



CONSEIL RÉGIONAL
**ENVIRONNEMENT
MONTREAL**

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



cremtl.qc.ca

Mémoire du Conseil régional de l'environnement de Montréal pour Transition énergétique Québec (TEQ)

dans le cadre de la consultation publique pour
l'élaboration du Plan directeur gouvernemental en
transition, innovation et efficacité énergétique

ARRIMAGE TRANSPORTS ET AMÉNAGEMENT AU CŒUR DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Décembre 2017



Conseil régional de l'environnement de Montréal

Maison du développement durable

50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300

Montréal (Qc) H2X 3V4

Tél. : 514-842-2890

Télééc. : 514-842-6513

info@cremtl.qc.ca

www.cremtl.qc.ca

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

Suivez-nous!



Rédaction : Nina Escoute, stagiaire

Supervision : Félix Gravel, directeur adjoint

SOMMAIRE

Introduction : mise en contexte	4
Méthodologie : l'approche Éviter – Transférer – Améliorer	7
Objectifs et mesures.....	9
Recommandation 1 : mieux arrimer le développement urbain et les politiques de transport.....	9
Recommandation 2 : encourager la réduction de l'utilisation de l'auto-solo	11
Recommandation 3 : améliorer le réseau de transport en commun en alliant confort, sécurité et rapidité	14
Recommandation 4 : miser sur le transport actif.....	16
Recommandation 5 : miser sur l'intermodalité.....	17
Des projets inspirants	19
Projet 1 : Projet de lotissement Sonoma Mountain Village	19
Projet 2 : McGill atteint la carboneutralité en 2040	19
Le CRE-Montréal et la mobilisation métropolitaine pour la transition énergétique.....	20
Conclusion	21
Références.....	22

Introduction : mise en contexte

Parmi les villes d'Amérique du Nord, Montréal est l'une des mieux cotées dans les efforts de réduction des émissions de GES et de diminution de la consommation de pétrole. Malgré un panel de politiques et plans d'action¹ à l'échelle de Montréal et du Québec, les efforts produits ne permettent pas de changer durablement les habitudes et d'améliorer la situation du Québec.

Dans ce contexte de changements climatiques, le Gouvernement du Québec et la Ville de Montréal doivent s'entendre sur des actions concrètes afin de respecter les engagements pris de réduction des émissions de GES. En effet le Québec s'est engagé à réduire de 80% ses émissions de GES d'ici 2050 en adhérant au Protocole d'accord sur le leadership climatique mondial. Dans un avenir plus proche, la province s'est fixée un **objectif de baisse de 37,5% de ses émissions de GES par rapport à 1990 d'ici 2030**.

Avec l'annonce de cette cible, le Québec s'est engagé à fournir de réels efforts en matière de réduction des émissions de GES et s'engage donc dans une transition énergétique d'une grande ampleur. En 2016 le gouvernement du Québec, plus particulièrement le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, sort une nouvelle politique énergétique, *Politique énergétique 2030, L'énergie des Québécois – source de croissance*, permettant ainsi de donner de nouvelles bases en annonçant une série d'objectifs tels qu'une **réduction de la consommation de pétrole de 40%, une augmentation de 25% de la production totale d'énergies renouvelables, ou encore une augmentation de 50% de la production de bioénergie. L'ensemble de ces cibles permettrait ainsi de réduire les émissions de GES de 18% par rapport à 1990²**. Cette nouvelle politique établie par le MERN, place ainsi le consommateur au cœur des recommandations avec cinq grands objectifs :

- de privilégier une économie faible en carbone;
- de mettre en valeur de façon optimale nos ressources énergétiques;
- de favoriser une consommation responsable;
- de tirer pleinement parti du potentiel de l'efficacité énergétique;
- de stimuler la chaîne de l'innovation technologique et sociale.

Afin de respecter l'atteinte de ces objectifs, Montréal doit aussi être proactive. Tout en faisant face à une croissance démographique, la ville doit se résoudre à adopter des gestes forts contre l'augmentation de l'utilisation de pétrole. Plusieurs secteurs connaissent des améliorations dans leurs taux d'émissions de GES tels que l'agriculture

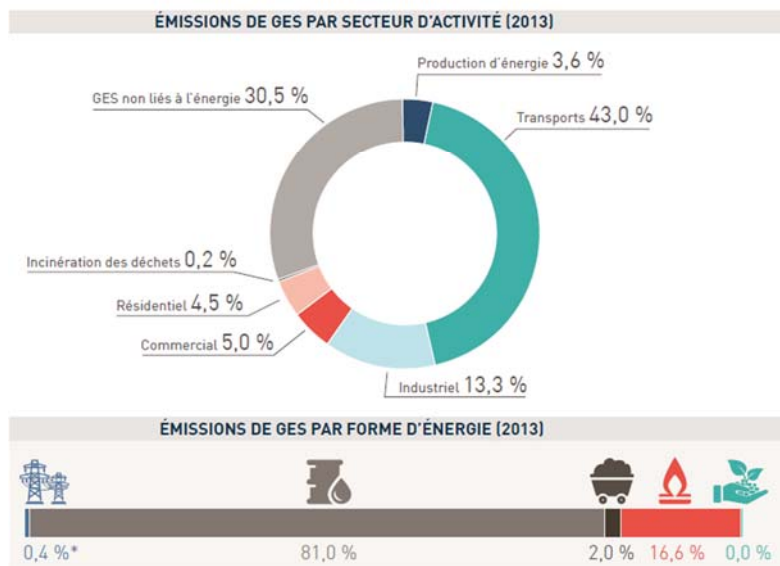
¹ Parmi lesquels le Plan de transport (2008), le Plan Montréal durable 2016-2020, la Politique de stationnement (2016) pour la ville et la stratégie et plan d'action de développement durable 2015-2020 du Québec.

² Politique énergétique 2030, *L'énergie des Québécois – source de croissance*, gouvernement du Québec, p.12

ou l'industrie, tandis que d'autres ont des résultats alarmants. En effet, le secteur des transports a connu une croissance de 25%. **En 2012, la part du transport dans le total des émissions de GES au Québec représentait plus de la moitié des émissions avec près de 58%. Dans ce chiffre, 39% représentent les transports de marchandises et 61% le transport des personnes.**

Les émissions de gaz à effet de serre

Au Québec, en 2013, les émissions totales de GES se chiffraient à 81,2 millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt éq. CO₂), soit 10,1 t éq. CO₂ par habitant. De ce nombre, près de 70 % (56,4 Mt éq. CO₂) résultaient de la production, de la transformation et de la consommation d'énergie, principalement sous la forme de produits pétroliers utilisés pour le transport, le chauffage des bâtiments et les procédés industriels.



Source : Politique énergétique 2030, Gouvernement du Québec

Il est donc primordial d'accorder une importance toute particulière au secteur des transports ainsi qu'à l'arrimage avec l'aménagement urbain. Le montage ci-dessous illustre clairement l'emprise de l'automobile sur le territoire urbain et propose des alternatives à l'auto-solo. Le CRE-Montréal soutient les initiatives de réduction de l'utilisation de l'auto-solo et le développement de modes de transports alternatifs tels que le covoiturage, le transport en commun, le transport actif avec le vélo et la marche, et enfin l'intermodalité de tous ces modes que l'on nomme cocktail transport.

VOICI 50 PERSONNES



DÉCONGESTIONNONS MONTRÉAL
100 % PLUS LIBRE



Le but de ce mémoire est donc d'encourager les décideurs provinciaux dans l'atteinte des cibles fixées par le gouvernement du Québec en matière de réduction d'émissions de GES. On se penchera ici sur des objectifs principalement axés sur la forme urbaine et le transport, pouvant être mis en œuvre rapidement par les décideurs publics.


Le CRE-Montréal a donc décidé de définir cinq grandes recommandations pour le secteur des transports et de l'aménagement urbain. Ces grands objectifs et les mesures qui en découlent sont inter reliés et ne doivent pas être pensés en silo, mais plutôt comme une démarche globale de planification en transition énergétique pour le Québec.

Méthodologie : l'approche Éviter – Transférer – Améliorer

Dans l'article phare « The Sustainable Mobility Paradigm » de 2008, David Banister dresse les principes qui guident l'approche de la mobilité durable comparativement à l'approche conventionnelle. Cette approche tient compte des coûts sociaux et environnementaux liés à la mobilité et renverse la hiérarchie des priorités dans les modes de transport, favorisant les transports actifs et collectifs. Au cœur de la vision de Banister se trouve l'idée d'acceptabilité sociale; un changement de paradigme ne pouvant pas se réaliser en l'absence du consentement de la population. Afin d'obtenir l'acceptabilité, Banister propose la stratégie du « packaging ». Les politiques visant à restreindre l'usage de l'automobile individuelle (la tarification des routes par exemple) doivent être fortes, mais immédiatement accompagnées d'offres d'alternatives de déplacements efficaces.

L'approche de Banister s'agence tout à fait avec le modèle « Avoid-shift-improve » (ASI) (traduit par « Éviter-Transférer-Améliorer ») adopté par de nombreuses institutions internationales, incluant les Nations Unies (2015), The New Climate Economy (2014) et l'Agence internationale de l'énergie (2013). Au Québec, cette approche est reprise dans la littérature, notamment au cœur de la plateforme Changer de direction (Équiterre et Vivre en Ville, 2011), du plan d'action « Au tour du secteur des transports de faire sa part dans la lutte aux changements climatiques » (Alliance SWITCH, 2016) ou du rapport « La contribution du transport des marchandises à la prospérité du Québec » (Conseil du patronat, 2017).

FIGURE : L'approche éviter, transférer, améliorer, d'après GIZ

Approche E-T-A		
Éviter / Réduire	Transférer / Maintenir	Améliorer
		
Réduire ou éviter la nécessité du déplacement	Transférer ou maintenir la part de modes plus durables	Améliorer l'efficacité énergétique des modes de transport et des technologies des véhicules
Efficacité du système	Efficacité du déplacement	Efficacité du véhicule

Il s'agit d'une perspective hiérarchisée qui vise dans l'ordre à :

1. Éviter les déplacements motorisés en misant sur des stratégies d'aménagement favorisant la densité urbaine;
2. Encourager les automobilistes à effectuer un transfert vers des modes de transport plus sobres en carbone en développant les transports collectifs et actifs (ce qui implique, par rapport à la norme actuelle, un déplacement des investissements depuis les réseaux routiers vers les transports collectifs et actifs);
3. Promouvoir les technologies améliorant l'efficacité énergétique dans le secteur des transports.

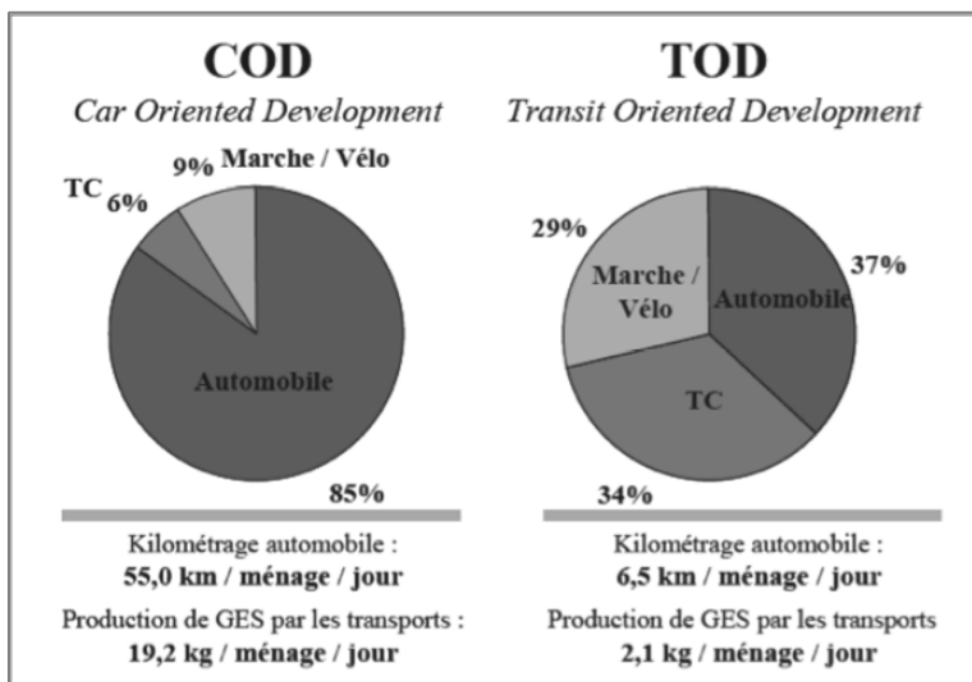
Objectifs et mesures

Recommandation 1 : mieux arrimer le développement urbain et les politiques de transport

En effet cette dernière est directement conditionnée par les réseaux de transport, qui eux-mêmes conditionnent les choix individuels de déplacement. Un développement urbain plus compact permettrait de réduire les distances de déplacement et de mieux rentabiliser les alternatives. Au-delà de la densification des pôles de transport en commun, les villes devront miser sur des stationnements étagés et souterrains, mais aussi avec une localisation plus adéquate des services et équipements publics et une bonne offre de réseau piétonnier, de pistes cyclables, de bus, métro et train selon les secteurs. Ainsi plusieurs mesures devraient s'appliquer :

- Densifier la ville et prévenir l'étalement urbain, entre autres en construisant davantage de logements abordables dans les quartiers plus centraux;
- Offrir davantage de commerces et de services de proximité dans tous les quartiers afin de réduire la nécessité de l'automobile;
- Planifier et réglementer afin d'encourager un développement urbain compact mixte axé sur le transport en commun et le transport actif;
- Améliorer le maillage urbain en ciblant les « dents creuses » (terrains contaminés, terrains vacants et interstices urbaines) en déployant des projets de reconversion et d'appropriation durable du territoire;
- Créer des milieux de vie complets, accueillants et dynamiques en déployant des indicateurs d'accessibilité aux services publics et commerces de proximité et les rendre obligatoires aux nouveaux développements;
- Améliorer la qualité des milieux de vie, entre autres en allant de l'avant avec des projets de piétonnisation, en réduisant la minéralisation du sol et en aménageant plus de ruelles vertes;
- Mettre en place d'une stratégie de rénovation et de construction de bâtiments éco-énergétiques, à commencer par les logements municipaux;
- Favoriser l'aménagement de toits verts;
- Promouvoir la géothermie et les réseaux de distribution de chaleur.

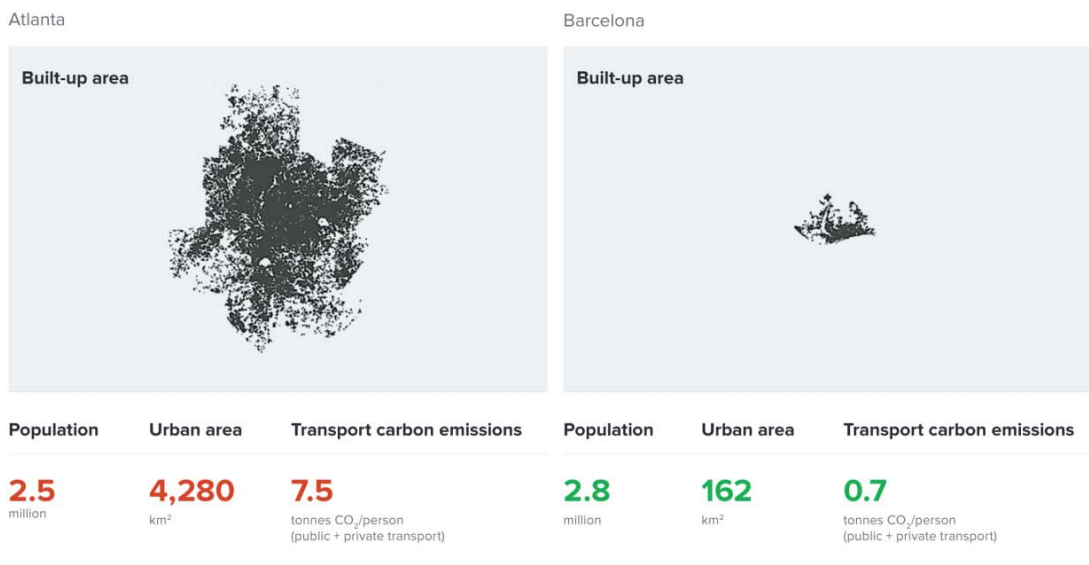
Le CRE-Montréal privilégie un modèle de *Transit oriented development*, dans la forme urbaine et de transport, ce qui se traduirait par des objectifs de part modale cohérents. Cela permettra ainsi de diminuer drastiquement les émissions de GES par ménage.



Source : Bergeron, 2002

Afin de réduire les émissions de GES, le CRE-Montréal favorise aussi les mesures de production agricole en milieux urbains. Cela passe par des mesures facilitant l'implantation de serres urbaines, ou en encourageant le recyclage de bâtiments pour une intégration de modèles d'agriculture urbaine.

Atlanta and Barcelona have similar populations but very different carbon productivity



Des villes de populations comparables n'ont pas du tout la même empreinte carbone, tels qu'Atlanta et Barcelone qui apparaissent plus haut. La compacité encourage le transport actif et collectif tandis qu'une ville étalée rend la population dépendante à l'automobile. La croissance de l'auto-solo et de la congestion est corollaire de l'étalement urbain.

Miser ainsi sur une production agricole locale permet de réunir des conditions favorables contre l'étalement urbain et réduire les distances de transport en rapprochant les lieux de production des consommateurs. Un exemple phare de ce mouvement est la création d'une ferme urbaine aménagée dans un stationnement souterrain en plein cœur de Paris³. Une start-up spécialisée dans l'agriculture urbaine a imaginé et conçu l'implantation d'une ferme dans un stationnement désaffecté. Des aménagements (lampes LED, hydroponie) ont ainsi été conçus pour permettre de créer une zone de culture souterraine. Résultat, près de 500 mètres carrés de culture viennent d'être développés.

Recommandation 2 : encourager la réduction de l'utilisation de l'auto-solo

Mesure 1 : tarifier l'utilisation des infrastructures routières

Mettre en place des mesures d'écofiscalité telles que la taxe kilométrique, des péages, des mesures de tarification de la congestion, ou une tarification accrue des stationnements.

La taxe sur l'essence ne suffit pas à financer nos infrastructures de transport. Elle envoie donc un mauvais signal quant au principe «d'utilisateur-payeur» puisque les automobilistes pensent ainsi payer pour l'accès au réseau routier alors que le principal fonds du transport terrestre, kst en fait déficitaire. De plus cette taxe n'est pas fluctuante (elle devrait l'être par rapport aux hausses du prix de l'essence), ce qui diminue périodiquement la capacité publique de financer les infrastructures en plus de diminuer les incitatifs à l'achat d'un véhicule électrique et donc la performance des programmes gouvernementaux. Plus encore, la croissance anticipée, souhaitable et souhaitée, du parc automobile électrique diminue la capacité publique de financer les routes. Insuffisante et bientôt obsolète, la taxe sur l'essence doit être remplacée. Cette révision fiscale devra interroger la fiscalité municipale, qui est essentiellement basée sur la taxe foncière et

³ RTL, *Paris, une ferme urbaine aménagée dans un stationnement souterrain* (consulté le 6 décembre 2017) : <http://www.rtl.fr/actu/societe-faits-divers/paris-une-ferme-urbaine-amenagee-dans-un-ancien-parking-souterrain-7787161151>

encourage donc l'étalement urbain. Cette fiscalité incite à l'urbanisation rapide, périphérique aux secteurs déjà construits et non desservis en alternatives de transport⁴.

Un modèle suivant les principes de l'écofiscalité doit ainsi être déployé afin que les mécanismes de tarification encouragent les meilleures habitudes de déplacements. Ainsi, il faut d'ores et déjà envisager la taxe kilométrique, la tarification de la congestion, l'instauration de péages routiers, la tarification accrue des stationnements et toutes mesures décourageant la surutilisation de l'auto-solo.

Mesure 2 : revoir la gestion et l'encadrement du stationnement

Pour cette mesure plusieurs actions concrètes doivent être apportées. On pense tout d'abord à l'instauration de politiques de stationnement amenant à l'adoption de normes en faveur d'une diminution du nombre de cases de stationnement dans les municipalités, à l'optimisation de l'usage des stationnements déjà existants et de l'ajout de verdissement. L'attestation Stationnement Écoresponsable du CRE-Montréal est le premier pas vers le développement de stationnements où des actions concrètes sont menées dans la lutte aux îlots de chaleur, la gestion durable de l'eau pluviale, des solutions de mobilité durable, l'innovation, ainsi que des mesures de réduction et de gestion durable des stationnements⁵.



Source : CRE-Montréal

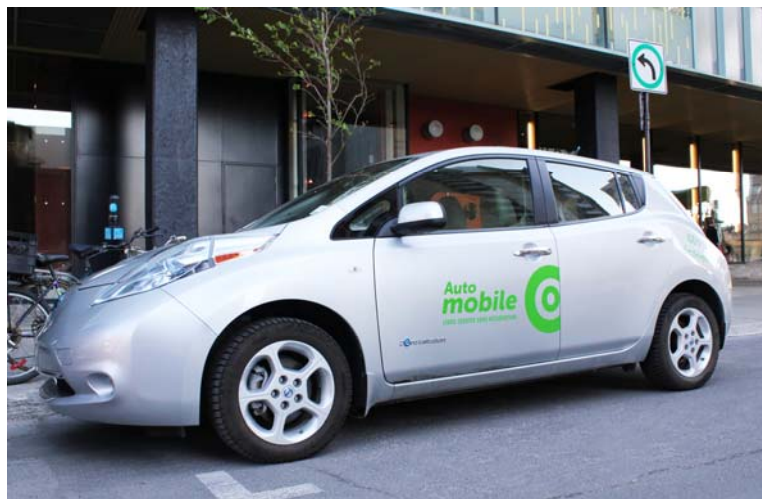
⁴ Mémoire déposé dans le cadre des consultations sur la politique de mobilité durable du Québec, RNCREQ, Félix Gravel, 15 août 2017

⁵ Attestation Stationnement Écoresponsable (consulté le 5 décembre 2017) : <https://stationnementecoresponsable.com/>

Dans un monde idéal, les stationnements sur rue disparaîtraient. En réalité les 5% de stationnements présents sur l'île de Montréal doivent être contrôlés et améliorés. L'objectif est donc de réduire le nombre de stationnements sur rue par la mise en place d'une politique de reconversion des stationnements de rue.

Mesure 3 : favoriser le développement de l'autopartage et du covoiturage

L'optimisation de l'autopartage est un autre moyen pour réduire l'utilisation de l'auto-solo. En effet, une voiture en autopartage est utilisée par 8 ménages en moyenne, ce qui permet à ses usagers de réduire leurs besoins en stationnement et d'utiliser le bon mode pour le bon déplacement. Le principe de covoiturage doit être développé en créant des incitatifs à son utilisation comme la création de zones désignées, une réduction d'impôt, l'accès aux voies réservées.



Source : véhicules Communauto avec réservation, ou *Auto-mobile* sans réservation

Mesure 4 : encourager l'achat de véhicules moins énergivores

Enfin la quatrième mesure prévoit d'encourager les citoyens à l'achat de véhicules moins énergivores par le biais d'incitatifs financiers tels que la mise en place d'un principe de bonus/malus lié à l'achat de véhicules moteurs (ou principe de malus à l'achat de grosses cylindrées), une taxation à l'achat d'un deuxième véhicule. Dans la catégorie des véhicules moins énergivores, le CRE-Montréal soutient aussi l'achat de vélo à assistance électrique ainsi que l'instauration d'indemnité kilométrique vélo.

Recommandation 3 : améliorer le réseau de transport en commun en alliant confort, sécurité et rapidité

Dans le rapport de quantification des émissions de gaz à effet de serre évitées par le transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, commandé par la STM en 2016, il a été calculé et démontré que les Montréalais, en adoptant le transport en commun plutôt qu'en utilisant leur voiture, pouvaient avoir un effet majeur sur la réduction des GES.

Ils peuvent ainsi réduire le CO₂ de 404 000 tonnes par année en délaissant leur auto, de 452 000 tonnes additionnelles en allégeant les congestions, pour un total de 856 000 tonnes. Par individu, c'est l'équivalent de 1,4 kg par jour de CO₂ en moins à ces deux chapitres. Marcher ou prendre un deux roues pour se déplacer a le même effet réducteur.

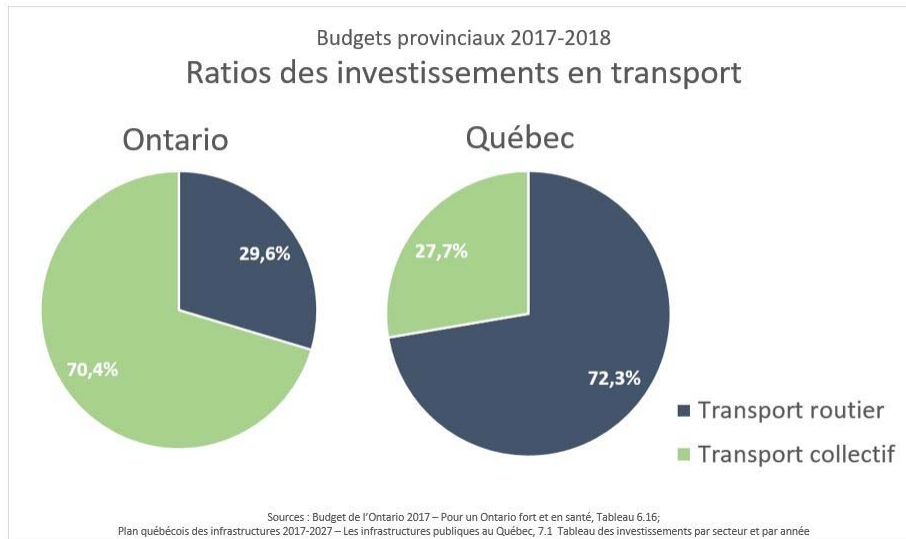
Ainsi la deuxième cible pour réduire les émissions de GES au Québec en lien avec les transports de personnes serait de contribuer à améliorer le réseau de transport en commun déjà bien présent à Montréal en alliant confort, sécurité et rapidité. Nous avons choisi de viser quatre mesures qui nous semblent essentielles pour une atteinte des cibles en 2030.

Mesure 1 : augmenter le financement du réseau de transport en commun

La première mesure phare pour une amélioration générale de l'offre de transport en commun est d'assurer une augmentation de la part du budget réservé au transport en commun dans la province du Québec. Cette augmentation permettrait la réalisation de plusieurs projets porteurs au Québec en ce qui a trait au transport en commun :

- Mise en œuvre des grands projets d'infrastructures de transport en commun : ligne bleue, orange, SRB pie IX. Ainsi que la faisabilité de la ligne rose et du prolongement du SRB Pie IX jusqu'au centre-ville;
- Ajout de matériel roulant permettant une augmentation de la fréquence des passages métro et bus;

- Meilleure accessibilité universelle au transport collectif (transport adapté, installations pour accès au métro);
- Implantation d'abribus;
- Développement d'autobus hybrides : convertir à la motorisation hybride 30 % de la flotte d'autobus de la Société de transport de Montréal (et ajout de 300 autobus hybrides).



L'augmentation du financement dans le secteur du transport en commun doit nécessairement se faire à toutes les échelles (fédéral, provincial, municipale) et comprendre une coordination entre les acteurs clés (ministères, experts...).

Mesure 2 : mettre en œuvre une tarification sociale

Cette deuxième mesure peut paraître minime en comparaison de la première, mais il nous paraît primordial d'intégrer l'ensemble des catégories de population dans l'effort de réduction des GES. Pour cela, il convient de s'adapter à toutes les réalités socio-économiques des Montréalais en instaurant une tarification sociale. Déjà débutée par la STM avec une tarification plus intéressante pour les étudiants, l'accessibilité financière à l'offre de transport en commun doit être une composante clé pour les sociétés de transport et les municipalités.

Mesure 3 : miser sur une amélioration du réseau de bus avec l'ajout de voies réservées

La dernière mesure que le CRE-Montréal souhaite mettre de l'avant concerne un ensemble d'acteurs dont les sociétés de transport en commun, les municipalités, les ingénieurs, et les experts en planification et en transports. Il s'agit de miser sur une meilleure performance du réseau de transport en commun en respectant l'un des trois concepts, la rapidité. Ces voies réservées permettront ainsi de créer, tout comme le vélo,

un réseau de transport en commun propice à une plus grande utilisation de ce mode de transport par la population.

Ainsi l'ensemble de ces trois mesures devrait permettre d'améliorer nettement l'utilisation du transport en commun par la population. (Cependant il est à noter que cette liste n'est pas exhaustive, mais permet de contribuer à pousser à la réalisation d'autres actions et de développer la réflexion).

Recommandation 4 : miser sur le transport actif

Le transport actif doit devenir le premier maillon de la chaîne de transport. Il s'agit d'améliorer et de bonifier l'infrastructure déjà existante, et d'avoir comme objectif commun de sécuriser les usagers les plus vulnérables.

Mesure 1 : miser sur le potentiel cyclable

Cette mesure permet de rassembler les éléments importants du réseau cyclable et des aménagements en faveur des usagers du vélo :

- Agrandir le réseau cyclable et bonifier l'existant, notamment le *Réseau blanc* (réseau cyclable quatre saisons);
- Obliger l'ajout de supports à vélo dans les stationnements automobiles, mais aussi aux stations de métro et train de banlieue;
- Favoriser l'intégration des cyclistes dans les grands projets;
- Poursuivre le développement de vélos libre-service.

Mesure 2 : miser sur une plus grande sécurité des piétons

Parce que le piéton est l'utilisateur le plus vulnérable, il doit être celui à qui reviennent les aménagements les plus sécuritaires. Il convient donc d'assurer la mise en œuvre de mesures :

- Ajouter des saillies de trottoirs;
- Augmenter le temps de traverse pour les piétons;
- Mettre en œuvre des mesures d'apaisement de la circulation;
- Implanter de nouvelles rues piétonnes ou partagées;
- Exiger des aménagements piétons dans les stationnements automobiles;
- Modifier la signalisation en faveur des plus vulnérables;
- Adopter une politique Vision Zéro accident à Montréal;
- Favoriser l'intégration des piétons dans les grands projets.

- Consolider une trame piétonne continue entre les quartiers, notamment par des mesures pour contrer les frontières urbaines : passages à niveaux, ponts et passerelles.
- Systématiquement dédier des infrastructures piétonnes de qualité dans les grands projets, tel que la dalle-parc dans le projet Turcot.



Source : Annik MH de Carufel, Le Devoir

Recommandation 5 : miser sur l'intermodalité

Mesure 1 : développer un système de tarification intégrée

La croissance de la consommation de produits pétroliers dans le transport demeure plus importante que dans tous les autres secteurs, et la contribution du secteur des transports constitue 41% de l'ensemble des émissions de GES. Cela exige des changements fondamentaux en faveur des alternatives à l'automobile. Après avoir passée en revue l'amélioration du transport en commun, du transport actif et le développement de l'autopartage, le CRE-Montréal poursuit ses recommandations avec l'intégration de l'ensemble de ces modes de transport afin de constituer un cocktail transport répondant à toutes les situations de déplacement. Pour se faire de manière optimale, la création d'un système de tarification intégrée permettrait d'atteindre plus rapidement une réelle intermodalité en transport.

Mesure 2 : aménager des installations sécuritaires et adéquates pour favoriser l'intermodalité

Afin d'assurer une combinaison appropriée entre les modes de transport, il convient aussi aux décideurs publics de permettre aux citoyens de passer d'un type de transport à un autre de manière sécuritaire, pratique et rapide. Pour cela, plusieurs types d'aménagements peuvent être prévus :

- Ajouter des supports à vélo sur les autobus;
- Développer des stationnements pour vélos aux gares de train de banlieue, aux stations de métro ou encore aux arrêts d'autobus pour favoriser le passage entre le transport en commun et le transport actif;
- S'assurer d'une intégration du Réseau électrique métropolitain (REM) aux réseaux de transport en commun et de transport actif.

Des projets inspirants

Le CRE-Montréal a choisi deux exemples en matière de transition énergétique impliquant des changements au niveau des transports de personnes et de l'aménagement urbain. Ils nous montrent que l'atteinte des objectifs est possible en proposant des aménagements innovants.

Projet 1 : Projet de lotissement Sonoma Mountain Village

Le lotissement Sonoma Mountain Village fait partie de l'une des constructions ayant reçu la certification « One Planet-Living » en Californie, États-Unis⁶. Cette initiative comprend différents programmes auxquels participent les municipalités, entreprises et citoyens afin de réduire leur impact sur l'environnement.

Les objectifs de ce projet sont :

- Utilisation éco responsable de l'espace urbain;
- Développer le transport actif convivial et sécuritaire;
- Efficacité dans la réduction de l'utilisation de l'auto solo;
- Permettre le développement d'un quartier à échelle humaine.

De ces objectifs, plusieurs mesures concrètes ont découlé :

- Création d'un système de vélo partage;
- Développement d'un boulevard cyclable;
- Installations de stationnements pour vélos;
- Création de rues sécuritaires, de trottoirs et de sentiers piétonniers;
- Utilisation d'un système de covoiturage et de navette;
- Création de lotissements résidentiels, de commerces et de services.

Projet 2 : McGill atteint la carboneutralité en 2040

L'université McGill à Montréal vient de sortir un grand projet de carboneutralité pour l'année 2040⁷. Le plan d'action de McGill visant la carboneutralité comprend des stratégies relatives aux systèmes énergétiques des campus, aux déplacements aériens et au transport, entre autres sources d'émissions de GES. Le plan d'action décrit 22 mesures à court terme réparties dans cinq catégories (recherche, enseignement, réseaux, gestions des installations, de même que gouvernance et administration), avec des actions liées au climat et au développement durable.

⁶ Bioregional (consulté le 6 décembre 2017) : <http://www.bioregional.com/oneplanetliving/>

⁷ McGill s'engage à atteindre la carboneutralité d'ici 2040 (consulté le 6 décembre 2017) : <https://www.mcgill.ca/newsroom/node/32708>

Le CRE-Montréal et la mobilisation métropolitaine pour la transition énergétique

Les acteurs de la transition énergétique montréalaise se concertent via la table régionale pour la transition énergétique qui regroupe notamment des intervenants du le MAMOT, MTMDDET, ARTM, CMM, IREC, Association des CGD, Coop Carbone, Concertation Montréal, Techno Montréal et la Fondation Trottier via la démarche Par Notre propre énergie (PNPE). Cette démarche coordonnée au niveau national par le Regroupement national des CRE (RNCREQ) se poursuit ainsi à Montréal comme dans d'autres régions du Québec, en donnant l'occasion à plusieurs parties prenantes institutionnelles d'échanger sur l'avancement de la planification urbaine et des projets porteurs en matière de réduction de la consommation d'hydrocarbures. Le CRE-Montréal a produit des fiches, notamment sur la création de milieux de vie sans carbone et encouragé le rapprochement des différents acteurs de la transition énergétique.

Le CRE-Montréal et la table PNPE :

- Tenue de rencontres périodiques de la table
- Organisation d'un atelier pour la création d'un fonds carbone métropolitain pour financer des projets concrets de réduction des GES
- Organisation d'un forum sur la transition énergétique en partenariat avec Concertation Montréal (février 2018)
- Recommandations et support à 3 projets de transition énergétique

Axes de soutien à la réduction de consommation d'hydrocarbures :

- Accompagnement de la création d'un fonds métropolitain pour la réduction des GES
- Accompagnement du concept de milieux de vie sans carbone
- Valorisation de la réduction GES par le vélo
- Valorisation de l'importance des voies réservées pour bus
- Veille d'information sur la mobilité partagée, à travers le microtransit, le covoiturage et les véhicules autonomes
- Démarche d'inclusion de la mobilité durable dans les stationnements
- Identification des plans d'affaires innovants en réduction des GES
- Identification des innovations sociales en transition énergétique

Conclusion

Le contexte actuel de transition énergétique au Québec engendre des changements tant au niveau économique, sociétal qu'environnemental. Les transports étant une part très importante dans la consommation d'énergie fossile de la province, le gouvernement se doit de répondre aux attentes en matière de transition énergétique.

Ce mémoire nous a permis d'encourager le Québec dans sa lutte contre les changements climatiques en étant ambitieux dans les cibles de réduction des émissions de GES. Les politiques publiques ont l'occasion de s'arrimer pour encourager des territoires et une mobilité plus durables. Il s'agit de réduire les distances grâce à un arrimage entre le transport et le développement urbain, mais aussi de donner les moyens au transport collectif et actif afin de mieux concurrencer l'auto-solo.

Les mesures qui découlent de nos recommandations visent ainsi à donner au *Plan directeur gouvernemental en transition, innovation et efficacité énergétique* toute les chances de placer le Québec dans la voie de la transition énergétique avec une meilleure préservation de l'environnement, et une amélioration de la qualité de vie des Québécois. Cette politique constituerait ainsi le fer de lance pour la prospérité économique et le bien-être social du Québec.

Références

- Alliance ARIANE (2017). « Projet de loi 122 : mémoire de l'Alliance ARIANE », 15 p. Consultable en ligne : http://www.ariane.quebec/wp-content/uploads/2017/03/ARIANE_2017_PL122-Me%CC%81moire.pdf
- Alliance ARIANE (2016). « Bâtir au bon endroit : un placement à long terme », Montréal : Alliance ARIANE, 2 p. Consultable en ligne : http://www.ariane.quebec/wp-content/uploads/2016/05/AllianceAriane_Comm-PolitiqueLocalisation_20160530.pdf
- Alliance ARIANE (2016). « Pour une vision d'ensemble en aménagement du territoire et en urbanisme », Montréal : Alliance ARIANE, 2 p. Consultable en ligne : http://www.ariane.quebec/wp-content/uploads/2016/02/AllianceAriane_Comm-VisiondEnsembleChantiersAmenagement_20160225.pdf
- Alliance ARIANE (2016). « Relever le défi de l'intégration à une planification concertée (mémoire présenté au BAPE concernant le REM) », Montréal : Alliance ARIANE, 15 p. Consultable en ligne : http://www.ariane.quebec/wp-content/uploads/2016/09/AllianceARIANE_2016_REM_BAPE-Memoire.pdf
- Attestation Stationnement Écoresponsable : <https://stationnementecoresponsable.com/>
- Bertrand Schepper, Institut de recherche et d'informations socioéconomiques (2016). Note socioéconomique : « Le transport en commun comme solution à la relance économique et à la crise environnementale au Québec », 12 p. Consultable en ligne : http://iris-recherche.s3.amazonaws.com/uploads/publication/file/Transport_WEB.pdf
- Bioregional, *One Living Planet* : <http://www.bioregional.com/oneplanetliving/>
- Bourdages Jade et Eric Champagne. « Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport » Consultable en ligne : <https://vertigo.revues.org/11713>
- Conseil du patronat du Québec (2017). « La contribution du transport des marchandises à la prospérité du Québec », 72 p. Consultable en ligne : <https://www.cpq.qc.ca/wp-content/uploads/2017/03/etude4prosperite130317.pdf>
- Conseil régional de l'environnement de Montréal (2014). Guide. « Le stationnement : un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durables », 85 p. Consultable en ligne : http://www.cremtl.qc.ca/sites/default/files/upload/documents/publications/2014-guide_stationnement_2_1.pdf
- Conseil régional de l'environnement de Montréal (2017). « Mémoire sur la sécurité routière ». Consultable en ligne : http://www.cremtl.qc.ca/sites/default/files/upload/documents/publications/2017-02-28_memoire_securite_routiere.pdf
- Gouvernement du Québec. Politique énergétique 2030, *L'énergie des Québécois – source de croissance*. <https://politiqueenergetique.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/politique-energetique-2030.pdf>
- McGill, *McGill s'engage à atteindre la carboneutralité d'ici 2040*, 28 novembre 2017 : <https://www.mcgill.ca/newsroom/node/32708>

Ministère des transports de l'Ontario. « Lignes directrices en matière d'aménagement axé sur les transports en commun ». Consulté en ligne le 15 août 2017 :

<http://www.mto.gov.on.ca/french/transit/supportive-guideline/enhancing-access-transit.shtml>

OCPM. Rapport de consultation publique, *Réduction de la dépendance de Montréal aux énergies fossiles*, mai 2016 <http://ocpm.qc.ca/fr/energies-fossiles>

Piétons Québec (2017). « Pour une véritable culture piétonne au Québec », 29 p. Consultable en ligne : http://pietons.quebec/sites/default/files/upload/documents/memoires/pietonsqc_memoire_saaq.pdf

RNCREQ (2014). « Vingt milliards de dollars de plus en six ans : Les retombées économiques d'une réduction de la consommation de pétrole au Québec », 50 p. Consultable en ligne : <http://www.par-notre-propre-energie.com/etude.php>

RNCREQ, Félix Gravel, Mémoire déposé dans le cadre des consultations sur la politique de mobilité durable du Québec, août 2017

RTL, *Paris, une ferme urbaine aménagée dans un stationnement souterrain*, 9 février 2017 :

<http://www.rtl.fr/actu/societe-faits-divers/paris-une-ferme-urbaine-amenagee-dans-un-ancien-parking-souterrain-7787161151>

TRANSIT (2017a). « Budgets provinciaux 2017-2018 Investissements en transport en commun : Une comparaison avec l'Ontario encore désavantageuse pour le Québec ». Consultable en ligne :

http://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2017/05/Fiche-technique-BudgetsTC-Qc_ON-2017-18.pdf

TRANSIT (2017b). « Investissements en transport collectif : le Québec en retard sur l'Ontario - La politique de mobilité durable devra combler le retard ». Consultable en ligne :

<http://www.transitquebec.org/2017/05/investissements-en-transport-collectif-le-quebec-en-retard-sur-ontario/>

TRANSIT (2017c). « Congestion : le seuil limite du nombre d'automobiles est atteint -TRANSIT demande un « Plan Marshall » en transports collectifs et actifs ». Consultable en ligne :

<http://www.transitquebec.org/2017/06/congestion-le-seuil-limite-du-nombre-dautomobile-est-atteint-transit-demande-un-plan-marshall-en-transports-collectifs-et-actifs/>

Vivre en ville (2013). « Deux poids, deux mesures : comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain », 27 p. Consultable en ligne :

https://vivreenville.org/media/32324/VeV_Index_11-07_VF.pdf

Vivre en ville (2013). « L'aménagement du territoire dans la transition énergétique : se donner la peine de voir l'éléphant dans la pièce », 18 p. Consultable en ligne :

https://www.mern.gouv.qc.ca/energie/politique/memoires/20131007_279_Vivre_en_Ville_M.pdf