

Consultation publique  
sur la réduction de la dépendance  
montréalaise aux énergies fossiles:

# VERS UNE CURE DE DÉSINTOXICATION POUR MONTRÉAL



ORDRE DES  
**ARCHITECTES**  
DU QUÉBEC

Mémoire de l'OAQ  
remis à l'Office de  
consultation publique  
de Montréal  
Mars 2016

Un environnement bâti de qualité, ça profite à tous.



## > Présentation générale de l'OAQ

L'Ordre des architectes du Québec (OAQ) a pour mission d'assurer la protection du public. À cette fin, il contrôle l'accès à la profession d'architecte et en régit l'exercice au Québec.

Dans le cadre de son mandat, l'OAQ s'intéresse à toute question qui est d'intérêt pour la profession ou qui est de nature à influencer sur la qualité de l'architecture et du cadre bâti. Dans le prolongement de sa mission de protection du public, il est particulièrement sensible aux enjeux de développement durable.

L'OAQ compte à ce jour 3749 membres et 1001 stagiaires en architecture.

## > Résumé

Le contenu du présent mémoire prend la forme d'une liste de recommandations, qui sont justifiées et mises en contexte dans la suite du document.

### Ces recommandations sont les suivantes :

#### Planifier une ville durable et conviviale

- 1 Planifier en amont, à toutes les échelles, et se conformer aux décisions prises
- 2 Réutiliser les zones blanches, terrains contaminés, parcelles vacantes et bâtiments vides
- 3 Miser sur une densité douce et conviviale
- 4 Séduire en s'appuyant sur la mixité des populations et des usages
- 5 Porter une attention particulière à la qualité des espaces publics
- 6 Mesurer et communiquer à partir d'indicateurs simples et pertinents
- 7 Adopter une charte des écoquartiers montréalais et créer une appellation « écoquartier »

#### Prendre un virage dans le domaine du transport

- 8 Investir dans le transport en commun et le développer résolument
- 9 Implanter le transport en commun préalablement à tout nouvel aménagement
- 10 Favoriser le transport actif par tous les moyens
- 11 Limiter le stationnement et arrêter d'en imposer dans les projets de construction

#### Construire durable un bâtiment à la fois

- 12 Doter Montréal du Code de construction le plus vert au Québec
- 13 Mettre en place des mesures et des programmes d'efficacité énergétique
- 14 Adhérer au Défi 2030 et en faire la promotion
- 15 Donner l'exemple et utiliser intelligemment les certifications
- 16 Exiger des toits verts sur les grandes structures et généraliser les toits blancs
- 17 Lutter contre les îlots de chaleur
- 18 Délivrer les permis de construction plus rapidement et à coût moindre pour les projets exemplaires
- 19 Stimuler l'innovation et étudier la faisabilité d'un concours « Décarboniser Montréal »
- 20 Produire une politique municipale de l'architecture et appuyer une politique nationale de l'architecture
- 21 Poursuivre les représentations auprès des autres paliers de gouvernement

## > Mise en contexte

Interpellé par des citoyens engagés, le maire de Montréal a annoncé, le 30 juin 2015, la tenue d'une grande consultation sur la réduction de la dépendance aux énergies fossiles. Le mandat confié à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) est de s'intéresser à des solutions concrètes, ambitieuses et réalisables pour Montréal. Les citoyens et les organismes ont été appelés à se prononcer en ligne, lors d'auditions publiques, à travers des activités communautaires et un marathon créatif, ainsi que par le dépôt de mémoires.

C'est dans ce contexte que s'inscrit le présent mémoire. L'OAQ s'est en effet toujours positionné sur les enjeux relatifs à la qualité du cadre bâti, qu'il s'agisse de bâtiments ou d'espaces publics. Cette qualité passe par la durabilité, donc par la lutte et l'adaptation aux changements climatiques. Or, réduire la dépendance aux énergies fossiles est le principal moyen de lutter contre les changements climatiques.

Ce n'est pas la première fois que l'OAQ se prononce sur ces sujets. Au fil des années et des consultations, il a déposé plusieurs mémoires auprès du gouvernement, notamment *Améliorer le cadre bâti pour lutter contre les changements climatiques*, en février 2012, et *Politique énergétique pour le Québec : Passer à l'action!*, en octobre 2013 et en février 2015. À l'échelle de la métropole et de la ville, il a déposé les mémoires suivants : *Pour une région prospère : Miser sur la densité, la proximité, la mixité*, en octobre 2011, et *Demain Montréal : Document de discussion, projet de Plan de développement de Montréal*, en septembre 2013.

La plupart des commentaires et recommandations contenus dans ces documents sont, dans une large mesure, pertinents pour ce qui concerne les enjeux évoqués ici, et nous en reprenons plusieurs. L'OAQ n'a pas modifié ses positions depuis, bien au contraire.

Plusieurs articles ou dossiers du magazine de l'OAQ, *Esquisses*, portent également sur la durabilité du cadre bâti et les meilleures pratiques dans ce domaine au Québec ou ailleurs. Le numéro qui vient de paraître, celui du printemps 2016 (volume 27, numéro 1), est justement consacré aux changements climatiques.

## > Introduction

L'Ordre des architectes du Québec se réjouit d'avoir la possibilité de s'exprimer puisqu'il souscrit pleinement aux objectifs de réduction de la dépendance du Québec – et de Montréal en particulier – aux énergies fossiles. Une prise de conscience et la mise en œuvre d'actions vigoureuses sont nécessaires dans ce domaine. L'intérêt collectif impose à la fois de prendre le temps de bien faire les choses et de ne pas perdre de temps, car plus on tardera, plus les solutions seront coûteuses et complexes à mettre en œuvre.

Il est possible de réussir collectivement. Les décisions et mesures que l'on prendra devront cependant être vigoureuses et perdurer; l'engagement politique et citoyen sera primordial pour éviter d'en rester aux bonnes intentions.

L'Ordre est aussi favorable à l'implication et à la concertation citoyenne. Il tient d'ailleurs à remercier le groupe de citoyens de la Coalition Climat Montréal qui a interpellé le maire Denis Coderre sur le sujet, et ce dernier d'avoir acquiescé rapidement à cette demande en mandatant l'OCPM pour mener cette vaste consultation. L'exercice est mobilisateur, inspirant et à la hauteur de l'enjeu.

«Penser mondialement, agir localement», préconise la formule héritée du premier Sommet de la Terre à Stockholm en 1972. Dans le cas qui nous occupe, on pourrait traduire cela par «agir localement à Montréal, mais penser à l'échelle de l'agglomération montréalaise, du Québec, voire de l'Amérique du Nord».

En effet, si Montréal s'engage résolument vers la carboneutralité, l'ensemble de l'agglomération – qui accueille la moitié de la population québécoise – et le Québec entier en seront influencés. C'est à la fois une occasion à saisir et une responsabilité.

Par ailleurs, les énergies fossiles mentionnées aux fins de la consultation sont l'essence, le diesel, le mazout, le charbon, le gaz naturel et le propane. L'Ordre évoquera l'efficacité énergétique des bâtiments, bien que la source d'énergie en soit généralement l'électricité. Car «penser mondialement», c'est reconnaître qu'on ne peut restreindre la logique à Montréal. L'électricité économisée à Montréal pourrait très bien, par exemple, être exportée et éviter l'utilisation de charbon ou de mazout chez nos voisins.

Malgré l'énoncé de la consultation, utile pour circonscrire les réflexions, il est donc important de garder en tête que les territoires et les actions sont interreliés et que les enjeux dépassent la stricte lutte aux énergies fossiles.

Devant ces défis majeurs, il faut mobiliser l'ensemble des expertises et des bonnes volontés en ayant le souci de la collaboration entre citoyens, professionnels de l'aménagement et institutions publiques et privées. Les architectes peuvent être mis à contribution pour trouver des solutions et ont aussi un rôle non négligeable à jouer au quotidien, dans leur pratique. L'OAQ poursuit son travail de sensibilisation à cet effet. Toutefois, les conditions doivent être réunies pour que la mobilisation des professionnels aboutisse aux meilleurs résultats possible. La Ville de Montréal a une responsabilité à cet égard.

Le mémoire se concentre sur les aspects liés à notre mission et aborde successivement trois thèmes: planification, transport et bâtiment. Comme le transport est le plus gros utilisateur d'énergies fossiles à Montréal, les deux premiers aspects nous préoccupent beaucoup, car ils ont une influence majeure sur la qualité du cadre bâti. Les bâtiments viennent ensuite, même si c'est le sujet qui concerne plus directement les architectes. Bien entendu, il ne faut négliger aucune économie d'énergie fossile, aussi modeste soit-elle. ➤



Avant d'entrer dans le vif du sujet, soulignons l'atout majeur dont dispose Montréal. En effet, le 22 février dernier paraissait une étude sur la perception qu'ont les Canadiens des changements climatiques<sup>1</sup>. Elle montre que les Québécois adhèrent davantage au consensus scientifique – selon lequel l'activité humaine est actuellement la *principale cause* du réchauffement climatique – que l'ensemble des Canadiens. Ainsi, 53 % des Québécois sont d'accord avec ce consensus contre 44 % des Canadiens (68 % des Québécois croient que la planète se réchauffe *en partie et surtout* en raison de l'activité humaine contre 61 % des Canadiens). Les habitants des villes, qui ont tendance à être plus jeunes, plus éduqués et plus progressistes, selon l'explication donnée par les chercheurs, sont aussi ceux qui doutent le moins de l'influence de l'humain sur le climat. Logiquement, ils sont ceux qui appuient davantage les solutions.

On peut facilement en déduire que Montréal est l'un des endroits au pays où la population est la mieux préparée à accepter les mesures pour contrer les changements climatiques et celle qui acceptera le plus facilement de changer ses habitudes. La Ville doit absolument miser sur cet avantage. Nous proposons ici des pistes d'action pour y parvenir.



## Partie 1

# > Planifier une ville durable et conviviale

## Recommandation 1

### Planifier en amont, à toutes les échelles, et se conformer aux décisions prises

L'aménagement du territoire a un impact important sur l'utilisation des énergies fossiles, car il influe directement sur le mode de vie des citoyens, leurs déplacements, le transport de biens, ainsi que les usages et la durabilité du cadre bâti. Il faut donc mettre l'accent sur cet aspect et prendre des décisions en fonction des objectifs poursuivis.

Prendre le temps de bien planifier est essentiel. « Bien planifier » signifie de prévoir une phase de réflexion sur les objectifs recherchés, une concertation en amont, avant la prise de décision. On doit communiquer tout au long du processus et en toute transparence sur les objectifs, le déroulement et les résultats. Une fois le consensus établi et les décisions prises, il ne faut pas déroger aux choix qui ont été faits, et encore moins dans des situations d'urgence. Nous insistons sur la planification en commençant ce mémoire, car, malheureusement, à Montréal, trop de décisions sont prises à la pièce, en fonction de projets particuliers.

La réflexion sur la planification doit se faire à toutes les échelles, de la plus grande à la plus petite : territoire de la ville, quartier, rue, parcelle, bâtiment, unité commerciale, industrielle ou résidentielle. Planifier la ville, c'est décider comment on l'organise spatialement, dans son ensemble d'abord, puis à l'échelle des quartiers, quelle densité et quelle mixité de fonctions on lui donne, où on place les espaces verts et les espaces publics, quels services collectifs sont requis à court et à long terme, quelles sont la trame urbaine et la typologie de bâtiment adaptées à chaque zone (hauteur, forme, etc.). C'est aussi prévoir en amont le transport en commun qui assurera la mobilité des habitants de la ville et de ses quartiers.

L'exercice de planification exige d'anticiper le développement de la ville et de prévoir des réserves foncières pour faire face aux besoins qui changeront et aux nouveaux besoins qui surgiront. On doit garder des zones libres pour l'aménagement de futurs quartiers ou pour de nouvelles installations industrielles. À l'échelle des quartiers, on doit prévoir des réserves pour des services publics, par exemple.

De façon générale, il est important que le leadership de la Ville s'exerce face aux promoteurs. Les villes du monde qui ont connu un développement harmonieux au cours des dernières décennies, que l'on pense à Malmö, en Suède, à Copenhague, au Danemark ou à Portland, en Oregon, ont établi clairement les règles du jeu. C'est la municipalité qui doit énoncer ses règles et non l'inverse. Pensons à la hauteur des tours, au respect du patrimoine ou à l'intégration des nouveaux projets dans leur milieu environnant. Certains promoteurs ne demandent d'ailleurs rien de mieux qu'un environnement réglementaire clair et explicitement balisé qui leur offre de la prévisibilité et un plus grand degré de certitude quant au fait qu'ils parviendront à vendre leurs logements.

Depuis trop longtemps, Montréal délègue aux promoteurs cette responsabilité qui est la sienne de bâtir des quartiers résidentiels. En fonction des terrains disponibles, ce sont les promoteurs qui décident où l'on construira des maisons unifamiliales ou des immeubles de condos, le nombre d'unités que l'on construira et le type d'habitations que l'on offrira. Pendant ce temps, on « oublie » de planifier des parcs, des écoles, des places publiques, des pistes cyclables de proximité. Les cas de L'île-des-Sœurs et de Griffintown sont des exemples éloquentes d'un laisser-aller qui engendre par la suite des problèmes en plus de réduire la qualité de vie. ➤



Si elle veut réduire la dépendance de ses habitants aux énergies fossiles, la Ville de Montréal doit désormais proposer des milieux de vie complets (offre variée en habitation, espaces verts, commerces et bureaux, réserves foncières pour usages futurs tels qu'écoles, etc.) dont elle déterminera elle-même les caractéristiques. Il est dommage, quand on dispose d'atouts de taille (vitalité culturelle, mixité, caractère insulaire, etc.), de fragiliser ceux-ci, d'un projet immobilier à l'autre, en confiant les clés de la ville aux promoteurs. Il en résulte des quartiers sans âme où la mixité des usages et des fonctions est insuffisante, et où la diversité des logements est réduite.

De même, des zones d'emplois variées doivent être conservées dans les quartiers centraux, pour que de petites entreprises de service, des usines ou des entrepôts puissent y rester, s'y installer et y grandir. Si on déplace en périphérie les emplois, et notamment les emplois moins qualifiés, on incite les travailleurs à aller habiter avec leurs familles en banlieue où le logement est moins cher, augmentant ainsi l'utilisation de la voiture en solo.

Bref, il faut prendre le temps de se doter d'une vision globale de l'aménagement du territoire montréalais. Une fois le cadre connu, compris et accepté, les projets d'aménagement peuvent se développer rapidement, mais il s'agit de s'assurer que le cadre est respecté. Il y aura en effet toujours de bonnes raisons de déroger aux décisions de planification qui ont été prises, mais il faut à la fois être cohérent et envoyer un message clair: s'écarter des principes définis devrait être exceptionnel.





## Recommandation 2

### **Réutiliser les zones blanches, terrains contaminés, parcelles vacantes et bâtiments vides**

Comme nous l'avons déjà dit, les habitants qui vivent en ville ont moins recours aux énergies fossiles que ceux qui vivent en banlieue. Il faut donc lutter contre l'étalement urbain en utilisant tous les espaces dont on peut disposer pour densifier Montréal.

Toute planification devrait donc mettre en avant l'utilisation des zones blanches, des terrains contaminés – en prévoyant leur décontamination en fonction des usages à venir –, des parcelles vacantes dans les quartiers, des grands stationnements bitumés et même des bâtiments inutilisés (anciennes usines, anciens commerces ou entrepôts de grande taille, bâtiments religieux, etc.). Cette requalification des friches urbaines doit également se faire à toutes les échelles. Dans tous les quartiers, il est possible de densifier de façon « fine » en utilisant ce que les Français appellent les « dents creuses », ces petits espaces vides au milieu de la trame urbaine existante.

Le centre-ville de Montréal compte ainsi de nombreux terrains de stationnement de surface qui pourraient facilement et progressivement être lotis afin qu'y soient construits des bâtiments mixtes.

La revitalisation des zones orphelines ou en déshérence devrait en effet se concentrer d'abord sur celles qui sont desservies par le transport en commun ou qui sont faciles à desservir à moindre coût. Il ne s'agit évidemment pas d'aller faire de nouveaux aménagements sur des terrains où chacun utilisera la voiture, comme c'est le cas du projet Cap-Nature, à Pierrefonds. De même, les zones vertes ou retournées à la nature devraient être préservées. Nous traiterons plus loin de la lutte aux îlots de chaleur.

La Ville de Montréal pourrait étudier un programme spécifique ou des incitatifs sous certaines conditions pour aider les promoteurs prêts à utiliser une parcelle vacante ou à décontaminer un terrain, prenant ainsi le relais du programme ClimatSol aboli en 2015 par le gouvernement québécois. En effet, dans les quartiers centraux, le prix des terrains fait qu'il est difficile de rentabiliser les projets les plus souhaitables (par exemple, reconstruire un triplex sur une parcelle vacante bordée de triplex). Du coup, le propriétaire du lot préfère laisser son terrain vide, spéculant sur sa valeur ou sur d'éventuels changements de zonage, pendant que des voisins doivent s'accommoder d'un terrain vague et que des familles déménagent en banlieue.



### Recommandation 3

#### Miser sur une densité douce et conviviale

Densifier oui, mais densifier en douceur. Bien que cela augmente la densité, l'OAQ ne préconise absolument pas de multiplier la construction de tours, une typologie de bâtiment qui ne se justifie pas au Québec, car elle est peu conviviale, mal adaptée au climat local, énergivore et aggrave plusieurs problèmes liés aux changements climatiques. Il est tout à fait possible d'atteindre une grande densité avec un cadre bâti de moindre hauteur. Certains arrondissements de Montréal comme Le Plateau-Mont-Royal – parmi les plus denses au Canada – en sont la preuve. Si elles peuvent convenir à d'autres usages, les tours devraient être limitées en ce qui concerne le logement.

À l'inverse, il est impossible de densifier avec des maisons unifamiliales isolées. Rappelons que la maison unifamiliale spacieuse, énergivore et entourée d'un grand terrain, située dans une zone peu dense, éloignée des services et habitée par des personnes travaillant ou étudiant à plusieurs kilomètres, constitue le symbole même d'un mode de vie extrêmement coûteux en énergie. Il s'agit d'un modèle dépassé. Les politiques d'urbanisme devraient tendre vers sa disparition. De la même façon, il est difficile de densifier suffisamment en construisant uniquement des maisons en rangée.

Selon l'OAQ, le modèle à privilégier est le petit résidentiel collectif, soit des immeubles de trois à six étages maximum. Trois étages, c'est la hauteur limite à laquelle on peut surveiller les enfants qui jouent dans la ruelle. Jusqu'à cette limite, tous les logements d'un immeuble peuvent donc convenir aux familles. Ici encore, pas besoin de réinventer la roue. Le cadre bâti résidentiel traditionnel des quartiers centraux de Montréal constitué de duplex ou de triplex répond à ce critère. Pourquoi ne pas le généraliser en le réinterprétant ?

Au-delà de l'utilisation des « dents creuses », plusieurs pistes très concrètes peuvent être suivies pour densifier en douceur. Montréal pourrait notamment s'inspirer de Vancouver, qui a autorisé la construction de minimaisons sur des parcelles déjà bâties avec un accès par les ruelles. Il ne s'agit pas de perdre des espaces verts ou des cours, mais de transformer des garages ou des entrepôts de fond de cour en logements. La législation devrait être adaptée. Dans le même ordre d'idée, la possibilité de rehausser les bâtiments existants grâce à des mezzanines devrait être encouragée. Il semble que les barrières administratives soient actuellement importantes pour ce type de projet. En dehors du centre, il existe un grand potentiel de densification dans les quartiers de bungalows si la réglementation locale d'urbanisme permet qu'un ou deux étages y soient ajoutés pour faire de chaque bâtiment un duplex ou un triplex.

Évidemment, on doit porter une attention particulière au respect de l'existant dans chaque projet, à l'intégration au milieu, au confort du voisinage (ensoleillement, vis-à-vis, etc.) et aux hauteurs autorisées.

Rappelons que la densité permet de rentabiliser et de mutualiser les équipements publics, quels qu'ils soient, de même que les transports en commun. Bien sûr, la densité doit être adaptée à chaque zone et à chaque quartier.



## Recommandation 4

### Séduire en s'appuyant sur la mixité des populations et des usages

Donner envie de vivre en ville est bon pour la ville, mais aussi pour le Québec dans son ensemble. Faire de Montréal une ville inclusive, durable, où il fait bon vivre est un excellent moyen de réduire la dépendance aux énergies fossiles. Cette grande séduction doit viser autant les résidents actuels, que l'on souhaite garder, que les résidents potentiels.

De façon générale, les quartiers les plus appréciés de Montréal sont des milieux de vie durable. Ils se caractérisent par une mixité tant fonctionnelle que sociale, soit un amalgame de logements, d'écoles, de services de santé, d'équipements collectifs, de lieux d'emploi et de commerces de proximité qui favorisent la vie en communauté. Ces quartiers à échelle humaine – des *Transit-Oriented Development* (TOD) avant l'heure, puisqu'ils rayonnent autour d'un réseau de transport en commun structurant – séduisent des gens de différentes couches sociales en raison de la pluralité des expériences qu'ils offrent dans un rayon restreint. On y habite, on y étudie et on y travaille, bref, on y vit.

Il faut donc s'en inspirer. Ce n'est malheureusement pas ce qu'on a fait pour les grands projets d'aménagement résidentiels des dernières décennies. On n'a qu'à penser au projet du Locoshop Angus. Morcellement en trois temps : résidences d'un côté, supermarché à une extrémité et bureaux à l'autre bout. Inutile de préciser qu'on n'y croise pas beaucoup de piétons et que l'automobile y est le moyen de transport le plus courant. On a recréé un quartier de banlieue sur l'île. La phase II du projet de Technopôle Angus tente de réparer les erreurs commises. Malheureusement, il est toujours plus difficile d'intervenir après coup plutôt que de bien planifier au départ, et les utilisateurs actuels du quartier ont déjà pris de mauvaises habitudes.

Montréal doit absolument éviter de copier la banlieue, souvent peu durable, sous peine de nuire à ses qualités spécifiques. Pourtant, des projets dignes des périphéries continuent de voir le jour. Il est notamment peu pertinent d'aménager sur l'île une immense zone commerciale tel le projet Royalmount (dit Quinze40). Il est en effet évident que la majorité des consommateurs s'y rendront en voiture. On est loin de la réduction de la dépendance aux énergies fossiles. À l'inverse, il faut soutenir les boutiques de proximité, les petites surfaces commerciales et lutter contre la désertification commerciale de certains quartiers. Il est désolant que les habitants de Griffintown aient à signer une pétition pour obtenir une épicerie à proximité. Ce n'est pas le signe d'un quartier bien planifié qui se développe de façon naturelle.

Il faut attirer ou retenir des familles à Montréal. Outre la grandeur et la diversité des logements, les immeubles résidentiels et leur environnement immédiat doivent convenir à la vie familiale. Les cours intérieures, les terrasses individuelles grand format offrant un peu d'intimité, les parcs de proximité, tout comme les rues accueillantes et les ruelles sans voiture où l'on ne craint pas pour la sécurité des enfants sont autant d'atouts pour les familles.

Afin de favoriser la mixité sociale, il faut diversifier l'offre de logements de qualité. À cet égard, rendre obligatoire la Stratégie d'inclusion de logements abordables serait particulièrement pertinent. La Ville devrait l'appliquer de façon plus stricte et faire à nouveau des représentations pour que Québec la rende obligatoire.

Ce que nous proposons n'a rien de révolutionnaire. Des penseurs tels que la philosophe de l'architecture et de l'urbanisme canadienne-américaine Jane Jacobs, l'urbaniste danois Jan Gehl ou l'architecte et urbaniste torontois Ken Greenberg ont vulgarisé les meilleures pratiques. Montréal doit les mettre en œuvre plus systématiquement.



## Recommandation 5

### Porter une attention particulière à la qualité des espaces publics

La qualité des espaces publics compte pour une grande part dans l'attractivité d'un quartier. C'est un domaine où la Ville a un rôle important à jouer. Là encore, il faut prévoir en amont les investissements chaque fois que cela est possible. Cette qualité des espaces publics est à la fois matérielle – sécurité des déplacements actifs pour tous (enfants, adolescents, personnes âgées, personnes handicapées, femmes), accessibilité –, et immatérielle – animation, confort, convivialité, etc.

Montréal a beaucoup progressé sur le plan de l'animation de ses espaces publics, à petite et à grande échelle, et ce, quelle que soit la saison. Cette progression est remarquable et doit être poursuivie. Certains événements attirent les touristes, accroissent la fierté des Montréalais et font parler du Québec en dehors de ses frontières.

Par contre, il y a encore beaucoup à faire en matière d'aménagement physique des lieux, d'accessibilité universelle, de sécurité et de diffusion équitable sur le territoire. Trop de quartiers sont développés sans vision et les habitants y aménagent avant que des espaces publics dignes de ce nom y soient aménagés. Citons encore Griffintown. De manière générale, un grand soin devrait être apporté à l'intégration de tout nouveau quartier ou de toute revitalisation au milieu qui l'entoure, qu'il s'agisse de trame urbaine, de respect du cadre bâti existant, des liens piétonniers et cyclistes.

Montréal accuse un retard particulier en ce qui concerne les places publiques. Or, ce sont des lieux essentiels pour dynamiser et rendre agréables les milieux de vie. Un bon exemple à suivre est la place Simon-Valois, dans Hochelaga-Maisonneuve. Elle est à échelle humaine et a apporté une véritable plus-value à la communauté.

En revanche, Montréal dispose dans beaucoup de quartiers d'un atout considérable, partie intégrante de sa personnalité et dont la notoriété dépasse aussi ses frontières: son réseau de ruelles. Certaines communautés ont consacré de grands efforts à les aménager et les verdier. Ce sont des espaces publics précieux pour la communauté locale, souvent naturellement sécuritaires et d'appropriation facile pour les citoyens. Les enfants peuvent y jouer, les voisins s'y retrouver; elles favorisent le transport actif et peuvent favoriser la lutte aux îlots de chaleur. Bref, il faut les y encourager, augmenter le nombre de ruelles vertes ou fermées à la circulation. C'est d'autant plus facile qu'il ne s'agit pas ici de programmes municipaux coûteux ou qui peinent à convaincre, mais plutôt d'un message de convivialité. D'ailleurs, dans les nouveaux aménagements immobiliers, sans doute serait-il pertinent de développer une trame urbaine inspirée de cette spécificité montréalaise que sont les ruelles.

Les efforts doivent se poursuivre du point de vue de l'accès aux berges. Les initiatives comme le projet d'aménagement de la plage de l'Est, à Pointe-aux-Trembles, doivent se multiplier. Montréal doit valoriser ses atouts naturels, faire en sorte que ses habitants puissent en profiter et qu'ils tirent de la fierté d'habiter sur une île.

Ce sont ici des pistes pour construire des quartiers durables et concurrencer efficacement le goût de la banlieue en misant sur la qualité de vie et les spécificités montréalaises. Retenir les familles en ville doit en effet être une préoccupation constante afin de former une relève dont le mode de vie sera économe en énergies fossiles. Toutes ses actions peuvent se résumer en une formule: créer de l'effervescence. Les animations culturelles, les possibilités sportives et de loisirs, les espaces publics bien conçus et les atouts naturels mis en valeur y participent.



## Recommandation 6

### Mesurer et communiquer à partir d'indicateurs simples et pertinents

On doit analyser la situation de chaque milieu de vie en chaussant les « lunettes » de la densité douce et conviviale. Ainsi, on saura où déployer les efforts pour améliorer la situation dans l'existant, on saura quels sont les quartiers réussis à cet égard pour s'en inspirer et quels sont les moins réussis afin de ne pas en reproduire les erreurs.

Les indicateurs de mesure dont on doit se doter devraient être faciles à comprendre pour les citoyens, les élus et les fonctionnaires. On devrait communiquer régulièrement à leur sujet afin de sensibiliser chacun aux modes de vie peu gourmands en énergies fossiles. Il faut favoriser l'acceptabilité sociale du concept de densité, en montrant qu'il n'est pas incompatible avec la qualité de vie.

À titre d'exemple, Ken Greenberg préconise d'utiliser comme indicateur le pourcentage d'enfants qui se rendent à l'école de façon autonome. À Stockholm, 95 % des enfants arrivent à l'école à pied ou à vélo, au Canada, c'est 25 %, et aux États-Unis, 12 % en moyenne. Voilà qui est révélateur ! Un quartier où les enfants sont autonomes est un quartier où l'école n'est pas loin de la résidence, où les trajets sont sécuritaires et conviviaux pour tous, y compris les plus vulnérables. Jan Gehl parle même d'aménager la ville pour qu'elle soit agréable vue depuis la hauteur des yeux d'un enfant. La part des différents modes de transport dans les déplacements quotidiens est évidemment un autre indicateur pertinent.



## Recommandation 7

### **Adopter une charte des écoquartiers montréalais et créer une appellation « écoquartier »**

Nous l'avons dit, la ville durable est faite de quartiers durables, c'est-à-dire de quartiers à densité élevée où l'on met l'accent sur la qualité de vie des habitants et des travailleurs. Des quartiers où la mixité des usages permet de limiter les déplacements en automobile. Des quartiers où le logement collectif à dimension humaine est privilégié au détriment de la maison unifamiliale isolée.

Le terme « écoquartier » est apparu en Europe il y a une vingtaine d'années pour caractériser certains de ces quartiers où les efforts sont conséquents, cohérents et suivis, et ce, sur tous les plans. Le premier et le plus connu est Vauban à Fribourg-en-Brisgau, en Allemagne, aménagé à partir de 1996.

Depuis quelques années, le terme est repris au Québec. Malheureusement, il est souvent utilisé par des promoteurs, et même des élus, à des fins de marketing. Des aménagements immobiliers sont proclamés « écoquartiers » sans que la vision qui les porte soit cohérente et globale. Or, un lotissement constitué uniquement de maisons unifamiliales avec garages et situé dans un lieu peu accessible par le transport en commun ne peut être qualifié d'écoquartier, même si les maisons qui le composent sont écoénergétiques. Cela induit les acheteurs et les citoyens en erreur.

À la suite de cette consultation et dans l'esprit de favoriser les communications claires, la Ville devrait élaborer les critères qui définissent un écoquartier dans le contexte montréalais, en s'assurant d'être cohérente et suffisamment exigeante. Il ne s'agit pas de galvauder le terme à nouveau, d'autant que les modèles sont disponibles. La France s'est dotée en 2012 de *La Charte des ÉcoQuartiers* et d'un « label » associé. Au Québec, l'organisme Vivre en Ville a publié en 2013 le document *Vers une charte des écoquartiers*.

Une charte des écoquartiers montréalais, de même qu'une appellation attestée par un label qui serait apposé sur certains projets immobiliers serait une mesure utile. Cela permettrait aux projets les plus exemplaires de bénéficier d'un avantage sur le marché. De plus, la Ville pourrait se servir de cette appellation pour communiquer avec les citoyens et pour imposer des exigences aux différents acteurs concernés lorsqu'elle ouvre de nouvelles zones à la promotion immobilière.



## Partie 2

# ➤ Prendre un virage dans le domaine du transport

## Recommandation 8

### Investir dans le transport en commun et le développer résolument

Affirmons-le d'emblée: il n'y aura pas de réduction de la dépendance aux énergies fossiles à Montréal sans un changement des habitudes en matière de transport. Les Montréalais doivent absolument réduire leurs déplacements en voiture, en évitant en premier lieu la voiture en solo.

En plus de leur construire des quartiers où il fait bon vivre et où tout est à proximité, il faut leur proposer des transports en commun efficaces. Le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC) du gouvernement insiste sur ce point, comme de nombreux experts. Un grand bond en avant doit être effectué à cet égard. Les priorités sont connues: entretenir les lignes existantes de bus, de métro et de trains de banlieue, et améliorer le service et la convivialité de l'expérience, tout en développant des projets structurants qui répondent aux besoins. Étant donné le temps de mise en œuvre de ces projets complexes et coûteux, les deux axes doivent être poursuivis en parallèle. Ajoutons que plusieurs projets importants devront également être menés de front.

Cela ne surprendra pas: la planification est également la clé dans ce domaine. Une fois cette étape réalisée et les décisions prises, il ne faut plus perdre de temps et passer à l'action. Il est évident que Montréal accuse un retard dans les projets de transports en commun alors que de grandes villes telles que Toronto ou Vancouver y ont investi de façon massive et volontaire ces dernières années.

Bien entendu, plusieurs projets sont dans les cartons – prolongation de la ligne bleue du métro, train léger sur le pont Champlain, etc. – ou en cours de réalisation – service de bus rapide sur le boulevard Pie-IX. Nous savons également que tout ne dépend pas de la seule Ville de Montréal, qu'il s'agisse de décisions ou de financement. C'est logique, surtout quand le territoire du Grand Montréal doit être pris en compte. Nous pensons néanmoins que la Ville a un grand pouvoir, que ce soit à l'interne ou dans ses représentations à l'externe. Cela devrait être sa grande préoccupation.

Les investissements majeurs à prioriser dans le transport en commun sont ceux qui permettent de structurer le territoire, qui touchent le plus grand nombre de personnes, en particulier les zones où les populations sont économiquement moins nanties. La prolongation de la ligne bleue, projet sur lequel on doit cesser de tergiverser pour l'engager au plus vite, répond selon nous à ces critères. À court terme, le réseau de bus doit aussi être amélioré, notamment en renforçant le service sur les lignes saturées afin de ne pas décourager les citoyens et sur les lignes transversales est-ouest dont la fréquence est insuffisante pour les convaincre. Les efforts en matière de fiabilité du réseau et d'information des usagers doivent se poursuivre.

Évidemment, tout cela suppose d'investir des budgets conséquents, mais Montréal n'a pas le choix et plus tôt ces investissements seront faits, mieux la ville se portera. ➤



D'ailleurs, nous aimerions en profiter ici pour signaler des gestes qui sont, à notre avis, contre-productifs et des messages contradictoires et dommageables. La Ville a d'abord diminué les budgets dévolus au transport en commun en 2014 et, même si le maire de Montréal a annoncé que 2015 serait l'année du transport en commun, les budgets n'ont pas suivi. Cela a contraint la Société des transports de Montréal (STM) à diminuer les services au cours de ces deux années alors que le nombre d'usagers progressait. Ce n'était ni la chose à faire ni la chose à dire. Les railleries des chroniqueurs dans les médias, qui n'ont pas manqué de souligner l'ironie de ce décalage, étaient méritées. L'OAQ plaide donc pour un réinvestissement massif dans le transport en commun.

Nous profitons aussi de l'occasion pour le dire ici : le transport en commun coûte cher à Montréal. Les tarifs ont d'ailleurs augmenté bien au-delà de l'inflation au fil des ans, même si un répit est prévu en 2016. Ils fournissent plus de 46 % des revenus de la STM. Montréal se compare avantageusement à certaines villes, mais beaucoup moins bien à d'autres villes à cet égard. La part assumée par les usagers à Vancouver – qui a pris des mesures fermes en matière de durabilité et de transports collectifs – est de 35 %. C'est un exemple à suivre pour une ville qui vise la décarbonisation.

Il existe des programmes incitatifs pour donner l'habitude du transport en commun à certains types de populations. Il nous semble qu'ils devraient être généralisés en fonction des objectifs poursuivis. À titre d'exemple, pourquoi ne pas donner un titre gratuit annuel aux immigrants ou à tout nouveau résident de Montréal ?

Par ailleurs, même si cela peut paraître anecdotique, la Ville de Montréal devrait donner l'exemple en promouvant clairement l'utilisation du transport en commun auprès de ses fonctionnaires et de ses élus. C'est une question de cohérence. En outre, ses bâtiments devraient être bien desservis par le métro, le bus ou le train.

Bien que le nombre d'usagers des transports en commun ne cesse d'augmenter, les déplacements en automobile (croissance annuelle de 2,8 % entre 2008 et 2013) et le nombre d'automobiles augmentent encore plus vite (11 % en cinq ans), selon la 10<sup>e</sup> enquête Origine-Destination publiée par l'Agence métropolitaine de transport en 2015. Il faut tout faire pour inverser cette tendance. Signe encourageant, quand des transports en commun efficaces existent, comme c'est le cas vers le centre-ville de Montréal, ils sont utilisés. Ainsi, trois déplacements motorisés sur quatre à destination du centre-ville se font en transport en commun. Il faut s'appuyer sur ce constat pour les généraliser.

Ajoutons que la nécessité de consolider et de développer le réseau de transport montréalais fait désormais consensus dans de nombreux milieux socioéconomiques. D'autant plus que de nombreux chantiers routiers sont en cours et vont encore se poursuivre dans les prochaines années, compliquant les déplacements automobiles. Il faut également s'appuyer sur cette conjoncture pour passer à l'action.





## Recommandation 9

### **Planter le transport en commun préalablement à tout nouvel aménagement**

Dans la continuité de ce qui vient d'être dit, aucun nouveau quartier, aucun nouvel aménagement immobilier de grande ampleur ne devrait voir le jour sans une desserte en transport en commun préalable.

Le transport doit exister ou être développé en amont de la construction des bâtiments et de l'arrivée des travailleurs et des résidents, comme les meilleures pratiques européennes l'ont démontré. Sinon, ici encore, on envoie un mauvais message - le transport en commun n'est pas indispensable. De plus, les habitants doivent au début utiliser une voiture et en ont déjà pris l'habitude quand le transport en commun devient opérationnel. Dès lors, il est même tentant de ne pas le développer, puisque le besoin de mobilité a été comblé autrement. On doit garder à l'esprit ce principe simple - commencer par l'accessibilité en transports en commun - dans les projets encore à l'étude tels les terrains de l'ancien Hippodrome dans Côte-des-Neiges ou Cap-Nature à Pierrefonds.



## Recommandation 10

### Favoriser le transport actif par tous les moyens

Tous les autres moyens de déplacement devraient également avoir la priorité sur l'auto en solo. En complément du transport en commun, le transport actif doit être encouragé, et notamment les modes les plus courants, soit la marche et le vélo. C'est également ce que préconise le PACC 2013-2020.

Pour cela, il s'agit d'arrêter de penser en premier lieu, dès qu'il est question de mobilité des citoyens, aux infrastructures et au développement de la ville en fonction de l'automobile. Nous avons déjà parlé de l'importance de la qualité des espaces publics pour qu'ils soient à la fois sécuritaires et conviviaux. Le partage de la route et de la rue doit être plus équitable. On doit privilégier le verdissement des rues, de larges trottoirs, des pistes cyclables, des trajets piétonniers parallèles pour donner aux citoyens le goût de marcher et de pédaler.

#### • Sécuriser et améliorer les trajets piétons

Les piétons doivent sentir qu'on se préoccupe de leur sécurité et de leur confort. Les liens pédestres continus et sécuritaires ne sont pas un luxe. La sécurisation des intersections et une signalisation avec priorité aux piétons devraient être la règle, en particulier dans la perspective du vieillissement de la population. Les professionnels de l'aménagement ont répété ces recommandations, de même que les intervenants en santé publique et les coroners à la suite d'accidents évitables.

Sur ce point aussi, il faut éviter de brouiller le message, que ce soit à grande ou à petite échelle. Revenir sur une décision et réduire à 70 cm un trottoir pour conserver quelques places de stationnement est extrêmement malavisé, surtout si le revirement est accompagné de propos maladroits qui semblent donner raison aux automobilistes. Évitions aussi les mauvais exemples tout droit sortis de la réalité des banlieues : les rues sans trottoir. La 64e avenue à Rivière-des-Prairies est un exemple parmi d'autres.

Toujours selon l'Enquête Origine-Destination, les déplacements piétons ont progressé de 7 % entre 2008 et 2013, alors que la population augmentait de 5 %. C'est un début, mais encore trop peu en comparaison des autres modes.

#### • Accompagner et encourager le développement du cyclisme

Il en est autrement pour les cyclistes. La part du vélo a crû de 54 % en cinq ans. C'est une bonne nouvelle. L'arrivée de Bixi n'y est sans doute pas étrangère. Malgré les difficultés qu'a connues l'entreprise, le vélo en libre service est un des bons coups de Montréal sur les plans de la mobilité, de l'environnement, de l'image de marque et de la santé publique. Cela a donné le goût au plus grand nombre du déplacement à vélo.

Les infrastructures sont cependant loin d'avoir suivi le rythme de cet engouement, bien que le nombre des pistes cyclables et la distance qu'elles couvrent progressent. Alors qu'ils commencent à être mieux acceptés par les automobilistes et qu'ils n'ont jamais été aussi peu dangereux, les déplacements à vélo peuvent encore largement augmenter. Il faut accompagner et encourager le développement du cyclisme utilitaire, y compris en hiver, et donner l'exemple. Grâce à sa communauté vivante et ses spécificités comme le cyclisme d'hiver, Montréal bénéficie sur ce point d'une image avant-gardiste au Canada et à l'étranger. Nous devrions l'entretenir, notamment en évitant de perdre du terrain par rapport aux autres grandes villes nord-américaines. ►



- **Décourager la voiture en solo en proposant d'autres options**

De façon générale, la Ville devrait envoyer un message clair dans ses aménagements: la priorité est aux transports actifs et aux usagers de la route les plus vulnérables. Pour réduire la dépendance aux énergies fossiles, pensons – dans l'ordre – à la marche, au vélo, au transport en commun et, après seulement, à la voiture. Cela doit se refléter dans les discours politiques, les budgets et les aménagements.

L'automobile – un mal nécessaire – ne devrait être utilisée qu'en dernier recours. Tout doit être mis en œuvre pour éviter l'auto en solo et la possession individuelle d'une automobile. Ainsi, le covoiturage, le taxi, l'autopartage, la voiture en libre-service sont des compléments intéressants au transport actif et aux transports en commun. Toute solution qui permet d'être mobile sans être obligé de posséder sa propre voiture est un bon « vaccin » contre la voiture en solo, dont l'habitude doit diminuer.



## Recommandation 11

### **Limiter le stationnement et arrêter d'en imposer dans les projets de construction**

Revoir la place de l'automobile passe par une réflexion sur le stationnement, comme l'indique aussi le PACC 2013-2020. Sans le faire du jour au lendemain, il faut avoir le courage de diminuer progressivement le nombre de places de stationnement dans les quartiers centraux et les zones desservies par le transport en commun. Copenhague, ville exemplaire en matière de déplacements actifs, a entamé sa transformation en éliminant graduellement des places de stationnement au centre-ville. En effet, une place de stationnement constitue à la fois un encouragement au déplacement en voiture et une mauvaise utilisation de l'espace public. Ici encore, il s'agit d'envoyer un message ferme. La politique de stationnement de Montréal, dont le projet est actuellement en discussion, doit être en cohérence avec les objectifs de réduction de la dépendance aux énergies fossiles. Malheureusement, on évoque au contraire la possibilité de construire de nouveaux stationnements au centre-ville.

Concernant le défi du stationnement, l'OAQ souhaite interpeller la Ville sur un élément particulièrement irritant: l'obligation d'inclure des stationnements dans certains projets immobiliers. Nous demandons son abolition.

Prenons l'exemple de la coopérative d'habitation Station N° 1, dans Hochelaga-Maisonneuve. Les membres de la coopérative concernée ne souhaitaient pas de stationnement. D'une part, la coopérative est située près du métro (stations Joliette et Pie-IX) et, d'autre part, il s'agit de résidents à revenus modestes, donc peu enclins à posséder une voiture. Ajoutons qu'ils ont fait valoir que la cour serait mieux utilisée en terrain de jeu étant donné le grand nombre d'enfants qui allaient vivre dans la coop. Or, l'arrondissement a exigé plus d'une cinquantaine de places de stationnement. En plus d'avoir à trouver d'autres solutions, on a dû détourner de l'argent du projet et investir pour acheter 17 places de stationnement et on a finalement utilisé une cour intérieure pour en loger 12 autres. Voilà à l'évidence une exigence absurde, indigne d'une ville qui veut réduire la dépendance aux énergies fossiles.

Ce type de réglementation désuète doit être abandonnée sans tarder. Ajoutons que ce changement ne créerait aucun remous politique ou polémique, bien au contraire, puisqu'il allège les obligations des promoteurs.

Dans les bâtiments municipaux, il va de soi que les stationnements automobiles devraient être limités, alors que ceux pour les vélos devraient être multipliés.



### Partie 3

## > Construire durable un bâtiment à la fois

### Recommandation 12

#### **Doter Montréal du Code de construction le plus vert au Québec**

La ville durable est faite de quartiers durables, mais aussi de bâtiments durables. L'enjeu principal ici est la consommation énergétique. Au Québec, la majeure partie de l'énergie consommée par les bâtiments n'est pas d'origine fossile, mais hydroélectrique (69 % dans le secteur résidentiel et 57 % dans le secteur institutionnel et commercial). Cependant, comme nous l'avons dit en introduction, cette électricité économisée au Québec peut être exportée vers des provinces et États voisins qui, autrement, s'alimenteraient à des sources émettant beaucoup de gaz à effet de serre (GES), comme le charbon.

Le Québec est très en retard en ce qui concerne l'efficacité énergétique. Bien que les techniques, les matériaux et les connaissances aient progressé au cours des 10 à 20 dernières années, la réglementation évolue très lentement. Les normes relatives au grand bâtiment n'ont pas changé depuis 1983 et celles qui ont trait au petit bâtiment ont légèrement évolué en 2012. C'est insuffisant. La Régie du bâtiment du Québec est d'ailleurs en train de réviser les premières. Une réflexion sur une réforme en profondeur de l'encadrement de la construction et de la Loi sur le bâtiment est également amorcée. Elle vise à ce que la version la plus récente du Code de construction s'applique sur tout le territoire, en laissant la possibilité aux municipalités, comme c'est déjà le cas, de bonifier ce Code de construction sur certains aspects particuliers.

L'OAQ invite Montréal à se saisir de cette occasion au plus tôt pour se doter du Code de construction le plus vert au Québec. Elle ferait ainsi preuve de leadership. La Ville devrait s'inspirer de Toronto et de Vancouver, qui ont des codes de construction plus exigeants que ceux de l'Ontario et de la Colombie-Britannique, et ce, bien que ces provinces soient elles-mêmes en avance sur le Québec.

Comme la consommation énergétique des bâtiments provient essentiellement du chauffage et de la climatisation, exiger une enveloppe (murs, toits) plus performante est donc la priorité. Montréal pourrait être exemplaire en imposant la réglementation en vigueur au Vermont et au Maryland, équivalente ou supérieure à la norme internationale ASHRAE 90.1-2013/2015 IECC. La Ville se positionnerait ainsi d'emblée en avance sur les futures exigences québécoises, qui visent l'équivalent de la version 2015 du Code national de l'énergie pour les bâtiments (CNEB). Ce serait d'autant plus pertinent que les autres provinces canadiennes continuent par ailleurs de renforcer leur réglementation. Bien sûr, tout nouveau règlement doit être annoncé en amont afin que les acteurs du domaine de la construction s'y préparent.

En ce qui concerne ce que l'on décrit généralement comme « le petit bâtiment » dans le résidentiel, de nouvelles normes relatives à l'isolation et à l'étanchéité à l'air sont entrées en vigueur en 2012. Toutefois, ce règlement – devenue la partie 11 du Code de construction – manque d'ambition, dans la mesure où les exigences qu'il impose restent également en deçà de celles qui sont appliquées dans plusieurs autres provinces canadiennes. Là aussi, La Ville pourrait être plus exigeante. ➤



Des réglementations plus sévères stimuleraient la recherche et le développement. N'oublions pas que les bâtiments qui se construisent actuellement auront des impacts sur la consommation d'énergie de Montréal pendant des décennies. Avec un peu de temps, un accompagnement et une formation adéquate, le milieu de la construction s'adaptera aux nouvelles normes imposées par la réglementation montréalaise. Il faut lui faire confiance.

Sur d'autres sujets, et bien que chaque cas soit particulier, Montréal pourrait s'inspirer des villes de Trois-Rivières et de Victoriaville, qui ont mis en place des politiques concrètes de durabilité du cadre bâti.



## Recommandation 13

### Mettre en place des mesures et des programmes d'efficacité énergétique

Poursuivons sur l'efficacité énergétique. Montréal doit agir sur d'autres fronts pour limiter sa consommation d'énergie dans le bâtiment. Rappelons que l'énergie la moins chère et la moins dommageable du point de vue environnemental, c'est l'efficacité énergétique. L'OAQ est d'avis qu'il s'agit d'une avenue incontournable.

- Limiter les surfaces bâties inutiles

Dans ce cadre, il faut se préoccuper de limiter les surfaces bâties inutiles. La consommation énergétique d'un bâtiment est en effet intrinsèquement liée à sa superficie. D'une part, il faut agir sur les normes de construction afin de favoriser une réduction de la consommation. Nous en avons parlé plus haut en proposant un Code de construction bonifié. D'autre part, il faut intervenir pour réduire ou, à tout le moins, optimiser les superficies afin de mettre un frein à l'inflation de mètres carrés inutiles à laquelle on assiste depuis plusieurs années. En effet, chaque mètre carré supplémentaire mal utilisé annihile les efforts pour rendre les bâtiments plus performants et pour permettre d'accueillir plus d'habitants en ville en leur offrant une réelle qualité de vie.

Bien sûr, il faut continuer à construire des logements de taille suffisante pour accueillir les familles et les retenir dans le grand centre urbain qu'est Montréal. Il ne s'agit toutefois pas de construire davantage de maisons unifamiliales isolées, comme nous l'avons déjà dit. Elles sont, de loin, les logements les plus énergivores. On sait que la superficie moyenne d'une maison unifamiliale isolée au Canada est de 149 m<sup>2</sup>, alors que celle des maisons jumelées ou en rangées est de 119 m<sup>2</sup>. Or, le chauffage et la climatisation représentent l'essentiel de la consommation énergétique dans le bâtiment.

Il est aussi important de contrer l'augmentation de la superficie des bâtiments commerciaux et institutionnels, phénomène ayant une grande incidence sur la consommation énergétique. Par exemple, le modèle des centres commerciaux de périphérie aux magasins gigantesques, dont l'impact environnemental est considérable, semble dépassé dans un contexte de transition énergétique.

Notons qu'une conception adéquate des espaces en tenant compte des besoins actuels et anticipés permet d'optimiser les surfaces ou de les rendre plus flexibles, ce qui évite de construire trop grand ou encore d'avoir à remplacer des espaces.

- Privilégier le recyclage de bâtiments

L'OAQ pense que le recyclage de bâtiments devrait toujours être privilégié avant la construction nouvelle. Les autorités municipales et les politiques d'urbanisme de Montréal devraient en tenir compte. On pourrait imaginer des incitatifs à cet égard afin de contrer la tentation de la démolition, souvent le choix de la facilité pour les propriétaires et les concepteurs.

Ajoutons que, dans la perspective de limiter l'utilisation des énergies fossiles dans le transport de marchandises, la réutilisation de bâtiments et, plus largement, de matériaux est une avenue à ne pas négliger. Évidemment, cela doit se faire dans le respect du patrimoine et des sensibilités locales. Cela ne veut pas dire qu'on ne peut rien faire; on peut oser les transformations. ➤



- **Stimuler l'architecture bioclimatique**

Pour réduire les besoins de chauffage et de climatisation à la source, il existe une autre option efficace: l'orientation et la conception bioclimatique des bâtiments. Au Québec, on a tendance à négliger ces deux techniques, qui recèlent pourtant un grand potentiel d'économie d'énergie et sont maintenant fort répandues dans d'autres pays.

L'architecture bioclimatique recourt à des stratégies passives. D'une part, elle vise à répondre aux besoins de chauffage, de refroidissement et d'éclairage des occupants en utilisant le moins d'énergie possible et, d'autre part, elle contribue à limiter les îlots de chaleur urbains. Les grands principes en sont: l'éclairage naturel, le chauffage solaire (orientation et dimension des ouvertures), le refroidissement passif (brise-soleil, dispositifs de contrôle des systèmes mécaniques et éclairage naturel afin de minimiser les gains thermiques internes, ventilation naturelle), étanchéité à l'air et isolation réduisant au minimum les besoins de chauffage, compacité, etc.

Au-delà de l'amélioration de l'enveloppe du bâtiment, il est surtout important de favoriser une fenestration adéquate et bien placée, des façades orientées judicieusement par rapport au site, en fonction de l'ensoleillement, des corridors de vents, etc.

Évidemment, il ne s'agit pas de mettre en péril la trame urbaine et l'intégration au milieu. Toutefois, même dans les quartiers centraux, des gestes prenant en compte la conception bioclimatique peuvent être accomplis. Dans les nouveaux aménagements, on pourrait aller plus loin. L'orientation des rues en fonction des vents d'été dominants favorise par exemple la ventilation naturelle des bâtiments. Les règlements d'urbanisme devraient le prendre en considération. Et on devrait sensibiliser les planificateurs, les professionnels et les entrepreneurs afin qu'ils considèrent ces techniques qui font consensus parmi les spécialistes.

- **Améliorer la performance dans l'existant**

En plus de rehausser les normes relatives aux bâtiments neufs, de limiter les nouvelles surfaces et de privilégier le recyclage des bâtiments, il faut mettre en place des mesures énergétiques pour améliorer l'efficacité énergétique dans le cadre bâti existant. La réduction de la consommation liée au chauffage et à la climatisation y est un enjeu majeur qui ne peut être ignoré. C'est particulièrement vrai à Montréal, qui possède un grand parc de bâtiments anciens.

Au-delà de ce qui peut être fait lors de rénovations majeures, de transformations ou d'agrandissements, la Ville devrait mettre en place des programmes d'aide financière pour inciter les particuliers et les petits commerçants à entreprendre des travaux ponctuels pour améliorer la performance énergétique de leurs bâtiments. À cet égard, il est plus simple et plus efficace d'intervenir sur les éléments les plus faibles de l'enveloppe. Il s'agit des portes et fenêtres. Changer la fenestration pour installer des cadres et des fenêtres performants ou rénover ceux qui existent, lorsque c'est possible, devrait faire l'objet d'un soutien financier. Il est important que Montréal conçoive des programmes efficaces à cet effet et les fasse connaître.

- **Encourager les bâtiments écoénergétiques de pointe**

Il est important que ceux qui sont prêts à aller plus loin que les normes en vigueur, en visant certaines certifications ou non, puissent le faire et soient encouragés. Les propriétaires, concepteurs et entrepreneurs exemplaires tracent en effet la voie à de meilleures normes, à une meilleure compréhension de la construction durable et à une généralisation des techniques. Pour mettre en œuvre de tels projets, ils investissent souvent beaucoup d'énergie, de temps et d'argent. De l'aide financière devrait être mise à la disposition de ces visionnaires qui font concrètement avancer les choses, à condition bien sûr de pouvoir évaluer les résultats obtenus. Bref, les expérimentations doivent être encouragées étant donné que les bâtiments écoénergétiques sont encore très rares à Montréal. ➤





- Favoriser les sources d'énergie propres

Une fois qu'on a réduit le plus possible les besoins en énergie des bâtiments, il faut penser aux sources d'énergie. D'une part, le recours aux énergies fossiles ne devrait plus être autorisé dans les nouvelles constructions et on devrait prendre des mesures pour qu'elles soient abandonnées dans les bâtiments existants. On a vu plus haut qu'il y avait encore des gains à faire, puisque l'électricité représente la source d'énergie dans seulement 57 % des bâtiments institutionnels et commerciaux.

D'autre part, les énergies les plus propres doivent être grandement encouragées: géothermie, solaire thermique et voltaïque ou toute autre production locale. Des subventions doivent favoriser, dans la mesure du possible, un rapide rendement des investissements pour les propriétaires qui optent pour les énergies nouvelles.

- Mettre en place un guichet unique

Dans l'ensemble, tout programme doit avoir des visées à la fois quantitatives et qualitatives afin que l'impact soit réel. Contrairement à plusieurs programmes de courte durée, évolutifs ou complexes mis en place par différents paliers de gouvernement, Montréal devrait miser sur des programmes publicisés, simples et étendus dans le temps. Le soutien financier que nous préconisons pourrait être direct - subvention - ou indirect - crédit de taxes foncières. À long terme, le coût de l'inaction est bien supérieur, à la fois sur le plan sociétal et collectif et sur le plan individuel (facture d'énergie des ménages notamment).

Pour que ces différentes mesures soient cohérentes, ordonnées, et qu'il soit facile de s'en prévaloir, l'OAQ préconise de créer un guichet unique. Son rôle pourrait être de sensibiliser, d'informer, de conseiller et de soutenir concrètement la construction durable et l'efficacité énergétique du bâtiment.

Enfin, il faut tout faire pour éviter de construire avec la solution la moins chère en se dispensant des efforts d'efficacité énergétique. Et il faut garder en tête qu'il ne sert à rien de construire un bâtiment écoénergétique s'il contribue à l'étalement urbain. Dans le même ordre d'idée, l'OAQ ne propose en aucun cas de construire des bâtiments écoénergétiques manquant de fenestration, privant ainsi les usagers du confort de la lumière naturelle.



## Recommandation 14

### Adhérer au Défi 2030 et en faire la promotion

Le 29 janvier dernier, le conseil d'administration de l'Ordre des architectes du Québec a décidé d'appuyer officiellement le Défi 2030. Cette initiative internationale a été lancée en 2007 par l'organisme à but non lucratif Architecture 2030. Elle vise à éliminer, d'ici 2050, les émissions de GES dans l'ensemble du cadre bâti, entre autres par l'entremise de la pédagogie et de la sensibilisation des professionnels.

En ce qui a trait aux nouvelles constructions et aux rénovations majeures, les participants s'engagent à réduire radicalement l'énergie consommée par rapport à la moyenne des bâtiments de même type construits dans leur région. Les objectifs de réduction sont de 70 % immédiatement, de 80 % d'ici 2020, de 90 % d'ici 2025, pour aboutir à des bâtiments carboneutres en 2030. On s'attaquerait ensuite au cadre bâti existant pour le transformer radicalement d'ici 2050.

Sur son site Web, le Défi 2030 propose de nombreuses stratégies et diffuse bon nombre d'exemples pour atteindre ces objectifs à l'échelle de la ville, de la région ou du quartier<sup>2</sup>. Nous invitons les architectes québécois à s'y impliquer, comme l'ont fait de nombreux architectes à travers le monde. Nous nous engageons à les accompagner. S'ils respectent cet engagement, toutes les réalisations seront carboneutres dans 14 ans. Ce n'est pas rien!

Nous ne sommes pas les seuls à appuyer le Défi 2030 au Canada. L'Institut royal d'architecture du Canada (IRAC), l'Ontario Association of Architects, le Conseil canadien du bâtiment durable et la Ville de Vancouver s'y sont déjà ralliés. Nous invitons la Ville de Montréal à s'y engager aussi formellement, à le mettre en œuvre dans ses propres constructions, à en faire la promotion et à assurer le suivi adéquat. Les élus enverraient ainsi un message clair, en lien avec la participation à la Conférence de Paris sur le climat.



## Recommandation 15

### Donner l'exemple et utiliser intelligemment les certifications

Cela nous amène à évoquer le devoir d'exemplarité de la Ville. Il ne peut concerner simplement les bonnes habitudes de transport pour les élus et les fonctionnaires.

Les principes énumérés dans ce mémoire doivent évidemment s'appliquer aux bâtiments publics municipaux : construction et rénovation selon les plus hautes normes énergétiques, réutilisation du bâti existant lorsque cela est envisageable, utilisation de matériaux locaux, conception bioclimatique, recours aux énergies renouvelables, facilitation du transport actif, emplacement près des transports en commun, absence ou limitation des places de stationnement, mixité des fonctions et des usages, verdissement, plus-value apportée par le bâtiment à l'espace public, etc. Puisque l'influence des utilisateurs sur la consommation d'énergie d'un bâtiment a été démontrée, ceux-ci doivent aussi être sensibilisés à l'impact de leurs gestes.

Ces bâtiments devront respecter le Défi 2030 une fois qu'il aura été adopté. Les meilleurs exemples pourront d'ailleurs être présentés sur le site d'Architecture 2030 ou sur celui de l'IRAC<sup>3</sup>.

La même attention doit être portée à l'efficacité énergétique en ce qui concerne l'éclairage public, notamment par l'installation de capteurs de mouvement qui font varier l'intensité en fonction des besoins. Une ville qui se veut « intelligente » doit bénéficier d'un système intelligent de gestion de l'énergie, comme il en existe ailleurs.

Il existe plusieurs certifications en construction durable, la plus répandue étant le Leadership in Energy and Environmental Design (LEED) avec ses différents niveaux (Platine, Or, Argent, et certifié pour l'aménagement des quartiers). Citons aussi le Défi du bâtiment vivant (ou Building Living Challenge), Maison passive (ou PassivHaus) pour attester de la conception bioclimatique, Haute Qualité Environnementale (HQE), etc. Les certifications ont leur intérêt, car elles permettent de faire progresser la construction durable en donnant l'exemple et en apportant une reconnaissance tangible aux acteurs concernés. Néanmoins, chacune présente à la fois des avantages et des inconvénients.

En exiger une en particulier dans les appels d'offres publics est contre-productif, car les concepteurs sont forcés d'adopter une forme de réflexion et de répondre à des critères parfois inadéquats alors qu'ils pourraient obtenir de meilleurs résultats autrement. Il n'y a pas de pensée unique et de solutions valables dans tous les cas. Exiger systématiquement la même certification – la plupart du temps LEED – est encore plus délicat.

Dans les appels d'offres publics pour ses projets de construction, la Ville de Montréal devrait donc sélectionner la certification en fonction du contexte. Mieux encore, elle devrait plutôt fixer des cibles de performance que les concepteurs doivent atteindre, en s'assurant que le concept proposé y réponde.

En résumé, la Ville de Montréal – qui se préoccupe déjà de la qualité architecturale de ses édifices, comme en témoigne l'organisation de concours d'architecture – est bien placée pour donner l'exemple. En contrepartie, elle bénéficiera des avantages tangibles des bâtiments durables en matière de confort et de coûts d'exploitation.



## Recommandation 16

### Exiger des toits verts sur les grandes structures et généraliser les toits blancs

L'OAQ met l'accent ici sur deux mesures concrètes sur lesquelles la Ville pourrait agir facilement, toujours dans le domaine de l'enveloppe du bâtiment : les toits verts (ou toits végétalisés) et les toits blancs.

Les toits végétalisés – lorsqu'ils sont bien réalisés – présentent de nombreux avantages qui ne sont plus à démontrer : performance énergétique et acoustique, lutte contre les îlots de chaleur, amélioration de la qualité de l'air, rétention des eaux de pluie, renforcement de la biodiversité, durabilité, etc. Ils devraient être encouragés, notamment dans toute nouvelle construction institutionnelle ou commerciale de grande ampleur.

La Ville de Montréal a déjà fait beaucoup de travail sur le sujet, notamment en publiant, en 2014, le document *La construction de toits végétalisés : guide technique pour préparer une solution de rechange*, qui cherche à encadrer les pratiques et qui facilite la tâche des concepteurs et des entrepreneurs. En 2015, la Régie du bâtiment a publié de son côté le guide *Critères techniques visant la construction de toits végétalisés*. Les concepteurs, intervenants et propriétaires sont maintenant bien outillés, quel que soit le type de bâtiment touché.

Le moment est venu de passer à l'étape suivante, et Toronto devrait être la source d'inspiration. En 2009, la Ville a adopté un règlement administratif exigeant la construction de toits verts sur les nouveaux projets immobiliers dont la surface brute de plancher dépasse 2000 m<sup>2</sup>. Ce règlement, accompagné du programme incitatif Eco Roof, a contribué à verdir des centaines de toits.

Les toits végétalisés ne sont pas pertinents partout, notamment sur de petits bâtiments appartenant à des particuliers ou sur des structures anciennes qui ne peuvent les supporter. Par contre, une solution simple peut être généralisée et faire une grande différence sur le plan de la performance énergétique, de durabilité et de lutte aux îlots de chaleur : les toitures blanches. La Ville de Montréal ne part pas de zéro non plus. L'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie a adopté en 2011 une réglementation qui interdit les toits noirs. Il l'a renforcé en 2015 en rendant obligatoire l'installation de membranes blanches, éliminant *de facto* le bitume. D'autres arrondissements ont emboîté le pas, mais les règles sont disparates.

La réglementation qui a fait ses preuves et qui est en vigueur dans Rosemont-La Petite-Patrie doit s'appliquer au plus vite à l'ensemble de la ville. Cela ne devrait poser aucune difficulté : le marché est prêt, et les produits comme les installateurs existent.

C'est l'occasion de dire que les bonnes pratiques, dans ce domaine comme dans d'autres, devraient être généralisées bien plus rapidement une fois leur bien-fondé prouvé.

Ajoutons que les murs végétaux – moins répandus – doivent aussi être encouragés. Ces différentes techniques – toits végétalisés, toitures blanches et murs végétaux – permettent d'abaisser les demandes en climatisation, qui ne vont cesser d'augmenter dans les années à venir. Ces avenues sont incontournables et la plupart des grandes villes qui se préoccupent de lutte et d'adaptation aux changements climatiques l'ont bien compris.



## Recommandations 17

### Lutter contre les îlots de chaleur

À plusieurs endroits précédemment, nous avons évoqué les îlots de chaleur urbains. Nous souhaitons développer cet aspect. Quoiqu'il ne semble pas en lien direct avec la réduction de l'utilisation des énergies fossiles, la lutte aux îlots de chaleur est d'une importance capitale dans les villes sous les latitudes tempérées froides, selon de nombreux experts. C'est le cas notamment de la chercheuse et architecte Catherine Dubois, auteure d'une thèse internationale France-Québec sur le sujet<sup>4</sup>, qui travaille avec des professionnels de l'aménagement et des climatologues.

Du fait des changements climatiques, les étés seront plus chauds, ponctués de canicules de plus en plus fréquentes et longues. Les citoyens sont vulnérables à la hausse des températures estivales, étant donné le phénomène des îlots de chaleur urbains, qui se caractérise par une différence de température pouvant dépasser 10 °C par rapport aux zones voisines. Or, les températures élevées favorisent le recours à la climatisation. Une fausse bonne idée, puisque celle-ci est énergivore, en plus de rejeter de l'air chaud à l'extérieur des bâtiments, créant ainsi un cercle vicieux. Ajoutons que les îlots de chaleur augmentent la consommation d'eau potable, dont le traitement nécessite de l'électricité. En outre, ils nuisent à la qualité de vie en ville et à la santé, donc à l'attractivité de la ville et à la rétention des habitants.

Les causes des îlots de chaleur sont bien documentées : manque de végétation, rétention de chaleur de matériaux comme l'asphalte et le goudron, imperméabilité de ces mêmes matériaux, bâtiments en hauteur qui créent des canyons emprisonnant la chaleur, elle-même engendrée par les activités humaines.

Dans la continuité de ce qui a été dit plus haut, réitérons que la forme urbaine doit être adaptée. La hauteur et la densité des bâtiments influent sur la vitesse et l'écoulement du vent au niveau du sol. Ainsi, les concentrations de bâtiments de grande hauteur empêchent la chaleur de se dissiper. Si la densification des milieux de vie est souhaitable dans une perspective de réduction de la dépendance au pétrole, une densification trop forte contribue au réchauffement de l'air ambiant. Une densification douce, par l'entremise de maisons en rangée et surtout de logements collectifs de trois ou quatre étages, semble un bon compromis entre les tours et les maisons unifamiliales, d'autant plus que la réduction des surfaces exposées des bâtiments contribue à réduire les besoins de chauffage.

Par ailleurs, le couvert naturel recèle un grand pouvoir rafraîchissant. En effet, la présence de végétation, de milieux humides et de sols perméables favorise l'évaporation, laquelle entraîne une diminution de la chaleur dans l'air ambiant. Un seul arbre feuillu évapore 400 L d'eau par jour, une action qui équivaut à celle de cinq climatiseurs fonctionnant pendant 20 heures. Toutes les mesures favorisant le couvert naturel devraient donc être mises en œuvre : murs végétalisés, toits verts, plantation d'arbres, sols perméables (alvéolés ou végétalisés), espaces verts, agriculture urbaine.

Une étude effectuée dans l'agglomération de Manchester, au Royaume-Uni, a démontré que l'ajout de 10 % d'espaces verts dans les secteurs de haute densité permettrait de maintenir les températures maximales à un niveau inférieur ou égal à celles de la période 1961-1990, et ce, jusque dans les années 2080, en dépit des changements climatiques.

Bien sûr, le couvert naturel a d'autres avantages : amélioration de la qualité de vie (beauté, convivialité), amélioration de la santé publique (préservation de la qualité de l'air), protection des écosystèmes, meilleure rétention des eaux lors de pluies diluviennes. ➤



Les matériaux de revêtement doivent aussi être mis à contribution. L'emploi de matériaux réfléchissants, qui retiennent moins la chaleur, permet de réduire les îlots de chaleur. En règle générale, les matériaux de couleur claire sont plus efficaces à cet effet que ceux de couleur foncée. Le remplacement des toitures et des pavés, environ tous les 25 ans, constitue une bonne occasion d'implanter ces matériaux.

Afin de déterminer des pistes d'action réalistes pour Montréal, nous recommandons vivement la lecture de la thèse de Catherine Dubois, en particulier l'introduction et le chapitre 1 (« Adapter les villes tempérées froides au changement climatique par le biais de l'architecture et du design urbain »), qui traite des mesures d'atténuation et d'adaptation concrètes que les villes devraient mettre en place et de leur insertion dans la réglementation.

On peut aussi déjà retenir que le maintien des arbres en place, la végétalisation autour des bâtiments et la porosité des sols devraient être exigés par la Ville quand on lui présente un projet immobilier.



## Recommandation 18

### **Délivrer les permis de construction plus rapidement et à coût moindre pour les projets exemplaires**

Nous l'avons signalé: il faut créer des incitatifs pour que les meilleurs bâtiments voient le jour et que les promoteurs et concepteurs soient récompensés. La Ville dispose à cet égard d'un outil décisif: le permis de construction.

L'OAQ propose que la délivrance du permis de construction soit moins coûteuse, bénéficie d'un cheminement administratif rapide, ou les deux, quand un projet présente des caractéristiques durables. Bien sûr, il faut que cela se justifie et que l'incidence positive soit significative pour le demandeur, mais cela enverrait un signal fort au milieu de la construction. Une telle option mérite en tous les cas d'être étudiée.

En effet, tout doit être fait pour encourager les architectes à construire des bâtiments qui utilisent moins d'énergies fossiles, mais où les gens vivent également avec moins d'énergies fossiles.

Un projet d'édifice équipé de vestiaires et de douches pour ceux qui arrivent en courant ou en vélo, sans stationnement de voitures, avec un accès convivial pour les piétons (aménagement paysager, accessibilité universelle) et qui améliore l'espace public, serait ainsi privilégié. Il en serait de même pour un petit immeuble de logements collectifs utilisant la géothermie, avec des logements traversants bien conçus, tenant compte de la direction des vents et de la lumière naturelle, qui contribue à la qualité de vie et à la réduction des besoins en climatisation. On pourrait aussi imaginer que cette mesure s'applique aux projets qui répondent aux critères du Défi 2030 ou qui participent à l'évidence à l'effort de mixité sociale et de mixité des fonctions.

L'avantage d'une telle démarche est qu'elle obligerait les services d'urbanisme à avoir un regard plus précis sur la durabilité de ce qui se construit sur le territoire. En plus d'acquérir une meilleure connaissance de son cadre bâti, la Ville développerait ainsi l'expertise des fonctionnaires affectés à l'étude des permis de construction, renforçant leur rôle de conseil. Bien sûr, il est important de faire confiance au professionnel lié à un dossier et de veiller à ne pas usurper son rôle.

Dans l'esprit de l'écofiscalité, cette mesure relative au permis de construire nous paraît opportune et un bon moyen d'atteindre les objectifs poursuivis.



## Recommandation 19

### **Stimuler l'innovation et étudier la faisabilité d'un concours « Décarboniser Montréal »**

De façon générale, la Ville de Montréal doit suivre deux voies en parallèle. D'une part, tout faire pour que ses actions et décisions aient une portée large, à l'échelle du territoire et du plus grand nombre, donc les rendre simples, intelligibles et efficaces. D'autre part, stimuler les expérimentations de pointe pour améliorer les pratiques à court ou à moyen terme. Des solutions ont été évoquées plus haut. Elles doivent concerner les bâtiments privés comme les bâtiments publics.

Afin de pousser la réflexion et de publiciser les objectifs ambitieux de Montréal en matière de décarbonisation, nous proposons que la Ville s'inspire de l'appel à projets urbains innovants « Réinventer Paris ». Montréal pourrait étudier la faisabilité d'un concours de grande ampleur concernant son cadre bâti et axé spécifiquement sur les objectifs d'élimination des énergies fossiles. On pourrait, par exemple, l'appeler « Décarboniser Montréal ».

Il s'agirait de réinventer des sites choisis, de différentes tailles, aux défis variés et spécifiques, en laissant une large marge de manœuvre aux équipes de conception participantes. S'agirait-il d'un concours d'idées, d'un concours d'architecture ou d'une charrette? Nous n'avons pas réfléchi aux détails, mais le but est de forcer l'innovation, de faire émerger des solutions innovantes sans imposer de recettes ou d'a priori.

Spontanément, on peut penser à certains sites – l'ancien hippodrome dans Côte-des-Neiges, les ateliers de la STM à l'angle de Bellechasse et Saint-Denis, le terrain de la tour de Radio-Canada, l'ancien incinérateur de la rue des Carrières –, mais il y en a sans doute bien d'autres. Bien sûr, une simple parcelle libre au milieu d'une rangée de duplex ou de triplex pourrait susciter bien des idées innovantes reproductibles. On pourrait aussi explorer l'avenir de certains lieux patrimoniaux ou de terrains hautement contaminés ou encore le recyclage intelligent d'un modeste bâtiment ou d'une église désaffectée, le tout en tenant compte de la lutte contre les changements climatiques. Il faudrait veiller à ce que les terrains soient la propriété de la Ville ou soient en voie de l'être.

L'objectif d'un tel concours est de renforcer l'identité de la Ville en développant une architecture locale, forte et carboneutre qui répond aux enjeux du moment, qui fait parler d'elle, qui rassemble les Montréalais et leur donne envie de s'engager, et leur donne des modèles à reproduire. L'appel à projets Réinventer Paris n'est ni parfait ni reproductible tel quel, mais on pourrait s'en inspirer pour brasser des idées et faire appel à des équipes multidisciplinaires. L'OAQ pourrait collaborer à cette initiative.

Évidemment, il ne s'agit pas de donner carte blanche à des promoteurs, mais bien de susciter l'innovation et l'enthousiasme. De façon générale, d'ailleurs, il ne faut pas attendre des promoteurs qu'ils choisissent des terrains et proposent des projets pourvoyeurs de taxes, il faut plutôt choisir les terrains et mettre les promoteurs en concurrence pour obtenir les meilleurs projets possible.





## Recommandation 20

### **Produire une politique municipale de l'architecture et appuyer une politique nationale de l'architecture**

L'Ordre des architectes du Québec milite depuis le printemps 2014 pour que le Québec adopte une politique nationale de l'architecture (PNA), comme de nombreux pays l'ont fait, notamment en Europe. Il s'agit de se doter collectivement d'une vision inspirante et cohérente pour la qualité de notre cadre bâti, dont découle un plan d'action et des moyens. Les partis politiques et le gouvernement ont été interpellés, une tournée en région a permis de rencontrer des maires, des architectes, des étudiants en architecture, des journalistes, l'Union des municipalités, etc. Le projet a aussi été présenté au président du comité exécutif de Montréal, Pierre Desrochers. Partout, l'accueil est bon et l'intérêt est grand.

Dans nos recherches pour documenter ce qui se fait ailleurs, nous constatons que dans de nombreux pays qui se sont dotés d'une PNA, on veut faire en sorte que les villes déclinent cette politique en fonction de leur spécificité. Et c'est ce qui se passe le plus souvent. Certaines villes pionnières se sont même donné des politiques municipales d'architecture avant même qu'une politique nationale soit mise en place. Vejle en a une depuis 1997, 10 ans avant le Danemark.

Toujours au Danemark, Copenhague dispose aussi d'une politique municipale de l'architecture depuis 2007, réactualisée en 2010. Le principe général en est que la vie urbaine doit être considérée avant l'espace urbain, et l'espace urbain avant les bâtiments. Ainsi, la Ville fait des études d'ensoleillement en amont des projets d'aménagement pour délimiter des endroits, notamment des zones piétonnières, où il fera bon passer du temps en plein air. Cette attitude qui favorise «la vie entre les maisons» en misant sur la sécurité, l'échelle humaine et la convivialité trouve son écho dans la réglementation. Par exemple, 75 % des rez-de-chaussée doivent être transparents pour permettre le contact visuel entre les personnes à l'intérieur et celles à l'extérieur des bâtiments. La ville est ainsi plus sécuritaire pour les piétons. La politique de l'architecture incite les administrateurs municipaux à analyser systématiquement le lien entre l'intérieur et l'extérieur, afin de déterminer l'apport du bâtiment à la ville. Les projets de gratte-ciel sont rares, mais toujours étudiés en fonction des microclimats qu'ils pourraient générer et de l'esthétique adaptée ou non au quartier, etc. Bref, la politique permet à Copenhague d'affirmer ses valeurs et d'engager un dialogue avec les promoteurs sur chaque projet.

Nous incitons Montréal à se doter de sa propre politique de l'architecture, en y intégrant notamment ses objectifs de réduction de la dépendance aux énergies fossiles. Ce serait un geste porteur. L'OAQ est prêt à collaborer à cette initiative.

Bien sûr, l'OAQ invite par ailleurs Montréal à soutenir ses démarches auprès de Québec en vue de l'élaboration d'une politique nationale de l'architecture.



## Recommandation 21

### Poursuivre les représentations auprès des autres paliers de gouvernement

La Ville de Montréal, en tant que plus grande ville de la province, a une influence dans ses discussions avec le gouvernement du Québec. Outre l'appui à une politique nationale de l'architecture, nous l'engageons à poursuivre ses représentations auprès du gouvernement du Québec pour progresser vers la réduction de la dépendance aux énergies fossiles.

Voici quelques-uns des sujets qui pourraient être abordés :

- une augmentation des budgets consacrés au fonctionnement, à l'entretien et au développement du transport en commun;
- l'arrêt du développement d'infrastructures routières ou autoroutières supplémentaires dans la région métropolitaine;
- un Code de la sécurité routière favorisant le transport actif et le partage de la route;
- un Code de construction et une réglementation en efficacité énergétique plus exigeants, basés sur nos meilleurs voisins;
- des programmes d'efficacité énergétique de grande ampleur, efficaces et stables dans le temps;
- une fiscalité rendant la Ville moins dépendante des projets immobiliers de grande envergure pourvoyeurs de taxes foncières à court terme;
- la mise en œuvre de mesures énergiques d'écofiscalité, reflétant entre autres le véritable coût collectif de l'étalement urbain;
- un encadrement de l'utilisation du terme « écoquartier » au Québec;
- une augmentation des budgets consacrés à la construction et l'entretien des logements sociaux;
- l'introduction dans la législation de l'obligation d'inclure des logements abordables dans les projets immobiliers résidentiels;
- un soutien accru aux projets de recherche sur l'architecture durable;
- une bonification des budgets consacrés à l'entretien, à la rénovation et à la construction des écoles montréalaises;
- un assouplissement des règles relatives aux projets de construction scolaire pour ceux qui rehaussent la qualité (intégration au milieu, respect du patrimoine, flexibilité des espaces, mesures d'accroissement de l'efficacité énergétique, toits verts, etc.);
- un plus grand respect du patrimoine gouvernemental situé à Montréal.

Plusieurs réglementations seront modifiées ou mises en place par le gouvernement dans les prochains mois. Il importe que Montréal pèse de tout son poids pour que ces politiques et ces lois s'attellent vraiment à bâtir une société moins dépendante des énergies fossiles et à créer des villes où il fait bon vivre.

Ajoutons que Montréal devrait aussi agir pour que des décisions pertinentes soient prises par la Communauté métropolitaine de Montréal et le gouvernement fédéral. Ils sont en effet des acteurs importants dans des projets majeurs de transport, d'infrastructures et de lutte à l'étalement urbain.

## > Conclusion

Les mesures énoncées dans ce mémoire peuvent toutes produire de multiples bénéfices qui dépassent largement la réduction de la dépendance aux énergies fossiles. Par exemple, le transport actif améliore la santé des individus et limite la congestion routière. Multiplier les espaces verts rend la ville plus résiliente face aux catastrophes naturelles, en plus d'augmenter la biodiversité. Une attractivité renforcée pour les résidents et les entreprises profite au développement économique. Il n'y a donc aucune raison de s'en priver !

Notons aussi que la Ville de Montréal ne part pas de zéro et possède de nombreux atouts sur lesquels miser. Le principal est sans doute ses citoyens, dont beaucoup sont conscients du défi, ont envie de s'impliquer et ont des modes de vie relativement durables. Il faut mettre en place les conditions pour qu'ils aillent plus loin tout en préservant leur qualité de vie. Finalement, Montréal est tout simplement la ville la mieux placée au Québec pour se libérer de la dépendance aux énergies fossiles. La ville est la solution; chaque décision doit contribuer à sa désintoxication.

Nos membres, les architectes, sont des spécialistes des milieux de vie, tout comme les urbanistes. Pour qu'ils puissent jouer leur rôle, il faut les rendre responsables des résultats attendus sur le plan de la construction durable; il faut aussi leur laisser suffisamment de marge de manœuvre pour que leur expertise et leurs compétences puissent se déployer et leur permettre de trouver les meilleures solutions dans chaque quartier, chaque rue, chaque bâtiment et chaque logement.

C'est un travail d'équipe qu'il faut mener avec la Ville. Au-delà des efforts de fonds que représente la planification à moyen et long terme, il faut mettre en place des mesures simples et efficaces pour aider les professionnels à bien faire : un Code de construction plus vert, des permis de construction délivrés plus rapidement et à moindre coût pour ceux qui font un effort...

Quant à l'urgence d'agir pour limiter l'utilisation de l'automobile à Montréal, permettez-nous d'insister en paraphrasant Denis Coderre lors de l'annonce de l'interdiction des sacs plastiques : « On est rendu là [...] On fait un choix de société. Tout le monde doit s'ajuster. »

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de participer à la réflexion sur la réduction de la dépendance de Montréal aux énergies fossiles. L'OAQ reste à la disposition de l'OCPM et de la Ville pour préciser certains aspects du présent mémoire ou accompagner les changements. Dans le cadre de sa mission de protection du public, il continuera de s'investir pour faire progresser la durabilité des bâtiments et l'aménagement du territoire, ce qui inclut l'abandon des énergies fossiles et la lutte aux changements climatiques.

### Notes

1. Mildenberger, M., Howe, P. D., Lachapelle, E., Stokes, L. C., Marlon, J., et Gravelle, T. « The distribution of climate change public opinion in Canada », 15 février 2016.
2. 2030palette.org
3. [http://2030.raic.org/index\\_f.htm](http://2030.raic.org/index_f.htm)
4. Dubois, Catherine. « Adapter les quartiers et les bâtiments au réchauffement climatique; une feuille de route pour accompagner les architectes et les designers urbains québécois », thèse de doctorat, Université Laval, 2014.



ORDRE DES  
**ARCHITECTES**  
DU QUÉBEC

[oaq.com](http://oaq.com)