâtiments face aux aléas climatiques anticipés, ainsi que leur capacité à accueillir le branchement et la recharge des voitures électriques qui deviendront un incontournable.

### **4. Créer de nouveaux paradigmes de mobilité**

#### A) Revoir la priorisation des usages de la voirie

Considérant que le secteur des transports est responsable de 40 % des émissions locales de GES de la collectivité montréalaise, que le transport routier représente 77,1% de ces émissions, et que la tendance ne cesse d'être à l'augmentation, **le Projet de ville doit très clairement prioriser l'objectif de réduire la dépendance à l'automobile**, et donc le nombre de kilomètres parcourus en véhicules motorisés sur son territoire. Tant pour des raisons économiques, énergétiques, logistiques, que pour des raisons écologiques, la réduction rapide et soutenue des émissions de GES dans le secteur du transport ne pourra pas seulement passer par la transition massive du parc automobile vers des véhicules électriques.

En effet, résoudre les problèmes de mobilité et minimiser leurs impacts négatifs exige de s'interroger sur les besoins de déplacements et les facteurs qui les déterminent : pour réduire durablement le bilan GES des déplacements, il faut avant tout s'intéresser aux localisations, aux liens entre domicile et lieux d'activités, à la structure de la semaine d'activités et à la possession automobile<sup>15</sup>. Seulement après avoir traité ces enjeux, le PUM devra identifier les stratégies de transfert des déplacements vers des modes plus durables (transport actif et collectif, autopartage) et d'amélioration de l'empreinte carbone de chaque kilomètre parcouru en véhicule motorisé. Cette logique hiérarchisée est d'ailleurs adoptée dans la Politique de mobilité durable du Québec, qui s'appuie sur **l'approche « Réduire – Transférer – Améliorer »**<sup>16</sup>.

En ce sens, le Projet de ville doit rééquilibrer les usages dans le partage de la route, considérant que l'automobile, en occupant plus de 70% de l'espace de la voirie,<sup>17</sup> incarne une place disproportionnée vis-à-vis des autres usages possibles de la voirie (piétons, cyclistes, transport collectif, autopartage, mais aussi verdissement, terrasses, etc.), en plus de représenter des sources d'îlots de chaleur urbains importants. **Les piétons devraient d'ailleurs occuper une place beaucoup plus importante dans le document**, notamment pour mettre de l'avant l'importance de la qualité de leurs

<sup>15</sup> Le Soleil, [Pour une mobilité plus sobre en kilomètres motorisés](#), juillet 2020

<sup>16</sup> Gouvernement du Québec, ministère des Transports, [de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports](#), 2018

<sup>17</sup> [Étude de Polytechnique Montréal](#) (2021) évaluant à 71,2 % l'espace de la voirie destiné à l'auto à l'échelle du territoire de la Ville de Montréal, contre 17,1 % aux piétons, 2,1 % aux infrastructures cyclables et 2,9 % aux transports collectifs.

cheminements en ville, qui constitue la clé pour accéder à tous les autres modes de mobilité durable de façon sécuritaire, confortable et efficace. Ce faisant, il faudra être attentif à maintenir un équilibre dans la fluidité du transport de personnes et de marchandises sur les axes de transit de la ville, ainsi que celle du transport actif et collectif.

Par ailleurs, la Ville devra **identifier les meilleures pratiques d'intégration des infrastructures de recharges électriques et d'infrastructures intelligentes dans le paysage urbain** et assurer la planification fine des installations pour répondre efficacement à une forte demande, particulièrement dans les milieux denses.

## B) Innover et optimiser en matière de livraison de marchandises

Le transport des marchandises représente une part importante des émissions de GES produites dans le Grand Montréal, mais il n'en est pas moins vital pour nos commerces, nos bureaux, nos institutions et la population elle-même. Après tout, du premier au dernier kilomètre, le transport de marchandises est le reflet de nos habitudes de consommation, notamment le commerce en ligne, mais est aussi révélateur de l'activité économique de la métropole.

Que ce soit pour améliorer notre bilan collectif en matière d'émissions de GES, de congestion ou de sécurité routière, le futur PUM 2050 devra permettre davantage la livraison du dernier kilomètre par **des alternatives sobres en carbone**, mais aussi faciliter la **création de pôles de livraison intelligents, l'électrification de la flotte de camions et la distribution de carburants alternatifs** (c.-à-d. hydrogène et méthanol vert) le long des corridors économiques et dans les pôles industriels existants. Ainsi, pour maximiser les gains associés à la mobilité des personnes, il est primordial d'améliorer, par des gestes concrets, la mobilité des marchandises pour la rendre beaucoup plus durable.

## C) Faire du stationnement un véritable levier de changement

Le stationnement agit comme un facilitateur indispensable des déplacements automobiles. Vital pour l'automobile et intrinsèquement lié à son utilisation, le stationnement contribue essentiellement à l'immobilisation des automobiles à 95 % du temps. Le PUM 2050, guidé par le Projet de ville, devra donc s'ancrer dans une **stratégie forte sur la question du stationnement pour permettre la réappropriation de l'espace public à des fins de 1) mobilité durable**, telles que la marche, le vélo, le transport collectif et les véhicules partagés ; **2) de verdissement massif** de la métropole ; **3) de transformation du transport de marchandises** en milieu urbain (développement du marché de la livraison urbaine écologique par le déploiement de centres de distribution urbaine de type Colibri) ; **4) de convivialité et d'attractivité**, en permettant l'installation de terrasses, de mobilier urbain et d'art. Évidemment, il faudra s'assurer de maintenir des espaces de stationnement pour les personnes qui ne peuvent utiliser le transport collectif ou actif, et, à mesure que les

technologies permettront le développement des véhicules autonomes (nécessitant beaucoup moins d'espace de stationnement), il deviendra de plus en plus envisageable de développer une stratégie de réappropriation de ces espaces publics.

## 5. Offrir de la prévisibilité à toutes les parties prenantes

Les organisations montréalaises se reconnaissent une responsabilité dans le grand défi de la transition vers une économie sobre en carbone<sup>18</sup>. Elles sont capables de s'adapter et sont prêtes à agir, mais elles ont besoin d'une feuille de route claire et cohérente de la part de toutes les instances gouvernementales, et en l'occurrence de la Ville de Montréal ; la prévisibilité est la clé. Certains changements, comme la transition au sein de toute la chaîne de valeurs, ne peuvent se faire du jour au lendemain et les organisations ont besoin d'accompagnement et de ressources supplémentaires pour accélérer ce virage essentiel. **Le Projet de ville doit reconnaître ce besoin en vue d'outiller les parties prenantes de la métropole dans la mise en œuvre du PUM 2050.**

---

<sup>18</sup> [Sondage de la CCMM](#) (juin 2022) révélant que 75 % des entreprises du Grand Montréal ont déjà intégré des critères ESG à leurs stratégies.

## Synthèse et conclusion

Être ancré dans la réalité des changements climatiques, c'est ce que nous demandons au Projet de ville du PUM 2050, qui a le pouvoir non seulement de prévenir et de freiner les effets désastreux qui sont anticipés et déjà partiellement observés, mais aussi de nous faire prospérer en tant que métropole. C'est sur ce plan municipal, qui n'est mis à jour qu'une fois tous les vingt ans, que repose la majorité des mesures annoncées dans le Plan climat 2020-2030, ce pourquoi il nous apparaît si indispensable qu'il soit ambitieux, aligné avec la science, force de propositions pour réduire les injustices environnementales et surtout, pour améliorer la qualité de vie de tou.te.s les Montréalais.es.

La fenêtre d'action pour parvenir à atteindre nos cibles climatiques dans les délais exigés par la science est mince, certes, mais nous sommes convaincus qu'elle est possible, et même, qu'elle n'a jamais été aussi opportune tant les forces vives de Montréal s'alignent autour d'une vision commune. La Ville de Montréal peut compter sur le Partenariat Climat Montréal et ses membres pour l'appuyer dans la mise en œuvre du futur PUM. Les forces du milieu des affaires, des universités, des fondations philanthropiques et des organisations communautaires sont réunies pour faire front commun dans l'atteinte des cibles fixées par la Ville, et attendent de sa part des gestes forts et des transformations tangibles pour faire de Montréal une métropole véritablement verte, inclusive et dynamique.

Ce qui nous attend est plus qu'un simple changement du statu quo : la lutte contre les changements climatiques et l'adaptation de notre collectivité aux aléas climatiques anticipés doivent être le thème central et non négociable du PUM 2050.

Certes, la tâche qui nous attend est titanesque, mais elle est nécessaire. Montréal a sa place parmi les villes qui traceront la voie d'un avenir sobre en carbone et résilient, où il fait bon vivre et travailler. Que ce soit par son leadership en finance durable, ses innovateurs, ses chercheurs universitaires, ses projets citoyens ou son écosystème d'entreprises en démarrage, elle a tout pour tirer son épingle du jeu. Le Partenariat Climat fait le pari que c'est en combinant l'expertise, la créativité et l'engagement de tou.te.s, que nous allons relever le défi de cette génération.

## Signataires

Ce mémoire est signé par les partenaires-membres du Comité directeur du Partenariat Climat Montréal :

1. **Julie Boucher**, vice-présidente, Expérience client, communications et relations avec les communautés, Hydro-Québec
2. **Graham Carr**, recteur et vice-chancelier, Université Concordia
3. **Leïla Copti**, présidente, Copticom
4. **Pauline D'Amboise**, Secrétaire générale et vice-présidente Gouvernance et Développement durable, Mouvement Desjardins
5. **Daniel Dagenais**, vice-président Opérations, Port de Montréal
6. **Bertrand Fouss**, co-président, Transition en commun
7. **Magda Fusaro**, rectrice, Université du Québec à Montréal
8. **Sarah Houde**, présidente-directrice générale, Propulsion Québec
9. **Anne-Marie Hubert**, associée directrice pour l'est du Canada, EY
10. **Ted Kantrowitz**, directeur général, Fonds climat du Grand Montréal
11. **Marie-Krystine Longpré**, directrice générale, Jeune Chambre de commerce de Montréal
12. **Martin Massé**, vice-président, affaires publiques et vice-président, développement durable, Aéroports de Montréal
13. **Karel Mayrand**, président-directeur général, Fondation du Grand Montréal
14. **Roger Plamondon**, président, Groupe immobilier, Broccolini
15. **Emmanuel Rondia**, directeur général, CRE-Montréal
16. **Christian Savard**, directeur général, Vivre en Ville
17. **Eric St-Pierre**, directeur général, Fondation familiale Trottier
18. **Stéphanie Trudeau**, vice-présidente exécutive Québec, Énergir
19. **Natalie Volland**, fondatrice et présidente, Gestion immobilière Quo Vadis
20. **Billy Walsh**, directeur général, Association des Sociétés de développement commercial (SDC) de Montréal