

# POSITIONS DU COMITÉ EXÉCUTIF SUR LES RECOMMANDATIONS DU RAPPORT DE L'OCPM SUR LA RÉDUCTION DE LA DÉPENDANCE AUX ÉNERGIES FOSSILES

## MISE EN CONTEXTE

Le 6 mars 2015, un projet de pétition a été déposé au bureau du greffier aux fins de demander une consultation publique sur l'objet libellé comme suit :

*Quelles initiatives concrètes, ambitieuses et réalisables les dirigeants de la Ville de Montréal sont-ils prêts à mettre en œuvre afin de réduire notre dépendance aux énergies fossiles en virant vers des énergies propres, améliorant ainsi la santé et le bien-être des Montréalais présents et futurs et devenant ainsi un modèle municipal à l'échelle internationale?*

Après avoir analysé le projet de pétition, le greffier a transmis, le 20 mars 2015, une lettre confirmant la recevabilité du projet de pétition à la personne-ressource désignée et en a avisé le comité exécutif le 15 avril 2015. Ce dernier a résolu que l'OCPM serait mandatée pour tenir cette consultation publique sans la nécessité de rassembler les 15 000 signatures comme prévu par la procédure du droit d'initiative (CE15 0704).

Cette consultation permet d'atteindre plusieurs objectifs dont :

- informer et sensibiliser les citoyens sur l'état de la situation en matière de consommation d'énergie fossile, incluant les secteurs émettant le plus de gaz à effet de serre (GES) qui devraient être abordés en priorité dans le cadre de la consultation;
- faire connaître les mesures de réduction de GES initiées par la Ville de Montréal;
- identifier de nouvelles pistes de solutions pour lutter contre les changements climatiques dans le contexte montréalais.

La première partie de la consultation a été lancée le 29 octobre 2015. Cette première partie consistait à recueillir les idées des citoyens par une consultation en ligne sur le site [vertMtl.org](http://vertMtl.org) et lors d'activités contributives auto-organisées, activités pour lesquelles l'OCPM fournissait une trousse « prêt-à-consulter ». Vingt-et-une activités rassemblant 319 participants ont été organisées par des groupes très diversifiés. La consultation en ligne permettait de proposer des défis et des solutions sur cinq thèmes différents, de voter pour ou contre ces propositions, d'argumenter sur ces propositions, de les partager sur les réseaux sociaux et de fournir des sources pour les appuyer. Elle a permis à 500 contributeurs d'effectuer 3 500 interventions en trois semaines.

Le 27 novembre, l'OCPM a publié la *Synthèse de la contribution citoyenne de la phase 1 de la consultation publique sur la réduction de la dépendance aux énergies fossiles* pour la remettre au Maire de Montréal avant son départ pour la Conférence de Paris sur les changements climatiques (COP21). La deuxième partie de la consultation a été lancée lors de la soirée de reprise le 1<sup>er</sup> février 2016. Cette seconde partie consistait en un marathon créatif, ainsi qu'en une consultation publique traditionnelle avec dépôt de mémoires et présentations orales d'opinions. Six activités ont été organisées dans le cadre du marathon créatif, une soixantaine de personnes se sont engagées jusqu'à la fin du processus pour développer 18 projets, dont 12 projets ont été présentés lors du vernissage le 20 mars 2016. L'Office a également tenu sept séances d'audition des opinions. 85 mémoires et 7 présentations sans dépôt de mémoires ont été présentés à la commission.

Le rapport de la commission a été présenté le 15 juin 2016. Le rapport contient 15 recommandations. Afin de répondre au mandat, la commission a tenté 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.

Pour réaliser une véritable transition énergétique, la commission conclut que quatre thématiques doivent s'ériger en principes dans toutes les actions et politiques de la Ville :

- 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;
- La Ville 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;
- La Ville 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.

## POSITIONS DU COMITÉ EXÉCUTIF SUR LES RECOMMANDATIONS DU RAPPORT DE L'OCPM SUR LA RÉDUCTION DE LA DÉPENDANCE AUX ÉNERGIES FOSSILES

Ce sommaire présente donc la position du comité exécutif aux recommandations de l'Office de consultation publique de Montréal sur la réduction de la dépendance de Montréal aux énergies fossiles.

Par ailleurs, la Ville de Montréal a depuis adopté, révisé et actualisé plusieurs plans et stratégies touchant de près ou de loin à la réduction de la dépendance aux énergies fossiles :

Date d'adoption	Dossier
décembre 2016	Règlement relatif au stationnement des véhicules en libre-service (16-054)
décembre 2016	Inventaire des émissions de GES de la collectivité montréalaise de l'année 2013
novembre 2016	Politique verte du matériel roulant
juin 2016	Montréal durable 2016-2020
juin 2016	Stratégie d'électrification des transports 2016-2020
juin 2016	Politique de stationnement
Juin 2009	Politique de développement durable pour les édifices de la Ville de Montréal

Pour d'autres, un suivi à court terme est prévu, comme le Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020.

Enfin, la ville a également lancé les consultations publiques suivantes, en lien avec certains enjeux soulevés par l'Office de consultation publique de Montréal sur la réduction de la dépendance de Montréal aux énergies fossiles, auxquelles le comité exécutif émettra ou a déjà émis ses positions:

Date d'octroi des mandats de consultation	Dossier	Commission responsable du dossier	Progrès
octobre 2016	l'aménagement des bâtiments dans une perspective de développement durable	Commission sur l'eau, l'environnement, le développement durable et les grands parcs	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Analyse des mémoires toujours en cours</li> <li>- Rapport de la commission à venir au printemps 2017</li> </ul>
janvier 2016	Projet de politique de stationnement	Commission sur les transports et travaux publics	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rapport de la commission déposé au conseil municipal le 16 mai 2016 et au conseil d'agglomération le 19 mai 2016.</li> <li>- Réponses du conseil exécutif émises le 20 juin 2016</li> </ul>
juin 2015	Réduction de la dépendance aux énergies fossiles	OCPM	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rapport de l'office publié le 15 juin 2016</li> </ul>
mars 2015	Mesures administratives, fiscales ou incitatives en vue d'accroître l'utilisation du transport collectif et actif par les employés de la Ville de Montréal, pour les déplacements domicile-travail	Commission sur les transports et travaux publics	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rapport déposé au conseil municipal le 20 juin 2016.</li> <li>- Réponses du conseil exécutif à venir au printemps 2017</li> </ul>
mars 2014	Plan d'action canopée 2012-2021 et sur l'infestation de l'agrile du frêne	Commission sur l'eau, l'environnement, le développement durable et les grands parcs	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rapport déposé au conseil municipal le 26 mai 2014 et au conseil d'agglomération le 29 mai 2014</li> <li>- Réponses du conseil exécutif émises le 15 décembre 2014</li> </ul>

POSITIONS DU COMITÉ EXÉCUTIF SUR LES RECOMMANDATIONS DU RAPPORT DE L'OCPM SUR LA RÉDUCTION DE LA DÉPENDANCE AUX ÉNERGIES FOSSILES

**RECOMMANDATION N°1**

Recommandation	Positions du CE
<p>La commission recommande que la Ville de Montréal développe une culture de transparence, de collecte de données et d'information, notamment :</p>	<p>Le CE se prononce en faveur avec les principes d'amélioration de la transparence, qui vont dans le sens des mesures déjà mises de l'avant par la Ville, notamment la politique de données ouvertes, l'accessibilité en ligne des indicateurs de performance de la Ville et ses obligations de déclarer annuellement ses progrès en matière de changements climatiques découlant de son engagement auprès du <i>Global Covenant of Mayors for Climate &amp; Energy</i>.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• en produisant régulièrement des suivis et des bilans de ses nombreux plans et politiques;</li> </ul>	<p>Le CE se prononce en faveur avec le principe de la production régulière des suivis des bilans, plans d'action et politiques. Le Service de l'environnement produira annuellement ses progrès en matière de changements climatiques sur la plateforme du <i>Carbon Disclosure Project (CDP)</i>. Ces déclarations annuelles font, entre autres, partie des conditions permettant le maintien de l'adhésion de la Ville au sein du <i>Global Covenant of Mayors for Climate &amp; Energy</i> et du regroupement C40.</p> <p>Par ailleurs, le Bureau du développement durable de la Ville de Montréal publiera un premier bilan du plan Montréal durable 2016-2020 en 2018 et un bilan final en 2020. Ces bilans porteront sur les états d'avancement des cibles collectives de certains plans et politiques de la Ville (comme par ex. les émissions de GES, l'indice de canopée et les matières résiduelles) et des indicateurs du plan d'action de l'administration municipale.</p> <p>Le Service de la Gestion et de la planification immobilière (SGPI) mettra éventuellement en ligne un bilan des projets LEED de son portefeuille dont l'accréditation a été reconnue ou est en cours de reconnaissance. Il mettra aussi en ligne la liste des projets rendus à divers stades de planification ou de construction.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• en développant des indicateurs faciles à comprendre pour les citoyens, les élus et les fonctionnaires;</li> </ul>	<p>Le CE se prononce en faveur du développement d'indicateurs faciles à comprendre pour les citoyens, les élus et les fonctionnaires.. Le Bureau du développement durable de la Ville de Montréal publiera un premier bilan du plan Montréal durable 2016-2020 en 2018 et un bilan final en 2020 incluant des indicateurs faciles à comprendre. Ces bilans porteront sur les états d'avancement des cibles collectives de certains plans et politiques de la Ville (comme par ex. les émissions de GES, l'indice de canopée et les matières résiduelles) et des indicateurs du plan d'action de l'administration municipale.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• en y consacrant les ressources professionnelles, techniques et financières nécessaires.</li> </ul>	<p>Le CE alloue déjà des ressources substantielles pour la collecte d'information et la production de bilans et indicateurs au Service de l'environnement, au Bureau du développement durable et à l'ensemble des services et arrondissements sollicités lors de la collecte de données. Le CE continuera d'évaluer et de réviser les ressources jugées nécessaires pour mener à bien les engagements de la Ville et allouera de nouvelles ressources lorsque jugées nécessaires.</p>

## POSITIONS DU COMITÉ EXÉCUTIF SUR LES RECOMMANDATIONS DU RAPPORT DE L'OCPM SUR LA RÉDUCTION DE LA DÉPENDANCE AUX ÉNERGIES FOSSILES

### RECOMMANDATION N°2

Recommandation	Positions du CE
<p>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 :</p>	<p>Le CE se prononce en faveur avec les principes de réduction de l'attractivité de l'automobile individuelle, qui trouve écho dans de nombreux plans et projets de la Ville de Montréal, notamment le Plan de transport, la Politique de stationnement et le plan de réduction des émissions GES de la collectivité Montréalaise 2013-2020.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>définir une cible de réduction du nombre de places de stationnement destinées à l'auto individuelle;</li> </ul>	<p>La ville de Montréal a adopté une nouvelle Politique de Stationnement en juin 2016. Par l'application de cette politique, la ville entend dorénavant gérer le stationnement de façon stratégique afin de réduire la dépendance à l'auto, sans pour autant nuire au dynamisme économique et à l'atteinte de ses objectifs en matière de développement durable. Le CE continuera à faire le suivi de la gestion du stationnement suivant la vision préconisée dans sa politique de stationnement et ajustera les paramètres de celle-ci lorsque jugé nécessaire.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>faciliter et accélérer le développement de l'offre de l'autopartage et lui réallouer plus de places de stationnement;</li> </ul>	<p>Le CE est favorable au développement de l'autopartage et à l'allocation de places de stationnement qui lui sont destinées. Dans sa Politique de stationnement, la Ville propose aussi l'implantation de « Pôles de mobilité durable » qui visent à rééquilibrer l'occupation du domaine public en accordant plus de places aux modes alternatifs à l'auto traditionnelle comme l'autopartage, les véhicules en libre-service, les véhicules électriques, les BIXI, etc. Aussi, est entré en vigueur le 22 décembre 2016, le règlement relatif au stationnement des véhicules en libre-service (16-054) qui définit les modalités de l'émissions de vignettes universelles et le déploiement graduel des véhicules en libre-service (VLS) électriques.</p> <p>Le CE continuera à faire le suivi de la gestion du stationnement offerts aux modes alternatifs à l'auto suivant la vision préconisée dans sa politique de stationnement et ajustera le nombre de places destinées à ceux-ci lorsque nécessaire.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>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;</li> </ul>	<p>Le CE se prononce en faveur d'inciter les arrondissements, qui ne l'ont pas déjà fait, à adopter leur plan local de déplacements, en plus de mesures et politiques déjà en place. Dans leur exercice d'élaboration des plans d'action locaux de développement durable, les arrondissements et villes liés sont encouragés à adopter un Plan local de déplacements d'ici 2020.</p> <p>Le CE se prononce également en faveur d'inciter les employeurs ou leurs représentants (ex : Chambre de commerce du Montréal métropolitain) à adopter des plans de gestion des déplacements suivant les objectifs principaux du Plan de transport de la Ville de Montréal et de les assister.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>	<p>Le CE est favorable à l'augmentation du nombre de tronçons dotés de voies réservées pour le transport en commun et aux covoitureurs sur les axes autoroutiers en milieu urbain qui vont dans le sens des objectifs du Plan de transport de la Ville de Montréal. Le CE réitérera les propositions de son plan de transport aux instances de la CMM et au ministère des Transports, Mobilité durable et de l'Électrification des transports.</p>

### RECOMMANDATION N°3

Recommandation	Positions du CE
<p>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 :</p>	<p>Le CE se prononce en faveur du principe d'amélioration de l'aménagement de la ville de façon à réduire la dépendance aux énergies fossiles, qui va dans le sens de son plan d'urbanisme et schéma d'aménagement et de développement. Par ailleurs, le CE juge que les mesures en place sont suffisantes et ne prévoit pas la mise en œuvre de mesures supplémentaires.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>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;</li> </ul>	<p>La Ville de Montréal a déjà le pouvoir d'exiger, sur son territoire, toute redevance permettant de contribuer au financement du régime de réglementation. Ce pouvoir vient d'être accordé à la Ville de Québec et il est probable qu'il sera également offert à l'ensemble des municipalités dans le cadre du projet de loi à venir sur les gouvernements de proximité.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>développer en priorité les « dents creuses » en simplifiant et facilitant les procédures pour l'obtention de permis de construction sur ces parcelles;</li> </ul>	<p>Le comité exécutif reconnaît l'importance de consolider les quartiers déjà desservis en services et infrastructures par l'aménagement ou la construction des « dents creuses ». En ce sens, le CE s'assurera que la situation soit documentée ainsi que les mesures propices à favoriser et soutenir la construction de ces parcelles.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>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;</li> </ul>	<p>D'abord, en ce qui concerne l'interdiction de la construction de stationnements étagés, la réglementation de zonage ne permet la construction d'un stationnement étagé dans un bâtiment que s'il est occupé par un autre usage, comme des bureaux et seulement pour satisfaire les besoins de cet usage. Les exigences en matière de stationnement sont donc toujours liées à un usage autorisé dans un bâtiment. Ainsi, un bâtiment abritant uniquement un stationnement autonome étagé ne peut être construit conformément à la plupart des règlements de zonage en vigueur.</p> <p>Par ailleurs, la Politique de stationnement adoptée en juin 2016 aborde cette question en prévoyant la possibilité de construction de stationnements en structure dans la mesure où ils devront répondre à certaines conditions, en fonction des besoins et des situations particulières des secteurs visés, notamment au centre-ville. Ces nouvelles constructions devront s'insérer harmonieusement dans le cadre bâti. Ces stationnements, qu'ils soient étagés ou souterrains, ne seraient implantés que là où cela est pertinent et économiquement rentable, et après que toutes autres solutions alternatives soient examinées comme la mutualisation du stationnement.</p> <p>Ensuite, concernant la permission de réduire le nombre de places de stationnement requis dans les nouvelles constructions dans les quartiers centraux bien desservis par le transport en commun, la réglementation de zonage limite déjà ce nombre de places dans les quartiers centraux et ailleurs. Ceci conformément au Plan d'urbanisme qui exige de prévoir un maximum de places dans un rayon de 500 mètres d'une gare ou d'une station de métro, sauf pour un usage résidentiel, l'objectif étant de limiter l'utilisation de l'automobile dans la ville. Les expériences passées révèlent que de limiter le stationnement dans les habitations, non seulement ne diminuent pas l'utilisation de la voiture en ville, mais en plus crée un problème de rareté de stationnement sur les rues.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>soutenir davantage, par ses outils fiscaux ou réglementaires, une offre variée de services et de commerces de proximité;</li> </ul>	<p>Le CE se prononce en faveur avec le principe d'augmenter le soutien au développement commercial de proximité, qui va dans le sens des dispositions du programme PRAM-Commerce. Des mesures de compensations destinées aux commerçants affectés par des travaux majeurs réalisés sur une rue commerciale ont notamment été mises en place.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>préserver les usages commerciaux aux rez-de-chaussée sur les artères commerciales;</li> </ul>	<p>Le CE se prononce en faveur avec le principe de préservation des usages commerciaux aux rez-de-chaussée, tel que prévu dans le plan d'urbanisme 2004. Par ailleurs, le CE juge que les mesures en place sont suffisantes et ne prévoit pas la mise en œuvre de mesures supplémentaires.</p>

## POSITIONS DU COMITÉ EXÉCUTIF SUR LES RECOMMANDATIONS DU RAPPORT DE L'OCPM SUR LA RÉDUCTION DE LA DÉPENDANCE AUX ÉNERGIES FOSSILES

Recommandation	Positions du CE
<ul style="list-style-type: none"><li>accélérer les efforts de verdissement de la Ville, incluant le long des voies de circulation.</li></ul>	<p>La ville de Montréal, depuis l'adoption de son plan d'action canopée 2012-2021 en 2012, dont le premier objectif est l'augmentation de l'indice canopée de 5 points de pourcentage, a augmenté les budgets consentis à sa mise en œuvre, le faisant passer de 1,7 M\$ en 2012 à 12 M\$ en 2016, ce qui témoigne de l'accélération des efforts consentis en ce qui concerne le verdissement.</p> <p>De plus, il est prévu au plan d'action canopée 2012-2021 de faire un suivi de l'indice de canopée en 2017, où les progrès par secteurs visés feront l'objet d'un suivi. Par la suite, la Ville sera en mesure de réévaluer les besoins et les secteurs prioritaires pour le maintien de l'indice canopée et l'atteinte des objectifs de son plan d'action, en prenant en compte le contexte de l'infestation de l'agrile du frêne.</p>

**RECOMMANDATION N°4**

Recommandation	Positions du CE
<p>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.</p>	<p>Le CE se prononce en faveur avec le principe d'améliorer les modes de financement du transport en commun, qui va dans le sens des efforts de sensibilisation concernant le financement du transport en commun effectué par la Ville de Montréal depuis plusieurs années, en plus de ses propres engagements financiers.</p>

## RECOMMANDATION N°5

Recommandation	Positions du CE
<p>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 :</p>	<p>Le CE se prononce en faveur avec le principe d'exemplarité et de leadership au sein de la collectivité.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>transformer son parc de véhicules légers pour qu'il soit, à terme, majoritairement composé de véhicules électriques;</li> </ul>	<p>Le CE se prononce en faveur avec le principe de l'électrification de son parc de véhicules légers, qui va dans le sens des objectifs de sa Politique verte du matériel roulant 2016-2020. Le CE réévaluera la nécessité d'intensifier les efforts d'électrification après la réalisation des mesures prévues à sa Politique.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>adopter des plans de gestion des déplacements pour tous ses sites d'emploi regroupant plus de 50 employés;</li> </ul>	<p>Le CE a mandaté en mars 2015 la Commission sur le transport et les travaux publics à étudier les mesures administratives, fiscales ou incitatives en vue d'accroître l'utilisation du transport collectif et actif des employés de la Ville de Montréal pour les déplacements Domicile-travail. La commission a déposé son rapport au conseil municipal en juin 2016. Plusieurs des recommandations faites par la commission visent des enjeux similaires à ceux soulevés par l'OCPM lors de la présente consultation. Le CE formulera ses positions face aux recommandations de la Commissions au printemps 2017.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>mettre fin progressivement au stationnement gratuit pour ses employés;</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>doter l'ensemble de ses immeubles de stationnements pour vélos sécuritaires et bien aménagés;</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>introduire, quand c'est possible, le télétravail pour ses employés;</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>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;</li> </ul>	<p>Dans le cadre de Montréal durable 2016-2020, le Service de l'approvisionnement, en collaboration avec le Bureau du développement durable, s'est doté d'un plan d'action dont un des volets comporte une révision et une actualisation des pratiques et des outils de l'appareil municipal en matière d'approvisionnement responsable. Cette actualisation sera accompagnée d'un plan de formation des employés et permettra d'améliorer les processus et les performances de la Ville de Montréal en matière d'approvisionnement responsable.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>encourager l'innovation dans l'entretien, la rénovation et la construction des bâtiments municipaux et faire connaître ses initiatives et ses succès.</li> </ul>	<p>Le 17 mai 2016, le conseil municipal de la Ville de Montréal a mandaté la Commission sur l'eau, l'environnement, le développement durable et les grands parcs pour organiser une consultation publique dans le but de formuler des recommandations quant à l'adoption d'un règlement montréalais permettant le verdissement optimal du cadre bâti sous la responsabilité de la Ville de Montréal et les mesures innovantes pour des bâtiments durables, après avoir recensé l'expérience d'autres villes et les meilleures pratiques des arrondissements montréalais en matière de réglementation sur les bâtiments durables.</p> <p>L'exercice de consultation publique s'est tenu au cours des mois d'octobre et de novembre 2016. L'analyse des informations colligées est toujours en cours et il est prévu que la commission mène à terme ses travaux et dépose son rapport au printemps 2017.</p> <p>Le CE formulera ses positions face aux recommandations de la Commission sur l'eau, l'environnement, le développement durable et les grands parcs sur l'aménagement des bâtiments dans une perspective de développement durable à la suite du dépôt du rapport.</p>



**RECOMMANDATION N°6**

Recommandation	Positions du CE
<p>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 :</p>	<p>Le CE se prononce en faveur du principe de l'intensification des efforts afin d'atteindre minimalement son objectif de transfert modal de 5 points de pourcentage vers le transport en commun en 2020. Cependant, le CE est d'avis que les efforts actuels sont suffisants pour atteindre l'objectif de transfert modal de 5 % vers le transport en commun d'ici 2020.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• augmenter significativement l'offre et la qualité des services de transport collectif, bus et métro, sur tout le territoire et dans les zones industrielles;</li> </ul>	<p>Le CE se prononce en faveur du principe de l'augmentation de l'offre et de la qualité des services de transport collectif, ce qui va dans le sens des actions déjà pausées et du plan stratégique 2020 de la STM.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• accélérer le développement de voies réservées pour autobus et des systèmes rapides par bus (SRB);</li> </ul>	<p>Le CE est favorable au développement des voies réservées pour autobus et SRB. Comme cette recommandation va dans le sens du programme de mesures préférentielles pour bus (MPB) de la STM et de la création par la Ville d'un bureau de projet dédié à la réalisation de MPB, le CE ne prévoit pas mettre de mesure supplémentaire en place à celles déjà prévues.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• prioriser le développement de technologies innovantes qui facilitent l'expérience des usagers;</li> </ul>	<p>Le développement de technologies innovantes qui facilitent l'expérience des usagers est une priorité pour le CE. Comme cette recommandation va dans le sens des objectifs du plan stratégique 2020 de la STM et de mesures déjà en cours d'exécution, le CE ne prévoit pas mettre de mesure supplémentaire en place à celles déjà prévues.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> </ul>	<p>Le CE est très sensible face à l'attractivité des services de transport collectif sur l'ensemble du territoire de la CMM et se prononce en faveur du principe d'amélioration de l'efficacité, d'attractivité et coûts pour les usagers des services, qui ont un impact sur les énergies fossiles consommées sur le territoire de la Ville. De plus, la CMM, dont le Maire de Montréal est le président, sera l'instance politique qui approuvera le plan stratégique de développement et effectuera les choix financiers de la future Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et du Réseau du transport métropolitain (RTM).</p>

**RECOMMANDATION N°7**

Recommandation	Positions du CE
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 :	Le CE approuve le principe d'encourager et de développer la part modale des déplacements à pieds et à vélo. Cette recommandation va dans le sens des objectifs du plan de transport de la Ville de Montréal, du Schéma d'aménagement et de développement et des objectifs du plan de réduction des émissions GES de la collectivité montréalaise 2013-2020.
<ul style="list-style-type: none"> <li>adopter la Vision zéro pour sécuriser le transport à Montréal, en portant une attention particulière aux piétons et aux cyclistes;</li> </ul>	Le CE est très sensible à la question de la sécurité des piétons et des cyclistes. Il est favorable à l'implantation de mesures pour augmenter la sécurité des piétons et cyclistes. Le 14 septembre 2016, la Ville a présenté sa Stratégie « vision zéro », avec un plan d'action à court terme et à plus long terme.
<ul style="list-style-type: none"> <li>accélérer le développement du réseau cyclable;</li> </ul>	Le CE est en faveur du développement du réseau cyclable. La Ville entend poursuivre l'expansion du réseau cyclable, long de 730 km en 2015, au rythme d'environ 50 km par année et a déjà déterminé les nouveaux kilomètres de voies cyclables à réaliser pour un nouvel objectif de 1280 km. La programmation 2016-2017 vise à réaliser 57 km de plus traversant 13 arrondissements et 4 villes liées.
<ul style="list-style-type: none"> <li>installer des stationnements sécurisés pour vélos aux abords des stations de métro, de trains de banlieue et de lignes express d'autobus;</li> </ul>	Le CE se prononce en faveur de l'installation de stationnements sécurisés pour vélos aux abords des stations de métro, de train et de lignes express d'autobus. La Ville travaille actuellement sur un projet de stationnements intelligents pour vélos afin d'améliorer l'offre et d'offrir un système sécuritaire.
<ul style="list-style-type: none"> <li>appuyer la mise en place des Trottribus dans les quartiers.</li> </ul>	Le CE est en faveur de la mise en place de Trottribus. Cette recommandation va dans le sens des objectifs de Politique du sport et de l'activité physique, en plus de permettre la réduction de la circulation automobile autour des écoles et d'augmenter l'adhésion aux modes de transports actifs.  La ville de Montréal, par le truchement de sa participation dans le Plan d'action Montréal Physiquement Active, appuie déjà la mise en place des Trottribus. En effet, la ville de Montréal est présente au sein de la table intersectorielle régionale, du comité de partenaires, du comité de pilotage et du comité de coordination de Montréal Physiquement Active. La ville est ainsi en mesure de soutenir les partenaires, dont le Trottribus de la Société canadienne du cancer, la Commission scolaire de Montréal, la Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys et les arrondissements de la Ville, pour la mise en place de Trottribus.

**RECOMMANDATION N°8**

Recommandation	Positions du CE
<p>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.</p>	<p>Le CE se prononce en faveur de la proposition d'étudier la mise en place de centre de distribution urbain (CDU) afin de réduire les impacts environnementaux et les risques liés à la sécurité des livraisons en milieu urbain, tel que proposé dans la politique du stationnement. Il réitère ainsi sa réponse émise en juin 2016 à la recommandation 17 de la Commission sur le transport et les travaux publics suite à l'examen public sur la politique de stationnement :</p> <p style="text-align: center;"><i>Le comité exécutif est favorable à la réalisation d'une étude de faisabilité portant sur l'implantation éventuelle d'un centre de distribution urbain et mandatera le Service de la mise en valeur du territoire, le Service du développement économique et le Service des infrastructures, de la voirie et des transports à cet effet.</i></p> <p>Par ailleurs, le CE prend note de la recommandation d'interdiction de circulation des poids lourds et camions de livraison dans la ville aux heures de pointe, mais voudra tout d'abord proposer une action concertée avec les acteurs du milieu du camionnage et industriels avant d'imposer des contraintes réglementaires supplémentaires<sup>2</sup>.</p> <p>Enfin, en ce qui concerne les enjeux de sécurité, le conseil d'agglomération a mandaté en février 2017 la Commission sur les transports et les travaux publics pour effectuer un état de la situation de la problématique concernant la cohabitation entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds en milieu urbain et de recommander des pistes de solutions afin d'améliorer la sécurité des usagers de la route dans l'optique de la « Vision Zéro » en matière de sécurité routière.</p>

<sup>2</sup> Dans sa version internet, la carte de camionnage de l'agglomération de Montréal permet une cartographie dynamique illustrant l'ensemble des règlements en vigueur sur tout le territoire de l'agglomération de Montréal. <http://www2.ville.montreal.qc.ca/camionnage/>

**RECOMMANDATION N°9**

Recommandation	Positions du CE
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.	Le CE réitère sa position à la recommandation n° 8.

**RECOMMANDATION N°10**

Recommandation	Positions du CE
<p>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.</p>	<p>Le CE réitère sa position au 7<sup>ième</sup> point de la recommandation n° 5.</p>

**RECOMMANDATION N°11**

Recommandation	Positions du CE
<p>La commission recommande que la Ville de Montréal adopte de nouveaux standards règlementaires pour accroître l'efficacité énergétique des bâtiments, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• en matière de matériaux et de techniques de revêtement (murs et toits performants);</li> <li>• en matière de verdissement, en exigeant des promoteurs des objectifs plus ambitieux dans leurs projets immobiliers.</li> </ul>	<p>Le CE réitère sa position au 7<sup>ème</sup> point de la recommandation n° 5.</p>

**RECOMMANDATION N°12**

Recommandation	Positions du CE
<p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• mettre en place des programmes d'aide financière simples et faciles d'accès;</li> <li>• simplifier et harmoniser l'appareil réglementaire municipal en portant une attention particulière aux défis de rénovation du bâti montréalais.</li> </ul>	<p>Le CE réitère sa position au 7<sup>ème</sup> point de la recommandation n° 5.</p>

**RECOMMANDATION N°13**

Recommandation	Positions du CE
La commission recommande que la Ville de Montréal priorise le recyclage des bâtiments vides, notamment :	Le CE accueille favorablement la recommandation de prioriser le recyclage des bâtiments vides. L'agglomération est dotée d'une capacité d'accueil, en insertion dans les secteurs établis et sur les terrains vacants ou les emplacements à transformer, d'au moins 175 000 logements <sup>3</sup> .
<ul style="list-style-type: none"> <li>en développant des outils fiscaux et règlementaires pour en accélérer la rénovation;</li> </ul>	<p>Le CE réitère sa position au 7<sup>ème</sup> point de la recommandation n° 5.</p> <p>Aussi, dans le cadre des travaux sur le statut de la métropole, la Ville a obtenu l'engagement de la Société d'habitation du Québec (SHQ) de lui transférer la responsabilité et les budgets relatifs au développement de l'habitation sur son territoire. Les négociations sont en cours pour déterminer les modalités du transfert de responsabilités et de l'enveloppe financière requise.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>en facilitant les usages transitoires qui permettent de freiner la détérioration de bâtiments vides.</li> </ul>	Le CE accueille favorablement la recommandation de faciliter les usages transitoires qui permettent de freiner la détérioration de bâtiments vides. Le CE réitérera d'ailleurs auprès du gouvernement du Québec sur le statut de la métropole, de prévoir l'aliénation ou la location d'un immeuble à titre gratuit ou à un prix moindre que sa valeur marchande.

<sup>3</sup> Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, p.22



**RECOMMANDATION N°14**

Recommandation	Positions du CE
<p>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.</p>	<p>Le CE réitère sa position au 6<sup>ème</sup> point de la recommandation n° 5.</p> <p>De plus, des discussions sont en cours avec le gouvernement du Québec dans le cadre du statut de la Métropole concernant les concours d'architecture et de design ainsi que les moyens de favoriser les petites entreprises.</p> <p>Aussi, le projet de loi 122 propose que les municipalités puissent accorder des contrats de gré à gré pour des montants de 100 000 \$ et moins, ce qui permettrait plus de souplesse pour stimuler les mesures d'innovation et d'efficacité énergétique.</p>

**RECOMMANDATION N°15**

Recommandation	Positions du CE
<p>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.</p>	<p>Le CE s'engage à prendre des mesures de communications ayant pour objectif d'augmenter le niveau d'éducation et de sensibilisation des Montréalais sur les comportements permettant de réduire la consommation d'énergies fossiles au quotidien.</p>