

FAISONS LE PLEIN D'ÉNERGIES NOUVELLES

#  
VERT  
MTL

# RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE

## Réduction de la dépendance de Montréal aux énergies fossiles

30 mai 2016



OFFICE  
DE CONSULTATION PUBLIQUE  
DE MONTRÉAL





OFFICE  
DE CONSULTATION PUBLIQUE  
DE MONTRÉAL

# **LA RÉDUCTION DE LA DÉPENDANCE DE MONTRÉAL AUX ÉNERGIES FOSSILES**

**Rapport de consultation publique**

**Le 30 mai 2016**

## ***ÉDITION ET DIFFUSION***

Office de consultation publique de Montréal  
1550, rue Metcalfe, bureau 1414  
Montréal (Québec) H3A 1X6  
Tél. : 514 872-3568  
Télec. : 514 872-2556  
Internet : [www.ocpm.qc.ca](http://www.ocpm.qc.ca)  
Courriel : [info@ocpm.qc.ca](mailto:info@ocpm.qc.ca)

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2016

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2016

ISBN 978-2-924002-91-9 (imprimé)

ISBN 978-2-924002-92-6 (PDF)

Le masculin est employé pour alléger le texte.

Tous les documents déposés durant le mandat de la commission ainsi que les enregistrements de toutes les interventions publiques sont disponibles pour consultation aux bureaux de l'Office de consultation publique de Montréal.



1550, rue Metcalfe  
Bureau 1414  
Montréal (Québec) H3A 1X6  
Téléphone : (514) 872-3568  
Télécopieur : (514) 872-2556  
[ocpm.qc.ca](http://ocpm.qc.ca)

Montréal, le 30 mai 2016

Monsieur Denis Coderre  
Maire de la Ville de Montréal  
Monsieur Pierre Desrochers  
Président du comité exécutif  
**Ville de Montréal**  
275, rue Notre-Dame Est  
Montréal (Québec)  
H2Y 1C6

**Objet : Rapport de consultation publique sur la réduction de la dépendance de Montréal aux énergies fossiles**

---

Monsieur le Maire,  
Monsieur le Président du comité exécutif,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) portant sur le mandat de consultation visant à faire émerger « des initiatives concrètes, ambitieuses et réalisables que la Ville de Montréal pourrait mettre en œuvre afin de réduire notre dépendance aux énergies fossiles. ».

D'entrée de jeu, permettez-moi de souligner l'extraordinaire mobilisation que ce mandat a suscitée. Plus de 3500 citoyens et organisations ont participé aux différentes étapes publiques de la consultation, qui s'est étalée sur cinq mois. En plus du traditionnel appel à la production de mémoires écrits ou oraux, cette consultation a utilisé une panoplie de moyens pour recueillir l'avis des citoyens, tels une plateforme en ligne, des activités contributives citoyennes, des rencontres d'experts et un marathon créatif. En ont découlé 92 mémoires, plus de 50 activités, près de 500 pistes de solutions et une vingtaine de projets.

Précisons également que pour la majorité des participants, la réduction de la dépendance montréalaise aux énergies fossiles s'insère dans une action plus vaste visant, à terme, la réduction des gaz à effet de serre et la lutte aux changements

climatiques et, à ce titre, les actions préconisées touchent l'ensemble de la société de consommation dans laquelle ils vivent et débordent du cadre strict du mandat. L'ensemble de la démarche constitue donc une mine de renseignements et de suggestions, de références à des expériences d'ici et d'ailleurs, et de projets qu'il a été particulièrement ardu de traduire en quelques recommandations.

Au-delà des questions importantes et pertinentes pour l'environnement que sont, par exemple, la carboneutralité, le recyclage, l'économie circulaire ou la réflexion sur le système alimentaire, la commission a choisi de concentrer son analyse sur les contributions permettant de réduire la consommation d'énergies fossiles à Montréal. Le corpus des solutions proposées demeure néanmoins disponible sur le site de l'OCPM à l'adresse [ocpm.qc.ca](http://ocpm.qc.ca).

Conformément au souhait exprimé par le maire et par les collectifs de citoyens à l'origine de cette demande de consultation, la commission a tenté, sur la base des informations qui lui ont été fournies, d'identifier les grands domaines d'activité propices à une réduction significative des énergies fossiles, de dégager des perspectives porteuses et des initiatives concrètes à insérer dans les politiques de la Ville ou en cohérence avec ses responsabilités et, finalement, de mettre en lumière les efforts que les citoyens eux-mêmes sont prêts à consentir pour favoriser l'atteinte d'objectifs ambitieux en la matière et la façon dont la Ville pourrait soutenir cette volonté.

Ceci lui permet de formuler, dans un premier temps, de grandes recommandations transversales, qui demandent des changements de principes et de paradigme, puis des solutions spécifiques dans des domaines tels que les bâtiments, le transport des marchandises, le transfert modal, etc.

Beaucoup d'actions concrètes sont attendues de la Ville pour aider les citoyens à modifier dès maintenant leurs comportements, notamment dans le secteur des transports. Des opportunités technologiques et économiques ont aussi été identifiées, ainsi que plusieurs plans et politiques de la Ville qui doivent être mis à jour, comme le Plan de Transport et le Plan d'urbanisme.

Au terme de la consultation, la commission évalue que la Ville doit profiter de cette conjoncture favorable pour imprimer rapidement des orientations claires qui permettront les changements attendus. Pour réaliser une véritable transition énergétique, la commission conclut que quatre thématiques doivent devenir une sorte d'obsession et s'ériger en principes de manière globale dans toutes les actions et politiques de la Ville. Elles se déclinent telles que suit.

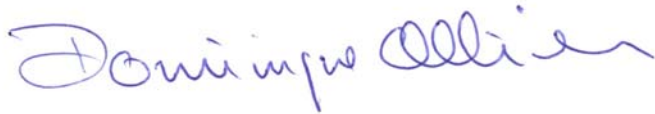
La Ville doit se doter de mesures et d'indicateurs performants pour suivre les progrès de ses plans et politiques, ainsi que se donner une obligation de rendre des comptes à la population de façon périodique pour développer une culture du succès. Elle doit

favoriser en priorité les actions qui permettent de changer le paradigme du tout-à-l'auto et d'aménager une ville moins dépendante des énergies fossiles. Elle doit développer des mécanismes et exercer un leadership fort afin de permettre de financer la transition énergétique. La Ville doit devenir exemplaire dans ses pratiques et sa propre gestion afin de devenir un modèle pour les Montréalais et ses partenaires, d'imprimer le mouvement et d'appuyer la mobilisation de la collectivité dans tous les domaines où la réduction de la consommation des énergies fossiles est possible.

L'Office rendra ce rapport public le 15 juin 2016, à moins que vous ne souhaitiez qu'il le fasse à une date plus rapprochée. De plus, si vous le jugez opportun, je pourrais me rendre disponible pour présenter le rapport aux élus et aux services concernés.

Je vous prie d'agréer, messieurs, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente,



Dominique Ollivier

DO/II

c. c. Monsieur Russell Copeman, responsable de l'OCPM





## TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	1
1. La réduction de la dépendance de Montréal aux énergies fossiles .....	3
1.1 Le contexte de la consultation.....	3
1.2 La présentation du document de référence de la Ville – en bref.....	4
1.3 Les étapes de la démarche de consultation .....	12
1.4 Le portrait de la participation .....	21
2. Les préoccupations, les attentes et les opinions des citoyens.....	25
2.1 Les transports : opérer le transfert modal.....	25
2.1.1 Améliorer l’offre en transport alternatif .....	25
2.1.2 Réduire l’attractivité de l’automobile.....	31
2.1.3 Engager les employeurs à prendre part au mouvement.....	32
2.1.4 Prioriser d’abord l’électrification des transports collectifs .....	33
2.1.5 Optimiser la gouvernance des transports .....	33
2.1.6 Coordonner le transport des marchandises .....	36
2.2 L’aménagement du territoire : maîtriser l’étalement urbain.....	36
2.2.1 Réformer le mode de financement des municipalités .....	37
2.2.2 Payer le vrai coût de l’étalement urbain .....	37
2.2.3 Consolider et densifier les milieux déjà urbanisés .....	38
2.2.4 Concurrencer le goût de la vie en banlieue pour contrer l’exode.....	39
2.3 Le cadre bâti : mettre en place des mesures de performance énergétique.....	40
2.3.1 Consolider les outils montréalais en matière d’efficacité énergétique.....	41
2.3.2 Promouvoir les meilleures pratiques pour les nouvelles constructions.....	42
2.3.3 Améliorer l’efficacité énergétique des bâtiments existants.....	43
2.4 Les habitudes de vie des personnes : consommer autrement.....	44

2.4.1	Éduquer et sensibiliser.....	44
2.4.2	Favoriser l'économie circulaire, locale et de partage.....	44
2.4.3	Réduire la consommation des produits à usage unique .....	45
2.4.4	Diminuer son empreinte carbone par l'alimentation.....	45
2.5	Les industries : promouvoir et encourager les industries vertes .....	46
2.5.1	Favoriser les mesures d'économie d'énergie .....	47
2.5.2	Encourager l'approvisionnement responsable.....	47
2.5.3	Éviter la délocalisation industrielle.....	47
2.6	La gouvernance municipale : renouveler les pratiques.....	47
2.6.1	Relever le défi de la carboneutralité .....	48
2.6.2	Améliorer l'ouverture et la transparence .....	49
2.6.3	Revoir les processus d'approvisionnement et d'appels d'offres..	49
2.6.4	Fournir des services publics moins énergivores .....	50
2.6.5	Réformer les outils fiscaux et économiques.....	50
3.	Les constats et l'analyse de la commission .....	53
3.1	Un contexte particulier .....	53
3.1.1	L'urgence d'agir.....	55
3.1.2	Des idées reçues tenaces .....	55
3.2	Des solutions transversales .....	56
3.2.1	Mesurer et rendre des comptes .....	57
3.2.2	Changer le paradigme du tout-à-l'auto .....	58
3.2.3	Aménager une ville moins dépendante des énergies fossiles.....	62
3.2.4	Financer la transition énergétique.....	67
3.2.5	Montrer l'exemple .....	68
3.3	Des solutions sectorielles.....	73
3.3.1	Repenser le transport des personnes.....	73
3.3.2	Mieux planifier le transport des marchandises .....	84
3.3.3	Simuler l'innovation dans le cadre bâti .....	87
3.3.4	Encourager les industries vertes.....	93

3.3.5	Changer les comportements et les habitudes de consommation .....	93
	Conclusion.....	97
	Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat.....	99
	Annexe 2 – La documentation .....	105
	Annexe 3 – L’analyse détaillée.....	117
	Annexe 4 – Liste des recommandations de la commission .....	119

## Liste des figures

Figure 1 : proportion d'énergies fossiles consommées au Québec par secteur en 2012 ..	5
Figure 2 : consultation en ligne - répartition des interventions par thématique.....	15
Figure 3 : consultation en ligne – évolution des interventions par thématique .....	16
Figure 4 : consultation en ligne – aperçu du thème des transports.....	16
Figure 5 : activités contributives citoyennes – portrait de la participation par catégorie	22
Figure 6 : consultation en ligne – lieux de résidence des participants.....	23
Figure 7 : séances d'audition des opinions – portrait de la participation par catégorie..	24

## Liste des tableaux

Tableau 1 : résumé des avenues et pistes de solutions envisagées par la Ville de Montréal pour réduire la dépendance aux énergies fossiles .....	9
Tableau 2 : plans de la Ville de Montréal en lien avec la réduction de la dépendance aux énergies fossiles .....	10

## Introduction

Au printemps 2015, un groupe de citoyens déposait, en vertu du droit d’initiative prévu à la Charte montréalaise des droits et responsabilités, une demande de consultation publique sur la réduction de la dépendance de Montréal aux énergies fossiles. Sans attendre que soient recueillies les 15 000 signatures prévues au dispositif, le comité exécutif a choisi de confier un mandat à l’OCPM le 30 juin 2015.

Contrairement à la majorité des consultations conduites par l’Office, cette consultation ne portait pas sur un projet de plan ou de politique en particulier. L’Office a décidé d’entreprendre une démarche novatrice de mobilisation citoyenne à l’aide une gamme de moyens originaux et conviviaux de réflexion et de contribution, notamment une consultation en ligne, des activités contributives citoyennes et un marathon créatif. Cette démarche, une des plus importantes réalisées dans l’histoire de l’OCPM, a permis, par son ampleur et son caractère novateur de toucher un vaste public. Plus de 3 000 personnes ont contribué d’une façon ou d’une autre aux échanges. En plus d’avoir atteint un nombre record de participants, la consultation a aussi joint des segments de la population souvent moins représentés lors de séances traditionnelles d’audition des opinions.

Comme aucun document municipal ne portait spécifiquement sur la question des énergies fossiles, la Ville a produit un document déclencheur<sup>1</sup>, présentant essentiellement une synthèse des mesures qu’elle prévoyait réaliser pour réduire sa dépendance, auquel ont pu se référer les citoyens et la commission tout au long du processus.

## La structure du rapport

Le présent rapport comporte trois chapitres. Le premier explique le contexte de la consultation, reprend les grandes lignes du document de référence préparé par la Ville de Montréal pour l’occasion, puis présente les étapes de la démarche de consultation ainsi que le portrait de la participation<sup>2</sup>. Le deuxième chapitre résume les préoccupations, les propositions et les opinions recueillies et entendues par la commission. Le troisième et dernier chapitre fait état de l’analyse de la commission et de ses recommandations formulées à la lumière des attentes des citoyens.

---

<sup>1</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1

<sup>2</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1



## 1. La réduction de la dépendance de Montréal aux énergies fossiles

### 1.1 Le contexte de la consultation

Au printemps 2015, une coalition de citoyens engagés, voulant profiter de l'attention entourant la tenue de la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques (COP21)<sup>3</sup> à la fin du mois de novembre à Paris, a réclamé à la Ville la réalisation d'une consultation publique sur la réduction de la dépendance de Montréal aux énergies fossiles.

Le 30 juin 2015, le comité exécutif a confié à l'OCPM le mandat de consulter « *sur les initiatives concrètes, ambitieuses et réalisables que la Ville de Montréal pourrait mettre en œuvre afin de réduire notre dépendance aux énergies fossiles*<sup>4</sup> », sans que la coalition n'ait eu à amasser les 15 000 signatures imposées par le recours au droit d'initiative<sup>5</sup>.

#### Objectifs de la consultation

Dans la définition du mandat de l'OCPM, la Ville de Montréal exprime le souhait que la consultation s'articule autour de trois grands objectifs :

- Informer et sensibiliser les citoyens sur l'état de la situation en matière de consommation d'énergies fossiles, incluant les secteurs émettant le plus de gaz à effet de serre (GES).
- Faire connaître les mesures de réduction de gaz à effet de serre (GES) initiées par la Ville de Montréal.
- Et identifier de nouvelles pistes de solutions pour lutter contre les changements climatiques dans le contexte montréalais<sup>6</sup>.

La Ville identifie également trois volets à explorer avec les citoyens :

- La réduction de la consommation d'énergies fossiles dans les domaines des transports, des bâtiments et, dans une moindre mesure, des industries.
- Le virage vers les énergies renouvelables, notamment dans les secteurs des bâtiments et de la gestion des matières résiduelles.

---

<sup>3</sup> Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques, <http://www.cop21.gouv.fr/>

<sup>4</sup> Ville de Montréal, doc. 1.4, p. 1

<sup>5</sup> Ville de Montréal, Droit d'initiative en consultation publique, [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=6578,56915583&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6578,56915583&_dad=portal&_schema=PORTAL)

<sup>6</sup> Ville de Montréal, doc. 1.1, pp. 1-2

- Le développement économique et les outils fiscaux et de financement favorisant la transition écologique.

Le fait que ces objectifs soient plus larges que le libellé du mandat a ainsi généré un contenu qui dépassait la réduction de la dépendance aux énergies fossiles et a également touché à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Dans un mémoire déposé le 20 octobre 2015 à la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale du Québec, la Ville de Montréal formule d'autres attentes relativement à la consultation. Selon elle, la consultation doit permettre de « *clarifier les rôles respectifs de chacun (Ville et membres de la collectivité) et d'identifier des recommandations concrètes pour atteindre nos cibles et pour contribuer à faire de Montréal une ville sobre en carbone.*<sup>7</sup> » La Ville souhaite aussi qu'au-delà de la participation active de la société civile et du milieu des affaires, l'exercice mobilise les citoyens autour de choix qui portent sur le transport (automobile, collectif et actif) et les habitudes de vie (consommation d'énergie domestique, consommation responsable, participation à la collecte sélective des matières résiduelles, etc.)<sup>8</sup>.

### **Engagements de la Ville de Montréal par rapport à la consultation**

Au cours de la séance d'information du 29 octobre 2015, les représentants de la Ville de Montréal mentionnent que la consultation arrive à point nommé dans le processus de révision de certains plans et politiques municipaux. La Ville s'est donc engagée à utiliser les résultats de la consultation pour bonifier et actualiser, à plus ou moins brève échéance, le Plan de transport, le Plan de développement durable, le Plan de réduction de gaz à effet de serre, de même que le Plan d'urbanisme<sup>9</sup>.

Fait à noter, dans son mémoire déposé à la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale du Québec, la Ville de Montréal souligne, de plus, la nécessité qu'elle élabore et mette en œuvre, avec l'appui de ses partenaires, « [...] *des stratégies de moyen et de long terme pour transposer chez les citoyens des attitudes et des comportements qui soient en phase avec l'effort collectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation aux changements climatiques.*<sup>10</sup> »

## **1.2 La présentation du document de référence de la Ville – en bref**

Au moment du lancement de la consultation, la Ville ne possédait pas de plan ou de politique portant spécifiquement sur la question des énergies fossiles. Afin d'appuyer le

---

<sup>7</sup> Ville de Montréal, doc. 3.2, p. 7

<sup>8</sup> Ville de Montréal, doc. 3.2, p. 12

<sup>9</sup> M. Roger Lachance, doc. 3.2, LL. 882-898; M. Sylvain Ducas, doc. 6.1, LL. 1611-1628

<sup>10</sup> Ville de Montréal, doc. 3.2, p. 12

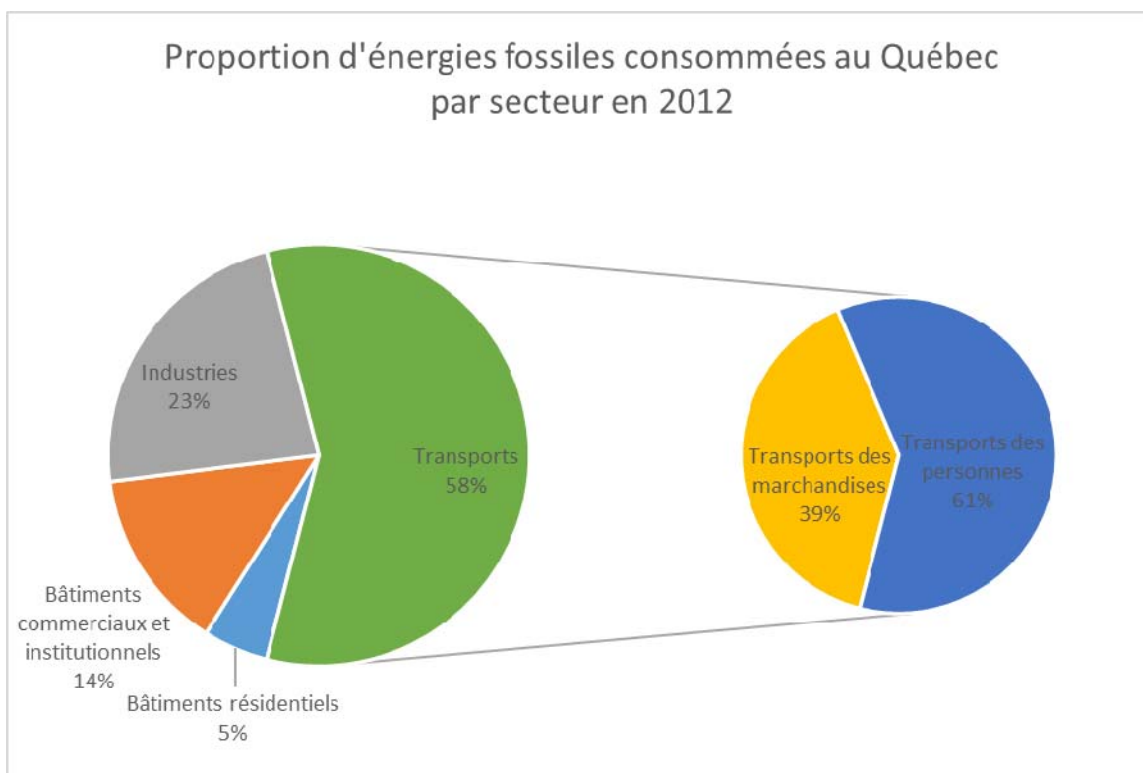


processus consultatif, la Ville a produit un document de référence<sup>11</sup>. Celui-ci comprend des données relatives à la consommation d'énergies fossiles au Québec, fait état de la situation pour les secteurs des transports et des bâtiments, incluant les particularités montréalaises, et présente quelques pistes de solutions pour Montréal.

Il est à noter que les données spécifiques relatives à la consommation de combustibles fossiles pour Montréal sont absentes du document. La Ville estime que les proportions de consommation pour le Québec permettraient d'évaluer celles de Montréal, et que les pistes de solutions peuvent être développées en fonction de ces données<sup>12</sup>.

### Proportion d'énergies fossiles consommées au Québec par secteur

Le graphique ci-dessous (Figure 1) illustre la consommation d'énergies fossiles au Québec répartie en trois grands secteurs, soit les transports, les industries et les bâtiments.



**Figure 1 : proportion d'énergies fossiles consommées au Québec par secteur en 2012**

*Les données pour le transport des personnes et des marchandises ont été calculées en fonction du tableau présenté dans le document de la Ville de Montréal (doc. 3.1, pp. 8 et 11)*

<sup>11</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1

<sup>12</sup> Mme Émilie Charbonneau, doc. 6.1, L. 370

C'est le secteur des transports (des personnes et des marchandises) qui représente la plus forte proportion de consommation d'énergies fossiles avec 58 %, suivi du secteur industriel avec 23 % et des bâtiments (commerciaux, institutionnels et résidentiels) avec 19 %.

Dans son document de référence (doc. 3.1), la Ville détaille le portrait de la consommation pour le secteur des transports et des bâtiments. Toutefois, le portrait du secteur industriel demeure absent, puisque la Ville considère que les actions municipales seraient limitées dans ce secteur. Les raisons invoquées sont les pouvoirs restreints de la Ville dans ce domaine et le fait que la consommation totale d'énergies de ce secteur est en baisse depuis 2004<sup>13</sup>. Cette baisse serait due à l'optimisation des coûts pour améliorer la rentabilité des industries ainsi que le Règlement sur le système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre (GES) mis en place par le gouvernement du Québec en 2013.

### **Secteur des transports**

Au Québec, 58 % des énergies fossiles consommées proviennent du secteur des transports, secteur qui, selon la Ville, présente le plus de gains pouvant être faits en matière de réduction de sa consommation<sup>14</sup>. Pour ce secteur, la proportion attribuable au transport des personnes serait de 61 %, alors que celle du transport des marchandises serait de 39 % (Figure 1)<sup>15</sup>.

L'agglomération de Montréal connaît une augmentation de la consommation d'énergies pour le transport routier ainsi qu'une croissance plus rapide du nombre de véhicules par rapport à sa population. Le nombre de véhicules de promenade immatriculés à Montréal aurait augmenté de 8.1 % entre 2006 et 2013, alors que la population aurait crû de 4,7 % pour cette même période<sup>16</sup>. Par ailleurs, bien que la consommation moyenne par véhicule diminue de façon générale, la proportion du nombre de véhicules utilitaires sport (VUS) et multiségments aurait augmenté sur l'île de Montréal, passant de 14 % en 1990 à 25 % en 2009<sup>17</sup>. Enfin, c'est à Montréal que la proportion de l'utilisation des transports actifs et en commun serait la plus élevée par rapport au reste de la grande région métropolitaine (Montréal, Laval, couronnes Nord et Sud)<sup>18</sup>.

Le territoire de Montréal représente une plaque tournante en transport des marchandises en raison de son port, de ses réseaux ferroviaire et autoroutier, et aussi de son nombre important de centres de distribution<sup>19</sup>. À titre d'exemple, Montréal

---

<sup>13</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 9

<sup>14</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 11

<sup>15</sup> M. Pierre-Olivier Pineau, doc. 6.1, L. 380

<sup>16</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 12

<sup>17</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 12

<sup>18</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 13

<sup>19</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 14

recevrait environ le tiers de la consommation de produits pétroliers raffinés et bruts du Québec, soit 100 000 barils sur un total de 350 000 barils de pétrole par jour (2014)<sup>20</sup>. Au Québec, le transport des marchandises serait en train de rattraper le transport personnel et aurait gagné des parts d'émissions de gaz à effet de serre en raison de sa forte croissance<sup>21</sup>. Les transports maritime et ferroviaire ont été délaissés au profit du transport par camions lourds, ce qui contribuerait à endommager les infrastructures, selon un expert présent à la soirée d'information du 29 octobre 2015<sup>22</sup>.

Deux principales avenues sont suggérées par la Ville pour diminuer la consommation de carburant dans le secteur des transports :

1. Favoriser les moyens de transport consommant moins de carburant par distance parcourue et par personne ou par quantité de marchandise transportée, comme le transport en commun, les transports actifs (marche, vélo, etc.), le covoiturage, les véhicules électriques, le train ou le bateau.
2. Réduire les distances à parcourir, par exemple en développant des quartiers plus denses et présentant une mixité des fonctions (habitations, écoles, commerces, lieux de travail, etc.), en favorisant le télétravail ou en réduisant les distances parcourues par les marchandises en privilégiant les circuits courts et les produits locaux<sup>23</sup>.

Certaines limites du champ d'action sont toutefois soulevées par la Ville, dont la multitude d'acteurs concernés pour le secteur des transports. Ces projets devraient, dans de nombreux cas, être menés de concert avec les acteurs concernés (provincial fédéral, municipalités, arrondissements, etc.)<sup>24</sup>. De nouvelles sources de financement seraient aussi essentielles pour la mise en œuvre de mesures structurantes en transport.

### **Secteur des bâtiments**

Avec 19 % des énergies fossiles consommées au Québec, le secteur des bâtiments utiliserait principalement les combustibles fossiles pour le chauffage des locaux et de l'eau<sup>25</sup>. De ce 19 %, 14 % sont attribuables à la consommation des bâtiments commerciaux et institutionnels, alors que 5 % seraient attribuables aux bâtiments résidentiels.

---

<sup>20</sup> M. Pierre-Olivier Pineau, doc. 6.1, LL. 555 à 565

<sup>21</sup> M. Pierre-Olivier Pineau, doc. 6.1, LL. 630-635

<sup>22</sup> M. Pierre-Olivier Pineau, doc. 6.1, LL. 670-680

<sup>23</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 11

<sup>24</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 14

<sup>25</sup> Le secteur résidentiel compte pour 5 % de la consommation d'énergie fossile, alors que les bâtiments commerciaux et institutionnels comptent pour 14 % (Ville de Montréal, doc. 3.1, pp. 8 et 23)

Pour les bâtiments résidentiels, les principales sources de combustibles fossiles consommés sont le mazout et le gaz naturel<sup>26</sup>. Le remplacement de plusieurs systèmes de chauffage au mazout par des systèmes électriques a mené à une baisse de l'usage des combustibles fossiles pour ce type de bâtiment. Sur l'île de Montréal, les logements consomment moins d'énergies que les logements du reste du Québec en raison de leur plus petite taille et de leur typologie spécifique (multiplex, bâtiments jumelés)<sup>27</sup>.

Pour les bâtiments commerciaux et institutionnels, la tendance serait inversée. Ce secteur connaîtrait une hausse de la consommation d'énergie globale due à une augmentation de la surface de plancher<sup>28</sup>. C'est 42 % de l'énergie totale consommée qui provient des énergies fossiles, comparativement à 15 % pour les bâtiments résidentiels<sup>29</sup>.

La Ville suggère deux avenues pour réduire la consommation d'énergies fossiles :

1. Remplacer les énergies fossiles (mazout et gaz naturel) par des énergies renouvelables (hydroélectricité, biomasse, etc.).
2. Réduire la consommation d'énergies fossiles en mettant en place des mesures d'efficacité énergétique<sup>30</sup>.

Le champ d'action de la Ville comporterait cependant certaines limites. Les nouveaux bâtiments résidentiels de moyen et haut gabarits (quatre étages et plus ou comportant neuf logements et plus), qui sont monnaie courante à Montréal, ne sont pas encore soumis aux nouvelles normes d'isolation thermique et d'étanchéité prévues dans le nouveau chapitre sur l'efficacité énergétique du Code de construction du Québec (CCQ) (chapitre 11). Ce dernier comprend des normes d'isolation et d'étanchéité qui seraient soumises uniquement aux bâtiments de petits gabarits. En outre, la Ville souligne que « *si un programme d'efficacité énergétique vise l'ensemble des bâtiments, sans égard à la source d'énergie utilisée, plusieurs des réductions de consommation d'énergie toucheront l'hydroélectricité, une énergie renouvelable*<sup>31</sup> ».

---

<sup>26</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 23

<sup>27</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 25

<sup>28</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 24

<sup>29</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 23

<sup>30</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 23

<sup>31</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 26

## Pistes de solutions proposées par la Ville pour réduire la dépendance montréalaise aux énergies fossiles

En plus des avenues présentées plus haut, la Ville suggère d'autres pistes de solutions :

Secteur des transports	Secteur des bâtiments
<p><u>Avenues proposées (p. 11)</u></p> <p>Repenser les transports</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Favoriser les moyens de transport consommant moins de carburant.</li> <li>2. Réduire les distances à parcourir.</li> </ol> <p><u>Pistes de solutions (p. 15)</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Financer adéquatement les projets de réduction des émissions de GES en transport.</li> <li>2. Recueillir des données permettant de mieux évaluer les facteurs influençant les émissions de GES en transport et les moyens de les réduire.</li> <li>3. Développer le transport en commun.</li> <li>4. Optimiser le stationnement.</li> <li>5. Gérer la demande en transport de façon efficace.</li> <li>6. Développer le transport actif.</li> <li>7. Développer les autres moyens de transport alternatifs à l'auto solo (autopartage et taxi).</li> <li>8. Diminuer les émissions de GES par véhicule.</li> <li>9. Faciliter la gouvernance des projets en transport.</li> </ol>	<p><u>Avenues proposées (p. 23)</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Remplacer les énergies fossiles (mazout et gaz naturel) par des énergies renouvelables (hydroélectricité, biomasse, etc.).</li> <li>2. Réduire la consommation d'énergies fossiles en mettant en place des mesures d'efficacité énergétique.</li> </ol> <p><u>Pistes de solutions (p. 27)</u></p> <p><i>(Mesures reprises du Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020) :</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments.</li> <li>2. Réduire la consommation de mazout.</li> <li>3. Encourager l'utilisation d'énergies renouvelables.</li> </ol>

**Tableau 1 : résumé des avenues et pistes de solutions envisagées par la Ville de Montréal pour réduire la dépendance aux énergies fossiles**

Source : Ville de Montréal, doc. 3.1, pp. 11-15-23-27

Finalement, la Ville propose également de remplacer les combustibles fossiles par des biocombustibles de deuxième ou troisième génération<sup>32</sup>. Ces types de combustibles seraient produits à partir de déchets, de résidus végétaux ou seraient formés à partir de micro-organismes (algues ou levures). La collecte de résidus alimentaires qui prévoit se déployer pour toutes les habitations de huit logements et moins à Montréal d’ici 2019 permettrait de produire environ 8 millions de m<sup>3</sup> de biométhane en remplacement des combustibles fossiles<sup>33</sup>.

### Plans et politiques de Montréal en lien avec la réduction de la dépendance aux énergies fossiles

Le document de référence (doc. 3.1) énumère plusieurs autres plans et politiques qui peuvent contribuer à la réduction de la dépendance aux énergies fossiles de Montréal.

<b>Plans de la collectivité</b> <i>(Adressés à l'ensemble de la collectivité montréalaise)</i>	<b>Plans des activités corporatives</b> <i>(Adressés à la Ville de Montréal en tant qu'administration publique)</i>
Plan de développement durable de la collectivité montréalaise (2010-2015) (doc. 3.1.1) (voir également le suivi de la progression, doc. 3.1.1.)	Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre corporatives 2013-2020 (doc. 3.1.6)
Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité 2013-2020 (doc. 3.1.2)	Politique de développement durable pour les édifices de la Ville de Montréal (2009) (doc. 3.1.7)
Plan de transport (2008) (doc. 3.1.3) - voir également le Bilan quinquennal, doc. 3.1.3.1)	Plan d'économie d'énergie 2013-2015 et autres projets de la Direction des stratégies et transactions immobilières (doc. 3.1.8)
Plan d'urbanisme (2004) (doc. 3.1.4)	Programme d'économie d'énergie d'Espace pour la vie (doc. 3.1.9)
Règlement sur la construction et la transformation de bâtiments (règlement 11-018) (doc. 3.1.5)	Programme de soutien à la mise aux normes des arénas municipaux (doc. 3.1.10)
	Politique verte du matériel roulant – Deuxième génération 2012-2015 (doc. 3.1.11)
<p><b><i>La commission a ajouté au dossier de documentation d'autres documents jugés pertinents à la consultation, en voici quelques-uns (section 5 de la page web de la consultation)</i></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plan d'adaptation aux changements climatiques de l'agglomération de Montréal (2015-2020) (doc. 5.1.1)</li> <li>• Déclaration du Sommet des élus locaux pour le climat (doc. 5.14)</li> <li>• Politique de stationnement de la Ville de Montréal, version préliminaire (doc. 5.15)</li> <li>• Rapport de consultation publique de la CMM sur le projet Oléoduc Énergie Est de TransCanada (doc. 5.17)</li> </ul>	

**Tableau 2 : plans de la Ville de Montréal en lien avec la réduction de la dépendance aux énergies fossiles**

<sup>32</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 10

<sup>33</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 10

## Les engagements de Montréal à la COP21 en lien avec la réduction de la dépendance aux énergies fossiles

Le 4 décembre 2015, Anne Hidalgo, maire de Paris, et Michael R. Bloomberg, ex-maire de New York, ont coprésidé le Sommet des élus locaux pour le climat, un rassemblement international organisé dans le cadre de la COP21<sup>34</sup>. Cet événement avait pour but de faire entendre la voix des villes et de mettre en valeur les initiatives municipales en faveur du climat lors des négociations menées par les États.

Lors de ce Sommet, dans une allocution publique, le maire de Montréal, M. Denis Coderre, a appelé à la mobilisation des villes dans la lutte au dérèglement climatique : « *Plus que jamais, les villes et les métropoles ont un rôle clé à jouer [...]. Les villes font partie intégrante de la solution, car elles peuvent entreprendre des actions concrètes qui auront des impacts et permettront d'atteindre les cibles nationales*<sup>35</sup> ». Il s'est également engagé à ce que la Ville de Montréal poursuive ses efforts d'adaptation et de réduction d'émissions de gaz à effet de serre (GES)<sup>36</sup>.

Cette journée s'est conclue par la signature d'une *Déclaration universelle par les élus locaux*. En endossant cette Déclaration, le maire de Montréal et ses homologues se sont engagés collectivement à :

- Promouvoir et dépasser, dans toute la mesure de leur autorité, les objectifs de l'Accord de Paris 2015 négocié lors de la COP21;
- Produire et mettre en œuvre des stratégies participatives de résilience et des plans d'action afin de s'adapter au nombre croissant de catastrophes liées aux changements climatiques d'ici à 2020;
- Réduire de 3,7 gigatonnes les émissions annuelles de gaz à effet de serre dans les zones urbaines d'ici 2030 (soit 30 % de la différence prévue entre les engagements nationaux actuels et les niveaux d'émissions recommandés par la communauté scientifique pour limiter le réchauffement à 2 degrés);
- Soutenir des objectifs ambitieux en faveur du Climat tels que la transition vers une énergie 100 % renouvelable sur leurs territoires ou une réduction de 80 % des émissions de gaz à effet de serre;
- Et s'engager dans des partenariats mutuels et avec les organisations internationales, les gouvernements nationaux, le secteur privé et la société civile

---

<sup>34</sup> Sommet des élus locaux pour le climat, <http://climatesummitlocalleaders.paris/fr/>

<sup>35</sup> M. Denis Coderre, doc. 5.13, p. 1

<sup>36</sup> <http://www.newswire.ca/fr/news-releases/declaration-du-maire-de-montreal-denis-coderre-suite-a-ladoption-de-laccord-de-paris-561682651.html>

pour développer la coopération, mettre en œuvre des programmes de renforcement des capacités, multiplier les solutions en faveur du Climat, élaborer des outils de mesure et promouvoir des mécanismes financiers innovants et les investissements verts<sup>37</sup>.

M. Coderre a réitéré ces engagements lors de la soirée de reprise de la consultation, le 1<sup>er</sup> février 2016<sup>38</sup>. Il a aussi traité des intentions de la Ville relativement à l'utilisation des résultats de la consultation : « *À la suite du processus consultatif, nous examinerons comment les différents services de la Ville pourraient développer et adapter les idées de solutions concrètes et réalisables discutées ici afin de réduire la dépendance aux énergies fossiles. La manière dont se déroulera la suite des choses reste, bien sûr, à être clarifiée. Certains projets, par exemple, pourraient nécessiter la participation du gouvernement du Québec ou du Canada et des négociations avec ceux-ci pourraient être envisagées. Parmi l'ensemble des idées reçues, le critère de sélection le plus important sera celui qui portera sur la capacité du projet de réduire la consommation d'énergies fossiles et les émissions de gaz à effet de serre. Par conséquent, un grand nombre de ces projets devrait toucher le secteur des transports, le secteur consommant la majorité des énergies fossiles et émettant la majorité des gaz à effet de serre de l'agglomération*<sup>39</sup> ».

### **1.3 Les étapes de la démarche de consultation**

Pour cette consultation, l'Office a utilisé des méthodes adaptées au mandat et qui s'inscrivent dans l'esprit de la production participative, aussi appelée « *crowdsourcing* ». Une gamme de moyens originaux et conviviaux a été offerte aux Montréalais pour qu'ils s'interrogent sur leurs choix de consommation individuels et collectifs et pour qu'ils proposent des solutions à leur dépendance aux énergies fossiles. Cette démarche s'est déroulée en neuf grandes étapes :

1. la préconsultation : le Débat Citoyen Planétaire;
2. la séance d'information;
3. la consultation en ligne;
4. les activités contributives citoyennes et la grande activité de l'OCPM;
5. la remise de la synthèse des idées citoyennes au maire en vue de la COP21;
6. la soirée de reprise de la consultation;
7. les rencontres d'experts;
8. le marathon créatif;
9. et les séances d'audition des opinions.

---

<sup>37</sup> Sommet des élus locaux pour le climat, doc. 5.14, p. 1

<sup>38</sup> M. Denis Coderre, doc. 6.2, LL. 389-403

<sup>39</sup> M. Denis Coderre, doc. 6.2, LL. 440-449



## La préconsultation : le Débat Citoyen Planétaire - 6 juin 2015

À l'été 2015, l'OCPM s'est associé à l'*Alliance World Wide Views*, une organisation œuvrant au développement d'un réseau international de réflexion sur la participation citoyenne, pour organiser à Montréal un *Débat Citoyen Planétaire sur le climat et l'énergie*<sup>40</sup>.

Mené simultanément dans près de 100 villes du monde, ce Débat visait à permettre à des citoyens non experts et non partisans de se forger une opinion éclairée sur les enjeux associés aux changements climatiques. Un autre objectif était de porter à la connaissance des décideurs politiques la position citoyenne pour que ceux-ci puissent conclure un accord plus riche, ambitieux et inclusif à l'occasion de la COP21.

105 Montréalais de tous les âges, origines et milieux ont participé au Débat à Montréal, et se sont exprimés sur cinq thèmes :

1. L'importance de lutter contre les changements climatiques;
2. Les outils pour lutter contre les changements climatiques;
3. Les négociations des Nations Unies et les engagements;
4. L'équité et le partage des efforts entre états;
5. Faire des promesses en faveur du climat et les tenir.

Pour consulter les résultats du Débat de Montréal : [ocpm.gc.ca/debatplanetaire/presse](http://ocpm.gc.ca/debatplanetaire/presse).  
Pour consulter les résultats des Débats tenus à l'étranger : [ocpm.gc.ca/debatplanetaire](http://ocpm.gc.ca/debatplanetaire).  
Suite à ce Débat, les autres étapes de la consultation ont été lancées.

---

<sup>40</sup> World Wide Views on Climate and Energy, <http://climateandenergy.wwwviews.org/lang-fr/>

## LES ÉTAPES DE LA CONSULTATION



### La séance d'information – 29 octobre 2015

Le 29 octobre 2015, la commission a tenu une séance d'information au cours de laquelle des représentants de la Ville de Montréal ont présenté les grandes lignes du document de référence de la consultation<sup>41</sup>. Ce document comprenait, entre autres, les mesures qui étaient déjà prévues par la Ville pour réduire sa dépendance aux énergies fossiles. Les citoyens présents ont pu adresser leurs questions et commentaires aux porteurs du dossier. Un total de 131 personnes ont assisté et participé à cette séance.

Pour consulter la transcription de cette séance : [ocpm.qc.ca/energies-fossiles](http://ocpm.qc.ca/energies-fossiles) (Section 6, Document 6.1).

### La consultation en ligne vertmtl.org – du 29 octobre 2015 au 3 mars 2016

Cette même soirée, une consultation en ligne a également été lancée : [vertmtl.org](http://vertmtl.org). Véritable carrefour d'opinions, cet outil a permis aux participants d'interagir et d'argumenter les uns avec les autres autour de défis et de solutions regroupés en cinq grands thèmes : les transports, les bâtiments, les industries, les services de la Ville et les habitudes de vie. 780 profils de participants ont été créés sur la plateforme et ont généré 5 056 interventions (sous la forme de propositions, d'arguments et de votes).

Consultation en ligne  
Répartition des interventions par thématique

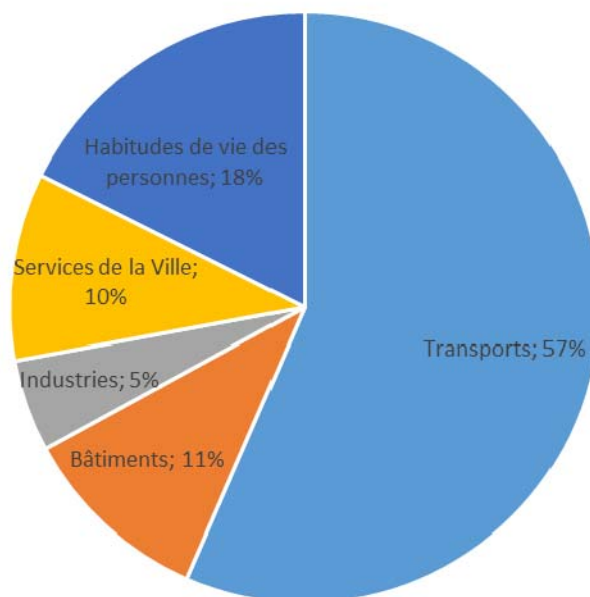


Figure 2 : consultation en ligne - répartition des interventions par thématique

<sup>41</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1

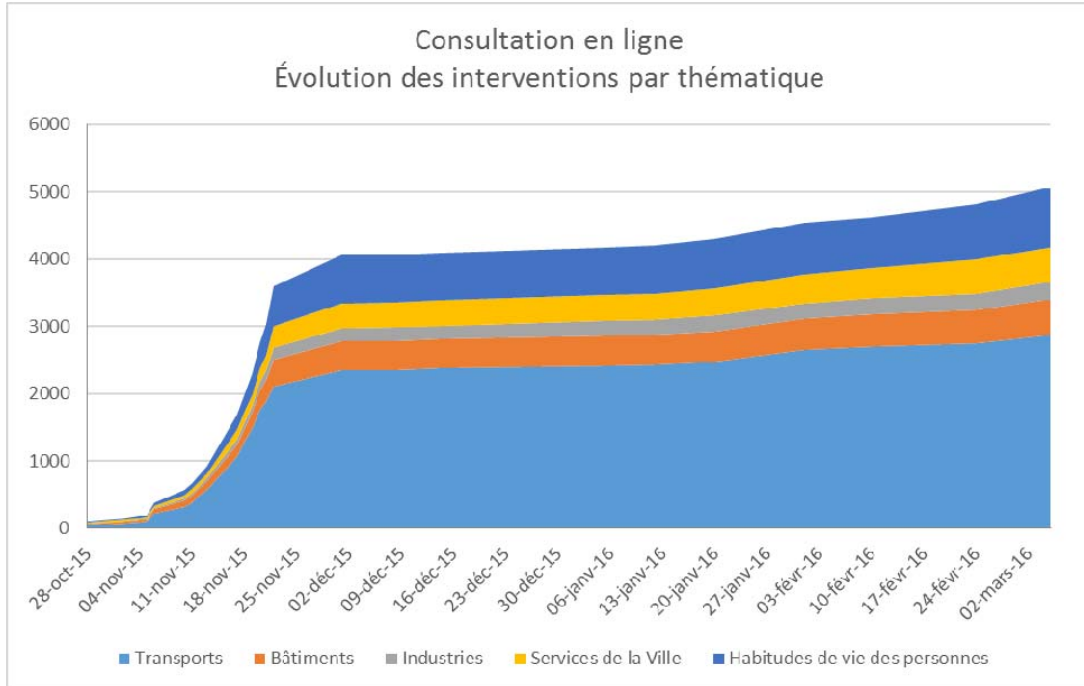


Figure 3 : consultation en ligne – évolution des interventions par thématique

L'image ci-dessous montre un aperçu de l'interface de participation pour la thématique des transports. On y retrouve, entre autres, le nombre de contributions, de votes et de participants.

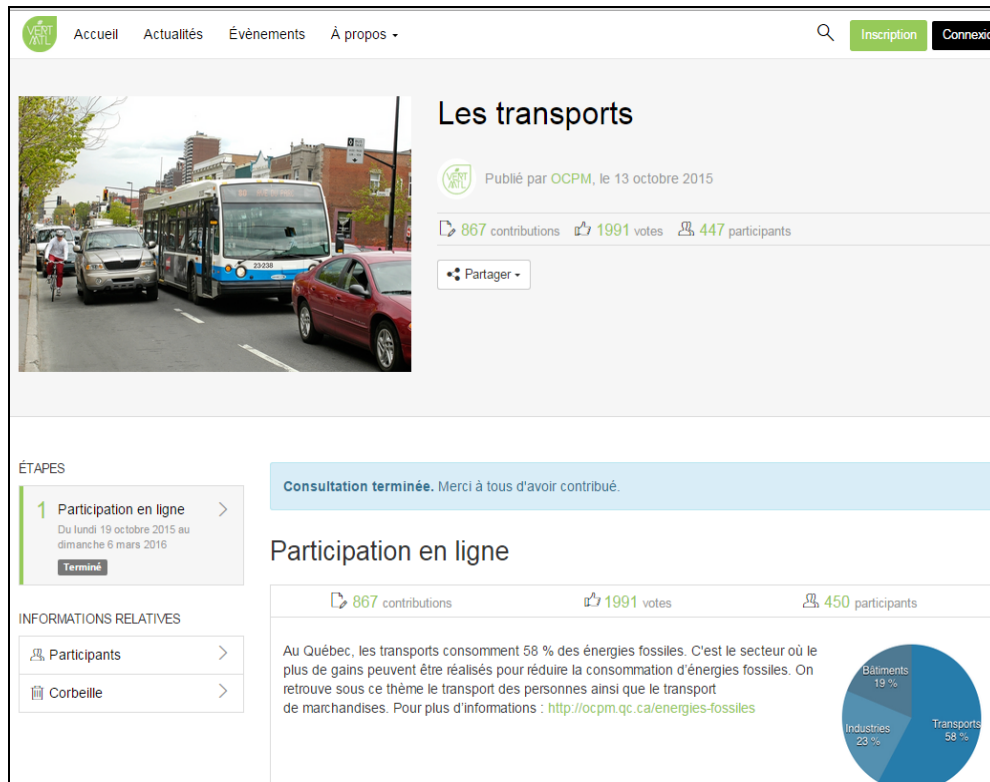


Figure 4 : consultation en ligne – aperçu du thème des transports

Pour visiter la plateforme de consultation en ligne et consulter les propositions soumises par les participants : [vertmtl.org](http://vertmtl.org).

### **Les activités contributives citoyennes et la grande activité de l'OCPM – du 14 novembre 2015 au 3 mars 2016**

Entre le 14 et le 21 novembre, l'Office a encouragé des groupes, des institutions et des citoyens à organiser des activités contributives citoyennes, des débats « *maisons* » réalisés à l'aide d'une trousse « *prêt-à-consulter* ». La semaine a culminé le 21 novembre avec « *la grande activité de l'OCPM* », où environ 100 personnes se sont réunies pour échanger. Au terme de chaque expérience, l'ensemble des défis/problèmes et des solutions exprimées ont été transcrits sur la plateforme de consultation en ligne, de façon à alimenter le débat en continu.



Grande activité de l'OCPM, le 21 novembre 2015

Depuis novembre, plusieurs autres activités contributives ont été organisées par des citoyens ou des groupes. Au total, 37 activités ont été tenues dans 13 arrondissements, auxquelles plus de 710 personnes ont participé.

### **La remise de la synthèse des idées citoyennes au maire en vue de la COP21 – 21 novembre 2015**

À la fin du mois de novembre, l'Office a remis une synthèse des idées citoyennes à Monsieur le Maire Denis Coderre, avant son départ pour le *Sommet des élus locaux pour le climat*, organisé dans le cadre de la COP21. Cette synthèse se voulait un portrait des principales propositions issues des activités contributives citoyennes, de la grande activité organisée par l'OCPM et de la consultation en ligne. Loin de constituer une conclusion à la consultation, cette synthèse consistait plutôt en une photo instantanée des contributions en date du 21 novembre 2015.



Remise du dossier synthèse par Mme Dominique Ollivier, présidente de l'OCPM, au maire de Montréal, M. Denis Coderre, le 27 novembre 2015

### La soirée de reprise – 1<sup>er</sup> février 2016

Le 1<sup>er</sup> février 2016, la commission a tenu une soirée de reprise de la consultation après les Fêtes. Lors de cette soirée, l'OCPM a invité le maire à prendre la parole afin de faire un retour sur sa participation au *Sommet des élus locaux* et de présenter la position de la Ville sur la question de la réduction de sa dépendance aux énergies fossiles. Cette soirée a marqué en grand le début des activités de consultation de l'hiver 2016 en faisant salle comble, avec plus de 200 participants.



Soirée de reprise de la consultation, le 1<sup>er</sup> février 2016

### **Les rencontres d'experts – 3, 4, 9, 10 et 11 mars 2016**

La commission a sollicité la participation d'experts à cinq petits-déjeuners-causeries portant sur la réduction de la consommation d'énergies fossiles de même que sur les thèmes du transport des personnes, du transport des marchandises, des bâtiments et de la fiscalité. L'objectif de ces rencontres était de mieux comprendre les enjeux auxquels sont confrontés différents secteurs d'activités et d'échanger sur les initiatives que Montréal devrait mettre en œuvre afin de réussir sa transition énergétique.

Les comptes-rendus des rencontres et la documentation déposée par les invités sont disponibles sur le site de l'office à l'adresse :

[ocpm.qc.ca/energies-fossiles/documentation](http://ocpm.qc.ca/energies-fossiles/documentation) (Section 4, documents 4.5 à 4.9)

### **Le marathon créatif – du 21 janvier au 20 mars 2016**

Le 21 janvier dernier, l'OCPM a lancé le défi à la communauté de l'innovation de prototyper des solutions novatrices qui contribueraient à réduire la dépendance de Montréal aux énergies fossiles. Cette étape de la consultation s'est distinguée des précédentes en offrant aux citoyens un espace de réflexion et d'action concrète.

Au cours des mois de janvier, février et mars, six activités ont été organisées par des partenaires de l'Office<sup>42</sup> dans le but de faire cheminer les équipes dans leur processus créatif et de leur fournir le soutien de spécialistes pour perfectionner leurs projets. Ces activités ont porté sur des sujets aussi diversifiés que le design, le codage applicatif, la réalisation de tests de faisabilité et l'élaboration d'un plan d'affaires. Les équipes ont également pu faire évoluer leur projet à l'aide d'une plateforme collaborative : <http://marathoncreatif.sparkboard.com/>.

Le 19 mars, les participants ont été invités à participer au Hackathon, une ultime journée de travail avant la présentation finale du lendemain. Une soixantaine de personnes se sont engagées jusqu'à la fin du processus pour développer 18 projets, dont 12 ont fait l'objet d'une présentation à l'occasion du Vernissage le 20 mars à l'Université Concordia. Les projets ont recoupé les domaines de l'habitation, du transport, de l'énergie, de l'éducation citoyenne et de l'agriculture urbaine.

---

<sup>42</sup> Ces partenaires étaient : Startup Weekend, Hacking Health, Myko, Protohack, Soцент, ÉcoHack, Sensorica et Ouishare



Résumé des activités du marathon créatif

Pour consulter les projets présentés à la commission par les participants : [ocpm.gc.ca/energies-fossiles/documentation](http://ocpm.gc.ca/energies-fossiles/documentation) (Section 7.4).



Hackathon, le 19 mars 2016



Présentation d'une équipe lors du Vernissage, le 20 mars 2016



## **Les séances d’audition des opinions – 8, 9, 10, 15 et 16 mars 2016**

Finalement, sept séances d’audition des opinions ont été tenues dans les locaux de l’OCPM par la commission, soit le 8 mars en soirée, le 9 mars en après-midi et en soirée, le 10 mars en soirée, le 15 mars en après-midi et en soirée et le 16 mars en soirée. La commission a reçu 85 mémoires, dont 47 ont fait l’objet d’une présentation orale. À cela se sont ajoutées sept présentations sans dépôt de mémoires, pour un total de 92 contributions recueillies.

Pour consulter les opinions présentées à la commission : [ocpm.qc.ca/energies-fossiles/documentation](http://ocpm.qc.ca/energies-fossiles/documentation) (Section 7).

Au terme de la démarche de consultation, la commission et son équipe ont procédé à l’analyse de l’ensemble des propositions et des références qui lui ont été fournies dans le but de formuler, dans les limites du mandat qui lui a été octroyé, des recommandations qui soient les plus représentatives possibles des attentes et des besoins des citoyens.

### **1.4 Le portrait de la participation**

Un large éventail de la société civile est venu donner son avis lors des diverses activités : citoyens, groupes environnementaux et sociaux montréalais, associations professionnelles, industrielles et patronales à l’échelle provinciale, ainsi que des entreprises œuvrant dans divers domaines (immobilier, transports de marchandises, énergie, etc.).

#### **Les activités contributives citoyennes**

La formule des activités contributives citoyennes (ACC), encourageant la discussion en petits groupes, a particulièrement été populaire auprès des femmes et des Montréalais issus des communautés ethnoculturelles. Elle a également permis à l’Office d’aller rencontrer les citoyens dans leur milieu, puisque 13 des 19 arrondissements de la Ville de Montréal ont été l’hôte d’au moins une activité. La majorité des 37 ACC ont été organisées par des citoyens, puis respectivement par des groupes environnementaux, sociaux et économiques.

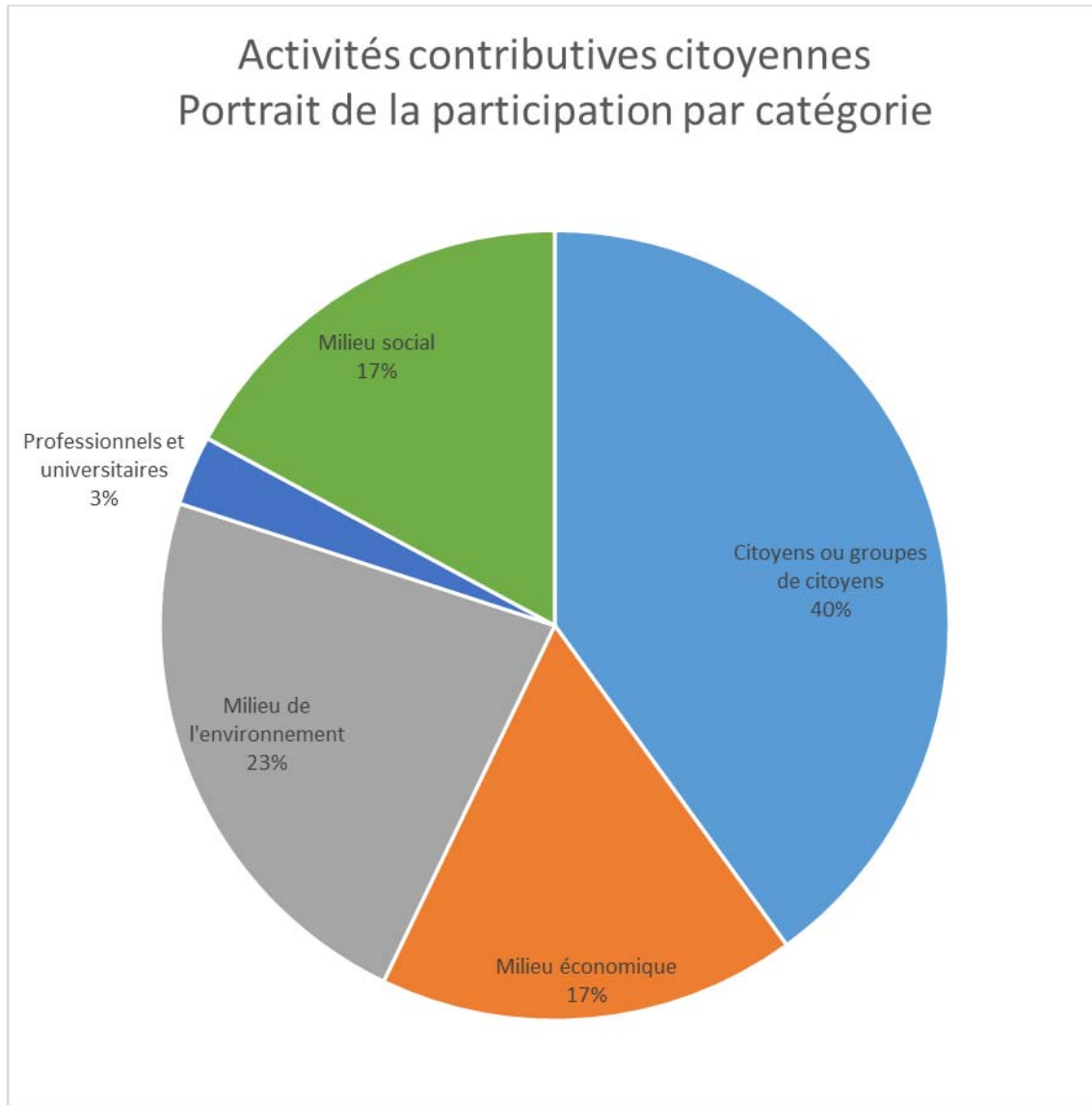


Figure 5 : activités contributives citoyennes – portrait de la participation par catégorie

### La consultation en ligne

La consultation en ligne a favorisé la participation de 36 % de femmes contre 55 % d'hommes, alors que le 9 % des profils restants était de nature collective, c'est-à-dire, créé par des groupes de citoyens, des organismes ou des entreprises. Comme en témoigne la carte ci-dessous, les quartiers centraux de Montréal ont été majoritairement représentés par les participants de la consultation en ligne.

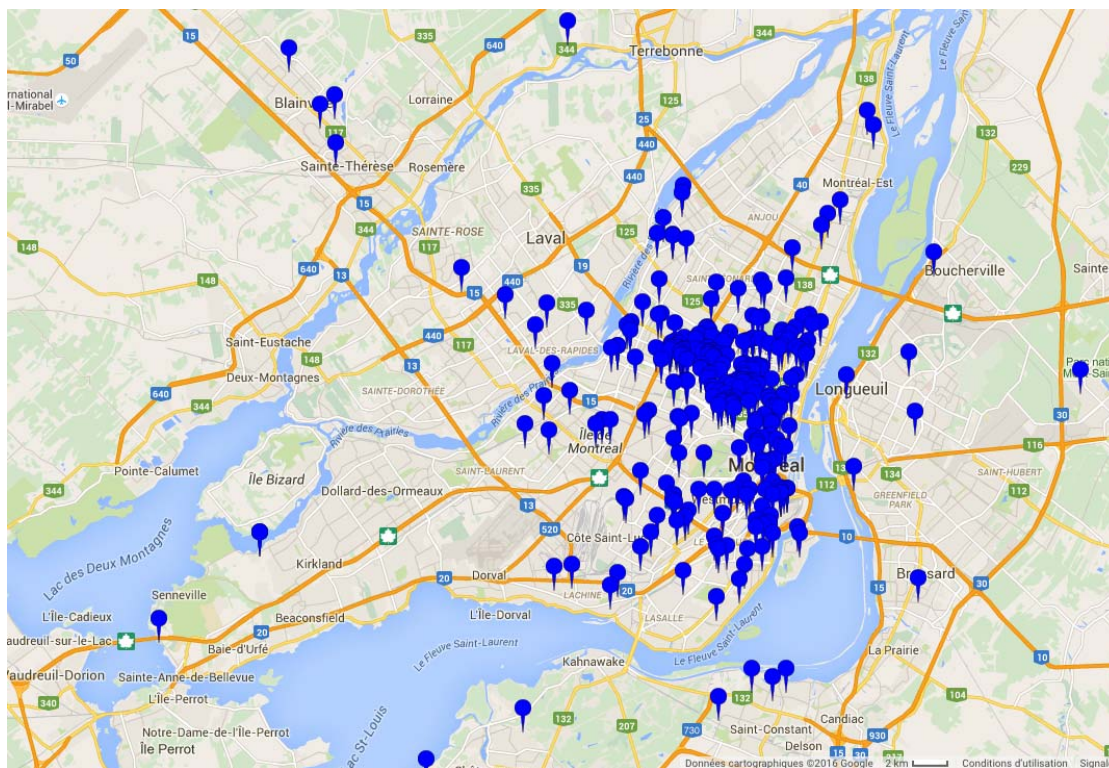


Figure 6 : consultation en ligne – lieux de résidence des participants

### Le marathon créatif

S’agissant de sa première expérience, le marathon créatif a permis à l’OCPM de se faire connaître dans un milieu qu’il fréquentait peu : la communauté de l’innovation. Il a ainsi pu recruter de nouveaux contributeurs (jeunes entrepreneurs, mordus d’informatique, programmeurs, designers, idéateurs, etc.). La démarche de participation a donné lieu à des échanges de pratiques fort intéressants. Les membres de la communauté de l’innovation ont pu apprendre à se familiariser avec les façons de faire de l’OCPM et *vice versa*.

### Les séances d’audition des opinions

Les séances d’audition des opinions sont un bon indicateur de la diversité des participants à la consultation. Autant les milieux citoyen, économique, environnemental, professionnel et universitaire, social que politique ont été entendus par la commission.

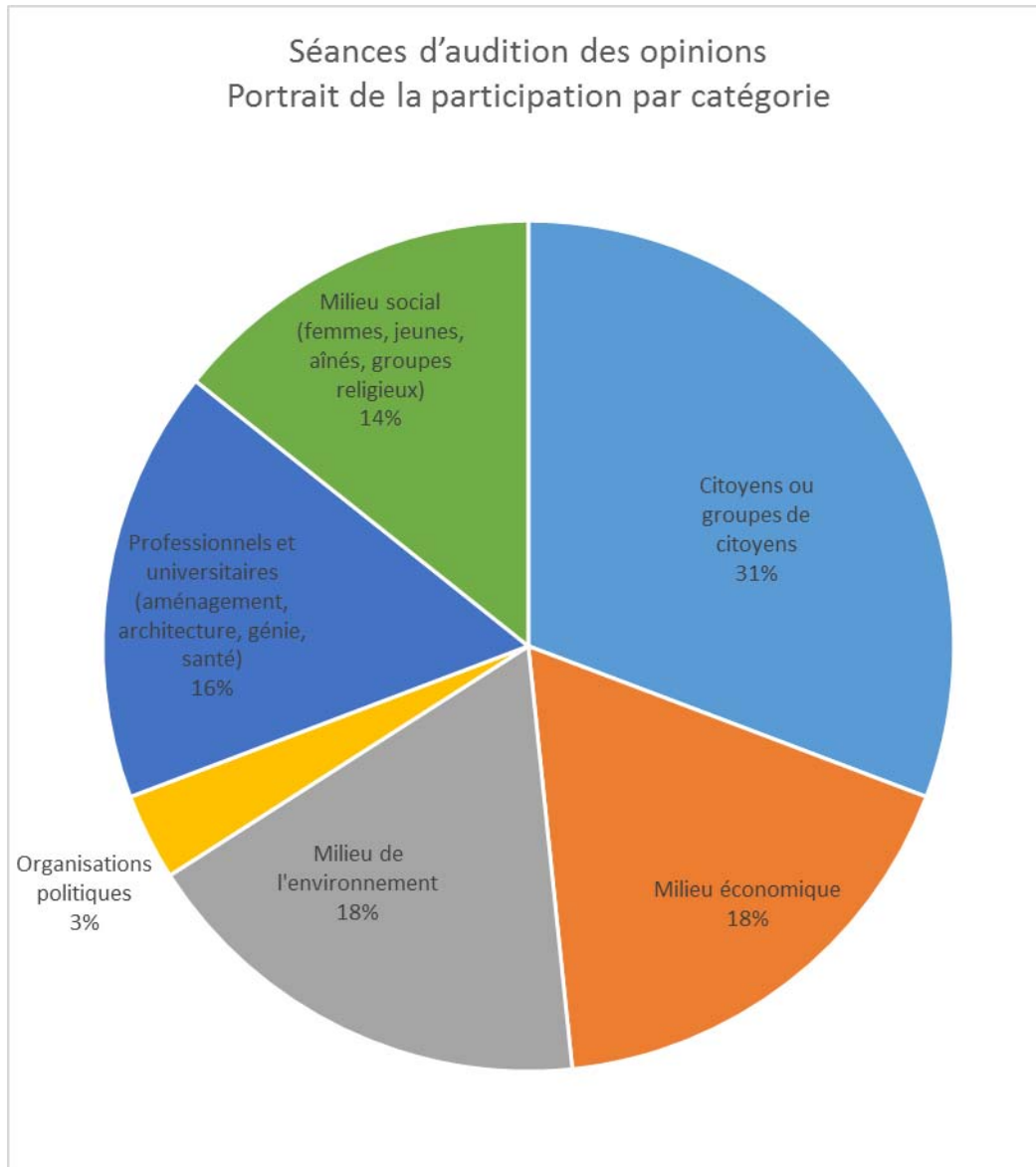


Figure 7 : séances d'audition des opinions – portrait de la participation par catégorie

## 2. Les préoccupations, les attentes et les opinions des citoyens

En raison du nombre important de participants, ce chapitre ne présente pas le détail de chacune des opinions et solutions recueillies par la commission comme c'est habituellement le cas. Il fait plutôt état des grandes lignes et tendances qui s'en dégagent. Il est possible de retracer en tout temps l'ensemble des contributions sur le site de l'Office ([ocpm.qc.ca/vertmtl/documentation](http://ocpm.qc.ca/vertmtl/documentation)) et sur la plateforme de consultation en ligne ([vertmtl.org](http://vertmtl.org)). La liste des intervenants ayant participé aux séances d'audition des opinions est également disponible en annexe 2 (section 7).

### 2.1 Les transports : opérer le transfert modal

Le thème des transports a été le sujet le plus abordé par les participants. Environ 57 % des participants à la consultation en ligne et aux activités contributives citoyennes se sont exprimés sur ce sujet. Un assentiment général s'est dégagé à l'effet qu'un transfert modal de la voiture vers des modes de transport plus durables (vélo, marche, métro, autobus, covoiturage, etc.) devrait s'opérer rapidement. Pour ce faire, les participants suggèrent six leviers d'actions :

- Améliorer l'offre en transport alternatif;
- Réduire l'attractivité de l'automobile;
- Engager les employeurs à prendre part au mouvement;
- Prioriser d'abord l'électrification des transports collectifs;
- Optimiser la gouvernance des transports;
- Coordonner le transport des marchandises.

#### 2.1.1 Améliorer l'offre en transport alternatif

##### Le cocktail transport et la multimodalité

La difficulté d'utiliser différents modes de transport au cours d'un même trajet (bus, métro, BIXI) a été soulevée à plusieurs reprises. On suggère d'arrimer les modes de transport alternatif pour offrir un « cocktail transport » diversifié et coordonné qui réponde mieux aux besoins des usagers là où ils se trouvent. Certains groupes rappellent que la combinaison vélo-métro-bus pourrait être aussi performante que l'auto si les systèmes en place étaient efficaces.

- A. Déterminer des cibles et indicateurs de transfert modal ambitieux et en assurer le suivi

Une bonne partie des participants considère que des cibles de transfert modal devraient être déterminées et que des indicateurs devraient être mis en place afin d'en assurer le suivi. Les cibles mentionnées varient de 40 % à 50 % pour 2042 ou 2025 selon les participants.

Aussi, plusieurs ont suggéré le recours à des outils de collecte de données pour mesurer la performance des déplacements et le transfert modal. Certains croient qu'il faudrait mieux comprendre les trajets multimodaux des citoyens, ce que les méthodes de collecte de données actuelles (comme la carte OPUS ou l'enquête origine-destination de l'AMT) ne permettraient pas de faire. On suggère, par exemple, d'exploiter davantage les possibilités qu'offrent les applications mobiles pour connaître les déplacements multimodaux et mesurer leur efficacité en temps réel.

B. Implanter un système de tarification intégré

La mise en place d'un système de tarification intégré, où il serait possible de recourir à plusieurs modes de transport avec un même abonnement, constituerait un moyen concret d'améliorer le cocktail transport. Certains suggèrent d'intégrer les abonnements du BIXI, de l'autopartage ou des taxis à celui du transport collectif (OPUS). D'autres recommandent la possibilité d'offrir un forfait de mobilité intégré (« *Mobility as a Service* »). Par exemple, un abonnement mensuel en transport collectif de la STM pourrait être combiné à des blocs d'heures d'utilisation d'un véhicule en libre-service, à des trajets de taxi et de BIXI, ainsi qu'à un billet d'autobus ou de train intercity. De plus, cette façon de payer permettrait de collecter plus de données sur les habitudes de déplacement, d'améliorer les services et d'optimiser la gestion de l'offre multimodale.

C. Aménager des installations adéquates, confortables et sécuritaires qui encouragent la multimodalité

Un autre moyen de favoriser un transfert modal serait d'aménager des installations confortables et sécuritaires qui encouragent la multimodalité, comme un plus grand nombre de stationnements pour vélos et BIXI aux abords des stations de métro et d'espaces pour les vélos dans le métro et les trains de banlieue. Il est aussi proposé d'étendre les heures durant lesquelles il est possible d'apporter son vélo dans le métro, d'installer plus de glissières pour vélos dans les escaliers du métro, et de poser des supports à vélos sur les taxis et autobus. Certains déplorent d'ailleurs que sur les 220 circuits d'autobus de la STM, seulement huit mettent à la disposition des usagers des supports à vélos sur les autobus.

***Les transports collectifs***

Dans la même veine de ce qui a été proposé plus tôt, des participants souhaitent que les transports collectifs (bus, métro, train, autopartage) deviennent plus attrayants pour les Montréalais. Certains critiquent la mauvaise qualité de l'offre de transport collectif actuelle. On mentionne, entre autres, une desserte insuffisante, les coûts élevés, le manque de confort et de rapidité, les mauvaises odeurs, l'entassement, la saleté, la chaleur, etc.

A. Prioriser à court terme les projets les moins coûteux

Plusieurs suggèrent d'implanter d'abord des mesures préférentielles pour les autobus, voire de doubler l'offre de ces mesures d'ici 2025. L'objectif devrait être d'améliorer la rapidité, le confort et la sécurité des autobus (et des stations).

Aux dires de plusieurs, le réseau d'autobus serait saturé. On suggère donc d'augmenter les heures et la fréquence des passages de bus et de métro, principalement en dehors des heures de pointe : le soir, la nuit et les fins de semaine. Des groupes de parents proposent de réviser les horaires et tracés pour mieux répondre aux besoins des familles. Les technologies informatiques pourraient également permettre d'améliorer l'expérience des usagers, comme l'utilisation de l'application mobile E-bus ou de GPS pour repérer les autobus sur le circuit. L'installation de feux intelligents prioritaires ou l'interdiction de tourner à droite à certaines intersections, dans le but de réduire les temps de trajet, sont aussi recommandées.

Sur la question des voies réservées, des participants proposent d'en implanter davantage en banlieue et sur les grandes artères montréalaises, comme sur Sherbrooke, Saint-Denis et Papineau. Ces voies réservées pourraient non seulement servir aux bus, mais aussi au covoiturage, à l'autopartage et aux taxis. Puisque les autobus transporteraient 40 fois plus de personnes que les voitures, il devrait donc y avoir beaucoup plus d'espace qui leur soit dédié. On recommande de convertir les espaces de stationnement sur rue en voies réservées. Des participants rappellent qu'un autobus ne transportant que 8 personnes émettrait moins de GES qu'autant de voitures individuelles.

Finalement, afin d'améliorer le confort, certains proposent de climatiser les appareils en saison estivale, d'installer plus d'abribus et de mieux les localiser sur le circuit, d'aménager plus de bancs publics et de végétation. D'autres demandent d'installer des boîtes de perception à l'arrière des autobus afin de donner la possibilité d'entrer par les deux portes. Le WIFI étendu à l'ensemble du réseau (autobus et métro) est également proposé.

B. Mettre en œuvre les grands projets d'infrastructures déjà prévus

De nombreux participants suggèrent de réaliser les grands projets d'infrastructures de transports collectifs prévus au Plan de transport 2008 à l'aide d'un réinvestissement massif. Des participants proposent de doter la Ville d'un bureau de projets qui s'occuperait de développer continuellement le réseau de transport collectif et de coordonner l'offre afin de désengorger le réseau.

Une majorité d'intervenants souhaitent l'expansion du métro, arguant que ce mode est le plus propice à convertir un maximum d'automobilistes aux transports collectifs, en raison de sa rapidité et de son confort. Selon des intervenants, le trafic, l'état des routes

et les hivers feraient de l'autobus et du vélo des moyens moins attrayants pour la population. De nombreuses suggestions sont faites à l'effet de compléter les lignes bleue, jaune et orange, d'augmenter la fréquence des passages, et d'étendre le métro à l'extérieur de l'île.

Finalement, quelques citoyens aimeraient voir implanter un important réseau de Système Rapide par Bus (SRB), en particulier dans les extrémités est et ouest de la ville.

C. Favoriser l'accessibilité universelle des transports collectifs

L'accessibilité universelle a été mentionnée à quelques reprises par les participants. Ceux-ci souhaitent que l'accès aux transports collectifs soit favorisé pour les personnes handicapées, les familles avec poussettes, les cyclistes et les voyageurs avec des valises. Plusieurs soutiennent que les personnes à mobilité réduite préféreraient se déplacer davantage en voiture en raison du manque d'accessibilité des lieux. Il faudrait donc installer plus d'ascenseurs, d'escaliers roulants, de rampes d'accès et de bancs aux arrêts d'autobus pour rendre les transports collectifs plus invitants.

D. Améliorer le service dans les secteurs moins bien desservis

Bien que pour certains participants le service existant ne soit pas si mauvais, plusieurs déplorent le manque d'offre en transport collectif en banlieue et dans les quartiers excentriques de Montréal. Les participants aimeraient voir la qualité de ces services améliorée sur la Rive-Sud, la Rive-Nord, ainsi que dans les extrémités est et ouest de l'île. Des citoyens recommandent de relier plus efficacement les deux couronnes en effectuant des arrêts sur l'île de Montréal. De plus, les gares de trains de banlieue et les stationnements incitatifs devraient être mieux conçus pour que les gens puissent s'y rendre à pied ou à vélo.

La mise en place de navettes de plus petite dimension que les autobus représenterait une façon concrète d'améliorer les services dans les secteurs moins bien desservis. Ce moyen offrirait plus de flexibilité et d'options pour les usagers potentiels. On suggère l'idée de navettes fourgonnettes, électriques ou encore de « navettes à la demande » (aussi nommées « modèle microtransit »), qui se développerait rapidement ailleurs dans le monde. On soutient que ces navettes renforceraient l'offre du premier et du dernier kilomètre, qui seraient les moins efficaces dans un trajet de transport en commun.



E. Rendre les titres de transport plus abordables

Aux dires de plusieurs, le coût de l'abonnement et des titres de transport devrait être plus abordable et, idéalement, harmonisé et modulé en fonction de l'achalandage. Des participants déplorent que la part assumée par les usagers soit de 46 % à Montréal, alors qu'elle serait beaucoup moins élevée dans d'autres villes (35 % à Vancouver). Cette part aurait avantage à être plus basse à Montréal dans une optique de décarbonisation. Dans un même ordre d'idées, le coût des titres TRAM pour le transport collectif en banlieue serait coûteux et inéquitable pour ses résidents qui privilégient ce mode. Diverses mesures sont proposées, dont celle de diminuer les tarifs, voire même d'offrir la gratuité pour des périodes précises (en dehors des heures de pointes, par exemple) ou pour des clientèles plus vulnérables. Les exemples de Francfort-sur-le-Main et Miami sont évoqués, car ils offriraient gratuitement certains modes de transport. Pour sa part, Londres offrirait des avantages pour les familles et les travailleurs à temps partiel.

F. Favoriser le développement de l'autopartage

Plusieurs participants aimeraient voir se développer davantage le service d'autopartage ou de véhicules en libre-service (Car2Go, Communauto, Auto-mobile, etc.). Certains critiquent la rigidité de la réglementation actuelle et le fait que la culture de l'automobile individuelle soit ancrée dans les mentalités. On demande donc l'adoption d'une réglementation qui soit plus flexible.

Des participants soulignent que la collaboration entre la Ville et les acteurs de l'autopartage est essentielle au développement de ce service. La Ville pourrait contribuer à faire connaître le service à la population et faciliter une meilleure utilisation des domaines privés et publics. L'adoption de nouvelles règles de gestion des stationnements publics, comme l'ajout de places de stationnement dédiées à l'autopartage sur la voirie, est envisagée.

On fait valoir que les abonnés de l'autopartage se déplaceraient quatre fois moins en voiture que les personnes possédant un véhicule. Aussi, une voiture en autopartage remplacerait dix voitures privées selon certains avis. Une entreprise de véhicules en libre-service estime que 140 000 usagers remplaceraient 57 000 véhicules privés et réduirait de 168 000 tonnes les GES émis, soit près de 3 % de la cible prévue dans le *Plan d'action sur les changements climatiques*.

Certains dénoncent le manque d'accès à l'autopartage dans l'arrondissement de Ville-Marie. On souhaite voir la flotte de véhicules en libre-service se développer davantage dans cet arrondissement. Certains soulignent que ce manque d'accès contraindrait les ménages à privilégier l'achat d'une automobile. La gestion des vignettes de stationnement aurait également intérêt à être revue puisqu'elles coûteraient autour de

1000 \$ aux entreprises de véhicules en autopartage, alors qu'elles seraient environ dix fois moins chères pour les résidents.

### **Les transports actifs**

De façon générale, les préoccupations exprimées sur le vélo et la marche portent sur l'optimisation des conditions de déplacement et le développement de leur plein potentiel comme alternatives à l'auto solo. De nombreux participants rappellent les bénéfices des transports actifs sur la santé de la population montréalaise et sur l'environnement.

#### **A. Améliorer la sécurité, l'accessibilité et le confort des déplacements des piétons et des cyclistes**

De nombreux participants souhaitent que la Ville privilégie la marche comme principal mode de déplacements de ses citoyens. Certains proposent d'identifier les lieux où les piétons sont les plus nombreux et vulnérables afin de sécuriser les aménagements : augmenter les temps de traverse, apaiser la circulation, améliorer la signalisation, sécuriser les intersections, aménager des saillies de trottoirs, entretenir les trottoirs, etc.

Aussi, une grande part des intervenants souhaite que la sécurité, l'accessibilité et le confort des déplacements des piétons et des cyclistes soient améliorés. On suggère, entre autres :

- De revoir le code de la route afin de l'adapter à la réalité des cyclistes;
- D'augmenter le nombre de pistes cyclables et de les sécuriser;
- D'entretenir adéquatement les pistes cyclables;
- D'installer les stationnements pour voitures à gauche des pistes cyclables plutôt qu'à droite;
- De doter les espaces et bâtiments publics de stationnements pour vélos;
- De mettre en place un registre des propriétaires de vélos afin de déclarer le vol;
- D'organiser des Ciclovias (fermeture temporaire des rues aux voitures au profit du transport actif).

#### **B. Augmenter la part modale du vélo**

Une majorité de participants aimerait voir une augmentation de la part modale consacrée au vélo par le biais d'aménagements et de mesures préférentielles. Certains suggèrent de faire passer à 5 % la part du vélo dans les déplacements quotidiens et de consacrer un pourcentage du budget de transport aux aménagements cyclables, à l'entretien et au développement du réseau.

C. Améliorer la fluidité et la connectivité des déplacements à vélo

Certains déplorent que les pistes cyclables aient été aménagées à des fins récréatives plutôt que pour des déplacements utilitaires au quotidien. Le réseau serait trop souvent morcelé et forcerait les cyclistes à effectuer des détours ou à ne pas emprunter les pistes. Afin d'améliorer la fluidité sur le réseau cyclable, on suggère de mieux connecter les axes nord-sud et est-ouest. L'optimisation des conditions de pratique du vélo durant les quatre saisons est également suggérée.

D. Poursuivre le développement du vélo en libre-service

Afin d'augmenter l'offre, certains proposent de poursuivre le développement du vélo en libre-service. On suggère d'étendre le système BIXI, non seulement à tous les « nœuds » intermodaux, c'est-à-dire aux endroits où il est possible de se déplacer avec plusieurs modes (bus, métro, vélo, marche), mais aussi aux secteurs plus à l'est et à l'ouest de la ville. D'autres proposent aussi d'optimiser ce service en mettant à la disposition des citoyens des trottinettes, des vélos électriques et d'autres équipés de sièges pour enfants.

### 2.1.2 Réduire l'attractivité de l'automobile

D'un côté, les participants désirent voir une amélioration de l'offre en transports alternatifs et d'un autre, une diminution de l'attractivité de l'automobile, plus particulièrement de l'auto solo. Même si ces mesures peuvent sembler impopulaires, plusieurs croient qu'elles sont absolument nécessaires pour effectuer un réel transfert modal.

A. Réduire la croissance du parc automobile à Montréal

Les participants proposent à la Ville de se fixer comme objectif de réduire la croissance du parc automobile, et ce, particulièrement pour les quartiers centraux de Montréal. On pense qu'il est urgent de limiter l'accès au transport motorisé, l'auto solo en particulier. On suggère d'augmenter le nombre de zones interdites aux voitures, de réduire le nombre de places de stationnement et d'en augmenter les tarifs. L'espace gagné pourrait ainsi être réalloué en faveur des transports actifs et collectifs. On souhaite aussi voir appliquer plus largement la réglementation sur la marche au ralenti des véhicules.

B. Sensibiliser les automobilistes sur les coûts réels de ce mode et les potentiels d'économie

De l'avis de quelques citoyens, d'un point de vue strictement économique, les transports collectifs seraient beaucoup plus rentables pour les ménages que l'achat d'une automobile. Il faudrait sensibiliser davantage les automobilistes aux coûts réels de ce mode. Certains font remarquer que 50 % des dépenses effectuées pour le transport

privé seraient redirigées à l'extérieur de la province, comparativement à 10 % pour le transport collectif. Bref, le développement du transport collectif bénéficierait davantage à l'économie locale.

On fait également remarquer que les externalités négatives générées par l'automobile (pollution, congestion, problèmes de santé, accidents) devraient être plus connues du public. Plusieurs intervenants rappellent que la congestion coûterait environ 1,8 milliard \$ par année, ce qui représenterait une somme considérable si elle était plutôt investie dans les transports collectifs.

### **Le stationnement**

Pour la majorité des participants s'étant exprimés sur la question du stationnement, la disponibilité et la gratuité inciteraient l'utilisation de l'automobile. Suivant cette logique, certains critiquent l'abondance d'espaces de stationnement gratuits à Montréal, arguant que près de 90 % du stationnement sur rue est gratuit. Cette gratuité constituerait une forme de subvention à l'automobile et serait donc un frein aux modes de transport durables.

Néanmoins, tous ne s'entendent pas sur les méthodes de gestion du stationnement à mettre en place. Certains croient qu'il faudrait abolir cette gratuité à Montréal en augmentant significativement la tarification. D'autres pensent que l'augmentation des tarifs à Montréal seulement désavantagerait la ville et ses commerces au profit des banlieues qui, elles, offrent de grands espaces de stationnement gratuits. Par souci d'équité, on propose que les coûts soient également internalisés pour les villes de la banlieue et donc d'y tarifer le stationnement.

Par ailleurs, certains groupes s'expriment sur la politique de stationnement en cours d'élaboration par la Ville de Montréal. Ils souhaitent voir les moyens financiers suivre la vision de cette politique. On espère voir fixer une cible globale de réduction des espaces de stationnement. Certains rappellent que le meilleur indicateur de la santé d'une ville serait le prix et la disponibilité du stationnement : moins il y aurait de stationnement et plus il serait cher, mieux la ville se porterait.

#### **2.1.3 Engager les employeurs à prendre part au mouvement**

Plusieurs participants proposent que les employeurs et les arrondissements mettent en place des programmes de gestion de déplacement pour encourager leurs employés à délaissier l'auto solo. Ces mesures passeraient par le covoiturage, la gestion du stationnement (« *Parking Cash-Out* »), le télétravail, ou encore l'instauration d'incitatifs à utiliser les transports collectifs et actifs. L'arrondissement de Saint-Laurent est cité en exemple à plusieurs reprises pour avoir adopté un règlement obligeant la réalisation d'un plan de gestion des déplacements pour tout projet générant plus de 100 cases de

stationnement (article 4.3.18 du règlement). Plusieurs réclament que ce type de règlement soit reproduit à la grandeur de la ville.

#### **2.1.4 Prioriser d'abord l'électrification des transports collectifs**

Bien que favorable à l'électrification des transports en général, une grande portion des participants met en garde les autorités publiques contre la tentation d'électrifier d'abord les transports individuels. On suggère plutôt de privilégier l'électrification des transports collectifs. Aux dires de plusieurs intervenants, la priorité devrait d'abord être mise sur le transfert modal, et ce, même s'il est opéré vers des autobus conventionnels, plutôt que vers l'électrification des voitures privées.

#### **2.1.5 Optimiser la gouvernance des transports**

Les citoyens déplorent l'état de la mobilité à Montréal en soulignant l'augmentation du parc automobile et la dégradation des services de transports collectifs et actifs. La Ville n'aurait réalisé que 186 des 400 km prévus de pistes cyclables depuis 5 ans et ne serait pas parvenue à atteindre son objectif de 50 nouveaux km par année. Les retards importants que connaissent les grands projets de transport annoncés par la Ville sont également décriés : le tramway dans le Centre des affaires et le Vieux-Montréal, la navette aéroportuaire, le SRB Pie-IX et la prolongation de la ligne bleue du métro.

Le manque d'arrimage entre les divers paliers de gouvernance est critiqué, tant à l'échelle métropolitaine qu'à l'échelle des arrondissements. Certains soulèvent que peu d'arrondissements possèdent un plan local de déplacement, ce qui était un engagement inscrit au Plan de transport de 2008. Or, huit ans plus tard, il serait essentiel, selon eux, d'accélérer le pas, de mobiliser les arrondissements pour qu'ils réalisent ces plans et qu'ils obtiennent le soutien nécessaire pour ce faire. On demande l'application d'une vision régionale où les organismes de transport (STM, STL, AMT, RTL) travailleraient ensemble afin d'offrir aux citoyens de la CMM des services efficaces, abordables et attrayants.

Ainsi, la révision du Plan de transport ne devrait pas retarder la mise en place d'actions simples qui y étaient déjà prévues, comme des microaménagements pour cyclistes ou piétons. On demande que la révision du Plan de transport soit arrimée aux objectifs du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). On rappelle que le PMAD vise à faire passer la part modale des transports collectifs aux heures de pointe de 25 % à 30 % en 2021, puis à 35 % en 2031.

Pour une majorité de participants, il est grand temps de passer à l'action et d'axer les efforts sur les modes de transports alternatifs à l'auto solo plutôt que sur l'augmentation de la capacité du réseau routier. Ils demandent de développer au sein de l'appareil municipal une véritable culture de la mobilité urbaine durable.

## **Le financement de l'offre des transports alternatifs**

Le financement des transports alternatifs, plus particulièrement des transports collectifs, doit être conséquent avec les objectifs de transfert modal et d'amélioration de l'offre multimodale. Des groupes de jeunes se disent particulièrement inquiets du manque de diversité et de pérennité des sources de financement actuelles pour assurer le développement du réseau de transport collectif. On souhaite un financement stable et une meilleure coordination de l'offre.

On souligne du même coup les messages contradictoires envoyés par la Ville, comme la diminution des budgets dévolus au transport en commun en 2014, malgré l'annonce en 2015 de l'année du transport en commun. Cette diminution aurait contraint la STM à diminuer les services pour ces deux années, alors que le nombre d'usagers était en progression.

Le financement des infrastructures en transports collectifs et actifs dans les pôles d'emploi (comme le pôle de l'ouest qui représenterait 340 000 emplois directs) devrait être amélioré. On explique que le manque d'accessibilité est un enjeu pour le recrutement et la rétention des employés. Les délais occasionnés dans l'implantation de nouveaux services ou de nouvelles infrastructures seraient le principal obstacle à la transformation d'habitudes de déplacement. De plus, les problèmes de congestion produits dans ces pôles causeraient des retards importants, du stress aux employés, et donc des pertes économiques. On suggère d'améliorer la desserte en transport collectif dans les zones industrielles et les parcs technologiques et de la coupler à des mesures de densification urbaine.

Quelques participants déplorent également l'utilisation actuelle du Fonds vert et suggèrent qu'il serve à financer le transport collectif. Ils rappellent d'ailleurs que les 2/3 du Fonds devraient servir au secteur des transports selon la Loi du MDDEP. Le manque de transparence dans la gestion du Fonds est décrié, plus particulièrement la difficulté de savoir où les sommes sont réellement allouées.

On demande que des représentations soient faites auprès des paliers de gouvernement supérieurs pour augmenter le financement des transports collectifs à travers le Fonds vert ou d'autres fonds fédéraux.

Pour d'autres, la lutte à la corruption serait un moyen de récupérer le financement nécessaire au développement de l'offre en transport durable. Certains dénoncent les différences de coûts d'implantation d'infrastructures de transport collectif à Montréal et dans des villes étrangères. Le prolongement de 5 km de métro jusqu'à Laval aurait coûté 800 millions \$, alors que 20 km de métro à Copenhague aurait coûté 400 millions \$. Au coût de 5 milliards \$, le nouveau pont Champlain serait le deuxième pont le plus coûteux au monde. En France, cette somme permettrait la construction de 300 km de train à grande vitesse.

## **Les outils financiers**

Pour atteindre les deux objectifs cités en première partie (réduction de l'attractivité de l'automobile et amélioration de l'offre en transports alternatifs) plusieurs moyens financiers ont été proposés. De façon générale, l'adoption d'une approche d'écofiscalité se présente en filigrane des solutions économiques proposées. On laisse entendre que le financement additionnel ne devrait pas provenir de l'utilisateur du transport collectif, puisque cela enverrait le mauvais signal sur les changements de comportement souhaités et les cibles recherchées en transfert modal.

De façon plus précise, on suggère d'adopter un système de tarification permettant d'internaliser les coûts associés à l'automobile et d'appliquer le principe du pollueur-payeur (ex. : stationnement, infrastructures routières, congestion, pollutions, entretien).

Enfin, plusieurs suggestions sont faites à l'effet de tarifier l'utilisation des infrastructures routières : imposer un péage cordon, une taxe kilométrique, une taxe sur l'essence, une taxe sur une deuxième ou une troisième voiture, et récupérer ces sommes pour financer le transport collectif.

## **Les bénéfices économiques et collectifs**

Plusieurs soulignent l'importance des bénéfices qu'aurait un transfert modal sur l'économie locale, l'environnement et sur la santé de la population montréalaise. Certains participants rappellent que le transport collectif serait trois fois moins coûteux que le transport automobile et qu'une augmentation de 3 % de la part modale vers les transports en commun permettrait une baisse annuelle de 54 000 tonnes de CO<sub>2</sub> par année, une diminution de 63,8 millions \$ des coûts annuels de congestion et une économie de 17 949 places de stationnement. Considérant tous les avantages économiques à investir dans les transports collectifs, les participants considèrent qu'ils devraient se retrouver au centre de la stratégie de développement économique de Montréal.

## **Le devoir d'exemplarité de la Ville**

Le devoir d'exemplarité de la Ville est fréquemment mentionné par les participants. On aimerait voir la Ville appliquer un véritable programme de gestion des déplacements auprès de ses employés qui ferait la promotion de la mobilité durable. Plusieurs encouragent également la municipalité à sortir des sentiers battus en supportant les expériences innovantes et inspirantes, plus particulièrement dans les domaines de la technologie et de l'économie du partage. Des suggestions d'applications et de technologies sont formulées : *Lux* (service de valet pour respecter la réglementation sur le stationnement), *Rover* (partage d'espaces de stationnement privés), *Get Around* (application de partage de voitures privées).

### **2.1.6 Coordonner le transport des marchandises**

Malgré une part moins importante de consommation d'énergies fossiles que le transport des personnes, le transport des marchandises a suscité une participation appréciable lors de la consultation. La plupart des participants s'étant exprimés sur ce sujet s'intéressent à sa planification et à sa gestion.

Certains croient qu'il y aurait place à une meilleure planification et un meilleur arrimage entre les principaux acteurs de la gestion. Les différents types de transport de marchandises (pour l'approvisionnement, la livraison de biens de consommation et les services de messagerie et de petits colis) n'auraient pas tous le même impact sur l'environnement, les routes et les parcours empruntés. La livraison de biens de consommation et les services de messagerie demanderaient des trajets plus courts et la marche au ralenti des moteurs serait plus fréquente que pour les poids lourds servant à l'approvisionnement. Certains critiquent l'augmentation des déplacements commerciaux sur les routes au cours des dernières décennies qui aurait presque doublé. Cela aurait eu des répercussions sur les infrastructures et sur l'état de la fluidité de la circulation.

Plusieurs autres solutions sont proposées :

- Utiliser les technologies vertes et l'ouverture de données pour optimiser les trajets et diminuer la consommation de carburant;
- Rendre la réglementation sur le stationnement plus flexible pour la livraison afin de permettre des arrêts de courte durée;
- Revoir les heures de livraison;
- Explorer la possibilité d'effectuer les petites livraisons en vélo cargo.

## **2.2 L'aménagement du territoire : maîtriser l'étalement urbain**

En complément aux réflexions entourant les transports, de nombreux participants se sont exprimés sur les questions de planification urbaine. Un consensus se dégage des contributions, à savoir que l'aménagement du territoire influence grandement la consommation d'énergies fossiles, puisqu'il induit directement le niveau de dépendance à l'automobile.

De fait, plusieurs participants s'inquiètent de l'étalement urbain dans la région de Montréal et de la croissance du nombre des ménages qui décident de s'établir en couronne. Ils déplorent aussi l'inefficacité des politiques et des stratégies de maîtrise de l'étalement en place. Ils demandent de s'attaquer plus fermement à ce phénomène et d'en faire une priorité, en contrôlant de façon plus assidue le périmètre d'urbanisation.



Pour y arriver, les citoyens proposent d'utiliser quatre leviers d'actions :

- Réformer le mode de financement des municipalités;
- Internaliser les coûts réels, environnementaux et sociaux, associés à l'étalement urbain;
- Consolider et densifier les milieux déjà urbanisés;
- Concurrencer le goût de la vie en banlieue.

### **2.2.1 Réformer le mode de financement des municipalités**

Selon de nombreuses personnes, la dépendance de Montréal et des autres villes du Québec à la taxation sur les valeurs foncières comme principale source de financement encouragerait l'étalement urbain. Plusieurs condamnent cette dépendance, car elle pousserait les villes à considérer le territoire comme une ressource à exploiter. Ils réclament, de ce fait, une réforme des modes de financement des municipalités qui favoriserait la diversification de leurs sources de revenus et le contrôle de leurs dépenses. D'ailleurs, quelques-uns d'entre eux soutiennent que la Ville de Montréal devrait militer en faveur d'une telle réforme auprès du gouvernement du Québec.

### **2.2.2 Payer le vrai coût de l'étalement urbain**

Plusieurs intervenants s'entendent pour dire que l'aménagement du territoire destiné à la voiture individuelle est un modèle coûteux que la société n'a plus les moyens de soutenir. Ils dénoncent que les coûts des externalités négatives qu'il induit ne soient pas considérés dans les décisions publiques. On entend par externalités négatives : la congestion routière, les accidents de la route, la pollution atmosphérique ou encore la perte de milieux naturels et de terres agricoles. De leur avis, tout citoyen de la région métropolitaine devrait être conscient du coût réel de ses choix personnels et de ceux faits collectivement.

Devant ce constat, les participants demandent aux autorités publiques de tenir compte des externalités négatives dans l'analyse coûts-bénéfices de projets de développement ou de transport, comme l'extension d'une autoroute. Pour quelques-uns d'entre eux, tant que l'on n'internalisera pas collectivement l'ensemble de nos impacts, on prendra toujours les mauvaises décisions.

De plus, les citoyens recommandent qu'un débat sur les externalités négatives soit engagé pour sensibiliser la population aux impacts des coûts cachés. Ils suggèrent aussi de procéder à des réformes fiscales qui permettraient d'internaliser les coûts d'impact sur la société et d'envoyer les bons signaux de prix. Par exemple, le prix de projets prenant place sur des terrains vacants excentriques devrait être plus élevé que s'ils étaient développés sur des terrains contaminés situés au centre-ville de Montréal. Certains sont d'avis que taxer les activités génératrices d'externalités négatives permettrait de rééquilibrer le partage des coûts entre les différents usagers

(municipalités, commerçants, promoteurs, travailleurs, visiteurs, etc.). Ils proposent d'explorer la possibilité d'utiliser comme mécanisme de taxation la redevance de (re)développement, la taxe de lotissement, ou encore la contribution pour fins de parcs.

### **2.2.3 Consolider et densifier les milieux déjà urbanisés**

#### **Concentrer le développement autour des pôles de transport collectif**

Plusieurs rappellent la nécessité de planifier « *intelligemment* » en amont des projets, en dotant Montréal et la région métropolitaine d'une vision d'aménagement du territoire à laquelle se conformer lors de la prise de décisions. Pour prévenir l'étalement urbain et minimiser l'utilisation de l'automobile, cette vision devrait entretenir un lien fort avec la planification des transports. Elle devrait concentrer le développement d'activités à usages mixtes autour de pôles structurants de transport collectif. Pour quelques participants, cette vision devrait également exiger que la desserte en transport collectif d'un nouveau quartier soit assurée avant sa construction.

La question de la maîtrise de l'étalement urbain est aussi examinée sous l'angle des « *transit oriented development* » (TOD), un outil de développement prôné par le PMAD. Certaines interventions saluent cette approche et souhaitent son renforcement sur le territoire de la CMM, alors que d'autres s'en méfient. Ces derniers craignent qu'ils amplifient le développement « *à saute-moutons* », où des grappes de développement éloignées les unes des autres et nécessitant de nouvelles infrastructures coûteuses prennent place sur le territoire. Il est, par conséquent, demandé d'établir des TOD seulement s'ils garantissent la protection des milieux naturels et des terres agricoles.

#### **Miser sur une densité douce et conviviale**

Quelques participants se sont exprimés sur l'importance de densifier pour contrer l'étalement urbain. Ils maintiennent que Montréal devrait encourager la construction résidentielle, l'augmentation des seuils de hauteurs et de densité, et la mixité des milieux de vie pour rentabiliser et mutualiser les équipements publics et les infrastructures de transport collectif, ainsi que pour prévenir l'exode des promoteurs à l'extérieur de l'île. Selon eux, Montréal devrait lever un maximum de contraintes sur la construction de logements dans les quartiers centraux, de façon à ce que le rythme de croissance de l'offre puisse suivre celui de la demande.

Pour y arriver, les citoyens réclament que la requalification des friches urbaines soit accomplie de façon à respecter le cadre urbain et l'échelle des secteurs dans lesquels elle s'insère. On parle alors de l'importance de pratiquer une densification « *douce* » et « *à échelle humaine* ». Pour certains, la Ville aurait tout intérêt à définir un modèle de densification bien montréalais qui privilégierait le plex, un petit résidentiel collectif de 3 à 6 étages.

Les citoyens recommandent également que la Ville tire profit des « *dents creuses* », ces terrains vacants et secteurs sous-utilisés de Montréal : les zones blanches, les terrains contaminés, les parcelles vacantes, les cours arrière, les bâtiments inutilisés et les stationnements de surface. Ils suggèrent aussi qu'elle autorise la construction de mini-maisons sur des parcelles déjà bâties, notamment par la conversion de garages ou d'entrepôts en arrière-cours, et qu'elle adapte la réglementation d'urbanisme de façon à encourager le rehaussement de bâtiments existants par des mezzanines. Certains proposent que la Ville encourage, notamment à l'aide d'incitatifs financiers, la décontamination des terrains. D'autres recommandent de taxer les terrains et les immeubles vacants, car plusieurs propriétaires de lots préféreraient laisser leurs terrains vacants et spéculer sur leur valeur ou sur d'éventuels changements de zonage plutôt que de les développer.

Finalement, on demande que la croissance résidentielle ne se réduise pas qu'à une simple statistique, mais qu'elle soit diversifiée et associée à la notion de milieux de vie dans lesquels l'emploi et la vie familiale, communautaire et culturelle ont leur place.

#### **2.2.4 Concurrencer le goût de la vie en banlieue pour contrer l'exode**

##### **Créer des milieux de vie complets, accueillants et dynamiques**

La vie de quartier se trouve au cœur de nombreuses interventions effectuées dans le cadre de la consultation. De l'avis de participants, Montréal gagnerait à essayer de modifier les perceptions négatives souvent associées à la vie en ville. Elle devrait travailler à rendre son territoire plus attrayant pour concurrencer la banlieue.

Pour contrer l'exode des populations et, du même coup, l'étalement urbain, certains proposent de créer des milieux de vie complets, accueillants et dynamiques et de « réparer » les quartiers existants. Pour eux, un quartier est qualifié de « complet » lorsqu'il offre la possibilité d'y effectuer la majorité de ses activités quotidiennes : travailler, étudier, consommer et se récréer. Il devrait donc assurer la proximité des commerces et des services du quotidien, rendre accessibles des modes de transports actifs et collectifs et offrir des espaces publics de qualité. On devrait aussi y retrouver une mixité fonctionnelle et sociale, des parcs et des espaces verts, des équipements communautaires, une diversité d'emplois locaux de qualité, ainsi qu'une vie sociale et culturelle riche.

Aux dires de quelques-uns, un quartier complet favoriserait l'émergence d'une ville des courtes distances. Il encouragerait aussi la mise en disponibilité de logements abordables et adaptés aux besoins des familles. De fait, les formes alternatives de propriété, comme les coopératives, les cohabitats et les fiducies immobilières communautaires, devraient y être promues à l'aide d'un soutien financier et d'une réglementation appropriés.

Quelques intervenants souhaitent l'établissement à Montréal de quartiers verts ou d'écoquartiers. L'un d'entre eux propose d'ailleurs que la Ville adopte une charte des écoquartiers et qu'elle aille même jusqu'à créer une appellation contrôlée.

Les participants soulignent également l'importance de veiller à offrir des espaces publics de qualité : sécuritaires, accessibles, animés, confortables et conviviaux. Ils mentionnent également la nécessité de prévoir, en amont, les investissements nécessaires pour y arriver.

De l'avis de certains intervenants, la politique optimale d'aménagement des voies publiques permettrait de profiter des chantiers existants et futurs pour aménager des « rues complètes », qui favorisent une saine cohabitation des différents modes de transport. Chaque réfection devrait être l'occasion d'offrir un environnement sécuritaire et agréable aux piétons et cyclistes, que ce soit par l'élargissement de trottoirs, la construction de saillies, l'installation de feux piétonniers à décompte numérique, l'aménagement de pistes cyclables, la diminution de la vitesse automobile maximale, l'intégration de mesures considérant l'approche différenciée selon les sexes (ADS), ou encore l'ajout de bancs et de stationnements pour vélos.

Pour quelques participants, la réduction des îlots de chaleur et le verdissement seraient à considérer comme facteurs de bonification des espaces publics. Par conséquent, ils demandent à la Ville d'intégrer à ses politiques et pratiques la lutte aux îlots de chaleur (outils de planification, règlements d'urbanisme, programmes incitatifs, normes de conception des rues, etc.). Ils suggèrent aussi de bonifier le couvert végétal et d'encourager les initiatives citoyennes de verdissement et de désasphaltage. D'autres souhaitent que la Ville protège les infrastructures vertes qui parsèment son territoire et qu'elle contribue à leur multiplication (milieux naturels, bassins et fossés de rétention des eaux pluviales, haies et bandes riveraines, etc.). Par ailleurs, les arrondissements de Rosemont–La-Petite-Patrie et de Côte-des-Neiges auraient mis en place certaines de ces initiatives de verdissement qui gagneraient à être répétées ailleurs dans la ville.

### **2.3 Le cadre bâti : mettre en place des mesures de performance énergétique**

La majorité des opinions recueillies se rapportant au cadre bâti dépassent le simple désir de délaissier les énergies fossiles au profit des énergies renouvelables. Elles traitent aussi de l'amélioration générale de la performance énergétique des bâtiments, qu'ils aient déjà recours à l'électricité ou non. En effet, de façon générale, les participants réclament que la question de la transition énergétique déborde les frontières montréalaises et québécoises et qu'elle soit abordée dans une perspective mondiale. Pour eux, l'électricité économisée localement pourrait servir à l'exportation et éviter ailleurs l'utilisation de charbon, de mazout ou de gaz naturel chez nos voisins. Trois principaux leviers d'actions sont proposés :

- Consolider les pratiques montréalaises en matière d'efficacité énergétique;
- Promouvoir les meilleures pratiques pour les nouvelles constructions;
- Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments existants.

### **2.3.1 Consolider les outils montréalais en matière d'efficacité énergétique**

Selon plusieurs intervenants, malgré les progrès techniques et l'amélioration des connaissances réalisés ces dernières années en matière d'efficacité énergétique du cadre bâti, la Ville de Montréal connaîtrait un important retard. Les normes actuelles de rénovation et de construction seraient dépassées et trop peu contraignantes. Le prix très bas de l'électricité au Québec, dû notamment à un modèle de gestion de l'énergie fondé sur l'offre plutôt que sur la demande, n'encouragerait pas non plus les meilleures pratiques.

Dans un pareil contexte, les participants invitent Montréal à s'affirmer comme chef de file dans le domaine du bâtiment. Ils lui demandent d'établir des normes de performance énergétique plus exigeantes que celles prévues par le Code de construction du Québec et la Loi sur la conservation de l'énergie dans le bâtiment. Ils espèrent que, de cette façon, la Ville convainque le gouvernement du Québec, puis les autres municipalités, à lui emboîter le pas. De leur avis, Montréal devrait prendre exemple sur les villes de Toronto et de Vancouver et ne pas attendre le feu vert des paliers supérieurs de gouvernement avant agir.

Des intervenants proposent que l'amélioration des normes de performance énergétique des bâtiments à Montréal concerne l'isolation de l'enveloppe, le remplacement des portes et fenêtres, l'aménagement de toits verts, blancs ou écopperformants et la limitation de l'éclairage nocturne des bureaux et commerces. Dans tous les cas, des citoyens exigent que la réglementation municipale cesse de poser des obstacles à la multiplication de projets novateurs.

De plus, des participants réclament à la Ville qu'elle définisse un cadre réglementaire commun à tous les arrondissements. La trop grande disparité des pratiques, des règles, des normes et des critères d'évaluation encadrant la rénovation et la construction durables des bâtiments est critiquée. Certains arrondissements seraient avant-gardistes, tandis que d'autres tarderaient à progresser. Il semblerait aussi que cette situation cause bien des maux de tête aux professionnels (promoteurs, entrepreneurs, architectes, urbanistes, etc.) qui ont à conduire des projets dans divers secteurs de la Ville. Pour les participants, non seulement la réglementation d'urbanisme devrait-elle être plus ambitieuse et flexible, mais elle devrait également être harmonisée sur l'ensemble du territoire.

D'autre part, plusieurs estiment qu'il faudrait créer des incitatifs plus puissants pour faciliter la tâche aux propriétaires et aux praticiens et, du même coup, encourager l'amélioration de la performance des bâtiments. Le manque de soutien technique et

financier offert par la Ville de Montréal semblerait représenter un problème important. Pour y remédier, on recommande, entre autres, la création d'un « guichet unique » ou d'une organisation centralisée ayant pour rôle de sensibiliser, d'informer, de conseiller et de soutenir la construction et la rénovation durables.

D'autres participants ont des visées plus modestes et demandent la mise en place de programmes de sensibilisation. On suggère aussi d'accélérer et d'alléger les procédures d'obtention d'un prêt, d'une subvention ou d'un permis de rénovation ou de construction, jugées trop longues et complexes. Selon plusieurs, les outils de financement gagneraient également à être optimisés. On souhaite qu'ils soient simplifiés, publicisés et qu'ils s'échelonnent dans le temps.

Dans un autre ordre d'idées, des participants proposent d'améliorer la diffusion d'information sur la performance énergétique des logements et des bâtiments. Cette amélioration passerait par la standardisation de données sur la consommation et la production d'émissions de gaz à effet de serre et pourrait prendre la forme d'un diagnostic, d'un étiquetage ou d'un certificat. Dans un souci de transparence, d'éducation et de sensibilisation, ces données seraient transmises aux locataires ou acheteurs potentiels lors de la signature d'un bail ou de la vente d'une résidence, pour les informer et mieux les guider dans leurs choix. De l'avis de certains, le programme français de diagnostic de performance énergétique représenterait un exemple intéressant duquel Montréal pourrait s'inspirer.

Des suggestions touchent aussi à la réalisation d'une cartographie énergétique de Montréal, qui permettrait d'évaluer la qualité et la quantité d'énergies disponibles (sources, utilisations possibles, méthodes et lieux de stockage) et d'identifier les pertes énergétiques. Dans cette foulée, il est également demandé de valoriser les rejets thermiques produits par certains bâtiments ou équipements, comme les centres de données, les industries ou certains commerces. Ces rejets pourraient être récupérés pour alimenter les secteurs avoisinants et permettraient de réduire la consommation énergétique globale.

### **2.3.2 Promouvoir les meilleures pratiques pour les nouvelles constructions**

Une majorité d'intervenants s'entendent pour dire que l'amélioration de l'efficacité énergétique des nouveaux bâtiments devrait impérativement passer par une interdiction formelle de recourir aux énergies fossiles. Ils considèrent aussi que la Ville de Montréal a un rôle important à jouer dans l'établissement d'objectifs ambitieux de performance environnementale.

Par ailleurs, des citoyens et des groupes demandent à la Ville de favoriser le déploiement de projets exemplaires, dont l'empreinte carbone est la plus faible possible, à l'aide d'incitatifs financiers, ou encore par le traitement prioritaire des demandes de permis. On réclame, de plus, de faciliter le recours à d'autres sources

d'énergies propres que l'électricité, comme la géothermie, le solaire thermique ou le voltaïque. Des citoyens préféreraient toutefois que les autorités ne favorisent pas une filière énergétique plus qu'une autre. Selon eux, elles devraient miser sur l'atteinte d'objectif d'efficacité et de performance énergétiques, et non déterminer les moyens d'y arriver.

On propose également à la Ville d'encourager l'architecture bioclimatique, l'habitat passif et la construction de bâtiments de taille plus modeste. Finalement, un groupe d'intervenants recommande de stimuler l'innovation architecturale en mettant en place un concours qui valoriserait les objectifs de décarbonisation de Montréal et les porterait à l'attention du public.

Aux dires de quelques-uns, les certifications environnementales permettraient de soutenir l'innovation, d'améliorer les pratiques et de motiver l'implantation de bâtiments plus verts. Aussi, baser les appels d'offres publics sur l'analyse du cycle de vie plutôt que sur le plus bas soumissionnaire encouragerait également la construction de bâtiments plus performants.

### **2.3.3 Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments existants**

Pour plusieurs, l'amélioration de l'efficacité énergétique (« *retrofit* ») des bâtiments existants devrait d'abord passer par l'instauration de programmes de remplacement des systèmes de chauffage et de climatisation au mazout ou au gaz naturel. Il faudrait ensuite s'assurer que les travaux de rénovation respectent des objectifs et des principes environnementaux.

D'entrée de jeu, certains participants rappellent que le bâtiment le plus écologique est celui qui est déjà construit. Il contribuerait à limiter l'utilisation des énergies fossiles servant à la production de matériaux de construction, de même qu'à leur manutention. Des intervenants avancent d'ailleurs que cela pourrait prendre jusqu'à 80 ans pour qu'un nouveau bâtiment, 30 % plus efficient énergétiquement que la moyenne, compense pour l'empreinte écologique de sa construction.

Pour plusieurs, Montréal devrait privilégier la rénovation et le recyclage des bâtiments existants à la construction de nouveaux bâtiments. Elle devrait mettre en place des mesures qui préviendraient la dégradation des bâtiments vacants (favoriser les usages temporaires et transitoires, instaurer une taxe à la vacance) et qui limiteraient les tentations de démolition (renforcer la réglementation actuelle et son application). Certains suggèrent de s'inspirer d'initiatives étrangères, dont celles de l'Usine Éphémère et de l'Hôpital Éphémère à Paris qui auraient utilisé temporairement ces espaces à des fins d'activités artistiques et culturelles avant la remise en service des bâtiments.

Selon certains, au-delà de ce qui peut être fait lors de travaux majeurs de rénovation, de transformation ou d'agrandissement, la Ville gagnerait à mettre en place des

programmes d'aide financière et à les faire connaître pour inciter le plus grand nombre de particuliers et de petits commerçants à entreprendre des travaux ponctuels d'amélioration de la performance énergétique de leurs bâtiments. La possibilité d'offrir des prêts à taux avantageux pour la rénovation, à l'image du programme PACE (« *Property Assessed Clean Energy* ») aux États-Unis, est évoquée par des intervenants.

Les citoyens souhaitent également que soient intégrés à la réglementation d'urbanisme des objectifs de performance énergétique et des principes environnementaux pour la rénovation de bâtiments. Ils appellent, de plus, à une valorisation de l'innovation pour le cadre bâti ancien. Plusieurs nouvelles technologies seraient majoritairement appliquées aux constructions neuves, alors qu'elles pourraient bénéficier aux constructions existantes.

Finalement, les participants à la consultation demandent à la Ville de s'acquitter de son devoir d'exemplarité en appliquant l'ensemble de ces propositions aux bâtiments publics municipaux.

## **2.4 Les habitudes de vie des personnes : consommer autrement**

### **2.4.1 Éduquer et sensibiliser**

Plusieurs suggestions proposées concernent les changements d'habitudes de consommation. On souhaite que la population soit davantage sensibilisée à l'empreinte carbone des produits qu'elle consomme et des déchets qu'elle produit. Plusieurs font remarquer qu'il y a une résistance aux changements de comportements et qu'il faut chercher à la surmonter.

Certains participants suggèrent de sensibiliser des groupes spécifiques comme les jeunes ou les femmes. On suggère de les sensibiliser, entre autres, aux pratiques écoresponsables, au cycle de vie des produits ou à l'empreinte carbone. Puisque les femmes se retrouvent souvent au cœur des choix de consommation des ménages, elles représenteraient des agentes de changement incontournables dans la réduction des émissions de GES et des énergies fossiles.

Enfin, des participants déplorent le manque de soutien par la Ville des groupes environnementaux et communautaires comme les écoquartiers. On croit qu'il serait plus efficace de soutenir les initiatives existantes pour amener des changements de comportements. Ces groupes auraient déjà les réseaux et l'expertise nécessaires.

### **2.4.2 Favoriser l'économie circulaire, locale et de partage**

De nombreuses critiques portent sur le fait que les choix de consommation seraient basés sur un modèle d'économie linéaire qui consiste à produire, consommer et jeter



les produits. Gaspillage, surconsommation et obsolescence programmée constitueraient des effets collatéraux de ce modèle très consommateur d'énergies fossiles.

L'idée mise de l'avant par les participants serait donc de sortir de ce modèle linéaire en favorisant plutôt des modèles basés sur l'économie circulaire, locale et de partage. L'émergence récente de petites entreprises de partage (ateliers de réparation, bibliothèque d'outils partagés, systèmes d'échanges de services et/ou de produits) devrait, selon eux, être favorisée. Pour plusieurs, en plus de réduire la surconsommation et le gaspillage, ce type de commerces encouragerait l'entraide, les liens sociaux, le sentiment de sécurité et d'appartenance au milieu.

### **2.4.3 Réduire la consommation des produits à usage unique**

Plusieurs participants s'attaquent aux produits de plastique à usage unique : emballages, bouteilles d'eau, sacs de plastique, vaisselle jetable distribuée dans les foires alimentaires, etc. Certains se réjouissent du bannissement des sacs de plastique à Montréal, mais souhaitent que la Ville aille plus loin, en interdisant notamment les bouteilles d'eau. On fait valoir que seulement 44 % des 1 milliard de bouteilles d'eau en plastique seraient recyclées au Québec. Certains rappellent que 17 villes au Canada auraient déjà banni les bouteilles d'eau en plastique de leurs édifices publics et que 45 municipalités songeraient à le faire. La vente de bouteilles d'eau en plastique dans les lieux publics serait interdite à San Francisco, tout comme les styromousses. Plusieurs pensent que Montréal devrait s'inspirer de ces cas et qu'elle devrait installer davantage de fontaines d'eau dans les lieux publics. Bref, de nombreux participants suggèrent de bannir l'utilisation de ces objets à usage unique en raison de la trop grande quantité de pétrole que requiert leur production.

### **2.4.4 Diminuer son empreinte carbone par l'alimentation**

Une grande partie des participants s'est exprimée sur les habitudes alimentaires et leurs impacts sur l'environnement. On explique qu'il y a une composante « *énergie* » dans les biens que nous consommons, qui est liée à leur production, à leur transport et à leur utilisation. Cette composante aurait un impact important sur notre bilan carbone.

Le système alimentaire constituerait un important consommateur d'hydrocarbures, entre autres, en raison des kilomètres parcourus pour que la nourriture arrive dans nos assiettes. Certains soutiennent que l'élevage animal serait responsable de 14.5 % des GES à l'échelle mondiale et qu'une diète composée de viandes et de produits laitiers équivaldrait à parcourir 4 758 km en voiture chaque année, alors qu'il serait de 281 km pour une diète biologique végétalienne. Le poids carbone des produits consommés devrait être davantage connu de la population et plusieurs souhaiteraient que les Montréalais soient davantage informés sur le sujet via des campagnes de sensibilisation.

Le soutien à l'agriculture locale et urbaine est fréquemment suggéré puisqu'elle comporterait de nombreux avantages, en plus de réduire la consommation d'énergies fossiles : création d'emplois locaux, amélioration de la sécurité alimentaire et meilleure qualité des aliments. Un groupe suggère de s'inspirer des recommandations de la consultation publique sur l'agriculture urbaine. D'autres participants croient plutôt qu'il faudrait réduire le gaspillage alimentaire en récupérant les invendus et en compostant davantage. Finalement, certains suggèrent à la Ville d'adopter des règlements municipaux facilitant l'agriculture urbaine en priorisant, par exemple, le zonage « *agriculture urbaine* » ou en plantant des végétaux comestibles dans les espaces publics entretenus par la Ville.

Finalement, de nombreux participants rappellent que les individus ont un pouvoir important face à leurs choix de consommation, qu'ils ont un impact direct sur la demande et l'économie. Il faudrait, selon eux, encourager les petits gestes individuels, mais dépasser, au besoin, la simple information en optant pour des mesures restrictives.

## **2.5 Les industries : promouvoir et encourager les industries vertes**

D'entrée de jeu, le thème des industries a été l'un des sujets les moins populaires lors de la consultation. C'est la façon dont se développe le secteur industriel à Montréal qui semble être le plus au cœur des préoccupations. Les industries vertes, les parcs éco-industriels, l'économie circulaire, les nuisances industrielles et les mesures d'économies d'énergies figurent parmi les sujets les plus fréquemment soulevés.

De façon générale, les participants souhaitent voir le foisonnement d'industries vertes et réduisant la dépendance aux énergies fossiles à Montréal. La création d'emplois verts, le soutien à des grappes industrielles intégrées ou à des industries certifiées (comme *B Corp*) devraient être encouragés.

On souhaite aussi que les entreprises collaborent davantage entre elles afin de favoriser des circuits courts, où la production et la distribution de marchandises seraient effectuées localement et où certaines étapes de distribution seraient éliminées pour réduire les émissions de GES. Dans la même veine, certains proposent de réindustrialiser Montréal en introduisant les matières résiduelles dans la chaîne de valeur industrielle : compost, gazéification, cogénération, etc. On explique que des milliers de kilomètres de transport de matières pourraient être ainsi évités.

Toutefois, d'autres participants préféreraient plutôt que les industries soient décentralisées vers les banlieues, en raison des nuisances industrielles qu'elles entraînent à proximité des zones densément peuplées : pollutions, bruits, odeurs, etc. Selon eux, ce rapprochement vers les banlieues permettrait également de diminuer le temps de navettage pour les travailleurs résidant en couronne. Certains souhaiteraient voir le soutien financier direct et indirect aux industries montréalaises diminuées, et une taxe sur les énergies fossiles imposée pour les propriétaires d'industries implantées.

Enfin, des intervenants soulignent que le principe du pollueur-payeur pourrait être plus largement appliqué. Ils soutiennent que les grappes industrielles dites « propres » aideraient à créer un climat d'investissement positif par le renouveau du tissu industriel. Certains proposent aux entreprises de mieux assumer leurs responsabilités en tant que producteurs et les invitent à valoriser davantage leurs produits et à réduire les biens à usage unique.

### **2.5.1 Favoriser les mesures d'économie d'énergie**

Certains indiquent que les PME et PMI n'auraient pas les ressources et les connaissances nécessaires pour initier des mesures en efficacité énergétique. Les coûts, le manque de connaissances techniques et les retours sur investissements constitueraient des freins. Il est donc suggéré à la Ville d'accompagner les entreprises désireuses de mettre en place de telles mesures. Un autre moyen serait de faire connaître les succès des projets réalisés, dont la rentabilité, ce qui encouragerait les PME et les PMI à devenir elles-mêmes des ambassadrices auprès leurs pairs.

### **2.5.2 Encourager l'approvisionnement responsable**

Plusieurs mentionnent que les services d'approvisionnement des industries pourraient adopter des critères d'achat plus respectueux de l'environnement, ce qui permettrait d'assainir la chaîne de valeur industrielle et de réduire la dépendance aux énergies fossiles. Par exemple, l'intégration du coût total de possession (intégration des coûts totaux entourant le cycle de vie d'un produit) comme critère dans l'octroi des contrats, serait une façon de mieux cibler les potentiels de réduction de l'empreinte carbone et de mieux refléter les coûts afférents d'entretien et de suivi. D'autres suggèrent aussi de fixer des critères favorisant les entreprises d'économie sociale.

### **2.5.3 Éviter la délocalisation industrielle**

Quelques participants soulignent que la délocalisation de la production industrielle, vers l'Asie par exemple, comporterait un coût carbone non négligeable en raison, notamment, du transport des marchandises et de la source d'énergie produite dans ces pays émergents (qui provient souvent du charbon). Selon certains, ces émissions importées représenteraient 4.1 tonnes par habitant par année. On critique donc le fait que ce coût énergétique n'est pas reflété dans le prix des produits. Par exemple, les fruits et légumes importés ne pourraient pas être vendus à coût moindre que leurs équivalents locaux si les coûts énergétiques étaient intégrés.

## **2.6 La gouvernance municipale : renouveler les pratiques**

De nombreuses attentes sont formulées sur l'importance du rôle de l'administration municipale, de sa cohérence et de l'efficacité de son fonctionnement dans la réduction

de la dépendance aux énergies fossiles de Montréal. Dans le même esprit que la section sur la gouvernance des transports, les commentaires et opinions recueillis portent essentiellement sur les défis de gouvernance et de leadership et sur l'amélioration de la performance des services offerts à la population.

### **2.6.1 Relever le défi de la carboneutralité**

L'exercice de consultation est perçu par plusieurs participants comme étant positif, voire nécessaire, particulièrement à l'heure où la planète reconnaît l'urgence d'agir pour contrer le dérèglement climatique. Pour eux, il serait irresponsable de faire fi de la nécessité de réduire rapidement et massivement notre dépendance aux hydrocarbures. De ce fait, ils demandent de faire de la transition énergétique de Montréal une priorité. De l'avis de plusieurs, Montréal aurait tout intérêt à se montrer créative dans l'utilisation des pouvoirs qui lui sont octroyés pour mettre fin à l'inertie collective et opérer une transition audacieuse. Ils souhaitent qu'une prise de conscience collective sur les questions énergétiques soit provoquée et que des actions vigoureuses soient mises en œuvre sans délai par les autorités publiques. Ils espèrent donc que les résultats de la consultation ne demeurent pas lettre morte et que les propositions de solutions les plus inspirantes et audacieuses soient récupérées et réalisées par la Ville.

Pour plusieurs, un travail important d'information et d'éducation aux grands enjeux liés à la dépendance aux énergies fossiles devrait être enclenché pour faire des membres de la collectivité des agents de changement. La Ville devrait également mobiliser les acteurs de développement (promoteurs, entrepreneurs, commerçants, professionnels de la construction, architectes, urbanistes, etc.) pour maximiser les chances d'obtenir des résultats probants. Les participants sont convaincus que des changements tangibles dépendront d'une compréhension et d'une action concertée de tous les Montréalais.

De plus, une majorité d'intervenants croient que la Ville doit s'acquitter de son devoir d'exemplarité pour influencer ses citoyens à agir de façon responsable. On souhaite voir une cohérence entre les priorités qu'elle établit, les décisions qu'elle prend pour le bien de sa collectivité et ses propres « comportements ». Des participants s'attendent à ce que l'exemplarité de la Ville passe, entre autres, par un véritable travail de transversalité et d'harmonisation des plans, politiques, règlements et outils incitatifs. Ils espèrent également une cohésion des actions de la ville-centre et des arrondissements. Dans cette foulée, des intervenants invitent la Ville de Montréal à se joindre au mouvement de désinvestissement des énergies fossiles et à revoir les critères de gestion des fonds de retraite des employés municipaux. Quelques-uns citent en exemple les cas de l'Université Concordia et de la Ville de Victoria qui se seraient engagées sur cette voie.

Pour quelques participants, il semble difficile de concevoir un plan de réduction de la dépendance montréalaise aux énergies fossiles sans qu'il puisse viser minimalement l'échelle métropolitaine. En effet, plusieurs problématiques, dont celles de la mobilité et du développement du territoire, se déclinent à une échelle qui dépasserait les

limites municipales. Bon nombre de participants croient que Montréal devrait prendre la place qui lui revient comme métropole du Québec et assumer un leadership fort, à l'échelle métropolitaine, provinciale et fédérale, afin de défendre ses intérêts et paver la voie à l'innovation énergétique.

Des intervenants réclament une vision forte, rassembleuse et à long terme de l'action de la Ville de Montréal. Une vision qui viserait haut en termes d'ambitions et qui teinterait l'ensemble des outils de planification et des décisions. Dans cette perspective, une majorité de participants se sont mobilisés autour d'un objectif commun, soit celui que Montréal atteigne la carboneutralité pour son 400<sup>e</sup> anniversaire en 2042. En empruntant cette voie, ils espèrent que la Ville joindra les rangs de la *Carbon Neutral Cities*, un regroupement de 17 municipalités du monde qui se sont engagées à réduire d'au moins 80 % leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2050.

### **2.6.2 Améliorer l'ouverture et la transparence**

Pour quelques intervenants, des efforts importants devraient être faits en ce qui concerne la gestion de l'information et des données. Les participants à la consultation demandent que la Ville de Montréal et ses arrondissements fassent davantage preuve de transparence et d'ouverture. La vulgarisation, la disponibilité et la diffusion de l'information apparaissent essentielles pour plusieurs d'entre eux. À cet effet, on propose d'améliorer l'accessibilité de l'information en augmentant le bassin des données rendues publiques et en ouvrant les données.

La qualité de l'information rendue publique par la Ville de Montréal est aussi critiquée. De l'avis de plusieurs, la majorité des données municipales seraient incomplètes et désuètes. Pour certains, Montréal banaliserait l'importance de mesurer ses efforts et d'effectuer des suivis et des redditions de comptes. Ils réclament ainsi l'implantation d'un système simple et efficace de collecte, de mesure et de suivi des données. L'évaluation périodique de la performance de la Ville participerait à maintenir l'intérêt et l'implication de la collectivité. Elle concourrait également à développer et à entretenir une culture du succès.

### **2.6.3 Revoir les processus d'approvisionnement et d'appels d'offres**

Quelques intervenants soutiennent qu'un des obstacles à la réduction de la dépendance de Montréal aux énergies fossiles est le mode d'attribution des contrats, fondé uniquement sur des critères de coût et d'échéancier à court terme. Ils croient qu'il faudrait cesser de fonctionner selon une vision « d'économie de moyens » et recommandent de privilégier dans les processus d'appels d'offres les soumissionnaires ayant la plus faible empreinte carbone, tels que les entreprises « vertes », sociales, et possédant une certification reconnue. Certains croient que Montréal devrait agir comme catalyseur de changements, étant donné l'importance de son rôle comme

donneur d'ouvrages. Elle devrait alors soutenir davantage le développement de l'économie verte et locale.

En outre, des participants incitent Montréal à prioriser les technologies vertes et les innovations environnementales dans les services d'approvisionnement de la Ville. L'économie de fonctionnalité et l'économie de partage sont également proposées comme des pistes intéressantes à explorer, tout comme les achats groupés avec d'autres municipalités.

#### **2.6.4 Fournir des services publics moins énergivores**

Quelques contributions à la consultation concernent la livraison de services moins énergivores. De façon générale, on souhaite que la Ville révise sa politique d'approvisionnement de façon à privilégier l'acquisition de véhicules et d'équipements hybrides et électriques. On demande aussi qu'elle promeuve l'écoconduite auprès de ses employés (marche au ralenti).

En ce qui concerne la gestion des matières résiduelles, les intervenants désirent que la Ville assure une optimisation des collectes. Ils demandent, entre autres, de réduire le nombre de collectes hebdomadaires, de limiter les arrêts des camions lorsque possible, et d'exiger la participation des industries, des commerces, des institutions et des logements de plus de trois étages. Pour concourir à réduire la quantité de déchets produits par la collectivité, on recommande d'améliorer l'information, l'éducation et la sensibilisation relativement à la réduction à la source, au recyclage, à la réutilisation et au compostage. On propose également de rendre le compostage municipal obligatoire, ou encore d'imposer le compostage à domicile. La possibilité de mettre en place un système de tarification incitative des déchets, au poids ou au volume, est aussi envisagée. Des participants perçoivent la valorisation des matières organiques comme une occasion de produire de l'énergie propre. Certains croient d'ailleurs que cette énergie pourrait être utilisée à l'alimentation d'une partie de la flotte de véhicules municipaux.

Quant aux services de déneigement, des citoyens considèrent que le dégagement des trottoirs, du réseau cyclable et des points d'accès aux stations de transport collectif devrait être priorisé avant la chaussée, question de faciliter les déplacements alternatifs à l'automobile. L'implantation de trottoirs chauffants a également été présentée par certains comme une façon de réduire la consommation d'énergies fossiles de la Ville.

#### **2.6.5 Réformer les outils fiscaux et économiques**

De l'avis de certains, la majorité des outils fiscaux susceptibles de favoriser la réduction de la dépendance de Montréal aux énergies fossiles ne seraient pas à la portée de la Ville, mais reviendraient davantage au gouvernement du Québec. Ainsi, certains croient que Montréal gagnerait à faire des représentations auprès du gouvernement pour qu'il

adopte une politique nationale d'écofiscalité, ou qu'il procède à une révision du cadre fiscal.

Par ailleurs, des participants soulignent l'importance d'harmoniser les outils fiscaux à l'échelle régionale et nationale pour limiter la concurrence intermunicipale. Ils soutiennent qu'un outil fiscal serait voué à l'échec s'il était uniquement entrepris à l'échelle municipale. Si la Ville de Montréal était la seule à taxer les énergies fossiles pour en réduire la consommation par l'intermédiaire d'un péage routier, ou encore d'une taxe de lotissement ou d'une tarification élevée du stationnement, elle risquerait fort bien de voir les entreprises ou les ménages présents sur son territoire se déplacer en banlieue, ce qui, au final, n'aurait pas l'effet escompté.

En outre, il est suggéré de créer à la Ville un fonds spécial pour supporter les initiatives de transition vers une économie affranchie des énergies fossiles et d'y investir annuellement et en continu des sommes importantes. Il est aussi recommandé de faire des pressions auprès du gouvernement du Québec pour que le Fonds vert serve réellement à des fins de décarbonisation, et pour que Montréal en obtienne une part suffisante.





### 3. Les constats et l'analyse de la commission

#### 3.1 Un contexte particulier

La consultation a été lancée durant la période fébrile précédant la 21<sup>e</sup> Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques (COP21) qui s'est tenue à Paris à la fin de l'année 2015. Le 12 décembre, l'Accord de Paris était approuvé par les 195 états y participant. L'article 2 de cet accord prévoit que l'élévation de la température moyenne de la planète devra être contenue nettement en dessous de 2°C par rapport aux niveaux préindustriels.

Le Canada a alors annoncé une réduction de 30 % de ses émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2030, sous les niveaux de 2005. Le Québec, pour sa part, avait déjà annoncé une réduction de 37,5 % de ses émissions de GES d'ici 2030 par rapport à 1990. Montréal annonçait en 2015 un objectif de réduction de 30 % pour 2030 par rapport à 1990<sup>43</sup>.

En marge de la COP21, la Ville de Montréal a endossé la Déclaration du Sommet des élus locaux pour le climat<sup>44</sup> qui spécifie, entre autres, l'engagement à « *Soutenir des objectifs ambitieux en faveur du Climat tels que la transition vers une énergie 100 % renouvelable sur nos territoires ou une réduction de 80 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050* »<sup>45</sup>. Il s'agit donc de réduire les GES, ou encore de choisir l'avenue de l'énergie renouvelable. Le mandat de la présente consultation, défini par les élus de Montréal, porte sur la transition vers une énergie 100 % renouvelable<sup>46</sup>. Cette transition énergétique se réalisera sur une longue période, mais elle débute par la réduction de la consommation des énergies fossiles.

De plus, le 7 avril 2016, le gouvernement du Québec a aussi rendu publique sa Politique énergétique 2030 qui traite de consommation d'énergies fossiles. Cette politique vise à réduire de 40 % la quantité de produits pétroliers consommés dans la province.

Ce sont là les principaux éléments du nouveau contexte dans lequel Montréal sera appelée à évoluer.

Une des avancées importantes de la COP21, et surtout du Sommet des élus locaux pour le climat, réside dans la reconnaissance du rôle essentiel que les élus locaux ont à jouer pour garantir un avenir sobre en carbone. Plus que jamais, les villes et les métropoles ont un rôle clé à jouer dans la lutte aux changements climatiques. Les villes peuvent entreprendre des actions concrètes qui auront des impacts et permettront d'atteindre

---

<sup>43</sup> Compact of Mayors (2015), <http://www.compactofmayors.org/cities/montreal/>

<sup>44</sup> COP21, doc. 5.14

<sup>45</sup> COP21, doc. 5.14

<sup>46</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 4

les cibles nationales<sup>47</sup>. C'est ainsi que « *Montréal assume un rôle de leadership sur la scène internationale en matière de lutte aux changements climatiques, et nous entendons travailler étroitement avec nos partenaires dans un contexte où villes et métropoles développent un Nouvel agenda urbain pour relever les défis locaux et globaux* »<sup>48</sup>.

C'est aussi dans ce contexte que s'inscrit le mandat donné à la commission. Cette consultation a permis d'entendre un très vaste éventail d'opinions, comme le reflète l'annexe 2, et de recueillir un corpus impressionnant de contributions. Pour les fins d'analyse, la commission a choisi de porter son attention sur les contributions en lien direct avec son mandat, soit la réduction de la dépendance aux énergies fossiles.

Les questions importantes et pertinentes pour l'environnement que sont, par exemple, la carboneutralité, le recyclage, l'économie circulaire, le système alimentaire, ne seront pas détaillées dans ce chapitre. La commission a centré son analyse sur l'importance de réduire la consommation d'énergies fossiles à Montréal pour formuler d'abord de grandes recommandations transversales, comme le changement de paradigme du tout-à-l'auto, puis des solutions spécifiques dans des domaines tels que les bâtiments, les marchandises, le transfert modal, etc.

Trois grands principes constituent la toile de fond de l'analyse de la commission et guident ses propositions à l'administration municipale : la réalisation d'actions concrètes dans le cadre de ses propres activités, un devoir d'exemplarité permettant d'entraîner l'ensemble de la collectivité dans des changements progressifs, mais importants, et un leadership à exercer vis-à-vis des paliers supérieurs de gouvernement sur des enjeux qui relèvent de leurs responsabilités.

La commission croit que la gestion de la transition énergétique nécessite une approche par étapes, rigoureuse et soutenue. La Ville doit déterminer des objectifs clairs et réalistes, des cibles mesurables et un système de suivi régulier, accompagné d'une reddition de comptes transparente.

Cette approche évolutive, mais réfléchie, est celle que la commission a retenue. Il ne s'agit pas de bannir les énergies fossiles à court terme, mais de procéder méthodiquement à leur réduction. Pour la commission, la « réduction de la dépendance » correspond à une réduction de la consommation (ou de l'utilisation) des énergies fossiles<sup>49</sup>. Notons qu'il existe un lien direct entre la réduction de la dépendance aux énergies fossiles et la réduction des émissions de GES. Une part importante des

---

<sup>47</sup> Ville de Montréal, doc. 5.1.13, p. 1

<sup>48</sup> Ville de Montréal, doc. 5.1.13, p. 1

<sup>49</sup> La commission, tout comme les participants, n'a pas cherché à expliquer les causes de cette « dépendance », qu'elles soient d'ordre technologique, historique ou économique. La définition retenue par la commission du terme « dépendance » permet d'identifier des initiatives concrètes (mesurables), ambitieuses et réalisables, tel qu'indiqué dans le mandat confié par la Ville.

émissions de GES provient de la combustion des énergies fossiles comme le charbon, le pétrole ou le gaz naturel. De nombreux commentaires et opinions formulés par les participants au cours de la consultation portaient d'ailleurs sur les GES plutôt que sur les énergies fossiles.

### **3.1.1 L'urgence d'agir**

Les 195 états présents à Paris ont unanimement reconnu l'urgence d'agir pour limiter le réchauffement de la température moyenne de la planète. Si certains objectifs sont fixés sur des horizons plutôt lointains (2050), d'autres le sont vraiment pour demain. À Montréal, l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de GES est attendue pour 2030, soit dans moins de 15 ans. Dans le même horizon (2030), la Politique énergétique du Québec s'articule autour de trois plans d'action successifs, d'une durée de 5 ans chacun.

L'heure est à l'action! C'est ce qu'a démontré sans équivoque la grande mobilisation de la collectivité. La participation d'intervenants provenant de milieux fort diversifiés (universitaires, acteurs économiques, groupes préoccupés par divers aspects de la qualité de vie dans les quartiers de Montréal, citoyens, etc.), confirme aussi l'importance que revêt l'enjeu de la transition énergétique.

Beaucoup d'actions concrètes sont attendues de la Ville pour aider les citoyens à modifier dès maintenant leurs comportements, notamment dans le secteur des transports. Des opportunités technologiques et économiques ont aussi été identifiées, entre autres, par des acteurs provenant des milieux du transport et du bâtiment. Plusieurs plans et politiques de la Ville doivent être mis à jour, comme le Plan de Transport et le Plan d'urbanisme; la Ville doit profiter de ces révisions pour y incorporer rapidement des changements d'orientation clairs qui permettront les changements requis.

### **3.1.2 Des idées reçues tenaces**

Tout changement important est en butte, au départ, à un ensemble d'idées reçues qui restreignent le débat au moment où celui-ci devrait s'ouvrir sur l'ensemble des possibles. Ces « mythes » à déboulonner, résumés ici, constituent les principaux axes d'orientation de l'analyse de la commission.

#### **Favoriser l'automobile soutient l'économie**

Cette idée est à la base du modèle de développement urbain des dernières décennies. Pourtant, les coûts encourus par la société en soutien à l'automobile sont, de loin, supérieurs aux bénéfices qu'elle en retire. D'un point de vue strictement économique, les transports collectifs sont beaucoup plus rentables pour tous que la possession d'un véhicule personnel.

### **La voiture électrique : la solution miracle**

L'électrification de l'automobile ne devrait pas contribuer au maintien du modèle actuel du tout-à-l'auto. Les effets néfastes du tout-à-l'auto, électrique ou non, sont connus. Il faut changer de paradigme. De plus, les incitatifs économiques pour soutenir l'achat de véhicules hybrides ou électriques privilégient des clientèles, au détriment d'autres, moins fortunées, par exemple, les femmes : « *dans un contexte où les femmes ont un revenu moindre que celui des hommes, ces subventions risquent moins ou peu de profiter aux femmes, puisque les véhicules électriques sont beaucoup plus dispendieux que la moyenne* »<sup>50</sup>.

### **On n'a pas besoin d'économiser l'énergie puisqu'elle provient en majorité de l'hydroélectricité**

Le remplacement du mazout ou du gaz naturel pour chauffer les bâtiments participe à la réduction de la consommation d'énergies fossiles. Néanmoins, les économies d'énergie réalisées pour le chauffage et la climatisation à l'électricité sont aussi importantes; elles contribuent aux surplus disponibles à l'exportation, permettant ainsi de réduire la consommation d'énergies fossiles chez nos voisins.

### **On n'a pas les ressources financières pour agir en transports alternatifs**

C'est l'un des arguments utilisés pour expliquer le faible taux de réalisation du Plan de transport ou de celui de la Société de transport de Montréal (STM). Plusieurs sources de fonds existent pourtant, comme le Fonds vert et la taxe sur l'essence. Elles doivent être utilisées pour le financement du transport collectif. Ce n'est pas l'absence de ressources financières qu'il faut déplorer, mais les choix politiques qui orientent leur utilisation.

## **3.2 Des solutions transversales**

En plus des commentaires et suggestions orientés vers des secteurs bien identifiés (transports, bâtiments, industries, habitudes de vie), traités dans les sections subséquentes, certaines préoccupations touchant l'ensemble de ces secteurs ont été retenues par la commission et constituent des pistes d'actions transversales. Pour réaliser une véritable transition énergétique, ces thématiques doivent devenir une sorte d'obsession et s'ériger en principe de manière globale dans les actions et politiques de la Ville. Elles se résument ainsi :

- Mesurer et rendre des comptes;
- Changer le paradigme du tout-à-l'auto;
- Aménager une ville moins dépendante des énergies fossiles;
- Financer la transition énergétique;
- Montrer l'exemple.

---

<sup>50</sup> Réseau des femmes en environnement, doc. 7.1.7, p. 8

### 3.2.1 Mesurer et rendre des comptes

La Ville de Montréal trace un aperçu de la consommation de carburants fossiles présentant tantôt des données québécoises, tantôt des données canadiennes. En général, l'année de référence la plus récente est 2009 ou 2010, selon le territoire visé (ville ou agglomération)<sup>51</sup>. Les politiques et les plans de la Ville de Montréal qui contribuent à la réduction de la dépendance aux énergies fossiles s'adressent soit à la « *collectivité* », c'est-à-dire à l'agglomération de l'île de Montréal, soit à l'administration municipale proprement dite, et parfois aux deux à la fois, comme c'est le cas pour le Plan de réduction des émissions de GES corporatives 2013-2020<sup>52</sup>.

La réalité de Montréal demeure donc difficile à saisir, faute de bilans fréquents, de données suffisantes, pertinentes et récentes. La commission, comme plusieurs organismes qui ont témoigné devant elle, le déplore : « *Aucune autre donnée ne nous permet de suivre les progrès réalisés du côté citoyen des efforts de réduction des émissions de GES. C'est d'ailleurs une lacune majeure de la lutte montréalaise contre les changements climatiques* »<sup>53</sup>.

La Ville de Montréal doit rendre des comptes beaucoup plus fréquemment sur la mise en œuvre de ses politiques et plans d'action. Se référant au Plan de réduction des émissions de GES de la collectivité montréalaise, un groupe de participants constate que « *[...] le seul suivi consiste en un bilan de mi-parcours et un autre d'évaluation à terme. C'est trop peu pour permettre un réel suivi ainsi que des mesures correctives si nécessaire* »<sup>54</sup>. Autre exemple, le Plan de transport mise sur une diminution des déplacements automobiles de 15 % d'ici 2021; « *Cependant, cinq ans après l'adoption du Plan, les outils pour évaluer s'il existe une tendance vers l'atteinte de cet objectif, durant la période quinquennale, ne sont pas disponibles* »<sup>55</sup>.

La Ville de Montréal aurait grand avantage à structurer le suivi de ses politiques de manière à produire une information claire, actuelle, comparable d'une période à l'autre, et accessible. Cette reddition et ces suivis permettraient de mieux connaître la réalité montréalaise. La diffusion des progrès permettrait d'instaurer une culture du succès au sein de l'administration municipale et de la population montréalaise en général. La Ville de Vancouver, citée en exemple pour l'audace et l'ambition de sa politique verte, publie périodiquement une infolettre et, chaque année, le rapport d'avancement de son plan d'action à l'aide d'indicateurs faciles à mesurer<sup>56</sup>.

---

<sup>51</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1

<sup>52</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1.6; Ville de Montréal, doc. 4.4.1, p. 3

<sup>53</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.1.34, p. 9

<sup>54</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.1.34, p. 9

<sup>55</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1.3.1, p. 79

<sup>56</sup> Mme Marianne Falardeau, doc. 7.1.41, p. 2

## Recommandation 1

**La commission recommande que la Ville de Montréal développe une culture de transparence, de collecte de données et d'information, notamment :**

- **en produisant régulièrement des suivis et des bilans de ses nombreux plans et politiques;**
- **en développant des indicateurs faciles à comprendre pour les citoyens, les élus et les fonctionnaires;**
- **en y consacrant les ressources professionnelles, techniques et financières nécessaires.**

### 3.2.2 Changer le paradigme du tout-à-l'auto

L'automobile individuelle est le mode de transport des personnes qui consomme le plus d'énergies fossiles au Québec, et de loin<sup>57</sup>. Il faut, graduellement, diminuer son utilisation. Le choix de cette cible est d'autant plus pertinent que le nombre de véhicules en circulation à Montréal augmente plus rapidement que la population<sup>58</sup>, alors que l'utilisation des transports collectifs stagne<sup>59</sup>. La diminution de l'attractivité de la voiture et l'amélioration de l'offre d'alternatives de transport s'imposent.

Un des défis de la réduction de la consommation d'énergies fossiles à Montréal dans le secteur des transports individuels a été bien résumé : « *Piégées par les choix du passé reposant sur le recours inconsidéré aux énergies fossiles bon marché et à la motorisation généralisée, des villes comme Montréal ne parviennent pas à s'abstraire d'un modèle de développement ayant inscrit la dépendance automobile dans son ADN. En vue de résoudre la congestion, une « logique d'offre », visant à déployer les équipements et les infrastructures routières, a longtemps prévalu. Tout en se traduisant par des dépenses budgétaires considérables, l'investissement dans de nouvelles capacités routières s'accompagne inéluctablement d'un regain de la demande, tout particulièrement dans les villes dynamiques comme Montréal. Cette stratégie contribue aussi à aggraver l'étalement urbain et à renforcer les problématiques environnementales, énergétiques et climatiques auxquelles nous sommes confrontés. Devant cet échec, il apparaît urgent de rompre avec ce paradigme à partir d'une nouvelle vision qui implique une véritable transformation du jeu des acteurs et le dépassement de la logique de silo dans laquelle nous sommes englués. Il ne s'agit plus de se contenter de plans visant à « fluidifier la ville » dans une perspective pragmatique et court-termiste, sans en étudier les potentiels effets pervers à long terme sur l'ensemble de l'écosystème urbain »<sup>60</sup>.*

---

<sup>57</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 11

<sup>58</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 12

<sup>59</sup> Société de transport de Montréal (2015), [stm.info/sites/default/files/affairespubliques/Communiqués/Annexes/ap\\_rapport\\_annuel\\_2015.pdf](http://stm.info/sites/default/files/affairespubliques/Communiqués/Annexes/ap_rapport_annuel_2015.pdf), p. 10

<sup>60</sup> Mme Morgane Lassaux et collaborateurs, doc. 7.2.23, p. 7

Plusieurs participants ont dénoncé la culture du tout-à-l'auto et le fait qu'elle demeure omniprésente : « *Il ne s'agit pas uniquement d'un problème individuel; les employeurs et les décideurs publics accordent une place préférentielle à l'automobile dans les collectivités québécoises : stationnement gratuit, localisation sans lien avec les transports collectifs, manque d'infrastructures pour les cyclistes, etc. [...] Même si la Ville adopte de grandes orientations en faveur de la mobilité durable, il subsiste malheureusement une importante résistance politique au recours à de telles mesures, nécessaires pour entraîner un changement de paradigme* »<sup>61</sup>.

La Ville reconnaît aussi le problème de l'utilisation du véhicule personnel dans son Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020. Afin de réduire la consommation d'énergies fossiles à Montréal, on y mentionne clairement ce problème pour les navetteurs qui se rendent au travail : « *Il est souhaitable que les gens utilisent le moins possible leur véhicule personnel pour leurs déplacements quotidiens, notamment entre la maison et le travail. Ce sont les trajets les plus faciles à effectuer en transport alternatif compte tenu de leur régularité et que la desserte des transports en commun est planifiée en fonction des horaires de la majorité des travailleurs* »<sup>62</sup>. Il est temps d'opérer un transfert modal vers d'autres modes de transport.

### **Réduire l'offre d'espaces consacrés au stationnement**

À l'instar de la Ville et de plusieurs participants<sup>63</sup>, la commission est d'avis que la gestion du stationnement est un outil clé pour se sortir de la dépendance à l'automobile, car elle influence le choix des moyens de transport. Il faut réduire l'offre d'espaces de stationnement, trop généreuse actuellement, pour éviter l'effet de demande qui contrecarre les efforts déployés en transport collectif. « *Le territoire montréalais compte entre neuf et 11 espaces de stationnement par voiture (privés, commerciaux, sur rue, hors rue [...]). Avec un besoin décroissant pour le stationnement, ces espaces pourront être reconvertis en espaces verts, et les rues seront plus facilement partagées avec les transports collectifs et actifs* »<sup>64</sup>.

La gratuité du stationnement aussi est un facteur qui influence le choix des usagers. La combinaison d'un stationnement gratuit à la résidence (privé ou sur rue) et d'un stationnement gratuit à destination encourage fortement l'utilisation de la voiture. De nombreux employeurs offrent aussi gratuitement des stationnements à leurs employés, ce qui ne constitue pas un avantage imposable aux yeux des lois sur les impôts et le revenu, contrairement à un employeur offrant des titres de transport collectif à ses employés<sup>65</sup>. La Ville doit profiter de l'adoption prochaine de sa Politique de

---

<sup>61</sup> Mme Morgane Lassaux et collaborateurs, doc. 7.2.23, pp. 9-10

<sup>62</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1.2, p. 29

<sup>63</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1.1, p. 17; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.1.34, p. 18

<sup>64</sup> M. Jean-François Barsoum, doc. 7.2.30, p. 6

<sup>65</sup> Société de transport de Montréal, doc. 4.5.9, p. 11

stationnement pour amorcer un changement d'approche et réduire la place consacrée à l'automobile individuelle dans l'espace urbain. Il faut y inclure une cible claire de réduction de la capacité de stationnement pour la voiture personnelle.

### **Soutenir l'offre de l'autopartage et des véhicules en libre-service**

Le service d'autopartage et de véhicules en libre-service doit se développer sur tout le territoire de la Ville. L'autopartage est de plus en plus connu et populaire au sein des communautés urbaines à travers le monde. Pratique, économique et écologique, ce mode de transport amène plusieurs bénéfices : à l'environnement, au système de transport collectif et aux utilisateurs<sup>66</sup>. En termes de gains potentiels, le développement de l'autopartage peut représenter une réduction importante des dépenses des ménages en transport, une diminution des pertes économiques liées à la congestion routière, une réduction des GES et une amélioration de la qualité de vie<sup>67</sup>.

L'offre de véhicules partagés contribue à diminuer la nécessité de posséder une automobile individuelle, ou l'achat d'une deuxième pour plusieurs ménages. Les ménages montréalais utilisateurs de l'autopartage auraient 3,7 fois moins recours à la voiture pour leurs déplacements quotidiens que les ménages comparables possédant un véhicule<sup>68</sup>. Les transports actifs et collectifs seraient aussi davantage utilisés par les abonnés de l'autopartage : *« Par exemple, les couples sans enfant abonnés à l'autopartage utilisent, en moyenne, le transport en commun entre 38 % et 49 % de leurs déplacements tandis que les couples d'un même quartier présentant des caractéristiques similaires l'utilisent dans 28 % des cas s'ils possèdent une voiture et dans 10 % des cas s'ils en possèdent deux. Les écarts sont encore plus importants pour la marche et le vélo »*<sup>69</sup>.

La réglementation actuelle comporte des freins au déploiement des services d'autopartage à Montréal, notamment par la limitation du nombre de vignettes de stationnement pour ces véhicules. La Ville doit résolument innover dans ce domaine, minimiser ces freins, permettre le déploiement du potentiel de l'autopartage et, de ce fait, réduire la croissance trop importante de la motorisation sur son territoire<sup>70</sup>.

### **Gérer les déplacements efficacement**

Mieux planifier les déplacements dans la ville est aussi une stratégie à développer. La gestion des déplacements permet une utilisation optimale des infrastructures et des réseaux de transport existants. Deux outils ont été pensés à cet effet : le plan local de

---

<sup>66</sup> Wielinski, Grzegorz (2014), *Analyse de l'implantation de l'autopartage en libre-service intégral à Montréal*, Mémoire de maîtrise, École Polytechnique de Montréal

<sup>67</sup> Alliance SWITCH, doc. 7.1.1, p. 33

<sup>68</sup> Communauto, doc. 7.1.23, p. 7

<sup>69</sup> Communauto, doc. 7.1.23, p. 7

<sup>70</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1.3.1, p. 69



déplacements (PLD) pour les arrondissements et le plan de gestion des déplacements (PGD) pour les lieux de travail. Le Plan de transport invite les arrondissements à planifier leurs besoins en matière de déplacements et à élaborer un PLD qui tient compte de la relation étroite entre le transport et l'aménagement du territoire, de la gestion de la demande et de l'organisation des divers modes de transport<sup>71</sup>. Le deuxième outil, les PGD, concerne les lieux d'emploi. Ils visent à mieux planifier les déplacements des travailleurs qui font la navette entre le travail et la maison. La Ville doit en généraliser l'usage et pourrait s'inspirer de l'expérience de l'arrondissement de Saint-Laurent qui l'impose dans certains cas.

En effet, en janvier 2016, l'arrondissement de Saint-Laurent a adopté un règlement qui exige un plan de gestion des déplacements (PGD) pour toute demande de permis de construction concernant les projets générant plus de 100 cases de stationnement. Cette réglementation demande à l'employeur de se fixer des objectifs de diminution de l'auto solo, proposer à ses employés plusieurs incitatifs et mettre à jour ce plan aux trois ans. Ce règlement permet d'inclure les coûts du PGD dans les coûts de construction et de faire décroître de manière significative tant les émissions des GES (-17 %) que l'utilisation de l'auto solo (-12 %)<sup>72</sup>.

Pour réduire la consommation d'énergies fossiles, des mesures complémentaires à l'offre de transport actuelle peuvent aider les navetteurs à se déplacer entre le travail et la maison et ainsi réduire leur utilisation de la voiture. La pertinence de ces plans et du rôle des Centres de gestion des déplacements (CGD) qui les développent en partenariat avec les acteurs impliqués a été reconnue dans le Plan de transport et le Plan de réduction des émissions de GES de la collectivité montréalaise 2013-2020<sup>73</sup>. Le rôle des CGD est important pour la promotion des transports collectifs et actifs auprès des employeurs; ils sont un vecteur d'action d'une politique de mobilité<sup>74</sup>.

### **Changer nos habitudes individuelles**

La réduction de la place de l'automobile implique aussi une participation active de la collectivité, autant de la part des employeurs que des individus. Ce sont les citoyens eux-mêmes qui décident de leur mode de transport. Il leur revient de s'informer sur les coûts réels de posséder une voiture et d'analyser les autres modes disponibles comme l'autopartage ou le covoiturage. Ce sont eux aussi qui décident ou non de limiter leurs déplacements en voiture, notamment pour de courts trajets. Lorsque cela est possible, un rapprochement entre le lieu de résidence et celui du travail ou de l'école permet de limiter les déplacements quotidiens. Pour leur part, les employeurs peuvent analyser les

---

<sup>71</sup> Ville de Montréal (2010), *Guide des plans locaux de déplacement*, [http://servicesenligne.ville.montreal.qc.ca/sel/publications/PorteAccesTelechargement?lng=Fr&systemName=70883576&client=Serv\\_corp](http://servicesenligne.ville.montreal.qc.ca/sel/publications/PorteAccesTelechargement?lng=Fr&systemName=70883576&client=Serv_corp)

<sup>72</sup> Centres de gestion des déplacements du Grand Montréal, doc. 7.1.21, p. 6

<sup>73</sup> Centres de gestion des déplacements du Grand Montréal, doc. 7.1.21, p. 5

<sup>74</sup> Société de transport de Montréal, doc. 4.5.9, p. 12

besoins en déplacement de leurs employés, adopter un plan de gestion des déplacements et faciliter le télétravail. Les entreprises peuvent aussi mettre en place des programmes de mobilité durable.

## **Recommandation 2**

**La commission est d'avis que la réduction de l'attractivité de l'automobile individuelle constitue l'un des premiers chantiers auquel la Ville de Montréal doit s'attaquer, et ce, particulièrement dans les quartiers centraux. Pour y parvenir, elle recommande que l'offre d'alternatives soit accélérée, en commençant par les actions suivantes :**

- **définir une cible de réduction du nombre de places de stationnement destinées à l'auto individuelle;**
- **faciliter et accélérer le développement de l'offre de l'autopartage et lui réallouer plus de places de stationnement;**
- **inciter les arrondissements à adopter leur plan local de déplacements et les employeurs à adopter des plans de gestion des déplacements, en s'inspirant du règlement en vigueur dans l'arrondissement de Saint-Laurent;**
- **exercer le leadership politique de la Ville au sein de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et auprès du ministère des Transports du Québec (MTQ) pour convertir des voies sur le réseau autoroutier en milieu urbain en faveur, entre autres, du covoiturage.**

### **3.2.3 Aménager une ville moins dépendante des énergies fossiles**

L'aménagement du territoire peut jouer un grand rôle dans la réduction de la dépendance aux énergies fossiles. Le mode de vie des citoyens, leurs déplacements, le transport des biens, l'usage du bâti ont une grande incidence sur la consommation d'énergie. Un nombre important d'opinions exprimées envoient un message clair; il est urgent d'agir, de mieux planifier les milieux de vie montréalais, de concurrencer le goût de la vie en banlieue et d'allouer ressources et espaces à d'autres usages que l'auto solo. Il est demandé à la Ville d'exercer son leadership face aux promoteurs et de déployer des stratégies visant à mieux coordonner son action pour atteindre ses objectifs d'aménagement. La Ville de Montréal doit faire une priorité de planifier en amont et de se conformer aux décisions prises<sup>75</sup>.

Ville compacte et quartiers complets sont deux concepts connus des autorités municipales et réclamés par plusieurs participants entendus par la commission. Beaucoup de plans et politiques, tels que le Schéma d'aménagement, le PMAD et le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise, visent ces objectifs de quartiers complets et de ville compacte. Parmi les suggestions formulées par la Ville dans le document de référence, on retrouve : « *Réduire les distances à parcourir, par*

---

<sup>75</sup> Ordre des architectes du Québec, doc.7.1.35, p. 7

*exemple en développant des quartiers plus denses et présentant une mixité des fonctions (habitations, écoles, commerces, lieux de travail, etc.), en favorisant le télétravail ou en réduisant les distances parcourues par les marchandises en privilégiant les circuits courts et les produits locaux »<sup>76</sup>. Cette proposition s'accorde avec la vision adoptée dans le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal qui : « [...] privilégie la compacité des activités et la diversité des quartiers, la proximité des services et des lieux d'emploi ainsi que la qualité de l'architecture et de l'aménagement de l'espace public. L'organisation du cadre de vie vise à minimiser les déplacements et à prioriser les transports collectif et actif, dans un environnement où les contraintes et les nuisances sont atténuées »<sup>77</sup>.*

L'heure n'est plus à la conceptualisation, mais à l'action. La Ville doit innover, revoir ses pratiques et coordonner ses actions pour reprendre l'initiative en matière d'aménagement afin d'offrir sur son territoire des milieux de vie de qualité dont elle déterminera les caractéristiques. La consolidation et la requalification urbaines sont autant d'occasions de repenser l'aménagement de Montréal pour créer des milieux de vie de qualité qui combinent services, commerces, espaces publics et bâtiments confortables et efficaces<sup>78</sup>. Ces quartiers complets ne peuvent se réaliser sans un leadership et une planification des autorités municipales à court, moyen et long terme.

### **Freiner l'étalement urbain**

L'étalement urbain est un problème au Québec : « *Le territoire bâti des villes québécoises ayant connu une croissance nettement plus rapide que leur population, les principaux centres urbains du Québec ont ainsi tous vu leur densité diminuer de 5 %. C'est exactement le phénomène inverse dans le reste du Canada, où la densité des villes a au contraire augmenté de 7 % en moyenne. À noter, la région de Montréal a d'ailleurs perdu en 2011 le titre de la région la plus densément peuplée au pays (3 356 habitants par kilomètre carré) au profit de Toronto (3 368 personnes par kilomètre carré) »<sup>79</sup>. L'étalement urbain coûte cher et exerce une pression sur le recours à l'auto solo. Les coûts réels de ce type de développement et des infrastructures routières ne sont pas assumés par les ménages ou les entreprises qui s'installent en banlieue<sup>80</sup>.*

Montréal doit exercer son pouvoir d'influence et faire adopter des mécanismes permettant d'internaliser les coûts réels du développement immobilier dans les milieux naturels, les terrains en friche ou agricoles non protégés. Il faut internaliser les coûts et développer des outils fiscaux de type redevance de développement, taxe de lotissement ou taxe de croissance. « *Pour lutter contre l'étalement urbain, une mesure fiscale*

---

<sup>76</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 9

<sup>77</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 18

<sup>78</sup> Vivre en Ville, doc. 7.1.24, p. 25

<sup>79</sup> M. Pierre-André Normandin, *Baisse de la densité au Québec*, La Presse, 26 mars 2016, [http://plus.lapresse.ca/screens/ad5b75c4-c0b3-4605-b40d-c8a09ecbc95c%7C\\_0.html](http://plus.lapresse.ca/screens/ad5b75c4-c0b3-4605-b40d-c8a09ecbc95c%7C_0.html)

<sup>80</sup> Alliance SWITCH, doc. 7.1.1, p. 24

*supplémentaire peut également être mise en place. Il s'agit d'une taxe de lotissement (taxe qui doit être payée lorsque l'on souhaite lotir un terrain pour son développement). Le lotissement vise généralement à transformer des terrains non viabilisés en terrains constructibles. Il reflète donc la perte directe d'espaces ouverts. D'autres mesures peuvent avoir un effet similaire, comme les redevances de développement, pour autant que ces redevances soient associées à l'impact réel des développements sur le coût des services et des infrastructures »<sup>81</sup>.*

Concernant l'internalisation des coûts, la perspective doit être régionale, voire provinciale : « *Si la Ville de Montréal est la seule à taxer les énergies fossiles, elle risque de voir les entreprises ou les ménages se délocaliser à l'extérieur de ses frontières »<sup>82</sup>.*

Ces concepts sont importants pour le territoire de la Ville de Montréal également : « *Sacrifier les espaces verts sur l'île de Montréal pour des habitations est une manifestation de l'étalement urbain et non une solution aux problèmes qui y sont associés »<sup>83</sup>. À l'échelle de Montréal, la Ville doit agir, énoncer et appliquer des règles claires pour influencer le développement et le réaménagement de son territoire afin de réduire la dépendance aux énergies fossiles. Construire de nouveaux quartiers sur des terrains loin des services et ne possédant pas de structure significative de transport en commun contribue à la dépendance aux énergies fossiles.*

### **Aménager des quartiers complets et denses**

Offrir des aménagements séduisants, une ville bien pensée, une grande qualité de vie et des habitations pour toutes les bourses permet de freiner l'étalement urbain et la dépendance à l'automobile. La densification conviviale, appuyée par une mixité des usages et des populations s'impose. Afin de réduire la dépendance aux énergies fossiles, il faut agir globalement et considérer des actions ambitieuses, décidées et planifiées par la Ville et les arrondissements qui ont une vision d'ensemble de leur territoire. La Ville gagnera à ne pas évaluer les projets des promoteurs privés à la pièce et à favoriser un aménagement qui respecte le milieu d'intégration. L'aménagement du territoire doit être aussi réfléchi pour prévoir plus de place aux transports actifs et collectifs. Il faut planifier les espaces pour permettre davantage l'utilisation de l'autobus, de l'autopartage, de la marche et du vélo, c'est-à-dire des aménagements qui réduisent la place de l'automobile.

Aujourd'hui, force est de constater que l'offre de services de proximité, la mixité des commerces et des zones d'emploi peuvent être améliorées dans les quartiers montréalais. Aussi, il est à noter que plusieurs artères commerciales sont peu dynamiques et des interventions s'imposent pour « *favoriser l'offre de services de*

---

<sup>81</sup> M. Jean-Philippe Meloche, doc. 7.2.26, p. 2

<sup>82</sup> M. Jean-Philippe Meloche, doc. 7.2.26, p. 2

<sup>83</sup> Sierra Club Québec, doc. 7.1.17, p. 13

*proximité dans tous les quartiers, de sorte que les citoyens puissent faire la plupart de leurs courses à pied* »<sup>84</sup>. Au-delà des caractéristiques physiques de leur cadre bâti, la mixité des services et commerces offerts doit préoccuper la Ville si l'on veut aider les citoyens à délaissé leur voiture et faire leurs courses dans leur quartier. La présence ou non de trottoirs chauffants ou d'une marquise élégante ont peu d'importance aux yeux des participants, qui réclament plutôt une meilleure offre de services et commerces de proximité. Pour assurer leur pérennité, les artères commerçantes ont besoin de mixité et doivent proposer des services, des produits, du divertissement, etc.

Des interventions de la Ville sont nécessaires. Par exemple, pour soutenir l'implantation de petits commerces indépendants, la Ville devrait innover et utiliser ses outils fiscaux ou réglementaires pour dynamiser ses rues commerçantes. Dans cet esprit, les usages commerciaux des rez-de-chaussée doivent être préservés et ne pas être transformés en condo résidentiel. La ville doit se concevoir, s'aménager et se réaménager avec le souci constant de réaliser une ville dense et conviviale où la dépendance à l'auto solo se résorbe.

En matière de connectivité et d'enclavement, Montréal peut faire mieux. Ce rapport traite des transports actifs dans une autre section, mais il faut mentionner que l'aménagement du territoire et des quartiers complets doit se faire en s'assurant de la continuité des réseaux piétonniers et cyclables et de la diminution des frontières urbaines entre les quartiers.

### **Construire sur les dents creuses**

Développer la ville plus densément est aussi un facteur clé dans la lutte à la dépendance à l'automobile. L'attractivité de Montréal demeure forte et les terrains chers. La question se pose : où et comment densifier? En priorité sur les friches urbaines dans tous les quartiers, en planifiant l'ensemble du quartier et non chaque projet individuellement. Sous différents angles, ces thèmes ont été abordés par plusieurs participants.

Dans tous les quartiers de Montréal, il est possible de densifier en utilisant tous les petits espaces vides et ils sont nombreux. En France et en Belgique, on nomme ces espaces « *dents creuses* ». En urbanisme ce terme correspond à une parcelle ou un groupe de parcelles non bâties insérées dans un tissu construit. Favoriser et soutenir la construction sur ces parcelles s'inscrit dans la lutte contre l'étalement urbain et la dépendance à la voiture. En ville, la construction sur ces dents creuses permet de « *construire la ville sur la ville* ». La ville de Paris a, par exemple, adopté une série de mesures et des dérogations à son plan d'urbanisme (possibilité de construire plus haut, de ne pas construire d'espaces de stationnement, etc.). Montréal pourrait s'en inspirer et privilégier ce type d'interventions. Les propriétaires de dents creuses refusent parfois

---

<sup>84</sup> Action Climat Montréal, doc. 7.1.10, p. 21

de vendre, nuisant ainsi à la cohérence de l'urbanisme et de l'environnement. La Ville doit développer des outils (taxes ou règlements) pour inciter les propriétaires à vendre ou à développer leur terrain.

Requalifier les terrains vacants, prévoir leur décontamination quand elle s'impose, utiliser également les stationnements extérieurs et même les bâtiments inutilisés sont autant d'actions qui doivent compter sur l'appui et l'intervention des autorités municipales. L'effort déployé dans l'arrondissement de Ville-Marie pour développer « *la ville sur la ville* » dans le Quartier des gares est un exemple à suivre. Son nouveau programme particulier d'urbanisme (PPU) propose plusieurs interventions pour en faire un quartier dense, agréable et mixte, allant même jusqu'à réserver des terrains pour des futures coopératives d'habitation. De plus, ce PPU modifie la densité sur un autre terrain pour faciliter la réalisation d'un troisième projet de coopérative d'habitation déjà bien avancé<sup>85</sup>.

### **Créer des réserves foncières**

Pour planifier les quartiers complets, la Ville doit créer des réserves foncières. La mixité des usages ne peut être assurée seulement par les promoteurs et le libre marché. Ces réserves foncières sont nécessaires pour permettre, maintenant ou dans le futur, des aménagements à usage collectif tels que des écoles de quartier, des parcs et des coopératives d'habitation. Dans le même esprit, les corridors de train doivent être protégés et l'aménagement de la Ville doit se faire en fonction de la possibilité de voir augmenter la fréquence des trains de passagers. Le transport collectif utilisant le rail est une tendance qui s'observe dans plusieurs marchés et permet de désengorger le réseau routier<sup>86</sup>.

### **Verdir la ville**

Le verdissement de la ville est un outil de plus pour combattre l'attractivité de la banlieue et donc de la dépendance à l'automobile. Pour les fins spécifiques de cette consultation, la commission retient aussi l'importance de diminuer les îlots de chaleur l'été et la consommation d'énergie pour les combattre : « *La municipalité a un large pouvoir discrétionnaire en matière d'aménagement du territoire. Elle a donc tous les outils nécessaires pour lutter efficacement contre les îlots de chaleur* »<sup>87</sup>.

La Ville et tous les arrondissements gagneraient à se doter d'objectifs plus ambitieux en matière de verdissement. À cet effet, rappelons que le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 propose d'accroître l'indice montréalais de canopée de 5 %, le faisant passer de 20 % à 25 % d'ici 2025. À court terme, la

---

<sup>85</sup> Arrondissement de Ville-Marie (2015), *Programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares*, p. 51

<sup>86</sup> *Re-coupling*, The Economist, 16 avril 2016, [economist.com/news/britain/21697012-many-railway-lines-britain-were-closed-1960s-are-re-opening-re-coupling](http://economist.com/news/britain/21697012-many-railway-lines-britain-were-closed-1960s-are-re-opening-re-coupling)

<sup>87</sup> Centre québécois du droit de l'environnement, doc. 7.1.22, p. 14

commission suggère d'identifier les lieux les plus problématiques et d'y intervenir en priorité pour atteindre l'objectif de 25 % dès 2020. De plus, tout nouveau projet immobilier devrait comporter des mesures de verdissement structurantes. De nouvelles règles ambitieuses doivent être définies pour fixer des objectifs de verdissement sur les terrains privés, ceux de la Ville, ainsi que ceux du MTQ situés à Montréal.

La commission retient l'importance de définir des objectifs et non pas des moyens techniques spécifiques. Il faut encourager les murs végétalisés, la plantation d'arbres et d'arbustes sur les domaines public et privé, les toits verts, une végétalisation écoproformante le long des voies de circulation<sup>88</sup> et soutenir le développement de l'agriculture urbaine.

### **Recommandation 3**

**La commission estime que la Ville de Montréal doit mieux penser son aménagement, freiner l'étalement urbain, soutenir la mixité des usages et planifier des quartiers complets, denses et conviviaux, en priorisant notamment les actions suivantes :**

- **exercer des pressions sur le gouvernement du Québec pour la mise en place de redevances ou de taxes qui internalisent le coût réel des projets de construction en zones non urbanisées et mal desservies par le transport en commun;**
- **développer en priorité les « dents creuses » en simplifiant et facilitant les procédures pour l'obtention de permis de construction sur ces parcelles;**
- **interdire la construction de stationnements étagés et permettre la réduction du nombre de places de stationnement requis dans les nouvelles constructions dans les quartiers centraux bien desservis par le transport en commun;**
- **soutenir davantage, par ses outils fiscaux ou règlementaires, une offre variée de services et de commerces de proximité;**
- **préserver les usages commerciaux aux rez-de-chaussée sur les artères commerciales;**
- **accélérer les efforts de verdissement de la Ville, incluant le long des voies de circulation.**

#### **3.2.4 Financer la transition énergétique**

La commission rappelle que plusieurs sources de financement existent déjà pour financer des services de transports collectifs et actifs beaucoup plus ambitieux, tels que la taxe sur l'essence, la taxe sur l'immatriculation, le Fonds vert, etc. C'est leur allocation qui constitue un défi. La priorité est d'allouer cet argent au développement de l'offre de transports collectifs et actifs.

---

<sup>88</sup> L'autoroute verte, doc. 7.4.3; Ordre des architectes du Québec, doc. 7.1.35, p. 29

« Le marché du carbone a généré des revenus de près de 800 millions de dollars dans la dernière année et le secteur du transport demeure le talon d'Achille du bilan québécois d'émissions de gaz à effet de serre »<sup>89</sup>. La Ville de Montréal dispose déjà de leviers fiscaux, puisqu'elle perçoit des droits sur l'immatriculation des véhicules et des taxes sur les stationnements. En 2016, elle prévoit toucher 34,2 millions de dollars de l'immatriculation et 19,6 millions de dollars du stationnement<sup>90</sup>. En outre, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) touche, elle aussi, des droits sur l'immatriculation et des revenus de taxes sur l'essence; en 2016, elle prévoit des recettes de 108,4 millions de dollars<sup>91</sup>.

Quelle que soit la combinaison de taxes écologiques, de tarifs et de péages à installer éventuellement dans la région métropolitaine, une condition préalable doit se concrétiser avant qu'elles ne puissent être considérées et deviennent acceptables dans l'opinion publique : une amélioration significative de l'offre de transport public et de la prestation des services.

#### **Recommandation 4**

**La commission recommande que la Ville de Montréal exerce son influence auprès du gouvernement du Québec pour débloquer des fonds, notamment via le Fonds vert, afin d'améliorer en priorité l'offre de services d'autobus et de métro.**

#### **3.2.5 Montrer l'exemple**

L'exemplarité de la Ville est une composante importante de toute stratégie visant à réduire la consommation d'énergies fossiles à Montréal. La Ville, comme citoyen corporatif et comme employeur, peut poser des gestes significatifs et exercer une réelle influence non seulement sur les résultats qu'elle souhaite atteindre, mais sur ses partenaires et ses citoyens. Les opinions exprimées lors des activités de cette consultation encouragent la Ville à innover dans ses pratiques et ses politiques, mais aussi à appuyer les expériences innovantes et inspirantes, plus particulièrement dans les domaines du transport et de la technologie<sup>92</sup>.

La Ville a déjà identifié des actions pour réduire sa consommation de pétrole, de mazout et de gaz naturel. Plusieurs de ses plans et politiques abordent, entre autres, la question

---

<sup>89</sup> Alliance TRANSIT (2016), Budget du Québec 2016-17 et transports collectifs, <http://www.transitquebec.org/2016/03/budget-du-quebec-2016-17-et-transports-collectifs/>

<sup>90</sup> Ville de Montréal (2016), Budget de fonctionnement 2016, p. 95, [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/SERVICE\\_FIN\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/2016\\_budget\\_final\\_20151125\\_15h.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/SERVICE_FIN_FR/MEDIA/DOCUMENTS/2016_budget_final_20151125_15h.pdf)

<sup>91</sup> Agence métropolitaine de transport (2016), *Budget d'exploitation 2016*, p. 13, <https://www.amt.qc.ca/Media/Default/pdf/section8/publications/amt-budget-exploitation-2016.pdf>

<sup>92</sup> Le foisonnement d'idées dans ces domaines se reflète dans les travaux du marathon créatif : [ocpm.qc.ca/energies-fossiles/documentation](http://ocpm.qc.ca/energies-fossiles/documentation) (Section 7.4)



des véhicules et des bâtiments municipaux qui devront progressivement consommer moins d'énergies fossiles. La Ville de Montréal peut toutefois faire davantage.

Une transformation de ses façons de faire lui permettrait de devenir un modèle pour les Montréalais et ses partenaires. Plusieurs outils sont à sa disposition : la transformation de son parc de véhicules, et ce, dans tous ses services, la gestion de la mobilité de ses propres employés, la gestion de ses stationnements, la prise en compte des cycles de vie et des énergies fossiles dans ses approvisionnements, la récolte de données et leur partage, sont autant d'opportunités qui sont à la portée de l'administration municipale pour mieux faire et faire preuve d'exemplarité. La Ville doit imprimer le mouvement, montrer l'exemple et appuyer la mobilisation de la collectivité dans tous les domaines où la réduction de la consommation des énergies fossiles est possible. La Ville a aussi un rôle de soutien, de conseil, d'éducation et de facilitation auprès de divers acteurs de la collectivité qui travaillent à l'atteinte du même objectif.

La Ville de Montréal dispose de tous les pouvoirs pour agir sur la consommation d'énergies fossiles et, en ce domaine, elle doit assumer un leadership qui permettra véritablement de prendre pied dans le paradigme du développement durable<sup>93</sup>. La reconnaissance d'un statut de métropole pourrait aussi doter Montréal de nouvelles marges de manœuvre, mais la Ville peut agir dès maintenant et poser des gestes importants<sup>94</sup>.

### **Électrifier les véhicules municipaux**

Fournir un effort majeur et ambitieux pour changer le parc des véhicules municipaux s'impose pour faire de Montréal un leader dans la réduction de la consommation d'énergies fossiles. Réduire la consommation à la source, réallouer des ressources et faire preuve d'exemplarité sont des stratégies porteuses<sup>95</sup>.

L'électrification de la voiture privée n'est pas privilégiée par la commission, certes, mais l'électrification des véhicules de la Ville oui, elle doit être priorisée et accélérée : « *comme tous les véhicules de flottes, les véhicules municipaux roulent beaucoup plus que la moyenne des véhicules individuels* »<sup>96</sup>. Cela s'impose pour plusieurs raisons, mais retenons aussi, outre l'importance pour les gains en réduction d'énergies fossiles, l'exemplarité de la Ville face à ses citoyens et tous ses partenaires qui gèrent d'importants parcs de véhicules.

---

<sup>93</sup> Centre Québécois du droit à l'environnement, doc. 7.1.22, p. 9

<sup>94</sup> Comité de travail sur le statut de métropole (2015), *Une métropole prospère et inclusive pour développement durable*. Rapport présenté au maire de Montréal dans le cadre des négociations sur le statut de métropole, p. 7, [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/BUR\\_DU\\_MAIRE\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/UNE\\_METHODE\\_PROSPERE\\_DEV\\_DURABLE.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/BUR_DU_MAIRE_FR/MEDIA/DOCUMENTS/UNE_METHODE_PROSPERE_DEV_DURABLE.PDF)

<sup>95</sup> M. Yves-Thomas Dorval, doc. 6.4, p. 126

<sup>96</sup> Vivre en Ville, consultation en ligne : [vertmtl.org](http://vertmtl.org)

Une réflexion et des actions ont été entreprises en ce sens, la commission tient à le souligner. Déjà en juin 2007, le comité exécutif de la Ville de Montréal adoptait La Politique verte du matériel roulant 2007-2011, puis en septembre 2012 la Politique verte du matériel roulant — deuxième génération 2012-2015. Cette politique, comme le Plan corporatif en développement durable, met de l'avant le principe d'exemplarité de la Ville : « [...] la Ville de Montréal s'est dotée, d'un Plan corporatif en développement durable 2010-2015, qui traduit le principe d'exemplarité et vise à mettre le développement durable au cœur du fonctionnement de l'organisation municipale [...] »<sup>97</sup>. La Ville y fixe des objectifs ambitieux : « La Politique verte du matériel roulant – deuxième génération 2012-2015 devra être en lien avec l'objectif de réduire de 30 % les émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise d'ici 2020 par rapport à 1990. Augmenter la performance environnementale du parc de véhicules conventionnels et encourager l'électrification des transports seront les deux actions ciblées »<sup>98</sup>.

Notons que la Ville rapportait en 2010 gérer un parc de plus de 5 000 véhicules et appareils légers (automobiles, camionnettes et fourgonnettes)<sup>99</sup>. De ce parc, une vingtaine de véhicules étaient électriques et la Ville annonçait en mars 2016 son engagement à en acheter 42 autres au cours des deux prochaines années<sup>100</sup>. Il faut faire davantage. Plusieurs participants se sont aussi exprimés en ce sens<sup>101</sup>.

La Ville doit accélérer la transformation de son matériel roulant pour utiliser beaucoup plus de véhicules électriques dans tous ses services. Outre certains véhicules d'urgence, à terme, le parc de véhicules légers devrait être entièrement électrique. L'acquisition et la gestion de nouveau matériel devraient se faire en tenant compte des principes de l'économie circulaire afin de prolonger les usages, minimiser l'utilisation des ressources, et même réduire le parc de véhicules motorisés quand c'est possible. Cet effort doit être accompagné de mesures de suivis, de collectes de données, de comptes rendus réguliers afin de développer une culture du succès en communiquant et diffusant largement les progrès réalisés par la Ville.

### **Encourager la mobilité durable des employés municipaux**

La mobilité des employés municipaux est un autre domaine offrant des opportunités d'exemplarité pour la Ville. En s'impliquant dans la gestion des déplacements de ses

---

<sup>97</sup> Ville de Montréal (2010), *Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015*. Version synthèse, p. 3.

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PES\\_PUBLICATIONS\\_FR/PUBLICATIONS/VERSION\\_SYNTHESE.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PES_PUBLICATIONS_FR/PUBLICATIONS/VERSION_SYNTHESE.PDF)

<sup>98</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1.11, p. 4

<sup>99</sup> Ville de Montréal (2010), *Cahier budgétaire. Étude du budget 2010*,

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS\\_PERM\\_V2\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/CAHIERBUDG\\_DIRMATERIELROULANTATELILERS\\_20100512.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/CAHIERBUDG_DIRMATERIELROULANTATELILERS_20100512.PDF)

<sup>100</sup> Mme Marie-Ève Shaffer, *Montréal achètera 42 véhicules électriques en deux ans*, Journal Métro, 31 mars 2016, [journalmetro.com/actualites/montreal/940219/montreal-achetera-42-vehicules-electriques-en-deux-ans/](http://journalmetro.com/actualites/montreal/940219/montreal-achetera-42-vehicules-electriques-en-deux-ans/)

<sup>101</sup> Comité mobilisation environnementale Ahuntsic-Cartierville, activité contributive citoyenne : [vertmtl.org](http://vertmtl.org); Mme Kate Luthi, consultation en ligne : [vertmtl.org](http://vertmtl.org)

employés, particulièrement pour les trajets entre le domicile et le travail, la Ville encouragerait le développement de la mobilité durable. La Ville est un acteur privilégié pour préconiser la combinaison intelligente de modes de transports individuels (marche, vélo, automobile) et collectifs (autobus, métro, taxi, covoiturage, autopartage, taxi-bus) pour effectuer les trajets de ses employés qui se rendent au travail. À titre de grand employeur, la Ville doit donner l'exemple et ainsi réduire les incitatifs à l'utilisation de l'auto solo<sup>102</sup>.

Les plans de gestion des déplacements sont une occasion à saisir. « [...] *la Ville doit servir d'exemple aux autres employeurs en mettant en place des Plans de gestion des déplacements (PGD) pour ses principaux sites d'emploi afin de contribuer aux programmes corporatifs de transport collectif, d'inciter au covoiturage et au transport actif et d'assurer une gestion exemplaire du stationnement (tarification, réduction, attribution des places de pour les covoitureurs, parking cash-out, etc.)* »<sup>103</sup>.

Dans son bilan quinquennal 2008-2012 de la mise en œuvre du Plan de transport, la Ville reconnaît ses lacunes actuelles; « *Montréal n'a pas de plan global de gestion de la demande pour ses employés. Le portrait des déplacements des employés n'a pas été dressé. Cependant, l'arrondissement de Saint-Laurent montre l'exemple en encourageant, depuis 2005, ses employés à l'utilisation des transports alternatifs avec l'aide du CGD de DESTL [Centre de gestion des déplacements de Développement économique Saint-Laurent]. L'arrondissement d'Ahuntsic a également entamé une démarche similaire, en 2012. Par ailleurs, certaines initiatives sont prises localement, comme l'usage du BIXI et du transport collectif pour les déplacements d'affaires, ainsi que l'aménagement de lieux pour se changer, pour les cyclistes navetteurs* »<sup>104</sup>.

La Ville doit envoyer un message beaucoup plus clair en matière de mobilité durable. À cet effet, en réponse à une question d'un participant<sup>105</sup> qui demandait pourquoi ne pas adopter le « *Parking Cash-Out* », la Ville a fait parvenir cette réponse par écrit à la commission : « *En premier lieu, le Parking Cash-Out vise à optimiser les choix de transport et accroître l'utilisation du transport en commun, le covoiturage ou les transports actifs. En effet, lorsque l'employeur offre du stationnement gratuit à ses employés, il fausse le calcul des coûts et bénéfices dans le choix du transport, augmentant environ du tiers le nombre d'employés décidant de prendre la voiture jusqu'au travail plutôt qu'un autre mode. À une époque où l'on tente généralement de convaincre les travailleurs d'opter pour le transport en commun ou pour les modes actifs, la subvention du stationnement peut apparaître comme un incitatif contraire* »<sup>106</sup>. Cette réponse ne permet pas à la commission d'apprécier si la Ville entend jouer un rôle exemplaire sur ce sujet sensible.

---

<sup>102</sup> Compte-rendu de la rencontre d'experts sur le transport des personnes, doc. 4.5, p. 2

<sup>103</sup> Centre de gestion des déplacements du Grand Montréal, doc. 7.1.21, p. 6

<sup>104</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1.3.1, p. 72

<sup>105</sup> M. Jean-François Lefebvre, doc. 6.1, p. 44, LL. 1321-1323

<sup>106</sup> Ville de Montréal, doc. 4.3.2, p. 1

La commission suggère de remédier à cette situation en adoptant des plans de gestion des déplacements pour les sites d'emploi de la ville regroupant plus de 50 employés. Toujours dans la perspective d'exemplarité en matière de mobilité durable, la commission propose de réduire progressivement l'accès des employés municipaux à des places de stationnement gratuites, fournies par la Ville. Ces espaces devraient être réalloués à des usages collectifs : stationnements pour les véhicules partagés, parcs à vélos sécuritaires, stations BIXI, projets de verdissement, etc.

### **Favoriser le télétravail**

Le télétravail pourrait aussi faire partie d'un cocktail de solutions mis de l'avant par la Ville<sup>107</sup>. Le télétravail présente plusieurs avantages. Aux fins de cette consultation, retenons son impact sur le transport des personnes. La Ville de Montréal pourrait considérer cette option dans les prochaines négociations avec ses employés pour entreprendre, quand c'est possible, des projets pilotes pour développer le télétravail : « [...] la Ville pourrait encourager ses propres employés à faire du télétravail, lorsque possible, à raison d'une ou deux journées par semaine. Ceci ne porterait donc pas entrave à la socialisation des employés ni à leur avancement professionnel, mais réduirait la consommation d'énergie liée aux transports pour plusieurs milliers de personnes »<sup>108</sup>.

### **Adopter des pratiques d'approvisionnement responsables**

L'urgence d'utiliser le pouvoir d'achat de la Ville pour faire une différence sur sa consommation d'énergies fossiles et soutenir l'innovation est un thème qui a été abondamment abordé lors de la consultation<sup>109</sup>. La Ville s'intéresse de plus en plus au cycle de vie dans ses approvisionnements et c'est souhaitable. La commission propose de poursuivre des actions en ce sens et de « *prendre en considération les coûts environnementaux dans la recherche du prix le plus bas lors d'appel d'offres* »<sup>110</sup>. La Ville peut modifier ses pratiques d'approvisionnement afin d'intégrer ou de considérer systématiquement et significativement des éléments qui, à terme, réduisent la consommation d'énergie. Le cycle de vie, l'économie circulaire, l'innovation verte, des critères écopéformants, sont autant d'aspects à intégrer dans les appels d'offres et les approvisionnements de la Ville<sup>111</sup>. Ne pas améliorer les pratiques actuelles nuit à l'innovation et aux ambitions de la Ville.

---

<sup>107</sup> Compte-rendu de la rencontre d'experts sur le transport des personnes, doc. 4.5, p. 3

<sup>108</sup> Génération d'idées, doc. 7.2.15, p. 8

<sup>109</sup> Action Climat Montréal, doc. 7.1.10, p. 36; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.1.34, p. 15; La Nouvelle Vague, activité contributive citoyenne : vertmtl.org

<sup>110</sup> Mme Catherine Gauvin, consultation en ligne : vertmtl.org

<sup>111</sup> Compte-rendu de la rencontre d'experts sur la réduction de la dépendance aux énergies fossiles, doc. 4.9, p. 2

En ce qui a trait à ses approvisionnements, la Ville devra préciser davantage ses objectifs et développer des outils de suivi, développer des indicateurs simples et cohérents et, finalement, mesurer et diffuser les données colligées pour informer, mais surtout pour permettre l'analyse des actions et l'amélioration constante des pratiques.

### **Réduire la consommation d'énergie des bâtiments municipaux**

Ce rapport traite des bâtiments publics et privés dans une autre section. Rappelons toutefois le grand rôle d'exemplarité que la Ville peut jouer dans l'entretien, la rénovation ou la construction des bâtiments municipaux. En matière de bâtiments, les années 30 ont été marquées par l'intervention de la Ville qui a fait construire plusieurs immeubles remarquables<sup>112</sup>. Montréal, leader climatique, pourrait aujourd'hui se démarquer par la qualité écoénergétique et le recyclage de ses bâtiments.

### **Recommandation 5**

**La commission recommande que la Ville de Montréal fasse preuve d'exemplarité et qu'elle imprime un nouvel élan à la collectivité, en priorisant les actions suivantes :**

- **transformer son parc de véhicules légers pour qu'il soit, à terme, majoritairement composé de véhicules électriques;**
- **adopter des plans de gestion des déplacements pour tous ses sites d'emploi regroupant plus de 50 employés;**
- **mettre fin progressivement au stationnement gratuit pour ses employés;**
- **doter l'ensemble de ses immeubles de stationnements pour vélos sécuritaires et bien aménagés;**
- **introduire, quand c'est possible, le télétravail pour ses employés;**
- **modifier ses appels d'offres afin d'y inclure des mesures favorisant la réduction de la consommation d'énergies fossiles, les principes de l'économie circulaire et la considération des coûts environnementaux;**
- **encourager l'innovation dans l'entretien, la rénovation et la construction des bâtiments municipaux et faire connaître ses initiatives et ses succès.**

## **3.3 Des solutions sectorielles**

### **3.3.1 Repenser le transport des personnes**

Sans surprise, une majorité de participants à la consultation ont évoqué l'urgence de développer l'offre et la qualité des transports collectifs et actifs. Ce point de vue n'est pas nouveau : « *Plusieurs objectifs ont réussi à faire un relatif consensus à Montréal au cours des dernières années pour faire accroître la part modale du transport en commun*

---

<sup>112</sup> Ville de Montréal, *Les réalisations de Camilien Houde sur la scène municipale*, [www2.ville.montreal.qc.ca/archives/democratie/democratie\\_fr/media/documents/apprentis/journaux/houde.pdf](http://www2.ville.montreal.qc.ca/archives/democratie/democratie_fr/media/documents/apprentis/journaux/houde.pdf)

*et du transport actif dans les déplacements de personnes »<sup>113</sup>. La Ville s'est d'ailleurs engagée à poursuivre les efforts déjà amorcés pour bonifier et diversifier l'offre de transport dans d'autres domaines que l'automobile. Toutefois, selon le Bilan quinquennal 2008-2012 du Plan de transport, il reste beaucoup à faire pour atteindre les objectifs établis dans plusieurs des chantiers touchant le transport collectif <sup>114</sup>.*

*En matière de transfert modal, les objectifs ne manquent pas : « L'agglomération montréalaise s'est, pour sa part, engagée à effectuer un transfert modal de 5 % du véhicule personnel vers le transport en commun. Il s'agit d'un objectif de la STM présenté dans son Plan stratégique 2020. L'augmentation de la part modale du transport en commun de 5 % pour atteindre 30 % à l'heure de pointe du matin est aussi un objectif de Vision 2020, le plan stratégique de développement du transport collectif de l'AMT. Finalement, le PMAD de la CMM a lui aussi pour objectif de hausser à 30 % la part modale des déplacements effectués par transport en commun à la période de pointe du matin d'ici 2021 »<sup>115</sup>.*

De plus, le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal vise à hausser la part des déplacements des résidents en transport collectif à la pointe du matin, de 32 % en 2008 à 37 % en 2021. Toujours selon ce document, on intégrera des infrastructures favorisant les déplacements en transports collectifs et actifs lors de la réhabilitation ou de la construction de grands projets routiers. La Ville de Montréal, dans son Plan de développement, souhaitait faire passer de 47 % en 2008 à 55 % en 2020 la part modale des transports collectifs et actifs en pointe du matin<sup>116</sup>.

L'offre, l'efficacité et le financement des transports collectifs sont au cœur des préoccupations d'un quart des participants qui se sont exprimés sur les transports dans le cadre de la consultation en ligne<sup>117</sup>. La difficulté à utiliser différents modes de transport au cours d'un même trajet (bus, métro, BIXI) a été soulignée également. On suggère d'arrimer les solutions pour offrir un cocktail transport diversifié et coordonné qui réponde mieux aux besoins des usagers là où ils se trouvent. Pour inciter les Montréalais à utiliser davantage le transport collectif, l'offre doit être bonifiée en priorité.

Notons que l'accessibilité universelle demeure un enjeu. L'accès aux transports collectifs pour les personnes handicapées, les familles avec poussettes, les cyclistes, ou encore les voyageurs avec des valises est problématique. Plusieurs personnes à mobilité réduite choisissent donc la voiture. Il faut installer plus d'ascenseurs, d'escaliers roulants, de rampes d'accès et de bancs aux arrêts d'autobus pour rendre les transports collectifs

---

<sup>113</sup> Ville de Montréal, doc. 3.2, p. 8

<sup>114</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1.3.1, p. 187

<sup>115</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1.2, p. 28

<sup>116</sup> Société de transport de Montréal, doc. 4.5.9, p. 7

<sup>117</sup> Office de consultation publique de Montréal, doc. 2.5, p. 17

attractifs. Sécuriser le réseau routier montréalais pour encourager le transport actif s'impose aussi.

### Privilégier les transports collectifs

Le développement du transport collectif, métro et autobus, a un impact direct sur la consommation d'énergie fossile. « *Déjà, 50 % des déplacements en transport collectif du Québec sont propulsés à l'électricité grâce au métro de Montréal. La STM veut aller plus loin et entend n'acquiescer que des véhicules électriques à partir de 2025, si la technologie le permet. La STM, tout comme l'ensemble des sociétés de transport collectif du Québec, a d'ailleurs amorcé le virage puisqu'elle fera désormais uniquement l'acquisition de bus hybrides* »<sup>118</sup>. D'ailleurs, une étude récente sur le cycle de vie (« *du berceau au tombeau* »), spécifique à la situation qui prévaut sur l'île de Montréal, a démontré qu'une automobile à essence émet presque 2,8 fois plus de GES et consomme 2,9 fois plus d'énergies fossiles qu'un autobus hybride<sup>119</sup>.

Rappelons que le transport collectif représente des retombées pour l'économie québécoise trois fois supérieures à celles du transport privé automobile. Il réduit les temps de déplacement et permet une plus grande densification urbaine<sup>120</sup>. Toutes de bonnes raisons pour remettre en question le paradigme du tout-à-l'auto.

Au moment de la consultation sur le projet de Plan de développement de Montréal en 2013, le parti pris en faveur du transport collectif avait déjà fait l'unanimité, tout comme la nécessité d'en améliorer l'efficacité, l'accessibilité et l'abordabilité : « *Les citoyens venus s'exprimer à ce sujet réclamaient, en plus d'un meilleur entretien et du remplacement au besoin des infrastructures déficientes, l'augmentation de la fréquence des autobus, du nombre de circuits et de voies réservées* »<sup>121</sup>. D'ailleurs, l'OCPM rappelait dans son rapport les quatre projets considérés comme prioritaires en matière de développement du transport en commun : le train de l'est, qui est actuellement en place, de même qu'une partie des 240 km de voies réservées pour autobus<sup>122</sup>. Il reste encore à concrétiser le prolongement vers l'est de la ligne bleue du métro et mettre finalement en place le SRB sur le boulevard Pie-IX.

L'offre de transport en commun doit précéder la construction de tout nouveau projet générateur de déplacements. Le transport collectif doit exister en amont de la construction des bâtiments et de l'arrivée des travailleurs et des résidents. Il faut garder

---

<sup>118</sup> Société de transport de Montréal, doc. 4.5.8, p. 16

<sup>119</sup> Société de transport de Montréal, doc. 4.5.8, p. 11

<sup>120</sup> Alliance SWITCH, doc. 7.1.1, p. 28

<sup>121</sup> Office de consultation publique de Montréal (2014), *Rapport de consultation sur le Plan de développement de Montréal*, p. 117, <http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P70/rapport-pdm.pdf>

<sup>122</sup> Office de consultation publique de Montréal (2014), *Rapport de consultation sur le Plan de développement de Montréal*, p. 119, <http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P70/rapport-pdm.pdf>

à l'esprit ce principe simple : commencer par desservir en transport en commun les sites des projets encore à l'étude<sup>123</sup>.

### **Bonifier le service d'autobus**

Un moyen d'intervenir rapidement pour entreprendre les changements demandés consiste à améliorer considérablement le service d'autobus dans la ville. Il faut augmenter le nombre et la fréquence des lignes d'autobus, aussi bien aux heures de pointe qu'à l'extérieur de ces heures. La commission est d'avis que « *Dans un contexte de ressources limitées, il est essentiel de prioriser les interventions et les modes de transport en fonction de leur capacité à engendrer des gains de part modale, aux meilleurs coûts. À ce titre, les mesures préférentielles pour bus (MPB) augmentent la performance des bus. Avec une vitesse commerciale plus élevée, le bus peut ainsi devenir une alternative performante à l'automobile, avec des coûts et des délais d'implantation attrayants* »<sup>124</sup>.

L'importance des voies réservées pour les autobus était déjà reconnue dans le Plan de transport : « *De 2008 à 2012, le transport collectif a bénéficié d'une place de plus en plus importante dans le réseau routier. Ainsi, ce sont 68 km de voies réservées qui ont été implantées entièrement dans les emprises routières existantes. La capacité routière pour les automobilistes s'est ainsi trouvée réduite aux heures de pointe, et ce, dans la direction principale de la circulation. Les temps de parcours et la régularité des autobus se sont aussi améliorés* »<sup>125</sup>. Les voies réservées devraient non seulement servir aux autobus, mais aussi au covoiturage, à l'autopartage et aux taxis.

Les services de bus doivent aussi être améliorés dans les secteurs moins bien desservis, comme les quartiers moins centraux, les extrémités de l'île et les zones industrielles. Il faut surtout assurer une continuité dans le développement du transport collectif, et ce, sur une base continue. L'idée de mettre en service des navettes de plus petite dimension que les autobus représente une des solutions concrètes pour améliorer la flexibilité du service et la diversité du cocktail transport offert. Ces navettes renforceraient l'offre du premier et du dernier kilomètre.

### **Améliorer la qualité des services de transport collectif**

Pour la commission, l'offre doit précéder la demande en transport en commun et la qualité doit en être grandement améliorée. La qualité de l'expérience des usagers a été fortement décriée lors de la consultation. On a, entre autres, mentionné une desserte insuffisante, les pannes, les retards, le manque de confort et de rapidité, les mauvaises odeurs, l'entassement, la saleté et la chaleur.

---

<sup>123</sup> Ordre des architectes du Québec, doc. 7.1.35, p. 17

<sup>124</sup> Société de transport de Montréal, doc. 4.5.9, p. 10

<sup>125</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1.3.1, p. 79



D'ailleurs, la STM a constaté récemment une baisse de fréquentation de son service; les résultats récents d'achalandage de la STM sont décevants et vont à l'encontre des objectifs d'augmentation de la part modale en transport collectif de Montréal : « *L'achalandage pour l'année 2015 s'est cependant stabilisé à 413,3 millions de déplacements, soit un léger recul de 0,9 % par rapport à 2014 [...]* »<sup>126</sup>.

Le taux de satisfaction plutôt moyen et la baisse de fréquentation sont des symptômes préoccupants. Il faut investir dans le transport en commun et le développer résolument. Le système en transport collectif est le socle sur lequel se construit la réduction de la consommation d'énergies fossiles à Montréal. Les investissements majeurs à prioriser dans le transport en commun sont ceux qui permettent de structurer le territoire et qui touchent le plus grand nombre de personnes. La prolongation de la ligne bleue du métro répond à tous ces critères.

### **Miser sur les technologies**

Des outils technologiques peuvent venir en aide aux usagers des transports collectifs : « *[...] le déploiement de l'information en temps réel et la mise en place de systèmes d'aide à l'exploitation des réseaux de bus permettront à la clientèle de mieux organiser ses déplacements* »<sup>127</sup>. Les nouvelles technologies pourraient être mieux exploitées, non seulement pour aider les usagers, mais aussi pour aider les responsables du réseau à mieux comprendre les habitudes de déplacement des citoyens et à optimiser les services et les liens intermodaux en conséquence<sup>128</sup>.

Regrouper les différents abonnements et permettre aux usagers de composer leur « combo transport » sur une seule plateforme, dans une seule application, est un incitatif à l'intermodalité et au transfert modal<sup>129</sup>. L'accès aux différentes options doit être simplifié (autopartage, BIXI, Opus, etc.) pour favoriser les transferts de la part modale et réduire l'utilisation de l'auto solo. De telles plateformes pourraient être développées par la Ville ou par des partenaires.

Par exemple, Montréal pourrait miser sur un forfait mobilité intégré (« *mobility as a service* ») : « *Avec ce forfait en poche, le citoyen ne sentira plus le besoin de posséder de voiture, car ses besoins en transports sont comblés et les dépenses liées à ce domaine sont fixes et prévisibles. Il va de soi qu'une telle offre de service exige une intégration des données entre les différents partenaires et leurs systèmes* »<sup>130</sup>. Toutes ces mesures visant l'amélioration du transport collectif sont des opportunités pour Montréal.

---

<sup>126</sup> Ordre des architectes du Québec, doc. 7.1.35, p. 15

<sup>127</sup> Société de transport de Montréal, doc. 4.5.9, p. 29

<sup>128</sup> M. Jean-François Barsoum, doc. 7.2.30, p. 7

<sup>129</sup> Compte-rendu de la rencontre d'experts sur le transport des personnes, doc. 4.5, p. 2

<sup>130</sup> M. Jean-François Barsoum, doc. 7.2.30, p. 9

## Planifier à l'échelle métropolitaine

Développer la mobilité durable demande du leadership politique à l'échelle de la grande région métropolitaine. « *Les enjeux de la mobilité durable doivent aussi être abordés dans une perspective métropolitaine et intégrée. À des problèmes métropolitains, il faut appliquer des solutions métropolitaines. À cet égard, il est certain que la gouvernance métropolitaine de la mobilité gagnerait à être révisée, notamment en vue de faciliter la prise de décision et de placer davantage le client au cœur des préoccupations* »<sup>131</sup>. Les organismes de transport (STM, AMT, STL, RTL, etc.) doivent travailler de concert afin d'offrir aux citoyens de la communauté métropolitaine des services de transport en commun efficaces, abordables et attrayants<sup>132</sup>. « *Pour atteindre la part modale visée de 30 % en transport collectif parmi les modes motorisés en 2021 et de 35 % en 2031, des investissements majeurs sont requis afin d'accroître l'offre de services, de manière à supporter ce nouvel achalandage* »<sup>133</sup>.

## Mobiliser la collectivité

Le développement de services de transports collectifs performants et sécuritaires dépend, non seulement des actions menées par les sociétés de transport (offre), mais aussi de la demande de la part des usagers. Le réseau d'autobus et de métro de Montréal est déjà saturé à certaines heures. On suggère d'augmenter les heures et la fréquence des passages de bus et de métro, et ce, même en dehors des heures de pointe : le soir, la nuit et les fins de semaine.

Dès lors que la disponibilité du service augmente, les usagers devront être au rendez-vous. Le recrutement de nouveaux usagers se fera en fonction de la qualité du service en termes de rapidité, de coût et de confort. Les citoyens devront modifier leurs habitudes de déplacement et apprivoiser les installations et équipements qui leur seront offerts.

Pour leur part, les employeurs peuvent inclure le transport collectif dans la planification des déplacements de leurs employés. Ils peuvent aussi faire des démarches auprès de la Ville pour améliorer la desserte de leur entreprise.

Le transfert modal de l'automobile individuelle au transport collectif est le résultat d'un ensemble complexe d'interventions qui doivent être planifiées et mises en œuvre de manière coordonnée et soutenue. Le fragile équilibre qui existe entre la satisfaction des usagers et la disponibilité des services de transport collectif doit être maintenu dans la

---

<sup>131</sup> Société de transport de Montréal, doc. 4.5.9, p. 18

<sup>132</sup> Action Climat Montréal, doc. 7.1.10, p. 12

<sup>133</sup> AECOM (2012), *Impact du Plan métropolitain d'aménagement et de développement sur le Portrait des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal*, p. 32, [cmm.qc.ca/fileadmin/user\\_upload/pmad2012/documentation/20120131\\_PMad\\_rapportGES.pdf](http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/20120131_PMad_rapportGES.pdf)

durée. La qualité du transport collectif constitue un excellent indicateur de la qualité de vie au sein d'une agglomération urbaine.

### **Recommandation 6**

**La commission recommande que la Ville de Montréal intensifie ses efforts afin d'atteindre minimalement son objectif de transfert modal de 5 % vers le transport en commun en 2020 et qu'elle priorise les actions suivantes :**

- **augmenter significativement l'offre et la qualité des services de transport collectif, bus et métro, sur tout le territoire et dans les zones industrielles;**
- **accélérer le développement de voies réservées pour autobus et des systèmes rapides par bus (SRB);**
- **prioriser le développement de technologies innovantes qui facilitent l'expérience des usagers;**
- **exercer son leadership politique dans la gouvernance du transport collectif sur le territoire de la CMM afin que les services soient plus efficaces, abordables et attrayants.**

### **Encourager les transports actifs**

En complément au transport collectif, les transports actifs doivent être encouragés, et c'est ce que préconisent le *Plan d'action sur les changements climatiques 2013-2020* ainsi que le *Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise, 2013-2020*. Dans ce dernier, un objectif de 3 % de transfert modal vers les transports actifs a été fixé<sup>134</sup>.

Les gens qui marchent, patinent ou roulent à vélo ne consomment pas de combustible fossile et ne contribuent pas à la congestion routière. Des infrastructures existent déjà et la mise en place de nouvelles requiert des investissements moindres que ceux nécessaires pour le transport en commun ou automobile<sup>135</sup>. Quand il est question de mobilité des citoyens, pensons transports actifs et collectifs et non automobiles<sup>136</sup>.

De façon générale, les préoccupations exprimées tout au long de la consultation concernent la marche et le vélo et portent sur l'optimisation des conditions des déplacements et le développement de leur plein potentiel comme alternatives à l'auto solo. De nombreux participants rappellent les bénéfices des transports actifs sur la santé de la population montréalaise et sur l'environnement. En matière de mobilité, quelle que soit la modalité retenue (active et/ou collective), les intervenants soulignent la

---

<sup>134</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1.2, p. 33

<sup>135</sup> Action Climat Montréal, doc. 7.1.10, p. 16

<sup>136</sup> Ordre des architectes du Québec, doc. 7.1.35, p. 18

nécessité de s'assurer de la sécurité des usagers<sup>137</sup>. Un changement d'habitude sera possible pour un plus grand nombre de personnes lorsque les déplacements seront plus sécuritaires.

*« Les investissements en transport actif sont à la base du déploiement d'une mobilité durable. Entretenir et accroître les infrastructures piétonnes et cyclables actuelles est une responsabilité de la Ville. [...] Augmenter la sécurité et le confort des cyclistes, et ce, toute l'année, est essentiel pour soutenir cette croissance. [...] Ces efforts doivent se faire tant lors du réaménagement que de la construction de nouvelles infrastructures. C'est également lors de réaménagement d'espaces publics que les connexions doivent se planifier »<sup>138</sup>.*

### **Adopter la Vision zéro**

Afin de rendre les déplacements en transport actif plus sécuritaires, il faut adopter sans tarder la *Vision zéro*. Cette approche repose sur un principe clair : la vie humaine et la santé priment sur la mobilité. Ce n'est pas une question de coût, mais bien une question d'éthique. La vie humaine n'a pas de prix. La *Vision zéro* part du principe que, malgré les efforts de prévention, les usagers de la route resteront faillibles et des accidents se produiront. Les systèmes routiers doivent donc en tenir compte et réduire au maximum le potentiel d'erreur et les torts qui en résultent<sup>139</sup>. *« La politique zéro ce qu'elle change par rapport aux pratiques habituelles d'abord, c'est qu'elle reconnaît qu'il y a un acteur majeur dans le secteur qui a aussi une responsabilité et c'est le gestionnaire, l'opérateur du réseau. [...] C'est de reconnaître par exemple que la sécurité ne repose pas strictement sur les individus, sur leur comportement ou le port d'un casque, mais que le gestionnaire, opérateur du réseau a aussi une responsabilité »<sup>140</sup>.*

De la Suède au Texas, en passant par New York<sup>141</sup>, Edmonton<sup>142</sup> ou San Francisco<sup>143</sup>, la *Vision zéro* s'est imposée. C'est aussi le cas au Canada. La nouvelle stratégie de sécurité routière canadienne, publiée en janvier 2016, inclut la *Vision zéro*<sup>144</sup>. Cette stratégie s'inspire du rapport de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) intitulé *Zéro tué sur la route. Un système sûr, des objectifs ambitieux*. On peut y lire : *« Des objectifs ambitieux pour réduire le nombre de victimes ont été fixés par de nombreux pays ou au niveau international. Toutefois, peu de pays*

---

<sup>137</sup> Office de consultation publique de Montréal (2014), *Rapport de consultation sur le Plan de développement de Montréal*, p. 115, <http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P70/rapport-pdm.pdf>

<sup>138</sup> Centre d'écologie urbaine de Montréal, doc. 7.1.25, p. 12

<sup>139</sup> OCDE (2009), *Zéro tué sur la route. Un système sûr, des objectifs ambitieux*, p. 21, <http://www.itf-oecd.org/content/z%C3%A9ro-tu%C3%A9-sur-la-route>

<sup>140</sup> Dr. Patrick Morency, doc. 6.5, p. 107

<sup>141</sup> Ville de New York, *NYC Vision Zero*, <http://www.nyc.gov/html/visionzero/pages/home/home.shtml>

<sup>142</sup> Ville d'Edmonton (2016), *Edmonton Road Safety Strategy 2016-2020. Vision Zero*, [http://www.edmonton.ca/transportation/VisionZero\\_EdmontonRoadSafetyStrategy\\_2016-2020.pdf](http://www.edmonton.ca/transportation/VisionZero_EdmontonRoadSafetyStrategy_2016-2020.pdf)

<sup>143</sup> Ville de San Francisco, *Vision Zero SF*, <http://visionzerosf.org/>

<sup>144</sup> Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (2016), *Vision Zéro, les routes les plus sûres du monde*, <http://crss-2025.ccmta.ca/files/RSS-2025-Report-January-2016-French-with-cover.pdf>

*sont sur la bonne voie pour atteindre ces objectifs »<sup>145</sup>. Il faut donc innover et modifier l'approche traditionnelle qui laisse aux usagers la responsabilité de leur sécurité.*

*À Montréal, les faits parlent d'eux-mêmes : « on a démontré une incidence plus élevée de piétons et de cyclistes frappés par des véhicules sur les artères majeures à forte densité de circulation, de même qu'une incidence plus élevée de gens frappés dans les quartiers les plus pauvres avec une circulation souvent plus intense et rapide »<sup>146</sup>. « Entre 2009 et 2014, 97 piétons ont été tués à Montréal. Pour cette même période, on note qu'en moyenne 1285 piétons ont été heurtés chaque année. La meilleure façon de réduire les accidents consiste à redonner plus de place aux piétons par le biais d'aménagements appropriés »<sup>147</sup>.*

Le dernier rapport du Service de Police de la Ville de Montréal (SPVM) fait état d'une situation alarmante. Les accidents impliquant des cyclistes ont augmenté de 17 % en 2015. Trois cyclistes sont morts au cours de l'année et 40 ont été gravement blessés. Pour les piétons, on rapporte une hausse de 6 % des accidents de la route, parmi lesquels 11 piétons sont morts et une centaine d'autres ont subi de graves blessures.

La *Vision zéro* est une stratégie à long terme, sans date butoir. L'adopter veut dire travailler sans relâche à rendre toujours plus sûr le réseau routier, mieux éduquer et informer les usagers et faire appliquer les règles de manières strictes pour tous les usagers, sans exception. Pour développer les transports actifs dans la métropole, Montréal doit adopter cette approche.

### **Réhabiliter la marche**

De nombreux participants souhaitent que la Ville privilégie la marche comme mode de déplacement et demandent d'améliorer l'expérience des piétons. Plus les Montréalais choisiront la marche pour se déplacer dans leur voisinage, plus ils contribueront directement à la réduction de la consommation d'énergies fossiles<sup>148</sup>.

Deux des 21 chantiers inscrits au Plan de transport (2008) portent sur les piétons et les aménagements piétonniers. Ils sont ambitieux, mais vastes, avec notamment la mise en œuvre de la Charte du piéton<sup>149</sup>. Néanmoins, dans le bilan 2013 de ce plan, la Ville constate que « [...] plusieurs projets ont été réalisés sans que les efforts fassent partie d'un programme bien articulé. C'est notamment le cas de l'installation de feux à décompte numérique, la sécurisation des passages piétonniers, les piétonnalisations de

---

<sup>145</sup> OCDE (2009), *Zéro tué sur la route. Un système sûr, des objectifs ambitieux*, p. 5, <http://www.itf-oecd.org/content/z%C3%A9ro-tu%C3%A9-sur-la-route>

<sup>146</sup> Association canadienne des médecins pour l'environnement, doc. 7.2.27, p. 2

<sup>147</sup> Action Climat Montréal, doc. 7.1.10, p. 21

<sup>148</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1.3, pp. 19-20

<sup>149</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1.3, pp. 22-23

rués et l'amorce des Quartiers verts »<sup>150</sup>. Entre 2008 et 2012, la Ville a sécurisé 144 carrefours, soit seulement en moyenne 29 par année, ce qui est en deçà de l'objectif de 50 carrefours par année pendant dix ans<sup>151</sup>.

Redonner aux gens le goût de marcher passe aussi par les jeunes : « *Au Québec, depuis quarante ans, le pourcentage d'enfants qui se rendent à l'école à pied ou à vélo a chuté de 80 % à 30 %. Il existe des initiatives pour inciter les enfants à marcher comme le « Trottibus ». Il s'agit d'un « autobus pédestre », où un adulte recueille le matin les enfants le long d'un trajet pour les mener à l'école et les ramène à la maison de façon sécuritaire. Il y a actuellement à Montréal 16 écoles desservies par un Trottibus »*<sup>152</sup>. La Ville pourrait aider la mise en place de Trottibus, notamment avec ses brigadiers et par la signalisation routière.

La marche est un contributeur important à la diminution de la dépendance des citoyens envers les transports motorisés, tous carburants confondus. La marche doit devenir une façon de vivre à Montréal, elle est accessible à la vaste majorité des citoyens. Il faut faire en sorte que le premier kilomètre soit toujours le plus agréable, le plus commode et le plus sûr à pied, à l'aller comme au retour. L'absence de données ou de bilan empêche toutefois de mesurer la progression réelle de la vie piétonne dans la ville. Nul ne peut dire aujourd'hui si plus de Montréalais marchent plus souvent et plus longtemps.

### ***Promouvoir la pratique du vélo***

Pour environ 28 % des participants à la consultation en ligne s'étant exprimés sur les transports, le vélo est une alternative concrète à la voiture, pourvu que les aménagements cyclables soient plus nombreux, confortables et sécuritaires<sup>153</sup>. Rappelons toutefois que ce mode de transport ne convient pas à tous.

Partout où des aménagements pour le vélo existent, les cyclistes sont au rendez-vous, et ce, en grand nombre. Les enquêtes effectuées démontrent que le nombre de cyclistes utilisant les infrastructures cyclables de Montréal augmente de façon constante<sup>154</sup>. « *Le vélo constitue une véritable alternative à l'utilisation de l'auto solo. À Montréal, près du tiers des déplacements de moins de 1 km sont effectués en automobile; une partie de ces déplacements pourraient sans doute être effectuée à vélo »*<sup>155</sup>.

De manière à répondre à la demande accrue pour des infrastructures cyclables, la Ville comptait poursuivre le développement de son réseau et le doubler en sept ans pour

---

<sup>150</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1.3.1, p. 188

<sup>151</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1.3.1, p. 189

<sup>152</sup> Action Climat Montréal, doc. 7.1.10, p. 22

<sup>153</sup> Office de consultation publique de Montréal, doc. 2.5, p. 17

<sup>154</sup> Vélo Québec, doc. 7.1.4, p. 4

<sup>155</sup> Vélo Québec, doc. 7.1.4, p. 5

atteindre 800 km en 2015<sup>156</sup>. La mise aux normes de différents tronçons était également prévue, tout comme la consolidation du réseau de vélos en libre-service BIXI<sup>157</sup>. « *Dans les faits, il n’y a toujours que 680 km de voies cyclables à Montréal. L’accès au métro pour les cyclistes est toujours aussi difficile; les plages horaires où l’on peut entrer un vélo dans le métro demeurent restreintes et les espaces de stationnement de vélo près des stations de métro manquent toujours ou sont trop petits* »<sup>158</sup>.

Par ailleurs, la commission reconnaît les efforts faits par la Ville pour réduire l’espace occupé par l’automobile afin de le réallouer aux cyclistes. À la fin de l’année 2012, 53 % des 602 km de voies cyclables que comptait Montréal, soit 319 km, étaient implantés dans la chaussée<sup>159</sup>.

On constate que si des quartiers sont bien desservis par des aménagements cyclables, d’autres le sont peu ou pas. Certaines pistes semblent avoir été conçues beaucoup plus pour la pratique récréative du vélo que pour en faire une utilisation quotidienne<sup>160</sup>. Afin d’améliorer la fluidité sur le réseau, on suggère de mieux connecter les axes nord-sud et est-ouest. L’aménagement de conditions pour pratiquer le vélo durant les quatre saisons est également suggéré.

Une autre manière de favoriser l’usage du vélo est de faciliter son intégration au cocktail transport dans une vision d’ensemble du réseau cyclable au lieu de concevoir les aménagements à la pièce. C’est aussi dans cette perspective que la commission demande à la Ville de faciliter l’accès du vélo aux divers modes de transport collectif que sont le métro, les autobus et les trains.

La pratique de transports actifs contribue directement à la réduction de la consommation d’énergies fossiles. Des infrastructures sécuritaires et agréables doivent d’abord être accessibles, mais les utiliser sur une base régulière, suffisamment pour rendre l’utilisation de l’automobile moins attrayante ou même nécessaire, relève d’un choix personnel. Ces changements nécessiteront aussi le partage de l’espace public qui doit se faire de manière harmonieuse. Un important chantier est à prévoir en matière d’éducation et de sensibilisation.

## **Recommandation 7**

**Afin d’encourager et de développer la part modale des déplacements à pied et en vélo, la commission recommande que la Ville de Montréal priorise les actions suivantes :**

---

<sup>156</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1.3.1, p. 58

<sup>157</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan de développement de Montréal 2013, <http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P70/3a.pdf>

<sup>158</sup> Association canadienne des médecins pour l’environnement, doc. 7.2.27, p. 5

<sup>159</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1.3.1, p. 80

<sup>160</sup> Action Climat Montréal, doc. 7.1.10, p. 17

- adopter la *Vision zéro* pour sécuriser le transport à Montréal, en portant une attention particulière aux piétons et aux cyclistes;
- accélérer le développement du réseau cyclable;
- installer des stationnements sécurisés pour vélos aux abords des stations de métro, de trains de banlieue et de lignes express d'autobus;
- appuyer la mise en place des *Trottibus* dans les quartiers.

### 3.3.2 Mieux planifier le transport des marchandises

Le débat public sur les énergies fossiles et les émissions de GES se focalise sur les transports actifs et le transport collectif, et accorde moins d'attention au transport des marchandises. Certains groupes entendus par la commission appellent à des actions déterminantes en ce domaine spécifique. Ils affirment qu'elles pourraient produire des résultats tout aussi probants en matière de réduction de la consommation des carburants fossiles et des émissions de GES : « *Des actions du point de vue [transport] des marchandises pourraient avoir un impact local égal, sinon supérieur, de par la nature même des joueurs en cause, qui sont moins nombreux à convaincre que la population en général* »<sup>161</sup>.

La fonction de Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises demeure un élément essentiel de sa vitalité économique, articulée dans une imposante infrastructure publique et privée (ponts, port, aéroports, chemins de fer, grands axes routiers, entrepôts, etc.) très présente et bien visible dans toute la trame urbaine de la ville. « *Bref, il faut apprendre à vivre avec* »<sup>162</sup>.

Le transport des marchandises consomme près de 40 % de l'énergie dans le secteur des transports québécois<sup>163</sup>. Les véhicules lourds (autobus, camions, tracteurs routiers) émettent près du tiers des GES<sup>164</sup>.

Le transport par camion dans la ville recoupe trois opérations distinctes :

- le transport des marchandises pour l'approvisionnement (conteneurs, camions-citernes, etc.);
- la livraison des biens de consommation (marchés d'alimentation, quincailleries, etc.);
- et les services de messageries et de petits colis.

---

<sup>161</sup> Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport, doc. 7.2.2, p. 3

<sup>162</sup> Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport, doc. 7.2.2, p. 3

<sup>163</sup> Alliance SWITCH, doc. 7.1.1, p. 10

<sup>164</sup> Gouvernement du Québec (MDDELCC) (2013), *Inventaire québécois des émissions de GES en 2013 et leur évolution depuis 1990*, p. 15, <http://www.mdelcc.gouv.qc.ca/changements/ges/2013/Inventaire1990-2013.pdf>



Pour atteindre ses objectifs en matière de réduction de la dépendance aux énergies fossiles et des émissions de GES dans ce domaine, la Ville de Montréal devrait envisager trois approches adaptées.

L'industrie du transport a déjà montré ses couleurs. Selon des représentants de la grappe métropolitaine de logistique et de transport de Montréal, les avancées technologiques dans le camionnage ne suffiront pas à effectuer une complète transition énergétique : « *le fait de cibler uniquement des technologies pour réduire la dépendance énergétique n'est pas la solution la plus porteuse* »<sup>165</sup>.

En dépit d'une amélioration de la performance énergétique des véhicules lourds attribuable aux progrès de la motorisation, de l'aérodynamisme, ou encore à la conversion vers le gaz naturel liquéfié (GNL), certains participants ne croient pas que l'on puisse s'attendre à un changement significatif avant plusieurs années : « *Il faut trouver des alternatives à court et à moyen terme, d'ici à ce que les changements technologiques majeurs permettent d'atteindre les réductions visées* »<sup>166</sup>.

### **Revoir les heures de livraison**

La Ville a en main, dès à présent, l'une des clés pour régler la livraison des marchandises : l'accessibilité des artères et des rues commerciales à la circulation des poids lourds et des camions de livraison la nuit et durant les heures hors pointe le jour.

Des représentants de l'industrie ont mentionné qu'ils pourraient tenter l'expérience : « *La question des heures d'ouverture est récurrente dans notre secteur. Des initiatives ont déjà été menées, mais se sont soldées par des échecs, car tous les membres de la chaîne logistique n'étaient pas assis autour de la table. Il serait intéressant de retenter l'expérience en asseyant tous les intervenants pour favoriser les livraisons tardives* »<sup>167</sup>.

Une stratégie montréalaise des expéditions manufacturières et des livraisons commerciales requerra un partage de l'information logistique et une cohésion poussée des opérations entre les transporteurs et leurs clients, un changement dans leur *modus operandi* et peut-être même dans leur culture d'affaires. Elle requerra aussi un bon arrimage des politiques municipales relatives aux rues commerçantes, à la circulation des véhicules et au stationnement sur rue, mais elle nous paraît incontournable.

---

<sup>165</sup> Cargo M, doc. 7.2.3, p. 2

<sup>166</sup> Administration portuaire de Montréal, doc. 7.2.10, p. 5

<sup>167</sup> Cargo M, doc. 7.2.3, p. 2

## Recommandation 8

**Afin d'assurer la fluidité de la circulation et la réduction de la consommation d'énergies fossiles, la commission recommande que la Ville de Montréal interdise la circulation des poids lourds et des camions de livraison dans la ville aux heures de pointe.**

### Améliorer la fluidité du transport des marchandises

Les transporteurs plaident en faveur de la fluidité des mouvements de marchandises dans la ville, ce qui faciliterait leurs déplacements tout en consommant moins de carburant. Pour l'heure, les efforts concertés des parties prenantes portent sur les accès aux grands générateurs de camionnage que sont le Port de Montréal, la zone aéroportuaire et les centres intermodaux ferroviaires.

La fluidité des mouvements de marchandises tient parfois à des actions simples, comme l'installation de feux de circulation adaptatifs intelligents à des endroits névralgiques. Le projet *OttoView*, piloté par CARGO M, le CIRRELT et HEC Montréal, avec le concours de la Ville de Montréal, a permis d'évaluer les temps de parcours et d'attente des camions et de déterminer les meilleurs endroits où installer des feux de circulation adaptatifs sur la rue Notre-Dame.

De tels exemples de collaboration entre les parties prenantes doivent se multiplier non seulement dans la zone portuaire, mais aussi ailleurs dans la ville, notamment dans les pôles d'emploi industriels, les pôles commerciaux et sur les artères commerciales.

Le succès de plusieurs autres solutions envisagées pour faciliter le passage des camions dépendra de la collaboration de plusieurs acteurs privés et publics. Par exemple, permettre à des camions de circuler dans des voies réservées aux autobus sur les grandes artères hors des heures de pointe, ou encore déterminer les endroits et les heures où le stationnement d'un camion de livraison pourrait être permis dans les rues parcométrées. Il y a un vaste chantier d'expérimentation à mener.

Le commerce électronique, en pleine croissance, multiplie les livraisons de petits colis partout dans la ville. Il s'agit d'une activité où l'électrification des camions et autres véhicules légers serait envisageable et profitable à tous points de vue, s'ils font partie d'un système de mutualisation des parcours dans le « *dernier kilomètre* ». La Ville de Montréal formule diverses hypothèses dans son projet de politique de stationnement, notamment celle de réaliser une expérience pilote de centre de distribution urbaine avec des entreprises de livraison<sup>168</sup>.

---

<sup>168</sup> Ville de Montréal, doc. 5.15

### Recommandation 9

**La commission recommande que la Ville de Montréal accorde une grande priorité à des projets pilotes dans les trois types de transport par camion : l’approvisionnement et l’expédition dans les zones industrielles, la livraison des biens de consommation dans les secteurs commerciaux et les services de messagerie et de petits colis.**

Ces projets constituent un bon préalable à l’adoption de stratégies des mouvements de marchandises plus onéreuses et plus étendues qui relèvent généralement de la logistique urbaine (« *City Logistics* ») et requièrent d’importants investissements dans les systèmes de transport intelligent.

#### 3.3.3 Stimuler l’innovation dans le cadre bâti

Les bâtiments consomment moins d’énergies fossiles que le secteur des transports, mais ils en consomment et en influencent la consommation. Dans le secteur du bâti, la Ville occupe une position de choix pour encourager l’innovation. De nombreux plans et politiques de la Ville contiennent déjà des objectifs et éléments entendus par la commission lors des différentes étapes de cette consultation. Les intentions et les buts fixés font souvent consensus. La consultation a toutefois permis de mettre au jour, encore une fois, l’urgence de passer davantage à l’action de manière coordonnée. La Ville doit mieux informer et soutenir; elle doit aussi règlementer, imposer de nouveaux standards et faire preuve d’exemplarité.

Aux fins de cette consultation, la Ville de Montréal a ciblé le secteur des bâtiments, principalement pour les gains directs à faire en matière de consommation d’énergies fossiles. Deux avenues sont proposées : poursuivre la conversion aux énergies renouvelables des chaufferies des bâtiments utilisant encore le gaz naturel et le mazout, et mettre en place des mesures d’efficacité énergétique<sup>169</sup>.

Au-delà de son chauffage et de son enveloppe, le bâtiment doit toutefois être abordé plus globalement. Les habitudes de vie des citoyens et des utilisateurs des bâtiments, verts ou non, jouent donc un rôle important dans la consommation d’énergies fossiles à Montréal. Par exemple, la construction d’un bâtiment performant et écoénergétique mal localisé entraînera l’augmentation de l’utilisation de l’auto solo.

Il est urgent de traiter le secteur des bâtiments comme un écosystème en interaction avec les secteurs des transports et de l’aménagement du territoire. Cet écosystème inclut son enveloppe, sa localisation et ses occupants. Le bâti neuf doit s’intégrer dans des quartiers complets, mais plus spécifiquement, son emplacement, sa taille, son orientation, son accessibilité doivent être mieux pensés. Les vieux bâtiments, vides ou non, doivent être rénovés ou recyclés.

---

<sup>169</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 23

## Encourager les mesures d'efficacité énergétique

En matière d'efficacité énergétique, le Code de construction du Québec n'est pas à l'avant-garde; ce problème est reconnu. Notre dépendance à l'hydroélectricité bon marché explique en partie cette réalité. Les exigences en matière d'efficacité énergétique pour les grands bâtiments n'ont pas changé depuis plus de 30 ans, alors que celles des petits bâtiments ont légèrement évolué en 2012<sup>170</sup>.

Une réflexion pour modifier ces normes provinciales est déjà amorcée, mais rien n'empêche Montréal de faire mieux sans attendre. À l'instar de Vancouver, Montréal doit adopter son propre code de construction et hausser ses exigences pour imposer, entre autres, des enveloppes (murs et toits) beaucoup plus performantes en matière d'efficacité écoénergétique : « *En tant que leader climatique, Montréal devrait établir des normes de performance énergétique supérieures à celles stipulées par le Code de construction ou par la Loi sur l'économie de l'énergie dans le bâtiment, afin d'assurer une qualité de vie à ses résidents et une baisse de la consommation énergétique* »<sup>171</sup>.

Des standards très élevés, utilisés chez nos voisins, ont été identifiés par des participants. Ils souhaitent voir Montréal les adopter : « *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* »<sup>172</sup>. Montréal doit s'inspirer de telles initiatives, exercer son leadership et ainsi avoir un impact significatif sur la qualité de son bâti.

En ce qui a trait aux technologies à privilégier pour améliorer l'efficacité des bâtiments, la commission souligne l'importance d'encourager l'atteinte d'objectifs et non pas d'identifier des moyens ou des produits ciblés. Il ne s'agit pas de favoriser une filière innovante au détriment d'une autre, mais bien d'encourager l'innovation.

### Recommandation 10

**La commission recommande que la Ville de Montréal adopte, sans attendre, des exigences élevées d'efficacité énergétique et de qualité du bâti, qu'elle en assure une mise à jour régulière, puis qu'elle intervienne auprès du gouvernement du Québec pour réviser le Code de construction provincial.**

---

<sup>170</sup> Ordre des architectes du Québec, doc. 7.1.35, p. 21

<sup>171</sup> Rayside Labossière, doc. 7.1.3, p. i

<sup>172</sup> Ordre des architectes du Québec, doc. 7.1.35, p. 21

## Opter pour des techniques et des matériaux écoperformants

Une grande partie du bâti montréalais est âgé, recouvert d’enveloppes trop souvent déficientes, et parfois encore chauffé par de l’énergie fossile. L’innovation dans la construction et la rénovation est une nécessité. Une des priorités identifiées par la Ville dans le document de référence porte sur les reconversions des systèmes de chauffage pour mettre fin à l’usage du mazout puis, éventuellement, du gaz naturel<sup>173</sup>. Ces reconversions coûtent cher, mais sont incontournables.

La transformation des systèmes de chauffage ou toutes grandes rénovations en vue d’améliorer la performance écoénergétique du vieux bâti montréalais peuvent être facilités par les entreprises de services écoénergétiques. La mise en place de mesures d’efficacité énergétique ambitieuses et le recours aux entreprises de services écoénergétiques (ESE) se développent à Montréal, mais demeurent concentrés dans le secteur des grands bâtiments institutionnels. Il serait intéressant d’aider les plus petits propriétaires à avoir accès à ces services<sup>174</sup>. Le concept d’ESE propose des éléments innovateurs et aide le financement des coûts d’un projet d’efficacité énergétique. Les ESE offrent un guichet unique; le client n’a qu’un seul interlocuteur et non pas plusieurs, tels qu’un bureau d’études, des entrepreneurs, un fournisseur d’énergie, un manufacturier d’équipements, des institutions financières, des institutions gouvernementales. Ils offrent aussi une garantie de performance, un financement adapté et beaucoup moins risqué, de même que le crédit-bail, soit l’acquisition d’un équipement par le biais d’un contrat de location. Le prêteur demeure propriétaire des équipements durant toute la durée du contrat. À titre d’exemple, ce type d’approche pourrait aider l’implantation de la géothermie à plus grande échelle pour les grands et les petits bâtiments montréalais.

Parmi les techniques et matériaux suggérés pour rénover le bâti montréalais, les toitures qui permettent de combattre les effets de chaleur font l’unanimité. À cet effet, la Ville gagnerait à s’inspirer de l’expérience de l’arrondissement de Rosemont – La Petite-Patrie pour adopter un nouveau règlement pour tous les arrondissements montréalais concernant la réfection et la construction des toits, qui devraient être verts, blancs, réfléchissants ou écoperformants.

La géothermie présente aussi des avantages. Cette source d’énergie chauffe et climatise les bâtiments de manière économique, sans énergie fossile ou hydroélectrique. Le Biodôme l’a adopté pour ses grands besoins énergétiques. La Ville pourrait poursuivre dans cette voie et utiliser ce type de technologie quand c’est pertinent. Dans le secteur résidentiel, les promoteurs ou les petits propriétaires pourraient être encouragés à inclure la géothermie dans leur projet, il faut : « *Promouvoir et encourager l’utilisation de la géothermie pour le chauffage et la climatisation des immeubles commerciaux,*

---

<sup>173</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1

<sup>174</sup> Compte-rendu de la rencontre d’experts sur les bâtiments, doc. 4.7

*institutionnels et résidentiels* »<sup>175</sup>. Ce type d'innovation technologique devrait être encouragé par la Ville.

Les certifications environnementales sont aussi des outils clés. Sans en privilégier une en particulier, elles doivent être davantage utilisées : « *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 inadaptés 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* »<sup>176</sup>. Les appels d'offres pour les bâtiments municipaux devraient miser davantage sur l'atteinte d'objectifs ambitieux et écoénergétiques.

L'économie d'énergie hydroélectrique dans les bâtiments n'est pas l'objet de cette consultation, mais elle a une incidence sur la dépendance aux énergies fossiles, car économiser l'hydroélectricité en permet l'exportation. Cette énergie exportée contribue à réduire la consommation d'énergies fossiles chez nos voisins. Dans cette optique, l'augmentation de l'utilisation de la climatisation doit nous préoccuper et nous renvoie aux règlements en matière d'enveloppe des bâtiments ainsi qu'à l'importance d'accroître sensiblement le verdissement de la ville et, en particulier, aux abords des bâtiments. Les espaces bétonnés doivent diminuer.

### **Recommandation 11**

**La commission recommande que la Ville de Montréal adopte de nouveaux standards réglementaires pour accroître l'efficacité énergétique des bâtiments, notamment :**

- **en matière de matériaux et de techniques de revêtement (murs et toits performants);**
- **en matière de verdissement, en exigeant des promoteurs des objectifs plus ambitieux dans leurs projets immobiliers.**

### **Prioriser la rénovation et le recyclage des bâtiments**

La rénovation et le recyclage des bâtiments présentent des opportunités pour réduire la consommation d'énergie. Une grande partie du parc immobilier est peu performant et offre des possibilités d'amélioration significatives. La rénovation, la réhabilitation et le recyclage des bâtiments existants réduisent la consommation d'énergie, créent des environnements plus sains et permettent d'attirer et de retenir les gens en ville. Rappelons que : « *Le bâtiment le plus écologique est celui qui existe déjà* »<sup>177</sup>.

---

<sup>175</sup> Action Climat Montréal, doc. 7.1.10, p. 25

<sup>176</sup> Ordre des architectes du Québec, doc. 7.1.35, p. 27

<sup>177</sup> Entremise, doc. 7.1.43.1, p. 7

La Stratégie québécoise de développement durable 2015-2020 stipule que : « *les ministères et organismes sont invités à considérer la préservation du patrimoine bâti et naturel ainsi que la rénovation des bâtiments existants avant d’opter pour la construction de nouveaux édifices [...]* »<sup>178</sup>. La consommation significative d’énergies fossiles dans la démolition et la construction de nouveaux bâtiments (matériaux, transport, etc.) est souvent négligée dans la planification des villes : « [...] *selon une étude comparant 4 villes américaines, même en construisant un bâtiment écoénergétique de type LEED, il faudra entre 10 et 80 ans pour annuler l’impact négatif de cette construction sur les changements climatiques, et beaucoup moins pour les rénovations* »<sup>179</sup>.

La rénovation du parc immobilier peut s’avérer complexe à Montréal. La commission a entendu beaucoup d’avis de citoyens et de professionnels dénonçant les difficultés qui se présentent aux propriétaires désireux de rénover leurs bâtiments : « *Les demandes de permis et les règlements relatifs à la construction ou aux rénovations majeures des différents arrondissements montréalais sont, pour plusieurs, un enfer* »<sup>180</sup>. Les procédures pour obtenir un prêt ou une subvention à la Ville de Montréal seraient beaucoup trop complexes pour les petits propriétaires. Les démarches seraient trop nombreuses et les délais administratifs trop longs. Il y a un réel besoin d’aide et de support administratif, technique et financier pour ce type de propriétaires; la Ville doit les appuyer. Les propriétaires, en particulier de petits immeubles, ont aussi besoin d’information et d’accompagnement pour faire des choix judicieux et écoproformants lors de l’élaboration de leurs projets de rénovation. Simplifier la réglementation municipale touchant à l’efficacité énergétique des bâtiments, les procédures d’obtention de permis de construction et de rénovation et les démarches de demande de subventions s’imposent<sup>181</sup>.

## **Recommandation 12**

**Afin d’aider les petits propriétaires, dans les secteurs résidentiel et commercial, à rénover leurs immeubles et à en améliorer la performance énergétique, la commission recommande que la Ville de Montréal priorise les actions suivantes :**

- **mettre en place des programmes d’aide financière simples et faciles d’accès;**
- **simplifier et harmoniser l’appareil réglementaire municipal en portant une attention particulière aux défis de rénovation du bâti montréalais.**

Le réaménagement du bâti inoccupé doit se faire dans le même esprit : avec un appui de la Ville. Nous l’avons dit, le bâtiment le plus écologique est celui que l’on ne construit

---

<sup>178</sup> Entremise, doc. 7.1.43.1, p. 7

<sup>179</sup> Réseau des femmes en environnement, doc. 7.1.7, p. 6

<sup>180</sup> Rayside Labossière, doc. 7.1.3, p. 5

<sup>181</sup> Compte-rendu de la rencontre d’experts sur les bâtiments, doc. 4.7, p. 2; Génération d’idées, doc. 7.1.15, p. 16

pas. Le recyclage de bâtiments doit être priorisé. Les idées foisonnent pour recycler le bâti montréalais, comme en témoignent les activités organisées en marge de la consultation pour susciter des idées nouvelles<sup>182</sup>. Quelques projets porteurs ont été développés dans le cadre de ces activités, par exemple, celui nommé *Entremise*, qui propose une solution clé en main pour occuper temporairement les bâtiments vides, aider leurs propriétaires à réduire les coûts d'entretien et stopper la dégradation des immeubles<sup>183</sup>. D'autres projets ont été soumis à la commission, dont *Terra Machina*<sup>184</sup>. La Ville devrait s'assurer de soutenir ces initiatives et aider leur réalisation.

### **Recommandation 13**

**La commission recommande que la Ville de Montréal priorise le recyclage des bâtiments vides, notamment :**

- **en développant des outils fiscaux et règlementaires pour en accélérer la rénovation;**
- **en facilitant les usages transitoires qui permettent de freiner la détérioration des bâtiments vides.**

Finalement, afin d'innover en matière de bâtiments municipaux, la règle du plus bas soumissionnaire doit être modifiée. La règle du plus bas soumissionnaire, se trouvant au cœur du système public d'appels d'offres actuel, est un frein à l'innovation et au développement de l'efficacité énergétique. Montréal doit exercer son pouvoir d'influence et faire modifier ces règles.

### **Recommandation 14**

**La commission recommande que la Ville de Montréal exerce des pressions sur le gouvernement du Québec pour revoir les règles d'appels d'offres pour les bâtiments municipaux. La règle du plus bas soumissionnaire doit être modifiée afin de stimuler l'innovation et l'efficacité énergétique.**

En matière de bâtiment, la commission souligne l'importance de voir la communauté montréalaise faire sa part, s'informer et participer à ce changement de paradigme pour améliorer le bâti en fonction de son impact sur les énergies fossiles. Les propriétaires ont aussi un rôle à jouer dans les matériaux choisis pour rénover leurs biens. Par ailleurs, les propriétaires de bâtiments vides devraient s'engager à les recycler, participer à la mise en place de mesures transitoires et stopper leur dégradation.

---

<sup>182</sup> Morph.o.polis, [www.morphopolis.net](http://www.morphopolis.net); [ocpm.qc.ca/marathon](http://ocpm.qc.ca/marathon)

<sup>183</sup> Entremise, doc. 7.1.43.1

<sup>184</sup> Terra Machina, doc. 7.1.13



### 3.3.4 Encourager les industries vertes

Déjà, dans son Plan de réduction des émissions de GES de la collectivité montréalaise 2013-2020, l'administration municipale avait pris le parti de s'en remettre aux gouvernements supérieurs et de concentrer ses efforts de réduction dans les autres secteurs de la collectivité<sup>185</sup>. En 2016, sa politique demeure la même. Montréal espère que la bourse québécoise du carbone et le plafonnement des droits d'émission de GES produiront l'effet escompté : une réduction de 1 à 2 % par année d'ici 2020. Cette année-là, les émissions de GES du secteur industriel devraient avoir diminué de 37 %, en prenant en compte la fermeture de la raffinerie Shell à Montréal-Est.

L'inventaire québécois 2013 des émissions de GES montre que l'industrie compte pour près de 31 % des émissions de GES, la moitié environ provenant des procédés industriels, et l'autre moitié de la combustion industrielle<sup>186</sup>. La liste des entreprises émettant plus de 10 000 tonnes en équivalent carbone comprend 29 entreprises ayant une adresse dans l'île de Montréal, plusieurs d'entre elles appartenant à la pétrochimie.

L'une des actions du Plan d'action 2015-2017 du Service de développement économique de la Ville de Montréal consiste à favoriser le développement d'un pôle de chimie durable ou chimie verte<sup>187</sup>.

Il s'agit d'un domaine en plein développement au Québec, au point où il peut se hisser parmi les leaders mondiaux<sup>188</sup>. Plusieurs programmes, chaires de recherche et projets ont été lancés à Montréal, Rimouski, Sherbrooke et à Québec.

La Ville de Montréal compte sur le développement de cette filière industrielle dans ses projets de déploiement d'une économie circulaire qui produira, grâce à des procédés de biométhanisation des déchets organiques, des carburants moins polluants. L'industrie montréalaise de la chimie durable peut donc devenir un important contributeur à la transition énergétique générale et à la réduction des émissions de GES.

### 3.3.5 Changer les comportements et les habitudes de consommation

La Ville ne peut réaliser seule la transition énergétique souhaitée. La mobilisation de l'ensemble des acteurs de la collectivité est une condition essentielle pour réussir. Des choix et des changements d'habitudes devront être faits par les citoyens, les acteurs économiques et les acteurs institutionnels.

---

<sup>185</sup> Ville de Montréal, doc. 3.1.2, p. 42

<sup>186</sup> Gouvernement du Québec (2013), *L'inventaire québécois des émissions de GES en 2013 et leur évolution depuis 1990*, <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changements/ges/2013/Inventaire1990-2013.pdf>

<sup>187</sup> Ville de Montréal, doc. 4.3.4, p. 10

<sup>188</sup> Coeffiscience (2014), *Diagnostic sectoriel : portrait et évolution de l'industrie de la chimie, de la pétrochimie, du raffinage et du gaz*, p. 57, [https://www.coeffiscience.ca/images/files/Rapport\\_Diagnostic\\_Sectoriel\\_2014.pdf](https://www.coeffiscience.ca/images/files/Rapport_Diagnostic_Sectoriel_2014.pdf)

Bien que la majorité des contributeurs à la consultation demandent des actions aux autorités municipales ou provinciales, notamment dans le secteur des transports, une partie des opinions ont porté plus directement sur les émissions de GES. Aux yeux de nombreux citoyens préoccupés par les GES et les changements climatiques, la réduction de la dépendance aux énergies fossiles s'insère dans une action plus vaste touchant l'ensemble de la société de consommation dans laquelle ils vivent.

Le thème des habitudes de vie des personnes, en lien avec les émissions de GES et l'empreinte carbone, a suscité un intérêt certain, principalement dans le cadre de la consultation en ligne. Les idées et préoccupations soulevées ont principalement touché à l'éducation et à la sensibilisation des citoyens sur leurs habitudes de consommation, l'économie circulaire et de partage, l'alimentation et les produits à usage unique. Ils ont été nombreux à souhaiter que la Ville de Montréal favorise et facilite le déploiement dans les quartiers de marchés de producteurs agricoles, de points de livraison de paniers de fruits et légumes locaux, ou encore d'entreprises de partage.

À titre d'exemple, la Ville pourrait promouvoir et favoriser l'agriculture urbaine et l'agriculture soutenue par la communauté, en facilitant, entre autres, la vente et la distribution sur le territoire montréalais de sa production (mini-marchés de quartier, points de livraison de paniers de fruits et légumes locaux, etc.)<sup>189</sup>.

Plusieurs participants se sont exprimés sur les habitudes alimentaires et leurs impacts sur l'environnement. Une composante « *énergie* » est présente dans tous les biens que nous consommons, énergie liée à la production, au transport et à l'utilisation. Cette composante aurait un impact important sur notre bilan carbone, pour le produit alimentaire comme pour tout ce que nous consommons.

Les Montréalais peuvent contribuer à la réduction de la consommation d'énergies fossiles de leur ville en poussant un peu plus loin l'électrification de leurs activités extérieures à domicile comme l'entretien des pelouses, le déneigement ou la cuisson BBQ. Tous les gestes, grands et petits, de réduction, voire d'élimination de la consommation de pétrole et autres énergies fossiles comptent : consommer local, favoriser les circuits courts, réduire à la source, faire le tri de ses déchets, composter, utiliser plus souvent les transports collectifs et actifs, etc. Un seul citoyen qui adopte un nouveau comportement écoénergétique, rejoint par des milliers d'autres qui l'imitent, contribuent collectivement à la réduction de la consommation d'énergies fossiles d'une manière durable.

Les citoyens venus s'exprimer en grand nombre à la consultation ont signifié leur désir de modifier leurs habitudes de vie, mais demandent l'aide des autorités municipales pour rendre le tout possible. Ainsi, on pourrait voir à Montréal plus de recyclage, plus d'achat local, plus d'économie circulaire, moins de gaspillage, moins de voitures, et

---

<sup>189</sup> Action Climat Montréal, doc. 7.1.10, p. 28

moins de consommation d'énergies fossiles. Outre les actions recommandées dans ce chapitre, l'éducation et la sensibilisation s'ajoutent aux outils à la portée de la Ville pour aider les gens dans ces changements d'habitude de vie. La Ville doit soutenir davantage les groupes environnementaux et communautaires qui portent des initiatives prônant les changements de comportements pour réduire la consommation d'énergies fossiles et les émissions de GES.

### **Recommandation 15**

**La commission recommande que la Ville de Montréal s'engage davantage dans des actions d'éducation auprès des Montréalais, notamment par l'intermédiaire de campagnes publiques d'information, d'éducation et de sensibilisation sur les comportements permettant de réduire la consommation d'énergies fossiles au quotidien.**



**COCKTAIL ZÉRO ÉMISSION**

**LES TRANSPORTS**

Au Québec les transports consomment 58 % des énergies fossiles. C'est le secteur où le plus de gains peuvent être réalisés pour réduire la consommation d'énergies fossiles. On retrouve sous ce thème le transport des personnes ainsi que le transport des marchandises.

**ÉTAPES**

**ÉTAPES 1 : THÈME**

Objectif : Choisir les thèmes à discuter en équipe(s).

Définition d'un thème : Un secteur d'activité qui consomme des énergies fossiles.

**ÉTAPES 2 : DÉFIS / PROBLÈMES**

Objectif : Identifier les défis/problèmes en lien avec le thème.

Définition d'un défi/problème : Une difficulté ou un obstacle à surmonter pour diminuer notre consommation d'énergies fossiles (quelque chose qui ne fonctionne pas ou qui est à améliorer).

**ÉTAPES 3 : SOLUTIONS**

Objectif : Identifier des solutions possibles à nos défis/problèmes identifiés à l'étape 2.

Définition d'un défi/problème : Une difficulté ou un obstacle à surmonter pour diminuer notre consommation d'énergies fossiles (quelque chose qui ne fonctionne pas ou qui est à améliorer).

**ÉTAPES 4 : ARGUMENTS**

Objectif : Présenter les solutions proposées en équipe, présenter la plateforme en ligne.

**DÉFI / PROBLÈME**

TRANSPORT MARCHANDISES

BCT d'ÉMISSIONS, BCT DE POLLUANTS, PEU D'ACTION SPÉCIFIQUES

**DÉFI / PROBLÈME**

Commentaire de marchandises [il y a] de passer la ville pour passer d'un état à l'autre plutôt qu'environnement

réduire les émissions de CO2, réduire les coûts, réduire les coûts, etc.

**DÉFI / PROBLÈME**

Manque de mesures contraignantes pour limiter la production de GES

Présence de lois ou de règlements en vigueur qui ne favorisent pas la réduction des émissions de GES de notre ville.

**DÉFI / PROBLÈME**

Règlementation qui ralentit certains modes de transport durable

Le développement d'un mode de transport durable n'est pas toujours possible, car il y a des obstacles réglementaires qui ralentissent le développement.

**DÉFI / PROBLÈME**

Absence de vision d'ensemble ou d'intégration d'une politique de mobilité + stratégie d'action durable

Objectif de réduire de façon significative les émissions de GES de la ville de Montréal, tout en maintenant la qualité de vie des citoyens.

**DÉFI / PROBLÈME**

MANÈGE DE VISION ET MESURES AMBITIEUSES

occasions ratées d'opérer un véritable changement, de positionner Montréal comme une ville de 35M d'habitants (comme d'Amsterdam et de Copenhague)

**DÉFI / PROBLÈME**

ÉTALÈMENT URBAIN

**DÉFI / PROBLÈME**

Projet cyclable

Manque de liens cyclables entre les zones résidentielles et commerciales

Manque de signalisation et d'éclairage qui rendent en cause le succès des projets

**DÉFI / PROBLÈME**

Manque d'appart communautaire pour partager des moyens de transport

Manque d'infos sur les options, la plupart de ceux sont

Cocktail  
Zéro  
Émission

**LES TRANSPORTS**

Au Québec les transports consomment 58 % des énergies fossiles. C'est le secteur où le plus de gains peuvent être réalisés pour réduire la consommation d'énergies fossiles. On retrouve sous ce thème le transport des personnes ainsi que le transport des marchandises.

**DÉFI / PROBLÈME**

MANQUE DE COURAGE POLITIQUE

Mesures contraignantes

Cibles ambitieuses pour réduire les émissions de GES + faire le lien

**SOLUTION**

Mesures de régulation

taxe

tarif

tarif

**ARGUMENT**

La politique est difficile à mettre en œuvre car elle est contraire à l'intérêt des citoyens. La volonté de la population n'est pas suffisante. La volonté de la population n'est pas suffisante.

**DÉFI / PROBLÈME**

MANQUE D'ALTERNATIVES EFFICACES À L'AUTO

Pour réduire l'utilisation de l'auto-soleil, faut des alternatives intéressantes et efficaces

**SOLUTION**

Modèle "transit as a service"

tester cette technologie comme à Lyon (Métro) @ Centre-ville

**ARGUMENT**

technologie péroratoire adaptée climat

moins moindres que TGV

**DÉFI / PROBLÈME**

Le sous-financement du transport collectif

Le transport collectif doit toujours faire partie du mix, le tout

**SOLUTION**

Financement adéquat du TC

assurer la part de financement de TC (BCT) dans le budget perso ou transport (utiliser les redevances financières adéquat)

Diversifier les sources (beneficiaire payeur)

**ARGUMENT**

CONTRÉ

difficulté de mise en œuvre (BCT ou BCT ou BCT), RISQUE DE PERDRE LE FOCUS

**ARGUMENT**

POUR

Il ne manque pas d'alternatives efficaces. Il manque un volonté à leur égard.

Définir un VÉLO = + de services cyclables

aménagement + de services + de promotion

TC = + de bus et prolongement



## **Conclusion**

### **La transition souhaitée**

La réduction de la dépendance aux énergies fossiles constitue, en quelque sorte, les premiers pas pour une transition vers une énergie 100 % renouvelable qui devra se réaliser sur une longue période. Durant cette transition, la priorité accordée à telle ou telle autre source d'énergie est en constante évolution, en fonction des contraintes du lieu et du moment, tout en satisfaisant les besoins des consommateurs dans une logique d'indépendance.

Ce thème de la réduction de notre dépendance à ces types d'énergies a suscité beaucoup d'intérêt. En posant la question en ces termes précis, la Ville a permis de circonscrire la réflexion, très vaste quand il s'agit d'environnement, pour susciter une discussion portant sur des cibles et des gestes concrets.

Très clairement, émerge de ce travail l'urgence de modifier le paradigme du tout-à-l'auto individuelle, afin d'améliorer grandement la qualité de vie à Montréal, tout en stimulant son économie. Au terme de la consultation, il apparaît possible de réussir ce changement, avec le soutien de la Ville. L'innovation et l'exemplarité dans les pratiques de la Ville sont aussi des éléments clés des succès futurs, tout comme le développement d'une culture de bonnes pratiques en matière d'accessibilité des données publiques et de transparence des processus décisionnels. Les défis sont grands pour atteindre les objectifs signés à Paris en décembre 2015. Les Montréalais souhaitent voir tout le leadership de Montréal se déployer pour y parvenir.

La transition énergétique doit se poursuivre dans la durée, mais se mettre en place dès maintenant. Montréal s'est fixé des objectifs très ambitieux; elle doit les atteindre dans un temps très court, moins de 15 ans. Mais, une approche évolutive et bien planifiée est possible et souhaitée. Il ne s'agit pas de bannir les énergies fossiles à court terme, mais de procéder méthodiquement à leur réduction de façon continue. Elle nécessite des objectifs clairs et réalistes, des cibles mesurables et un système de suivi régulier, accompagné d'une reddition de comptes transparente. Comme cette transition se déroule sur plusieurs décennies, il faudra s'assurer qu'elle puisse se dérouler à l'abri des cycles politiques.

### **Des conditions favorables réunies**

À Montréal, le contexte est maintenant favorable à l'amorce d'une transition énergétique en raison de la grande mobilisation de la collectivité montréalaise. Les participants ont identifié des changements de comportements qu'ils sont prêts à adopter. Des opportunités technologiques et économiques à saisir ont aussi été identifiées.

Plusieurs plans et politiques de la Ville, en lien avec la réduction de la consommation d'énergies fossiles, doivent être mis à jour à court terme, comme le Plan de Transport et le Plan d'urbanisme. Il s'agit pour la Ville de saisir l'opportunité d'y incorporer les orientations requises pour s'engager résolument dans une transition énergétique.

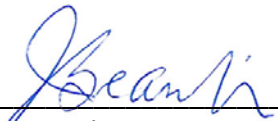
La réduction de la dépendance montréalaise aux énergies fossiles est un défi de taille qui nécessitera des interventions à toutes les échelles. Aujourd'hui, les Montréalais veulent être partie prenante d'un changement qui répond à leurs besoins et qui transforme leur milieu de vie pour le mieux. Des mutations tangibles et pérennes en faveur d'une plus grande indépendance aux énergies fossiles nécessiteront une action concertée de l'ensemble de la collectivité.


Plusieurs grandes villes se sont déjà engagées sur la voie d'une transition durable. La Ville de Montréal doit leur emboîter le pas et devenir une métropole exemplaire. En favorisant davantage un aménagement à échelle humaine centré sur les déplacements actifs, un milieu de vie convivial et les besoins des citoyens, Montréal peut atteindre ses objectifs de réduction de GES tout en augmentant son attractivité et sa résilience. La collectivité montréalaise, tout comme la Ville, a déjà signifié son engagement à relever ce défi.

**La transition énergétique, c'est un marathon, mais avec une période de sprint au démarrage. Montréal doit commencer sa course sans délai et se placer en tête de peloton dès le départ.**

Fait à Montréal, le 30 mai 2016.

  
Jean Burton, président de la commission

  
Isabelle Beaulieu  
Commissaire

  
Alain Duhamel  
Commissaire

## **Annexe 1 - Les renseignements relatifs au mandat**

### **Le mandat**

Le 30 juin 2015, conformément à la résolution CE15 1287, l'Office de consultation publique de Montréal a reçu du comité exécutif de la Ville de Montréal le mandat de tenir une consultation publique « *sur les initiatives concrètes, ambitieuses et réalisables que la Ville de Montréal pourrait mettre en œuvre afin de réduire notre dépendance aux énergies fossiles* ».

### **La consultation publique**

#### ***La séance d'information – 29 octobre 2015***

Le 29 octobre 2015, la commission a tenu une séance d'information au cours de laquelle des représentants de la Ville de Montréal ont présenté les grandes lignes du document de référence de la consultation. Ce document comprenait, entre autres, les mesures qui étaient déjà prévues par la Ville pour réduire sa dépendance aux énergies fossiles. Les citoyens présents ont pu adresser leurs questions et commentaires aux porteurs du dossier. Un total de 131 personnes ont assisté et participé à cette séance.

#### ***La consultation en ligne vertmtl.org – du 29 octobre 2015 au 3 mars 2016***

Cette même soirée, une consultation en ligne a également été lancée : vertmtl.org. Véritable carrefour d'opinions, cet outil a permis aux participants d'interagir et d'argumenter les uns avec les autres autour de défis et de solutions regroupés en cinq grands thèmes : les transports, les bâtiments, les industries, les services de la Ville et les habitudes de vie. 780 profils de participants ont été créés sur la plateforme et ont généré 5 056 interventions (sous la forme de propositions, d'arguments et de votes).

#### ***Les activités contributives citoyennes et la grande activité de l'OCPM – du 14 novembre 2015 au 3 mars 2016***

Entre le 14 et le 21 novembre, l'Office a encouragé des groupes, des institutions et des citoyens à organiser des activités contributives citoyennes, des débats « *maisons* » réalisés à l'aide d'une trousse « *prêt-à-consulter* ». La semaine a culminé le 21 novembre avec « *la grande activité de l'OCPM* », où environ 100 personnes se sont réunies pour échanger. Au terme de chaque expérience, l'ensemble des défis/problèmes et des solutions exprimées ont été transcrits sur la plateforme de consultation en ligne, de façon à alimenter le débat en continu.

Depuis novembre, plusieurs autres activités contributives ont été organisées par des citoyens ou des groupes. Au total, 37 activités ont été tenues dans 13 arrondissements, auxquelles plus de 690 personnes ont participé.

### ***La remise de la synthèse des idées citoyennes au maire en vue de la COP21 – 21 novembre 2015***

À la fin du mois de novembre, l'Office a remis une synthèse des idées citoyennes à Monsieur le Maire Denis Coderre, avant son départ pour le *Sommet des élus locaux pour le climat*, organisé dans le cadre de la COP21. Cette synthèse se voulait un portrait des principales propositions issues des activités contributives citoyennes, de la grande activité organisée par l'OCPM et de la consultation en ligne. Loin de constituer une conclusion à la consultation, cette synthèse consistait plutôt en une photo instantanée des contributions en date du 21 novembre 2015.

### ***La soirée de reprise – 1<sup>er</sup> février 2016***

Le 1<sup>er</sup> février 2016, la commission a tenu une soirée de reprise de la consultation après les Fêtes. Lors de cette soirée, l'OCPM a invité le maire à prendre la parole afin de faire un retour sur sa participation au *Sommet des élus locaux* et de présenter la position de la Ville sur la question de la réduction de sa dépendance aux énergies fossiles. Cette soirée a marqué en grand le début des activités de consultation de l'hiver 2016 en faisant salle comble, avec plus de 200 participants.

### ***Les rencontres d'experts – 3, 4, 9, 10 et 11 mars 2016***

La commission a sollicité la participation d'experts à cinq petits-déjeuners-causeries portant sur la réduction de la consommation d'énergies fossiles, de même que sur les thèmes du transport des personnes, du transport des marchandises, des bâtiments et de la fiscalité. L'objectif de ces rencontres était de mieux comprendre les enjeux auxquels sont confrontés différents secteurs d'activités et d'échanger sur les initiatives que Montréal devrait mettre en œuvre afin de réussir sa transition énergétique.

### ***Le marathon créatif – du 21 janvier au 20 mars 2016***

Le 21 janvier dernier, l'OCPM a lancé le défi à la communauté de l'innovation de prototyper des solutions novatrices qui contribueraient à réduire la dépendance de Montréal aux énergies fossiles. Cette étape de la consultation s'est distinguée des précédentes en offrant aux citoyens un espace de réflexion et d'action concrète.

Au cours des mois de janvier, février et mars, six activités ont été organisées par des partenaires de l'Office<sup>190</sup> dans le but de faire cheminer les équipes dans leur processus créatif et de leur fournir le soutien de spécialistes pour perfectionner leurs projets. Ces activités ont porté sur des sujets aussi diversifiés que le design, le codage applicatif, la réalisation de tests de faisabilité et l'élaboration d'un plan d'affaires. Les équipes ont

---

<sup>190</sup> Ces partenaires étaient : Startup Weekend, Hacking Health, Myko, Protohack, Socent, ÉcoHack, Sensorica et Ouishare



également pu faire évoluer leur projet à l'aide d'une plateforme collaborative : <http://marathoncreatif.sparkboard.com/>.

Le 19 mars, les participants ont été invités à participer au Hackathon, une ultime journée de travail avant la présentation finale du lendemain. Une soixantaine de personnes se sont engagées jusqu'à la fin du processus pour développer 18 projets, dont 12 ont fait l'objet d'une présentation à l'occasion du Vernissage le 20 mars à l'Université Concordia. Les projets ont recoupé les domaines de l'habitation, du transport, de l'énergie, de l'éducation citoyenne et de l'agriculture urbaine.

### ***Les séances d'audition des opinions – 8, 9, 10, 15 et 16 mars 2016***

Finalement, sept séances d'audition des opinions ont été tenues dans les locaux de l'OCPM par la commission, soit le 8 mars en soirée, le 9 mars en après-midi et en soirée, le 10 mars en soirée, le 15 mars en après-midi et en soirée et le 16 mars en soirée. La commission a reçu 85 mémoires, dont 47 ont fait l'objet d'une présentation orale. À cela se sont ajoutées sept présentations sans dépôt de mémoires, pour un total de 92 contributions recueillies.

### **La commission et son équipe**

M. Jean Burton, président de la commission  
Mme Isabelle Beaulieu, commissaire  
M. Alain Duhamel, commissaire  
Mme Estelle Beaudry, analyste  
Mme Stéphanie Wells, analyste

### **L'équipe de l'OCPM**

Mme Dominique Ollivier, présidente  
M. Luc Doray, secrétaire général  
M. Guy Grenier, coordonnateur de démarches participatives  
Mme Anik Pouliot, responsable des communications et de la logistique  
M. Jimmy Paquet-Cormier, innovation et nouvelles technologies  
Mme Brunelle-Amélie Bourque, chargée de la logistique  
M. Gilles Vézina, attaché de recherche et de documentation  
M. Louis-Alexandre Cazal, webmestre  
Mme Élisabeth Doyon, designer multimédia  
M. Alain Benoit, développeur web  
Mme Lizon Levesque, adjointe administrative  
M. Michael Simkin, consultant en démarches participatives  
M. Matthieu Bardin, animateur d'activités contributives citoyennes  
M. Philippe Leclerc, consultant en communications

## **Les porte-parole et les personnes ressources**

### ***Pour la Ville de Montréal***

M. Denis Coderre, maire

M. Réal Ménard, membre du comité exécutif

M. Roger Lachance, directeur, Service de l'environnement

Mme Annick Le Floch, chef de division, Service de l'environnement

Mme Marieke Cloutier, chef de division, Service de l'environnement

Mme Émilie Charbonneau, chef de section, Service de l'environnement

Mme Julie Guicheteau, ingénieure, Service de l'environnement

Mme Nancy Giguère, conseillère en planification, Service de l'environnement

Mme Véronique Mariotti, ingénieure, Service de l'environnement

M. Andrés Beltran, ingénieur, Service de l'environnement

M. Sylvain Ducas, directeur, Service de la mise en valeur du territoire

M. Serge Guérin, directeur, Service du développement économique

Mme Peggy Bachman, directrice, Bureau des relations gouvernementales

Mme Monique Tessier, chef de division, Service de la mise en valeur du territoire

Mme Valérie Poulin, conseillère économique, Service de développement économique

Mme Catherine Philibert, conseillère en planification, Division du développement durable

M. Thameur Souissi, ingénieur conseiller technique, Service des infrastructures, de la voirie et des transports

M. Pierre-Olivier Pineau, professeur titulaire, HEC Montréal

M. André Porlier, gestionnaire corporatif en développement durable, Société de transport de Montréal

## **Les participants aux séances d'information (par ordre d'inscription)**

### ***Séance du 29 octobre 2015***

M. Matthew Chapman

M. Ron Rayside

M. Victor Poudelet

M. Jean-François Lefebvre

M. Luc Gagnon

M. Alexandrou Iordan

M. Blaise Rémillard

M. John Bradley

M. Paul Bode

M. Cyrille Giraud

M. Philippe Mailhot

***Soirée de reprise du 1<sup>er</sup> février 2016***

M. Sylvain Ouellet

M. Victor Franco

M. Dimitri Roussopoulos

Mme Nadia Alexan

Mme Shean Johnston

Mme Jacqueline Romano-Toramanian

M. Nathan McDonald

M. Matthew Chapman

Mme Béatrice Gervais-Bergeron

M. François Thibault

M. Jean Blais Mathieu

Mme Élisabeth Pruszyński

La liste des citoyens et organismes qui ont soumis un mémoire avec ou sans présentation orale apparaît à l'annexe 2 sous la rubrique 7.



## Annexe 2 – La documentation

### 1. Procédure et objet du mandat

- 1.1. Sommaire décisionnel
- 1.2. Recommandation
- 1.3. Interventions
  - 1.3.1. Service de la mise en valeur du territoire – Direction de l’urbanisme
  - 1.3.2. Direction générale – Direction générale adjointe – Qualité de vie
  - 1.3.3. Service du développement économique – Direction
  - 1.3.4. Direction générale – Bureau des relations gouvernementales et municipales
- 1.4. Résolution

### 2. Démarche de consultation

- 2.1. Présentation de la consultation (English version)
- 2.2. Infographie – Étapes de la consultation (English version)
- 2.3. Lettre d’invitation de la présidente de l’OCPM
- 2.4. Activités contributives citoyennes
  - 2.4.1. Charte d’engagement
  - 2.4.2. Infographie – Comment organiser une activité ? (English version)
  - 2.4.3. Trousse « prêt-à-consulter » (English version)
  - 2.4.4. Guide d’animation d’une activité (English version)
- 2.5. Synthèse des idées citoyennes en vue de la COP21

### 3. Documentation déposée par la Ville de Montréal

- 3.1. Réduction de la dépendance aux énergies fossiles à Montréal (English version)  
*Plans des collectivités en lien avec la réduction de la dépendance aux énergies fossiles*
  - 3.1.1. Plan de développement durable de la collectivité montréalaise (2010-2015) <http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P70/5c1.pdf>
    - Suivi de la progression du Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015  
[http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=7017,100937665&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7017,100937665&_dad=portal&_schema=PORTAL)
  - 3.1.2. Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité 2013 -2020  
[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/enviro\\_fr/media/documents/plan\\_collectivite\\_2013-2020\\_vf.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/enviro_fr/media/documents/plan_collectivite_2013-2020_vf.pdf)
  - 3.1.3. Plan de transport (2008)  
[http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=8957,99681670&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,99681670&_dad=portal&_schema=PORTAL)

- Bilan quinquennal 2008-2012 de la mise en œuvre du Plan de transport,  
[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORTS\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/2013-09-05\\_BILAN%20QUINQUENNAL%202008-2012.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORTS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/2013-09-05_BILAN%20QUINQUENNAL%202008-2012.PDF)

- 3.1.4. Plan d'urbanisme (2004)  
ville.montreal.qc.ca/portal/page?\_pageid=2761,3098684&\_dad=portal&\_schema=PORTAL
- 3.1.5. Règlement sur la construction et la transformation de bâtiments (règlement 11-018)  
ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/arrond\_anj\_fr/media/documents/11\_018.pdf

*Initiatives corporatives en lien avec la réduction de la dépendance aux énergies fossiles*

- 3.1.6. Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre corporatives 2013-2020  
ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ENVIRO\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLAN\_CORPORATIF\_2013-2020\_VF.PDF
  - 3.1.7. Politique développement durable pour les édifices de la Ville de Montréal (2009)  
[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/d\\_durable\\_fr/media/documents/POLITIQUE%20DD%20EDIFICES.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/d_durable_fr/media/documents/POLITIQUE%20DD%20EDIFICES.PDF)
  - 3.1.8. Plan d'économie d'énergie 2013-2015 et autres projets de la DSTI  
carbonn.org/uploads/tx\_carbonndata/Plan%20EE%202013%202015%20avec%20annexes.pdf
  - 3.1.9. Programme d'économie d'énergie d'Espace pour la vie  
<http://espacepurlavie.ca/programme-deconomie-denergie>
  - 3.1.10. Programme de soutien à la mise aux normes des arénas municipaux  
ville.montreal.qc.ca/portal/page?\_pageid=9037,101773696&\_dad=portal&\_schema=PORTAL
  - 3.1.11. Politique verte du matériel roulant – Deuxième génération 2012-2015,  
<http://ocpm.qc.ca/sites/import.ocpm.aegirvps.net/files/pdf/P70/5c7.pdf>
- 3.2. La lutte aux changements climatiques : Un défi commun Une action concertée, mémoire de la Ville de Montréal présenté à la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale du Québec (20 octobre 2015)
  - 3.3. Présentation de la Ville de Montréal à la séance d'information du 29 octobre 2015

#### 4. Travaux de la commission

- 4.1. Compte-rendu de la rencontre préparatoire avec les représentants de la Ville de Montréal (8 octobre 2015)
- 4.2. Questions écrites des citoyens adressées à la Ville de Montréal recueillies lors de la séance d'information du 29 octobre (3 novembre 2015)
  - 4.2.1. Réponses de la Ville de Montréal (16 novembre 2015)
  - 4.2.2. Réponse de la Ville de Montréal à la question 3 (29 janvier 2016)
- 4.3. Demandes de la commission à la Ville de Montréal (17 novembre 2015)
  - 4.3.1. Lettre de réponse de la Ville de Montréal (29 janvier 2016)
  - 4.3.2. Information sur le *Parking Cash-Out* (réponse à la question 1.1)
  - 4.3.3. Données relatives à l'offre de services d'autobus – voir page 110 (réponse à la question 1.2)
  - 4.3.4. Stratégie de développement économique de la Ville de Montréal (réponse aux questions 2.1 et 2.2)
- 4.4. Questions de la commission à la Ville de Montréal (24 novembre 2015)
  - 4.4.1. Réponses de la Ville de Montréal aux questions 1 à 7 et 9 (29 janvier 2016)
  - 4.4.2. Réponse de la Ville de Montréal à la question 8 (29 janvier 2016)
- 4.5. Compte-rendu de la rencontre d'experts sur le transport des personnes (3 février 2016)
  - 4.5.1. Guide de stationnement : « Le stationnement un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durable », Conseil régional de l'environnement (mars 2014)
  - 4.5.2. « Mobilité quotidienne des enfants : déterminants, caractéristiques et évolution », mémoire de maîtrise de Félix Pépin, École Polytechnique de Montréal (2012) <https://publications.polymtl.ca/994/>
  - 4.5.3. « Mobilité des travailleurs et scénarios de gestion des déplacements faits en automobile », mémoire de maîtrise de Oussama Saoudi Hassani, École Polytechnique de Montréal (2015) <https://publications.polymtl.ca/1762/>
  - 4.5.4. « Faire Bouger Les Transports, C'est le tournant de la durabilité pour nos villes », Alternatives Journal, Canada's Environmental Voice, par Catherine Morency (mars 2015) <http://www.alternativesjournal.ca/policy-and-politics/faire-bouger-les-transports>
  - 4.5.5. Portrait général de la mobilité du 21e siècle, présentation lors du colloque de l'AQTR, « La Mobilité du 21e siècle », par Catherine Morency (19 septembre 2013)
  - 4.5.6. « Optimiser le financement du transport collectif », mémoire de la STM pour la Commission d'examen sur la fiscalité québécoise (2014)
  - 4.5.7. Mémoire de la STM pour les consultations prébudgétaires 2015-2016
  - 4.5.8. « La STM, un allié incontournable pour la mobilité durable et l'électrification des transports », mémoire de la STM pour la commission sur les enjeux énergétiques (2013)

- 4.5.9. « Répondre aux défis de la mobilité durable », mémoire de la STM dans le cadre de la consultation publique sur la politique de mobilité durable (2013)
- 4.6. Compte-rendu de la rencontre d'experts sur le transport des marchandises (4 février 2016)
  - 4.6.1. Site web de l'Administration portuaire de Montréal  
<http://www.port-montreal.com/>
  - 4.6.2. Rapport annuel de l'Administration portuaire de Montréal (2014)
  - 4.6.3. Allocution de Mme Sylvie Vachon, présidente-directrice générale du Port de Montréal, devant le Cercle canadien (15 février 2016)
  - 4.6.4. Site web de Cargo M – Grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal  
<http://www.cargo-montreal.ca/fr/>
  - 4.6.5. Bibliothèque virtuelle de Cargo M – Grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal  
<http://www.cargo-montreal.ca/fr/actions/bibliotheque-virtuelle/>
  - 4.6.6. Présentation de Cargo M – Grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal
  - 4.6.7. Cahier spécial de La Presse sur l'industrie du transport et de la logistique  
<http://lapresse.cargo-montreal.ca/fr/>
  - 4.6.8. Étude sur le profil de l'industrie du secteur de la logistique et des transports du Grand Montréal de KPMG (2014)
  - 4.6.9. Vidéo – Montréal, plaque tournante de transport compétitive !  
<https://www.youtube.com/watch?v=G9vbK5bibSs>
  - 4.6.10. Site web du Canadien National  
<https://www.cn.ca/fr>
  - 4.6.11. Site web du CIRRELT – Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport  
<https://www.cirrelt.ca>
  - 4.6.12. Site web de l'Association nationale des camionneurs artisans  
<http://www.ancai.com/index.html>
  - 4.6.13. Site web de l'Association québécoise des transports (AQTr) – Table d'expertise sur le transport de marchandises  
<https://aqtr.com/association/tables-dexpertise/transport-marchandises>
  - 4.6.14. Site web de Mobilité Montréal  
<http://www.quebec511.info/fr/mtl/index.asp>
- 4.7. Compte-rendu de la rencontre d'experts sur les bâtiments (9 février 2016)
  - 4.7.1. « Simulations énergétiques de stratégies pour la conception d'immeubles collectifs à faible consommation d'énergie dans différentes régions du Canada », Le point en recherche, Série Technique, SCHL (avril 2015)  
<http://www.cmhc.ca/odpub/pdf/68293.pdf>



- 4.7.2. Projet de Revitalisation de Regent Park – Phase 1 [Toronto], SCHL, [http://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/prin/dedu/incodueq/incodueq\\_004.cfm](http://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/prin/dedu/incodueq/incodueq_004.cfm)
- 4.7.3. Immeubles collectifs – Habitations éconergétiques, Des immeubles collectifs éconergétiques à coût plus abordable, SCHL [http://schl.ca/fr/clfihaclin/asprhy/loco/loco\\_005.cfm](http://schl.ca/fr/clfihaclin/asprhy/loco/loco_005.cfm)
- 4.7.4. Programmes de construction d'habitations éconergétiques de la SCHL [https://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/co/asprhy/asprhy\\_011.cfm](https://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/co/asprhy/asprhy_011.cfm)
- 4.7.5. Impact de la forme architecturale sur la performance énergétique potentielle des collectifs d'habitation <http://www.cmhc.ca/odpub/pdf/68214.pdf>
- 4.7.6. Mesures de mitigation et réglementation associées aux îlots de chaleur en milieu urbain à Montréal et Toronto <http://www.cmhc.ca/odpub/pdf/68125.pdf>
- 4.7.7. Efficacité énergétique : Idées visant à accroître l'efficacité énergétique des logements issues de recherches <http://www.cmhc.ca/fr/prin/dedu/loefplutre/efen/index.cfm>
- 4.7.8. Projet pilote de l'Empreinte carbone du Québec <http://www.empreintecarbonequebec.org/fr/>
- 4.7.9. Projet pilote d'étiquetage environnemental du gouvernement Français (empreinte carbone et autres impacts du cycle de vie) <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Experimentation-de-l-affichage,4303-.html>
- 4.7.10. Projet pilote européen Product Environmental Footprint (PEF) qui vise l'étiquetage environnemental des produits <http://ec.europa.eu/environment/eussd/pdf/Draft%20Product%20Environmental%20Footprint%20Guide%20for%20invited%20stakeholder%20meeting.pdf>
- 4.7.11. Les données environnementales et sanitaires de référence pour le bâtiment (Inies) <http://www.inies.fr/accueil/>
- 4.7.12. Adapter les quartiers et les bâtiments au réchauffement climatique : Une feuille de route pour accompagner les architectes et les designers urbains québécois, Chapitre 1 de la thèse de doctorat de Catherine Dubois, Université Laval, Institut National des Sciences Appliquées (INSA) (2014)
- 4.7.13. Toronto Green Standard & Energy Efficiency, Green Building Festival (October 12th 2012)
- 4.8. Compte-rendu de la rencontre d'experts sur la fiscalité (10 février 2016)
  - 4.8.1. Livre blanc municipal – L'avenir a un lieu de l'Union des municipalités du Québec (UMQ) (novembre 2012) <http://www.livreblancmunicipal.ca/>
  - 4.8.2. « Modalités et avantages d'une réforme fiscale écologiques pour le Québec : Mythes, réalités, scénarios et obstacles », rapport de recherche du Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) (novembre

2014) [http://www.grame.org/ECOFISCALITE\\_2014\\_modalites\\_et\\_avantages\\_reforme\\_fiscale\\_ecologique.pdf](http://www.grame.org/ECOFISCALITE_2014_modalites_et_avantages_reforme_fiscale_ecologique.pdf)

4.8.3. « Transports et écotaxation : impacts et acceptabilité des écotaxes appliquées aux transports urbains de passagers », thèse de doctorat de Jean-François Lefebvre (2014) <http://www.archipel.uqam.ca/7233/>

4.9. Compte-rendu de la rencontre d'experts sur la réduction de la dépendance aux énergies fossiles de Montréal (11 février 2016)

4.9.1. Livre Blanc pour une économie VERTE par les technologies propres d'Ecotech Québec (octobre 2014)

[http://www.ecotechquebec.com/documents/files/Etudes\\_memoires/ecotech-livre-blanc-lr.pdf](http://www.ecotechquebec.com/documents/files/Etudes_memoires/ecotech-livre-blanc-lr.pdf)

## 5. Documents de références et liens utiles

5.1. Publications de la Ville de Montréal sur les changements climatiques

[http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=7237,112913600&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7237,112913600&_dad=portal&_schema=PORTAL)

5.1.1. Plan d'adaptation aux changements climatiques de l'agglomération de Montréal 2015-2020

[http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=7237,75085661&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7237,75085661&_dad=portal&_schema=PORTAL)

5.2. Portail de la Ville de Montréal sur la reconnaissance du statut de métropole

[http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=5997,142279638&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5997,142279638&_dad=portal&_schema=PORTAL)

5.3. Plan d'action de l'AMT sur le développement durable (2008-2015)

<https://www.amt.qc.ca/Media/Default/pdf/section8/plan-action-developpement-durable-2008-2015.pdf>

5.4. Plan stratégique de la STM 2020, [http://www.stm.info/fr/a-](http://www.stm.info/fr/a-propos/informations-entreprise-et-financieres/plan-strategique-2020)

[propres/informations-entreprise-et-financieres/plan-strategique-2020](http://www.stm.info/fr/a-propos/informations-entreprise-et-financieres/plan-strategique-2020)

5.5. Plan d'action du gouvernement du Québec en électrification des transports (2015-2020)

5.6. Portail du gouvernement du Québec sur la politique énergétique (2016-2025),

<http://www.politiqueenergetique.gouv.qc.ca/accueil/>

5.7. Rapport de la Commission de l'écotaxation du Canada sur la congestion routière (novembre 2015), <http://ecofiscal.ca/reports/trafic/>

5.8. Dialogue pour un Canada vert - Agir sur les changements climatiques

[http://www.sustainablecanadialogues.ca/files/PDF\\_DOCS/DCV\\_FR\\_30mars1r.pdf](http://www.sustainablecanadialogues.ca/files/PDF_DOCS/DCV_FR_30mars1r.pdf)

5.9. Programme Zero Emission Market Acceleration Partnerships (site en anglais)

<http://zeroemissionmap.ucdavis.edu/>

5.10. Compact of Mayors – Montréal (site en anglais)

<http://www.compactofmayors.org/cities/montreal/>

5.11. COP 21 <http://www.cop21.gouv.fr/fr>

5.12. Montréal's Resilience Challenge (site en anglais)

<http://www.100resilientcities.org/cities/entry/montreal#/-/>

- 5.12.1. 100 Resilient Cities (site en anglais)  
<http://www.100resilientcities.org/cities#/-/>
- 5.13. Bilan de la mission du maire en France - Montréal s'engage contre le changement climatique et renforce ses partenariats internationaux
- 5.14. Déclaration du Sommet des élus locaux pour le climat
- 5.15. Politique de stationnement de la Ville de Montréal, version préliminaire, décembre 2015
- 5.16. Politique de déneigement de la Ville de Montréal, août 2015
- 5.17. Rapport de consultation publique de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) sur le projet Oléoduc Énergie Est de TransCanada, décembre 2015
- 5.18. Stratégie de développement durable 2015-2020 du gouvernement du Québec

## 6. Transcriptions

- 6.1. Transcriptions de la séance d'information du 29 octobre 2015
- 6.2. Transcriptions de la séance de reprise de la consultation - 1<sup>er</sup> février 2016
- 6.3. Transcriptions de la séance d'audition des opinions – mardi 8 mars 2016
- 6.4. Transcriptions de la séance d'audition des opinions – mercredi 9 mars 2016 en pm
- 6.5. Transcriptions de la séance d'audition des opinions – mercredi 9 mars 2016 soirée
- 6.6. Transcriptions de la séance d'audition des opinions - jeudi 10 mars 2016
- 6.7. Transcriptions de la séance d'audition des opinions – mardi 15 mars 2016 en pm
- 6.8. Transcriptions de la séance d'audition des opinions – mardi 15 mars 2016 soirée
- 6.9. Transcriptions de la séance d'audition des opinions – mercredi 16 mars 2016

## 7. Mémoires

- 7.1. Mémoires avec présentation orale
  - 7.1.1. SWITCH – L'Alliance pour une économie verte au Québec
  - 7.1.2. NPD Québec – Comité sur l'environnement
    - 7.1.2.1. Présentation PowerPoint
  - 7.1.3. Rayside Labossière
    - 7.1.3.1. Présentation PowerPoint
  - 7.1.4. Vélo Québec
  - 7.1.5. GRAME
  - 7.1.6. M. Dimitri Raptis
  - 7.1.7. Réseau des femmes en environnement
    - 7.1.7.1. Présentation PowerPoint
  - 7.1.8. Comité citoyen Milton-Parc
  - 7.1.9. M. Jacques Lapointe
  - 7.1.10. Action Climat Montréal
  - 7.1.11. Coalition Climat – Aïnés

- 7.1.12. Living Lab de Montréal
- 7.1.13. Terra Machina
  - 7.1.13.1. Présentation PowerPoint
- 7.1.14. MQDC et RQSV
- 7.1.15. Groupe ECOsystemIE
- 7.1.16. Villeray en transition et Éco-quartier Villeray
- 7.1.17. Sierra Club Québec
- 7.1.18. Agro.Polis
  - 7.1.18.1. Présentation PowerPoint
- 7.1.19. 3R Synergie
  - 7.1.19.1. Présentation PowerPoint
- 7.1.20. Direction régionale de santé publique de Montréal
  - 7.1.20.1. Présentation PowerPoint
- 7.1.21. CGD du Grand Montréal (MOBA et Voyagez Futé)
- 7.1.22. Centre québécois du droit à l'environnement
- 7.1.23. Communauto
  - 7.1.23.1. Présentation PowerPoint
- 7.1.24. Vivre en Ville
  - 7.1.24.1. Présentation PowerPoint
- 7.1.25. Centre d'écologie urbaine de Montréal
  - 7.1.25.1. Présentation PowerPoint
- 7.1.26. Ben Clayton
  - 7.1.26.1. Présentation PowerPoint
- 7.1.27. Ioanna Avantis
- 7.1.28. Étudiantes et Étudiants de Montréal
  - 7.1.28.1. Présentation PowerPoint
- 7.1.29. Marie-Hélène Picard
- 7.1.30. David Fines – Églises Chrétiennes
- 7.1.31. Michael Lifshitz et Robert Thibault (voir 7.2.36)
- 7.1.32. Comité international pour la certification éthique
  - 7.1.32.1. Présentation PowerPoint
- 7.1.33. Victor Balsis et Gaétan Auger
  - 7.1.33.1. Présentation PowerPoint
  - 7.1.33.2. Vidéo
- 7.1.34. Conseil régional de l'environnement de Montréal
  - 7.1.34.1. Présentation PowerPoint
- 7.1.35. Ordre des Architectes
  - 7.1.35.1. Présentation PowerPoint
  - 7.1.35.2. Magazine Esquisses – numéro sur les changements climatiques  
[https://www.oaq.com/esquisses/changements\\_climatiques.html](https://www.oaq.com/esquisses/changements_climatiques.html)
  - 7.1.35.3. Possibilité lien revue Esquisse
- 7.1.36. Jardins sans frontière

- 7.1.36.1. Présentation PowerPoint
  - 7.1.37. Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec – RNCREQ
  - 7.1.38. Nathan McDonnell
  - 7.1.39. SOCENT
  - 7.1.40. Jacqueline Romano-Toramanian et Jason Prince
  - 7.1.41. Marianne Falardeau
    - 7.1.41.1. Présentation PowerPoint
  - 7.1.42. Parti Vert du Québec
  - 7.1.43. Entremise
    - 7.1.43.1. Présentation PowerPoint
  - 7.1.44. Dimitri Roussopoulos
  - 7.1.45. Ricardo Vera
    - 7.1.45.1. Présentation PowerPoint
  - 7.1.46. Solidarité Communautaire – Building Community
  - 7.1.47. Mme Stéphanie Salagan et M. Jean Léger
- 7.2. Mémoires sans présentation orale
- 7.2.1. M. Louis Major
  - 7.2.2. Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport – CIRRELT
  - 7.2.3. CargoM
    - 7.2.3.1. <https://www.youtube.com/watch?v=G9vbK5bibSs>
  - 7.2.4. Transition NDG
  - 7.2.5. Ann Morrow/A Buddhist Perspective
  - 7.2.6. Conseil central du Montréal métropolitain-CSN
  - 7.2.7. Aquaclimax
  - 7.2.8. M. Jeff Pedersen
  - 7.2.9. Mme Julie Sarrazin
  - 7.2.10. Administration portuaire de Montréal (APM)
  - 7.2.11. Action3R
  - 7.2.12. Ingénieurs sans Frontières, Secteur Professionnelle de Montréal
  - 7.2.13. Living Lab de Montréal
  - 7.2.14. Kathrin Luthi
  - 7.2.15. Génération d'idée
  - 7.2.16. D. Bruce Merlo
  - 7.2.17. Green Coalition Verte
  - 7.2.18. Vrai Changement pour Montréal
  - 7.2.19. Damon Matthews
  - 7.2.20. Melissa de La Fontaine
  - 7.2.21. Solon
  - 7.2.22. Coop Carbone
  - 7.2.23. Morgane Lassaux et collaborateurs
  - 7.2.24. ENvironnement JEUnesse

- 7.2.25. Héloïse Ouimet
- 7.2.26. Jean-Philippe Meloche
- 7.2.27. Association Canadienne des médecins pour l'environnement
- 7.2.28. Laurel Thompson Lobby Climatique des Citoyens
- 7.2.29. Alison Hackney
- 7.2.30. Jean-François Barsoum
- 7.2.31. Stéphane Bilodeau – Groupe d'ingénieurs
- 7.2.32. Cathédrale Verte
- 7.2.33. Divest McGill, Divest Concordia, McGill Faculty and Librarians for Divestment
- 7.2.34. Montreal Board of Rabbis (MBR)
- 7.2.35. Montreal Muslim Community/Islamic Relief Canada
- 7.2.36. Michael Lifshitz et Robert Thibault
- 7.2.37. Alexander Nizhelski
- 7.2.38. Ingrid et David Birker
  
- 7.3. Présentations orales sans dépôt de mémoire
  - 7.3.1. Chorale Voisa (voir transcriptions du 8 mars – 6.3)
    - 7.3.1.1. Présentation PowerPoint
  - 7.3.2. Projet Montréal (voir transcriptions du 9 mars pm - 6.4)
    - 7.3.2.1. Présentation PowerPoint
  - 7.3.3. Mme Maya Gana
    - 7.3.3.1. Présentation PowerPoint
  - 7.3.4. Valérie Lemay et le groupe 403 de l'école Enfant-Soleil
    - 7.3.4.1. Présentation PowerPoint
  - 7.3.5. Mme Elizabeth Pruszynski et François Thibault
  - 7.3.6. Traditional Longhouse of Kahnawake
  - 7.3.7. Groupe de cycliste de Montréal
    - 7.3.7.1. Présentation PowerPoint
  
- 7.4. Marathon créatif
  - 7.4.1. Habitat participatif
    - 7.4.1.1. Fiche de présentation du projet
    - 7.4.1.2. Présentation PowerPoint
    - 7.4.1.3. Vidéo  
[https://www.youtube.com/watch?v=z8kk9I7PMTM&list=PLfp8Mo3y62xw\\_10csuFBylt6\\_h\\_0ovrXA&index=11](https://www.youtube.com/watch?v=z8kk9I7PMTM&list=PLfp8Mo3y62xw_10csuFBylt6_h_0ovrXA&index=11)
  - 7.4.2. O Ouverte
    - 7.4.2.1. Fiche de présentation du projet
    - 7.4.2.2. Présentation PowerPoint
    - 7.4.2.3. Vidéo  
[https://www.youtube.com/watch?v=qWa9LsMrcZo&index=10&list=PLfp8Mo3y62xw\\_10csuFBylt6\\_h\\_0ovrXA](https://www.youtube.com/watch?v=qWa9LsMrcZo&index=10&list=PLfp8Mo3y62xw_10csuFBylt6_h_0ovrXA)
  - 7.4.3. L'autoroute verte

- 7.4.3.1. Fiche de présentation du projet
- 7.4.3.2. Vidéo  
[https://www.youtube.com/watch?v=JL5eXONEITo&index=5&list=PLfp8Mo3y62xw\\_10csuFBylt6\\_h\\_0ovrXA](https://www.youtube.com/watch?v=JL5eXONEITo&index=5&list=PLfp8Mo3y62xw_10csuFBylt6_h_0ovrXA)
- 7.4.4. ENERj
  - 7.4.4.1. Fiche de présentation du projet
  - 7.4.4.2. Vidéo  
[https://www.youtube.com/watch?v=7caiChRoUno&index=2&list=PLfp8Mo3y62xw\\_10csuFBylt6\\_h\\_0ovrXA](https://www.youtube.com/watch?v=7caiChRoUno&index=2&list=PLfp8Mo3y62xw_10csuFBylt6_h_0ovrXA)
- 7.4.5. ChapOrange
  - 7.4.5.1. Fiche de présentation du projet
  - 7.4.5.2. Présentation PowerPoint
  - 7.4.5.3. Vidéo  
[https://www.youtube.com/watch?v=TscqCKcybfY&index=7&list=PLfp8Mo3y62xw\\_10csuFBylt6\\_h\\_0ovrXA](https://www.youtube.com/watch?v=TscqCKcybfY&index=7&list=PLfp8Mo3y62xw_10csuFBylt6_h_0ovrXA)
- 7.4.6. YRO!
  - 7.4.6.1. Fiche de présentation du projet
  - 7.4.6.2. Présentation PowerPoint
  - 7.4.6.3. Vidéo  
[https://www.youtube.com/watch?v=zYw4mfl3lX8&index=4&list=PLfp8Mo3y62xw\\_10csuFBylt6\\_h\\_0ovrXA](https://www.youtube.com/watch?v=zYw4mfl3lX8&index=4&list=PLfp8Mo3y62xw_10csuFBylt6_h_0ovrXA)
- 7.4.7. GeeBee
  - 7.4.7.1. Fiche de présentation du projet
  - 7.4.7.2. Présentation PowerPoint
  - 7.4.7.3. Vidéo  
[https://www.youtube.com/watch?v=kzipS5sDK0c&list=PLfp8Mo3y62xw\\_10csuFBylt6\\_h\\_0ovrXA&index=8](https://www.youtube.com/watch?v=kzipS5sDK0c&list=PLfp8Mo3y62xw_10csuFBylt6_h_0ovrXA&index=8)
- 7.4.8. 1.5 C Carbon Solution
  - 7.4.8.1. Fiche de présentation du projet
  - 7.4.8.2. Vidéo  
[https://www.youtube.com/watch?v=7q8yuqrqm6Q&index=6&list=PLfp8Mo3y62xw\\_10csuFBylt6\\_h\\_0ovrXA](https://www.youtube.com/watch?v=7q8yuqrqm6Q&index=6&list=PLfp8Mo3y62xw_10csuFBylt6_h_0ovrXA)
- 7.4.9. Autoparc
  - 7.4.9.1. Fiche de présentation du projet
  - 7.4.9.2. Présentation PowerPoint
  - 7.4.9.3. Vidéo  
[https://www.youtube.com/watch?v=VAovJJilBpQ&index=12&list=PLfp8Mo3y62xw\\_10csuFBylt6\\_h\\_0ovrXA](https://www.youtube.com/watch?v=VAovJJilBpQ&index=12&list=PLfp8Mo3y62xw_10csuFBylt6_h_0ovrXA)
- 7.4.10. Rebicycle
  - 7.4.10.1. Fiche de présentation du projet
  - 7.4.10.2. Présentation PowerPoint
  - 7.4.10.3. Vidéo  
[https://www.youtube.com/watch?v=kfTpD\\_es4w8&index=9&list=PLfp8Mo3y62xw\\_10csuFBylt6\\_h\\_0ovrXA](https://www.youtube.com/watch?v=kfTpD_es4w8&index=9&list=PLfp8Mo3y62xw_10csuFBylt6_h_0ovrXA)

- 7.4.11. WASA
  - 7.4.11.1. Fiche de présentation du projet
  - 7.4.11.2. Présentation PowerPoint
  - 7.4.11.3. Vidéo
    - [https://www.youtube.com/watch?v=m8MXXzUbev0&list=PLfp8Mo3y62xw\\_10csuFByIt6\\_h\\_0ovrXA](https://www.youtube.com/watch?v=m8MXXzUbev0&list=PLfp8Mo3y62xw_10csuFByIt6_h_0ovrXA)
- 7.4.12. Récolter à Montréal
  - 7.4.12.1. Fiche de présentation du projet
  - 7.4.12.2. Vidéo
    - [https://www.youtube.com/watch?v=JSPBcv2dImY&index=3&list=PLfp8Mo3y62xw\\_10csuFByIt6\\_h\\_0ovrXA](https://www.youtube.com/watch?v=JSPBcv2dImY&index=3&list=PLfp8Mo3y62xw_10csuFByIt6_h_0ovrXA)
- 7.4.13. Énergie solaire gratuite
  - 7.4.13.1. Fiche de présentation du projet
  - 7.4.13.2. Présentation PowerPoint
- 7.4.14. Parktage - Partage de véhicule-Covoiturage
  - 7.4.14.1. Fiche de présentation du projet



## Annexe 3 – L'analyse détaillée

### Bilan complet

	Participants
Nombre de participants à la consultation	3565
Nombre d'événements	48

### Soirées d'information

	Participants	Date
Soirée d'information	131	29 octobre 2015
Soirée de reprise de la consultation	161	1 <sup>er</sup> février 2016

### Consultation en ligne

	Participants	%	% individus
Nombre de profils créés	780		89,1 %
Nombre de profils féminins	275	35,3 %	39,6 %
Nombre de profils masculins	420	53,8 %	60,4 %
Nombre de profils collectifs	68	8,7 %	N/A

	Les transports	Les bâtiments	Les industries	Les services de la Ville	Les habitudes de vie
Nombre de contributions	867	187	109	216	328
Nombre de votes	1991	346	146	303	563
Nombre de participants	447	116	62	94	198

### Activités contributives citoyennes

	Participants
Nombre d'activités	37
Nombre total de participants	717
Nombre moyen de participants par activité	19,4
Nombre d'arrondissements dans lesquels des activités ont été organisées	13

## Marathon créatif

### *Activités de l'OCPM*

	Participants	Date
<b>Soirée de lancement</b>	150	21 janvier 2016
<b>Hackathon</b>	70	19 mars 2016
<b>Vernissage</b>	60	20 mars 2016

### *Mobilisation communautaire*

	Participants	Date
<b>Startup Week-end</b>	130	29, 30 et 31 janvier 2016
<b>Idéathon Myko</b>	40	26 janvier 2016
<b>Prothack Salon 1861</b>	25	23 janvier 2016
<b>Prothack sur le Mont-Royal</b>	17	13 février 2016
<b>Morph-o-polis</b>	80	25 février 2016
<b>Urba 2015</b>	70	Urba 2015

## **Annexe 4 – Liste des recommandations de la commission**

### **Recommandation 1**

La commission recommande que la Ville de Montréal développe une culture de transparence, de collecte de données et d'information, notamment :

- en produisant régulièrement des suivis et des bilans de ses nombreux plans et politiques;
- en développant des indicateurs faciles à comprendre pour les citoyens, les élus et les fonctionnaires;
- en y consacrant les ressources professionnelles, techniques et financières nécessaires.

### **Recommandation 2**

La commission est d'avis que la réduction de l'attractivité de l'automobile individuelle constitue l'un des premiers chantiers auquel la Ville de Montréal doit s'attaquer, et ce, particulièrement dans les quartiers centraux. Pour y parvenir, elle recommande que l'offre d'alternatives soit accélérée, en commençant par les actions suivantes :

- définir une cible de réduction du nombre de places de stationnement destinées à l'auto individuelle;
- faciliter et accélérer le développement de l'offre de l'autopartage et lui réallouer plus de places de stationnement;
- inciter les arrondissements à adopter leur plan local de déplacements et les employeurs à adopter des plans de gestion des déplacements, en s'inspirant du règlement en vigueur dans l'arrondissement de Saint-Laurent;
- exercer le leadership politique de la Ville au sein de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et auprès du ministère des Transports du Québec (MTQ) pour convertir des voies sur le réseau autoroutier en milieu urbain en faveur, entre autres, du covoiturage.

### **Recommandation 3**

La commission estime que la Ville de Montréal doit mieux penser son aménagement, freiner l'étalement urbain, soutenir la mixité des usages et planifier des quartiers complets, denses et conviviaux, en priorisant notamment les actions suivantes :

- exercer des pressions sur le gouvernement du Québec pour la mise en place de redevances ou de taxes qui internalisent le coût réel des projets de construction en zones non urbanisées et mal desservies par le transport en commun;
- développer en priorité les « dents creuses » en simplifiant et facilitant les procédures pour l'obtention de permis de construction sur ces parcelles;
- interdire la construction de stationnements étagés et permettre la réduction du nombre de places de stationnement requis dans les nouvelles constructions dans les quartiers centraux bien desservis par le transport en commun;

- soutenir davantage, par ses outils fiscaux ou réglementaires, une offre variée de services et de commerces de proximité;
- préserver les usages commerciaux aux rez-de-chaussée sur les artères commerciales;
- accélérer les efforts de verdissement de la Ville, incluant le long des voies de circulation.

#### **Recommandation 4**

La commission recommande que la Ville de Montréal exerce son influence auprès du gouvernement du Québec pour débloquer des fonds, notamment via le Fonds vert, afin d'améliorer en priorité l'offre de services d'autobus et de métro.

#### **Recommandation 5**

La commission recommande que la Ville de Montréal fasse preuve d'exemplarité et qu'elle imprime un nouvel élan à la collectivité, en priorisant les actions suivantes :

- transformer son parc de véhicules légers pour qu'il soit, à terme, majoritairement composé de véhicules électriques;
- adopter des plans de gestion des déplacements pour tous ses sites d'emploi regroupant plus de 50 employés;
- mettre fin progressivement au stationnement gratuit pour ses employés;
- doter l'ensemble de ses immeubles de stationnements pour vélos sécuritaires et bien aménagés;
- introduire, quand c'est possible, le télétravail pour ses employés;
- modifier ses appels d'offres afin d'y inclure des mesures favorisant la réduction de la consommation d'énergies fossiles, les principes de l'économie circulaire et la considération des coûts environnementaux;
- encourager l'innovation dans l'entretien, la rénovation et la construction des bâtiments municipaux et faire connaître ses initiatives et ses succès.

#### **Recommandation 6**

La commission recommande que la Ville de Montréal intensifie ses efforts afin d'atteindre minimalement son objectif de transfert modal de 5 % vers le transport en commun en 2020 et qu'elle priorise les actions suivantes :

- augmenter significativement l'offre et la qualité des services de transport collectif, bus et métro, sur tout le territoire et dans les zones industrielles;
- accélérer le développement de voies réservées pour autobus et des systèmes rapides par bus (SRB);
- prioriser le développement de technologies innovantes qui facilitent l'expérience des usagers;
- exercer son leadership politique dans la gouvernance du transport collectif sur le territoire de la CMM afin que les services soient plus efficaces, abordables et attrayants.

### **Recommandation 7**

Afin d'encourager et de développer la part modale des déplacements à pied et en vélo, la commission recommande que la Ville de Montréal priorise les actions suivantes :

- adopter la *Vision zéro* pour sécuriser le transport à Montréal, en portant une attention particulière aux piétons et aux cyclistes;
- accélérer le développement du réseau cyclable;
- installer des stationnements sécurisés pour vélos aux abords des stations de métro, de trains de banlieue et de lignes express d'autobus;
- appuyer la mise en place des *Trottibus* dans les quartiers.

### **Recommandation 8**

Afin d'assurer la fluidité de la circulation et la réduction de la consommation d'énergies fossiles, la commission recommande que la Ville de Montréal interdise la circulation des poids lourds et des camions de livraison dans la ville aux heures de pointe.

### **Recommandation 9**

La commission recommande que la Ville de Montréal accorde une grande priorité à des projets pilotes dans les trois types de transport par camion : l'approvisionnement et l'expédition dans les zones industrielles, la livraison des biens de consommation dans les secteurs commerciaux et les services de messagerie et de petits colis.

### **Recommandation 10**

La commission recommande que la Ville de Montréal adopte, sans attendre, des exigences élevées d'efficacité énergétique et de qualité du bâti, qu'elle en assure une mise à jour régulière, puis qu'elle intervienne auprès du gouvernement du Québec pour réviser le Code de construction provincial.

### **Recommandation 11**

La commission recommande que la Ville de Montréal adopte de nouveaux standards règlementaires pour accroître l'efficacité énergétique des bâtiments, notamment :

- en matière de matériaux et de techniques de revêtement (murs et toits performants);
- en matière de verdissement, en exigeant des promoteurs des objectifs plus ambitieux dans leurs projets immobiliers.

**Recommandation 12**

Afin d'aider les petits propriétaires, dans les secteurs résidentiel et commercial, à rénover leurs immeubles et à en améliorer la performance énergétique, la commission recommande que la Ville de Montréal priorise les actions suivantes :

- mettre en place des programmes d'aide financière simples et faciles d'accès;
- simplifier et harmoniser l'appareil réglementaire municipal en portant une attention particulière aux défis de rénovation du bâti montréalais.

**Recommandation 13**

La commission recommande que la Ville de Montréal priorise le recyclage des bâtiments vides, notamment :

- en développant des outils fiscaux et réglementaires pour en accélérer la rénovation;
- en facilitant les usages transitoires qui permettent de freiner la détérioration des bâtiments vides.

**Recommandation 14**

La commission recommande que la Ville de Montréal exerce des pressions sur le gouvernement du Québec pour revoir les règles d'appels d'offres pour les bâtiments municipaux. La règle du plus bas soumissionnaire doit être modifiée afin de stimuler l'innovation et l'efficacité énergétique.

**Recommandation 15**

La commission recommande que la Ville de Montréal s'engage davantage dans des actions d'éducation auprès des Montréalais, notamment par l'intermédiaire de campagnes publiques d'information, d'éducation et de sensibilisation sur les comportements permettant de réduire la consommation d'énergies fossiles au quotidien.

LANCEMENT  
21 JANVIER 2016

Cocktail,  
présentation  
formation des  
équipes

PROTOHACK  
7 JANVIER 2016





ÉNERGIES  
FOSSILES :  
DONNEZ  
VOS  
IDÉES EN  
LIGNE









OFFICE  
DE CONSULTATION PUBLIQUE  
DE MONTRÉAL

[ocpm.qc.ca](http://ocpm.qc.ca)