



# Consultations publiques sur la réduction de la dépendance aux énergies fossiles

Mémoire du

## Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement

déposé à  
l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM)

Mars 2016



La **force d'un réseau** au service  
de l'**environnement** et du **développement durable**





## Rédaction

Philippe Bourke, directeur général, RNCREQ

Cédric Chaperon, responsable énergie et changements climatiques, RNCREQ



Regroupement national  
des conseils régionaux  
de l'environnement

**Regroupement national des conseils régionaux  
de l'environnement du Québec (RNCREQ)**

50, rue Sainte-Catherine Ouest  
Bureau 380.A

Montréal (Québec) H2X 3V4

# Sommaire

---

Présentation du RNCREQ et des CRE .....	3
Engagement du RNCREQ dans la lutte contre les changements climatiques .....	4
Les CRE et le RNCREQ, des acteurs engagés dans le secteur de l'énergie .....	5
Vision du RNCREQ et des CRE dans le secteur de l'énergie .....	6
L'énergie, une problématique majeure pour l'environnement.....	6
Notre vision .....	7
Une cible rassembleuse et efficace : la réduction de la consommation de pétrole ....	8
Sur la consultation.....	11
Déclaration « Pour un Montréal leader climatique » .....	11
Assurer la cohérence avec les orientations de la Ville de Montréal .....	12
Positionner le Ville de Montréal comme un leader au lendemain de la COP21 .....	12
Faire la réduction de la consommation de pétrole une priorité .....	13
Réduire la consommation de pétrole : la priorité des priorités .....	13
Des ménages plus riches de plusieurs milliers de dollars chaque année .....	13
Recommandations du RNCREQ .....	15



# Présentation du RNCREQ et des CRE

---

Les conseils régionaux de l'environnement (CRE) existent au Québec depuis plus de trente-cinq ans. Dès les années 70, au Saguenay–Lac-Saint-Jean et dans l'Est-du-Québec, des groupes environnementaux se sont réunis pour créer un organisme régional de concertation en environnement. À partir de la fin des années 80, c'est au tour des régions de Québec, de l'Estrie, de la Montérégie, de l'Outaouais, de Chaudière-Appalaches, de Lanaudière et de la Côte-Nord de fonder leur CRE.

Par leurs actions, les CRE contribuent à harmoniser la qualité de l'environnement, l'équité sociale et le développement économique.

Présents aujourd'hui sur tout le territoire (sauf dans le Nord-du-Québec), les seize CRE interviennent en faveur de la protection et de l'amélioration de l'environnement dans chacune des régions du Québec. Par leurs actions, ils favorisent l'intégration des

préoccupations environnementales dans les processus de développement et contribuent à harmoniser durabilité écologique, équité sociale et développement économique. Ils privilégient une approche constructive axée sur les solutions, par la concertation, l'éducation et la sensibilisation en tenant compte des réalités locales et régionales. Ils défendent des valeurs fondamentales comme la solidarité, l'équité et le respect.

Organismes autonomes issus du milieu, les CRE sont reconnus comme des interlocuteurs privilégiés du gouvernement sur les questions environnementales. Ils ont également le mandat de contribuer à la définition d'une vision globale du développement durable au Québec et de favoriser la concertation entre les organisations de leur région. En 2014, les CRE comptent ensemble près de 1 500 membres – citoyens, groupes environnementaux, organismes parapublics et municipaux, entreprises privées.

## **Le RNCREQ : un réseau unique d'acteurs influents dans le domaine de l'environnement au Québec**

Fondé en 1991, le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) a, quant à lui, pour mission de contribuer au développement et à la promotion d'une vision nationale du développement durable au Québec, de représenter l'ensemble des CRE et d'émettre des opinions publiques en leur nom. Reconnu pour la rigueur de ses interventions, le RNCREQ œuvre dans la plupart des grands dossiers environnementaux (changements climatiques, matières résiduelles, gestion de l'eau, énergie, forêts, agriculture, etc.).

Le RNCREQ a pour mission de contribuer à la définition d'une vision nationale du développement durable au Québec, de représenter l'ensemble des CRE et d'émettre des opinions publiques en leur nom.

Au fil des années, le réseau des CRE a développé une expertise qui non seulement alimente les consultations et les débats publics mais lui permet aussi de contribuer aux initiatives locales et d'accompagner les décideurs régionaux dans leurs démarches vers un développement durable.

# Engagement du RNCREQ dans la lutte contre les changements climatiques

---

Grâce à leur présence partout sur le territoire québécois et à leur enracinement dans le milieu, les conseils régionaux de l'environnement (CRE) offrent un point de vue essentiel sur les enjeux environnementaux, sociaux et économiques du Québec. Grâce à leur vision originale, pragmatique et respectée, ils ont su à maintes reprises démontrer la justesse de leurs avis et la pertinence de leurs recommandations. À chaque fois, ils le font sur la base d'une approche constructive, pragmatique et axée sur les solutions.

Les CRE interviennent sur une foule de sujets liés aux problématiques environnementales et de développement régional. Ils se démarquent toutefois par leur forte implication en matière de lutte contre les changements climatiques, reconnaissant qu'il s'agit de l'un des plus grands défis auxquels fait face l'humanité puisque les impacts anticipés sont tels qu'ils menacent les conditions d'existence sur Terre.

Le RNCREQ et les CRE ont donc entrepris de faire de cet enjeu l'une de leur priorité d'action, que ce soit dans leurs interventions ou par différents projets de mobilisation et de sensibilisation :

- Les CRE se sont d'abord hissés au rang d'interlocuteurs privilégiés des acteurs socio-économiques régionaux en assurant pendant trois ans le déploiement du Défi Climat, la plus vaste campagne de mobilisation et de sensibilisation pour la lutte aux changements climatiques au Québec.
- De manière systématique, dans leurs mémoires, leurs avis et leurs recommandations, les CRE veillent à ce que les enjeux de la lutte contre les changements climatiques soient pris en compte par ceux et celles qui ont la responsabilité de les intégrer dans leurs prises de décisions et leurs processus de développement et de planification.
- Depuis plus de cinq ans, les CRE animent la démarche Par notre PROPRES énergie (PNPE) assure la prise en charge et la mobilisation des acteurs socioéconomiques régionaux en faveur d'une transition énergétique inspirante.
- Enfin, les CRE sont également impliqués, en partenariat avec le consortium Ouranos, dans la sensibilisation et l'accompagnement des intervenants et des décideurs en région sur les enjeux d'adaptation aux changements climatiques.

Basées sur cette expertise concrète, les interventions du RNCREQ auprès du gouvernement du Québec jouissent toujours d'une grande écoute et sont prises très au sérieux, comme ce fut le cas encore récemment lors des consultations sur la Stratégie de développement durable, sur la modernisation de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) ou encore sur la révision de la Politique énergétique.

>>> [Nos positions et actions en changements climatiques](#)

# Les CRE et le RNCREQ, des acteurs engagés dans le secteur de l'énergie

---

Les CRE sont très actifs dans le secteur de l'énergie depuis de nombreuses années, que ce soit en menant différents projets de sensibilisation ou en participant à diverses consultations tels que le débat public en 1995 ou les audiences publiques du BAPE qui se sont tenues sur leur territoire.

Le RNCREQ joue aussi un rôle important dans ce secteur. Depuis 1998, il intervient au nom de ses membres à la Régie de l'énergie, et il représente les CRE au BAPE, à l'Assemblée nationale et sur diverses autres tribunes (conférences, médias, etc.).

Le Regroupement des CRE s'est penché sur la question de l'avenir énergétique du Québec et contribue à développer une vision et des pistes d'action. Il a lancé dès 2010 une importante campagne de réflexion et de mobilisation, les [Rendez-vous de l'énergie](#), a organisé le premier [Forum québécois sur l'Énergie](#) et a mis sur pied dans toutes les régions la démarche [Par notre PROPRE énergie](#).

>>> [Nos positions et actions en énergie](#)



# Vision du RNCREQ et des CRE dans le secteur de l'énergie

---

## L'énergie, une problématique majeure pour l'environnement

L'énergie est essentielle au fonctionnement et au développement des sociétés modernes. En contrepartie, elle est responsable des plus importants problèmes environnementaux auxquels fait face l'humanité et qui menacent les conditions d'existence sur Terre.

Récemment, les mesures de concentration atmosphérique de CO<sub>2</sub> ont révélé que le seuil de 400 ppm avait été franchi, confirmant à nouveau l'urgence d'agir.

En parallèle, la diminution des sources de pétrole conventionnelles entraîne une importante hausse des prix de cette forme d'énergie et une course effrénée vers de nouveaux gisements, généralement non-conventionnels, plus polluants et plus coûteux à extraire.

De plus, notre mode d'occupation du territoire, fortement dépendant de l'automobile, implique le développement, la réparation et l'entretien d'infrastructures coûteuses, sans compter les problèmes de santé publique et de congestion associés. Cela impose un changement de cap profond en matière de mobilité, et ce, dans un contexte de finances publiques précaires.

Enfin, trop souvent les enjeux relatifs au secteur de l'énergie sont vus dans une perspective d'urgence et/ou de court terme, sans planification d'ensemble et presque exclusivement sous l'angle de la **production** : quelles sources d'énergie doit-on exploiter pour en tirer le maximum de bénéfices ? Lesquelles ont le moins d'impacts sur l'environnement ? Comment soutenir le développement technologique ou le financement de telle ou telle filière ? Malheureusement, cette manière incomplète de définir les enjeux encourage le phénomène de surconsommation d'énergie. On oublie que l'énergie sert avant tout à répondre à un besoin (chauffage, éclairage, force motrice, etc.) et que c'est en questionnant la **consommation** que l'on pourra tenter de répondre à ces besoins avec le minimum d'impacts, notamment par des mesures d'économie d'énergie.

## Notre vision

Si l'on veut souscrire à une vision à long terme du développement de l'énergie qui contribuera à la vitalité économique du territoire tout en assurant le respect de l'environnement et l'équité entre les peuples et les générations, il nous faut viser ces deux cibles :

- soutenir en priorité les mesures d'économie d'énergie, dont l'efficacité énergétique et l'aménagement du territoire;
- favoriser la substitution des énergies fossiles et polluantes par les sources d'énergie locales, propres et renouvelables.

En somme, le RNCREQ et les CRE estiment que le Québec peut augmenter significativement son autonomie énergétique tout en réduisant drastiquement les impacts associés à la production et à la consommation de l'énergie **sans avoir nécessairement recours à de nouvelles sources de production**. En effet, si l'on diminue significativement notre consommation de pétrole dans les transports (en réduisant la consommation et la taille des véhicules, en augmentant le nombre de personnes par véhicule, en réduisant les besoins de motorisation par un aménagement durable du territoire, etc.), on réduit la pollution et les émissions de GES, on améliore la santé publique et on s'enrichit (en dépensant moins et en diminuant l'exportation de capitaux pour l'achat de véhicules et d'énergies fossiles).

En conséquence, le RNCREQ et les CRE croient qu'il faut s'intéresser autant au profil de production que de consommation de l'énergie. C'est en traitant ces aspects de manière intégrée qu'il sera possible d'envisager un développement énergétique du Québec qui soit socialement acceptable, bon pour l'environnement et économiquement viable.

## Une cible rassembleuse et efficace : la réduction de la consommation de pétrole

Au cours des dernières années, les CRE ont été parmi les premiers à s'investir pleinement dans une démarche stratégique structurée pour aborder le dossier de l'énergie.

### 2009-2011 - *Les Rendez-vous de l'énergie* : phase de sensibilisation et de mobilisation



Grâce à la contribution financière principale du Fonds vert du gouvernement du Québec et au partenariat avec le Centre québécois d'actions sur les changements climatiques, ainsi que de nombreux autres partenaires, les CRE ont pu mener avec succès la première phase de consultation régionale sur la réduction de la consommation de pétrole, les [Rendez-vous de l'énergie](#).

Cette démarche rassembleuse a permis d'amorcer une prise de conscience collective sur les enjeux économiques, sociaux et environnementaux de notre dépendance au pétrole, tout en mettant en lumière les opportunités de développement que cela peut constituer pour les différentes régions du Québec. Plus d'une centaine d'activités se sont déroulées en région entre 2009 et 2011 : forums régionaux de consultations des acteurs socio-économiques, cafés de l'énergie, ciné-débats, vox-pop, caravanes citoyennes, forums citoyens, projections de documentaires, etc. Les résultats de cette démarche ont notamment été présentés lors de la tenue du [Forum national sur l'énergie](#) qui s'est tenu à Shawinigan en novembre 2011.

À l'issue des Rendez-vous de l'énergie, plus de 150 organisations ont manifesté la volonté de continuer le travail, notamment en signant la [Déclaration d'engagement pour une stratégie de réduction de la dépendance au pétrole](#).



### 2011-2014 - *Par notre PROPRE énergie* : phase de mobilisation et d'action

Même si le document de référence élaboré dans le cadre des *Rendez-vous de l'énergie* présentait les premières pistes de réflexion quant aux moyens pour réduire la consommation de pétrole, il paraissait indispensable de poursuivre la mobilisation vers une étape de planification de cette transition. Un passage obligé visant la mise en œuvre concrète d'actions.

Par notre **propre**  
**énergie**

Toutes les régions ont en effet besoin d'en connaître davantage sur leur situation énergétique, et sur les enjeux et les solutions particulières à leurs territoires. L'élaboration d'un portrait énergétique régional et d'un plan

d'action devenait un préalable essentiel pour paver la voie à une stratégie régionale efficace sur la réduction de la consommation de pétrole. Aussi, agir efficacement implique de rejoindre les

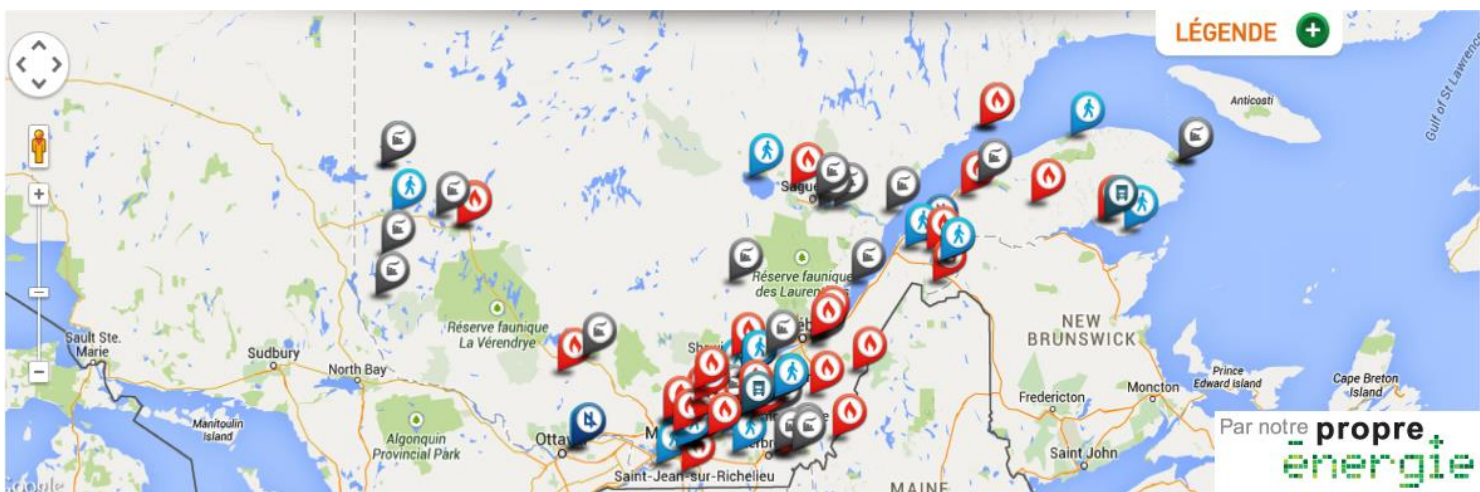
acteurs pertinents du territoire pour construire une vision partagée qui permettra d'avancer dans la même direction. C'est dans ce cadre que les conseils régionaux de l'environnement ont pu renforcer les comités d'action régionaux créés dans le cadre des *Rendez-vous de l'énergie*, pour mettre sur pied les [Tables régionale sur la réduction de la consommation de pétrole](#).

Dans un premier temps, les organisations membre des Tables régionales ont élaboré en concertation un plan d'action régional de réduction de la consommation de pétrole qui vient guider les actions souhaitables à réaliser pour la région dans différents secteurs, et pour différents horizons, tout en identifiant quels devraient être les porteurs des actions. Au total, ce sont plus de 300 organisations représentant tous les secteurs qui sont engagées dans cette démarche.

Lors de la dernière année, sous l'impulsion des CRE, les Tables régionales, ont amorcé la réalisation d'actions concrètes ainsi que la mise en valeur d'initiatives pour démontrer leur faisabilité et les bénéfices qui en découlent.

Ainsi, à partir de plans d'action élaborés par chaque région, plus de 55 projets structurants de réduction de la consommation de pétrole ont déjà été initiés partout au Québec, avec de nombreux partenaires, et des émissions de réductions de GES à la clé.

Par le travail de mobilisation mené avec *Par notre PROPRE énergie*, les CRE illustrent encore une fois qu'ils peuvent jouer un rôle unique et essentiel en matière de mobilisation et de concertation des acteurs, ils sont des catalyseurs d'action en région.



La démarche *Par notre PROPRE énergie* vise à réunir les conditions nécessaires pour engager le Québec sur la voie de la réduction significative de sa consommation de pétrole. Sur le site web [www.par-notre-propre-energie.com](http://www.par-notre-propre-energie.com), une carte interactive permet de découvrir les initiatives de réduction de la consommation de pétrole par régions ou par secteurs. Pour chaque réalisation, une fiche décrit le projet et quantifie les économies d'énergie et la réduction de GES qui en découlent, ainsi que les autres bénéfices sociaux et environnementaux.

Réduire la dépendance au pétrole nécessite que l'on favorise l'efficacité énergétique et la substitution des énergies fossiles par des énergies renouvelables locales ; cette démarche concourt ainsi directement aux deux principaux objectifs que poursuit le RNCREQ en matière d'énergie.

En ciblant directement le pétrole, les CRE ont fait la démonstration qu'il s'agit d'un moyen très efficace de susciter l'intérêt et la mobilisation des acteurs régionaux. En effet, ceux-ci

comprennent que cette dépendance est certes préoccupante, mais qu'il est possible en tant que région d'agir rapidement et concrètement pour la réduire, et d'en tirer des bénéfices.

La réduction de la consommation des autres sources d'énergies fossiles est aussi importante et intéresse le RNCREQ, mais cibler le pétrole a beaucoup plus d'impacts étant donnée la place qu'il occupe dans le bilan énergétique et des émissions de GES. Il est aussi le seul à interpeller directement l'ensemble des Québécois de toutes les régions, cela particulièrement à cause de leur dépendance à l'automobile.

*Pour en savoir plus : [www.par-notre-propre-energie.com](http://www.par-notre-propre-energie.com)*

# Sur la consultation

---

Nous saluons premièrement tout le travail de mobilisation opéré par le citoyen Matthew Chapman, qui, en invoquant le droit d’initiative, a permis de rendre possible cette démarche par l’Office de consultation publique de Montréal (OCPM).

Le RNCREQ et les CRE travaillent depuis si longtemps sur les enjeux de réduction de la consommation des énergies fossiles qu’il est extrêmement gratifiant de voir un citoyen, puis le Maire de la ville de Montréal, Denis Coderre, prendre à bras le corps cette problématique et en faire un sujet majeur de réflexion pour l’avenir de la métropole.

L’OCPM a ainsi permis de donner l’ampleur nécessaire à cette consultation en fournissant les outils et en organisant les événements pour animer la réflexion et susciter la participation du plus grand nombre possible de citoyens et citoyennes. À ce titre, l’implication de la Ville de Montréal, ainsi que les moyens mis en œuvre par l’OCPM sont exemplaire.

Bien sûr, une telle mobilisation n’aurait pas été possible sans la participation et l’appui de l’écosystème montréalais gravitant autour de ses enjeux. Celui-ci est parvenu à se mobiliser et à mobiliser pour faire émerger de multiples solutions qui sauront inspirer la Ville de Montréal pour l’avenir.

Pour preuve, de multiples communautés, groupes d’intérêts ou de valeurs qui d’ordinaire ne se positionnent pas sur ces enjeux ont pris le temps de le faire dans le cadre de ce forum. Il en résulte une impressionnante panoplie de prise de positions qui sauront, nous en sommes persuadés, nourrir la réflexion et les solutions pour faire de Montréal une ville carboneutre en 2042. (voir le site de la [Coalition Climat Montréal](#))

## Déclaration « Pour un Montréal leader climatique »

À ce titre, le RNCREQ est signataire de la déclaration « Pour un Montréal leader climatique ». Sous l’impulsion du CRE-Montréal, ses signataires encouragent la ville de Montréal à se positionner comme leader climatique en adhérant à l’objectif de « carboneutralité » pour le 400<sup>e</sup> anniversaire de fondation. Il s’agit d’un objectif réaliste atteignable auquel d’autres métropoles comme Vancouver ont déjà souscrit. De plus en plus d’organismes y adhèrent en signant la déclaration pour un Montréal leader climatique, tout en se montrant proactifs dans la recherche de solutions à plus court terme, notamment par la rédaction de mémoires et la concertation dans différents domaines de la société civile.

Le CRE-Montréal et 70 autres organisations demandent des engagements ambitieux de la Ville de Montréal suite à son leadership lors la COP21 et la carboneutralité pour 2042.

[Pour consulter la déclaration.](#)

## Assurer la cohérence avec les orientations de la Ville de Montréal

Comme le CRE-Montréal le souligne, cette consultation arrive à point puisque « plusieurs documents de planification arrivent à échéance, et sont en cours de révision. Parmi eux, notons le Plan de transport, le Plan d'urbanisme ou encore le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise. Le CRE-Montréal veut non seulement que la Ville et la collectivité disposent de cibles ambitieuses, mais aussi qu'elles atteignent ses objectifs à court terme tout en visant l'objectif d'un territoire « à énergie positive » ou « carboneutre » pour son 400e anniversaire en 2042. »

## Positionner le Ville de Montréal comme un leader au lendemain de la COP21

Lors de la Conférence de Paris sur les changements climatiques (COP21), et à l'initiative du maire de Montréal, les maires et les représentants de Montréal, Toronto, Vancouver, Longueuil, Sainte-Julie, Kitchener, Bromont, Halton Hills et Port Coquitlam ont rencontré les médias à l'aube du Sommet des élus locaux sur le climat qui se tenait le lendemain à la Mairie de Paris. Cet événement historique réunissait plusieurs centaines de maires de partout dans le monde autour de la lutte aux changements climatiques.

Lors de la [conférence de presse](#), le Maire de Montréal Denis Coderre, est venu confirmer le rôle central que doivent jouer les villes dans la lutte contre les changements climatiques :

*« Les villes font partie de la solution. Les villes et les métropoles ont un rôle clé à jouer dans la lutte aux changements climatiques. Nous devons donner aux villes les moyens de leurs ambitions. »*

Maire de Montréal, Denis Coderre

Cette consultation de l'OCPM constituera, nous l'espérons, un des premiers jalons pour faire de la Ville de Montréal un exemple de transition énergétique, qui saura la faire rayonner et la positionner comme un leader de l'économie à faible émissions de carbone.

# Faire la réduction de la consommation de pétrole une priorité

---

Le RNCREQ rappelle que les conseils régionaux de l'environnement et de nombreux partenaires sont déjà engagés dans la démarche [Par notre PROPRE énergie](#), qui vise à réunir les conditions nécessaires pour conduire le Québec à une réduction significative de sa consommation de pétrole.

Aussi, le RNCREQ invite la Ville de Montréal à montrer la voie, comme elle le fait déjà avec cette consultation, et à s'engager avec rigueur et sérieux dans une démarche visant la réduction de la consommation de pétrole. Voici une occasion de faire comme d'autres grandes métropoles du monde en s'engageant pour la transition énergétique vers une économie à faible émission de carbone.

## Réduire la consommation de pétrole : la priorité des priorités

Le RNCREQ dévoilait en octobre 2014 une première étude portant sur les bénéfices économiques d'une réduction de la consommation de pétrole. L'étude révèle que le Québec, s'il réduisait de 16 % sa consommation de pétrole d'ici six ans dans le secteur des transports routiers, améliorerait significativement le solde de sa balance commerciale. En effet, c'est 20 milliards de dollars en six ans qui, au lieu d'être envoyés à l'extérieur du Québec, stimuleraient l'économie d'ici, le développement régional, de même que la création d'emplois. On estime d'ailleurs à plus de 130 000 les emplois directs et indirects. En transformant leurs habitudes de consommation, les ménages québécois pourraient de leur côté réaliser des économies de 2 000 \$ à 4 000 \$ par année, soit suffisamment pour presque doubler le budget qu'ils accordent aux loisirs.

Le Québec exporte chaque année, au net, 18 milliards de dollars pour acheter des produits pétroliers et 9 milliards de plus pour acquérir des véhicules. Le déficit commercial pétrolier québécois représente maintenant près de 5 % de son PIB. C'est colossal. Ces milliards de dollars s'envolent vers d'autres pays privant ainsi les ménages et toutes les régions du Québec de cet argent créateur d'emplois. Le Québec a donc tout intérêt à mettre en place des mesures de réduction de la consommation de pétrole. L'étude démontre ainsi qu'il est payant pour l'économie de s'attaquer aux problématiques environnementales.

## Des ménages plus riches de plusieurs milliers de dollars chaque année

Le secteur des transports, qui consomme le plus de produits pétroliers, coûte particulièrement cher aux familles du Québec. Sur des dépenses de consommation moyenne de 49 000 \$ par famille en 2012, près de 9 000 \$ étaient consacrés au transport privé (18 %), après le logement, mais devant l'alimentation. Le pétrole qui plus cher au québécois que la nourriture. En modifiant certains réflexes de consommation sans affecter la qualité de vie, il y a des gains individuels et collectifs énormes à réaliser. Par exemple, un ménage qui possède un VUS pourrait dégager des économies annuelles de 2 100 \$ à 4 300 \$ s'il le remplaçait par un véhicule intermédiaire ou compact. De plus, selon une étude récente de Luc Gagnon et Pierre-Olivier Pineau de HEC<sup>1</sup>, un

---

1. Gagnon, L., et P.-O. Pineau, 2013. « *Les coûts réels de l'automobile, un enjeu mal perçu par les consommateurs et les institutions* », Cahiers de recherche, Groupe de recherche interdisciplinaire sur le développement durable -



ménage qui trouve le moyen de se passer d'une deuxième ou d'une troisième voiture peut se permettre d'acheter une maison d'un prix plus élevé de 200 000 \$. Ce sont des chiffres qui frappent.

Par ailleurs, l'étude permet de comparer les différents postes d'importation et d'exportation du Québec. Avec 27 G \$ annuellement, les importations de produits pétroliers et de voitures surpassent de loin les principaux postes d'exportation du Québec que sont l'aluminium (5 G \$), les aéronefs (5 G \$) et le papier (3 G \$). Le soutien des secteurs d'exportation est essentiel, mais tant qu'ils seront plombés par les importations de produits pétroliers et de voitures, leurs retombées pour l'économie du Québec demeureront négligeables.

### Éléments de méthodologie

Dans l'étude, les coûts évités par une stratégie de réduction de consommation de pétrole ont été évalués selon trois scénarios, soit un scénario de référence de stabilisation de la consommation de produits pétroliers, un scénario modéré de réduction de 16 % d'ici 2020 par rapport à l'année 2010 et un dernier dit « d'actions soutenues », calqué sur le modèle suédois, qui vise une réduction de 49 % d'ici 2020. Une modélisation de ces scénarios a été réalisée sur la base des multiplicateurs d'entrées et sorties du Québec, ajustés afin de tenir compte de l'évolution de la productivité du travail. Les données évoquées ci-haut font référence au scénario modéré.

Les économistes ont ensuite évalué les « chocs sur les secteurs productifs », c'est-à-dire l'argent qui peut être dépensé dans l'économie québécoise grâce aux coûts évités par la réduction de la consommation de pétrole. On constate alors les retombées économiques importantes que cela représente pour le Québec, non seulement sur la balance commerciale, mais aussi sur la création d'emplois.



Pour consulter l'étude *Vingt milliards de dollars de plus en six ans : les retombées économiques d'une réduction de la consommation de pétrole au Québec* et en savoir plus sur la démarche Par notre PROPRE énergie : [www.par-notre-propre-energie.com/etude.php](http://www.par-notre-propre-energie.com/etude.php).

Étude économique : [Vingt milliards de dollars de plus en six ans: les retombées économiques d'une réduction de la consommation de pétrole au Québec](#)

Résumé de l'étude économique : [Vingt milliards de dollars de plus en six ans: les retombées économiques d'une réduction de la consommation de pétrole au Québec](#)

---

HEC Montréal (GRIDD-HEC), 29 p., <<http://expertise.hec.ca/gridd/wp-content/uploads/2011/11/Les-co%C3%BBts-r%C3%A9els-de-l%E2%80%99automobile-un-enjeu-mal-per%C3%A7u-par-les-consommateurs-et-les-institutions.pdf>> (page consultée le 7 juillet 2014).

# Recommandations du RNCREQ

---

Le RNCREQ reprend ici en intégralité les recommandations du mémoire du CRE-Montréal pour cette même consultation. Comme cela est souligné dans leur mémoire, ces recommandations constituent des solutions à mettre en œuvre de façon prioritaire pour réduire de façon significative la dépendance collective aux énergies fossiles de l'Île de Montréal.

[Pour consulter le mémoire du CRE-Montréal.](#)

Autres publications auxquels le RNCREQ adhère :

Vivre en Ville. « [De meilleures villes pour un meilleur climat - Pour une croissance urbaine à faible impact climatique](#) ».

Alliance SWITCH. Plan d'action « [Au tour du secteur des transports de faire sa part dans la lutte aux changements climatiques](#) ».

---

**Recommandation 1 : Adhérer à l'objectif de « carboneutralité » pour 2042.**

Il existe un consensus scientifique ainsi qu'une certaine mobilisation, à la fois internationale et locale, au sujet de la nécessité de dramatiquement réduire, voire d'éliminer, les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergies fossiles d'ici 2050.

17 villes leaders de l'action contre les changements climatiques ont adhéré à l'alliance des villes « carboneutres » et se sont du coup engagés à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre d'au moins 80 % d'ici 2050<sup>2</sup>. La plus ambitieuse de ces villes, Copenhague, s'est pour sa part engagée à atteindre la « carboneutralité » pour 2025. Plus près de chez nous, Vancouver, la seule ville canadienne membre de l'alliance, s'est engagée à atteindre la « carboneutralité » et vise par ailleurs de devenir la ville verte par excellence d'ici 2020.

Des élus locaux (dont fait partie le maire de Montréal, Denis Coderre) ont d'ailleurs pris un engagement similaire - celui de lutter contre les changements climatiques et de soutenir des objectifs comme la transition vers une énergie 100 % renouvelable ou encore une réduction de 80 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050<sup>3</sup> - lors du Sommet des élus locaux pour le climat tenu dans le cadre de la Conférence de Paris sur les changements climatiques.

À Montréal, le Conseil régional de l'environnement de Montréal et d'autres organisations, au premier titre les signataires de la Déclaration pour un Montréal leader climatique qu'il a initiée, appuient résolument l'objectif d'atteindre la « carboneutralité » et encouragent la Ville de Montréal à en faire un engagement pour 2042, soit le 400e anniversaire de fondation de la Ville. Cela en ferait un engagement à la fois fort et symbolique, auquel les gouvernements provincial et fédéral devront absolument contribuer.

---

<sup>2</sup> <http://usdn.org/public/page/15/Carbon-Neutral-Cities-Alliance-Press-Release-March-2015>

<sup>3</sup> [http://www.uclg.org/sites/default/files/declaration\\_de\\_paris.pdf](http://www.uclg.org/sites/default/files/declaration_de_paris.pdf)

---

## Recommandation 2 :

### Élaborer, financer, mettre en œuvre et régulièrement évaluer un plan de transition

Le CRE-Montréal est d'avis que l'atteinte de la carboneutralité devra nécessairement passer par un plan de transition détaillant des engagements clairs, concrets et chiffrés à court, moyen et long terme et s'arrimant avec les autres documents de planification montréalais comme le Plan d'urbanisme, le Plan de transport, le PMAD, etc. Un financement devra absolument y être intégré afin d'en assurer la mise en œuvre efficace.

Ce Plan de transition devra faire l'objet d'une évaluation et d'une reddition de compte fréquente afin d'assurer le suivi et la réalisation des engagements et l'atteinte des cibles générales et intermédiaires. Cela permettra de rectifier le tir en cours de route et non seulement à mi-chemin ou à l'échéance du Plan d'action, d'ajuster les engagements ou encore d'en prendre de nouveaux si jamais les progrès n'étaient pas satisfaisants et les cibles n'étaient pas atteintes.

Concrètement, cela impliquerait des inventaires beaucoup plus fréquents des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise et des bilans plus fréquents du Plan d'action au lieu du bilan de mi-chemin et du bilan final (annualiser tant que faire ce peu les bilan de pollution atmosphérique). Une méthodologie d'évaluation plus fine pourrait aussi être retenue pour les inventaires des émissions de gaz à effet de serre, notamment pour les émissions liées au transport des personnes qui ne prend par exemple pas en compte les distances parcourues par les véhicules. L'accès à ces données sur les enjeux climatiques ouvrirait par ailleurs la porte à la mobilisation de la société civile ainsi qu'aux innovations.

---

## Recommandation 3 : Bonifier le financement du transport collectif

Le secteur des transports devra sans contredit être prioritaire dans les efforts de réduction de la dépendance montréalaise aux énergies fossiles. Une bonification du financement du transport collectif apparaît donc comme première condition pour permettre les améliorations de service et l'expérience des usagers du transport collectif. Ces améliorations permettront à leur tour un transfert modal de la voiture vers le transport collectif et la réduction de la consommation d'énergies fossiles liées à l'utilisation de l'auto solo.

Les analyses et les prises de position de TRANSIT, l'alliance pour le financement du transport collectif au Québec, laissent comprendre que le financement additionnel ne peut provenir d'une tarification accrue des usagers du transport collectif sans avoir un impact sur les cibles de part modale et que les marges de manœuvre de la ville, mais aussi des villes et municipalités québécoises en général, sont passablement réduites. La solution réside plutôt du côté des automobilistes et des contributions des gouvernements provincial et fédéral.

Ainsi, le CRE-Montréal recommande à Montréal de faire siennes les revendications suivantes pour accroître le financement du transport collectif sur son territoire :

- Élargir l'application du principe d'indexation afin de contrer l'érosion des revenus provenant de la contribution des automobilistes au transport en commun. Cela se traduirait par l'indexation du droit d'immatriculation, fixé à 30\$ depuis 1992;

- Retourner à une taxe ad valorem sur les carburants afin de contrer l'érosion des revenus qui en sont tirés, de profiter de la hausse des prix du carburant et de suivre ses fluctuations;
- Obtenir des contributions rehaussées en provenance du Fonds vert et des investissements fédéraux dans les infrastructures vertes.

Il existe d'autres possibilités pour bonifier le financement du transport collectif, d'autres sources de revenus à exploiter. Parmi celles-ci :

- Imposer une taxe kilométrique, qui permettrait de prendre en compte l'usage du réseau routier et non seulement la consommation de carburants;
- Imposer une taxe kilométrique et au poids pour véhicules et les camions de marchandises;
- Imposer une taxe sur la masse salariale pour que les employeurs contribuent au financement du transport collectif;
- Hausser (régionalement ou non) la taxe sur les carburants;
- Instaurer des péages routiers, avec pour options de localisation les ponts, un cordon autour de l'île, un cordon autour du centre-ville ou de secteurs centraux, etc.
- Capture de la valeur foncière;
- Accaparement d'une part de la TVQ prélevée sur le territoire de l'agglomération ou de la ville;
- Obtention d'un pouvoir de taxation en vertu du nouveau statut de métropole;
- Révision de la part du FORT dédié au transport collectif, avec pour cible la suggestion de l'Alliance TRANSIT de la grimper à 30 %.

#### Recommandation 4 : Développer le transport collectif

La demande pour le transport collectif n'est plus à prouver. Pour accentuer le transfert modal du véhicule motorisé personnel vers le transport collectif, il importe d'en accroître la capacité, d'offrir davantage de services. Cela peut s'accomplir de diverses façons à court terme comme à long terme.

Dans une perspective de gains à long terme, le CRE-Montréal appuie résolument la mise en chantier de projets d'infrastructures lourdes en transport collectif projetés ou à l'étude comme le prolongement de la ligne bleue du métro vers l'est; le système léger sur rail (SLR) sur le futur pont Champlain; la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport international Montréal-Trudeau; des autobus en site propre (SRB) sur des corridors à haut débit comme, mais non exclusivement, Pie-IX; et un tramway au centre de l'agglomération.

Dans une perspective de gains à court terme et d'interventions plus rapides, le CRE-Montréal recommande d'améliorer le service dans les secteurs moins bien desservis, par exemple les extrémités de l'île de Montréal et les quartiers moins centraux. L'amélioration des services passerait nécessairement par l'augmentation du nombre et de la fréquence des lignes d'autobus assurant les trajets vers le centre-ville et les autres pôles d'activité, ainsi que celles à l'intérieur des arrondissements et permettant de relier les quartiers. Tout cela autant aux heures de pointe qu'à l'extérieur des heures de pointe.

Encore dans une perspective de gains à court terme, le CRE-Montréal recommande de prioriser les projets moins coûteux comme l'aménagement de voies réservées et autres mesures prioritaires pour bus et l'augmentation du nombre de lignes express. Cela dans un souci de développement intégré et afin d'assurer une connectivité du réseau de mesures prioritaires et ainsi améliorer l'efficacité des trajets effectués en transport collectif.

Qui plus est, le CRE-Montréal recommande d'assurer une continuité dans le développement du transport collectif. De nouveaux projets devraient être soumis à l'étude sur une base continue dans l'objectif de développer un réseau réellement performant d'ici 2042.

---

#### Recommandation 5 : Améliorer l'expérience de l'utilisateur du transport collectif

Les recommandations précédentes pour le développement du transport collectif comme la construction d'infrastructures lourdes, l'aménagement de voies réservées et autres mesures prioritaires pour bus et davantage de lignes express permettront certainement d'améliorer l'expérience de transport collectif puisque les déplacements seront plus rapides et flexibles, les attentes moins longues et les véhicules moins bondés.

La quantité de services du transport collectif n'est cependant pas l'unique solution pour favoriser un transfert modal. Il importe de rendre le transport collectif concurrentiel au véhicule motorisé individuel à divers niveaux comme la durée et l'efficacité des déplacements et le confort. En d'autres mots, il importe de rendre l'expérience de transport collectif plus attrayante encore que celle de l'utilisation d'un véhicule motorisé individuel.

À cet égard, le CRE-Montréal recommande d'appliquer des mesures comme les suivantes et souligne au passage le potentiel que représente le projet iBUS de la Société de transport de Montréal.

- Aménager les arrêts d'autobus pour qu'ils soient confortables et accueillants, par exemple en végétalisant, en installant davantage de mobilier urbain à proximité et en élargissant les trottoirs.
- Climatiser les autobus de la Société de transport de Montréal en saison estivale, lors des journées qui le justifient.
- Offrir un service de WiFi gratuit dans tous les autobus, trains et wagons de métro circulant sur le territoire.

---

#### Recommandation 6 : Optimiser la gestion et la tarification du stationnement

Le CRE-Montréal travaille sur la question du stationnement depuis des années et est d'avis qu'il s'agit d'un élément pivot dans l'utilisation de la voiture et que sa gestion constitue un élément clé pour sortir de la dépendance à l'automobile. Il faut nécessairement en réduire l'offre pour éviter l'effet de demande induite qui contrecarre d'autre part les efforts en transport collectif. Le prix et l'accessibilité du stationnement se doivent donc de refléter davantage la valeur de l'espace public occupé ainsi que les coûts engendrés par l'utilisation de la voiture.

Pour réduire la dépendance montréalaise aux énergies fossiles par une meilleure gestion du stationnement, le CRE-Montréal recommande la mise en place des mesures suivantes :

- Opter pour la tarification du stationnement modulée selon la demande;
- Réduire l'offre de stationnement pour diminuer la dépendance à l'automobile et favoriser le transfert modal;
- Transmettre l'information en temps réel sur la disponibilité et l'emplacement du stationnement par le jalonnement dynamique afin de réduire voire d'éviter le trafic automobile induit par la recherche de place de stationnement;
- Abolir les normes minimales de stationnement pour les nouvelles constructions dans les secteurs bien desservis en transport collectif;
- Favoriser le partage de l'espace en créant des stationnements réservés pour l'autopartage et les véhicules en libre-service;
- Prioriser et offrir des tarifs réduits pour le stationnement des véhicules moins énergivores comme les véhicules hybrides et électriques;
- Imposer des normes en matière de verdissement et d'aménagement pour le stationnement;
- Aménager des stationnements incitatifs à proximité des grandes infrastructures de transport afin de favoriser le report modal et la mobilité active;
- Privilégier les constructions en souterrain ou étagées
- Intégrer une mixité des usages dans les stationnements en ouvrage.

---

#### Recommandation 7 :

##### Déployer l'autopartage et les véhicules en libre-service sur l'ensemble du territoire montréalais

L'autopartage et les véhicules en libre-service s'inscrivent dans le cocktail transport et permettent de réduire l'attrait de la possession d'un véhicule. Or, malgré leur potentiel, leur déploiement se confronte à certaines barrières, notamment au niveau du stationnement sur rue.

Pour en faciliter le déploiement et en faire de réelles alternatives pour tous les Montréalais, le CRE-Montréal recommande de dédier des cases de stationnement sur rue à l'autopartage et aux véhicules en libre-service et ce, dans tous les quartiers et arrondissements. Le CRE-Montréal recommande aussi de revoir la tarification des vignettes pour les véhicules en libre-service afin de mieux refléter l'attrait de ce mode.

---

#### Recommandation 8 : Électrifier les transports

Le CRE-Montréal est d'avis que plus d'efforts doivent être déployés pour accélérer l'électrification des véhicules personnels. Concrètement, Montréal doit aller plus loin sur l'offre de bornes publiques sur l'ensemble de son territoire et doit aussi presser le gouvernement du Québec à adopter sa loi zéro émission.

Le CRE-Montréal salue par ailleurs les mesures déjà entamées pour électrifier le transport collectif. Par contre, le CRE-Montréal demeure convaincu que le transport collectif, même non électrifié, demeure un mode de mobilité beaucoup plus porteur en termes de réduction de la consommation d'énergies fossiles et des émissions de GES que l'électrification des transports et comporte, en plus, davantage de cobénéfices au niveau de la santé publique et de la congestion, par exemple.

---

#### Recommandation 9 : Encadrer et soutenir le covoiturage commercial

Le taux d'occupation des véhicules demeure faible; en 2012, lors du dernier bilan de mise en œuvre du Plan de transport, il était de 1,25 personne par véhicule en circulation. Le covoiturage représente en ce sens un potentiel de réduction des véhicules en circulation assez intéressant, surtout dans les secteurs où il est plus difficile d'accéder au transport collectif ou de justifier le maintien ou l'augmentation du service en raison de la plus faible densité.

Le CRE-Montréal recommande de mieux collaborer avec les grands employeurs, les centres de gestion des déplacements afin que les navetteurs aient accès plus facilement à une plateforme électronique permettant de les mettre en contact pour covoiturer plus efficacement. Des stationnements incitatifs pourraient aussi être mis à profit.

---

#### Recommandation 10 : Développer le transport actif

Le transport actif constitue une alternative de choix pour les déplacements courts et de quelques kilomètres. Pourtant, la proportion des déplacements actifs n'atteint pas les niveaux espérés, surtout à l'extérieur des quartiers centraux. Il apparaît clair que Montréal devra prévoir plus d'aménagements pour les piétons et les cyclistes. Aux heures de pointe, des pistes du réseau cyclable sont d'ailleurs déjà utilisées à pleine capacité.

Ainsi, en ce qui concerne le vélo, le CRE-Montréal recommande d'accélérer le développement du réseau cyclable montréalais, d'en accroître la sécurité et de bonifier l'offre de stationnements pour vélo. Concrètement, nous proposons les priorités et les mesures suivantes :

- Développer une vision centrale du réseau cyclable et déléguer les aménagements à la pièce réalisés par les arrondissements;
- Accélérer le rythme annuel de développement du réseau cyclable;
- Assurer une plus grande connectivité du réseau cyclable pour améliorer l'efficacité des déplacements à vélo ainsi que leur sécurité;
- S'appuyer sur l'expertise d'organisations reconnues ainsi que des usagers du réseau pour développer un réseau qui répond bel et bien aux besoins : la contribution des usagers pourrait être rendue possible par une plateforme numérique collaborative à l'exemple de celle mise sur pied par la Coalition vélo Montréal, qui permet aux cyclistes d'identifier des liens et des aménagements qu'ils aimeraient voir exister;
- Renforcer les liens structurants du réseau cyclable : les liens nord-sud, est-ouest et du tour de l'île;

- Sécuriser les aménagements cyclables actuels en les isolant de la circulation automobile le plus possible;
- Sécuriser les traversées posant des risques comme les viaducs et les tunnels;
- Rendre accessible une plus grande portion du réseau cyclable à l'année afin d'encourager la pratique du vélo en toutes saisons;
- Prévoir davantage de stationnements pour les vélos sur les artères, à proximité de pôles d'activités ainsi qu'aux abords des stations de métro et de train de banlieue;
- Inclure systématiquement des aménagements pour cyclistes bonifiés lors du réaménagement de rues;
- Poursuivre le développement de BIXI.

En ce qui concerne la marche, le CRE-Montréal recommande de remettre le piéton et la marche au cœur des priorités lors des aménagements et réaménagements. Nous proposons les priorités et les mesures suivantes :

- Adopter la vision zéro accident;
- En conséquence, adopter des mesures d'apaisement de la circulation, notamment la réduction de la vitesse dans les rues locales;
- Sécuriser les intersections, notamment celles reconnues comme accidentogènes et celles disposant de feux de circulation, grâce à des feux pour piétons, un temps de traverse suffisamment long pour les usagers les plus vulnérables, un marquage au sol approprié, etc.
- Assurer la continuité du réseau piétonnier et atténuer l'effet des frontières urbaines;
- Aménager des trottoirs suffisamment larges et conviviaux sur toutes les rues;
- Inclure systématiquement des aménagements pour piétons lors du réaménagement de rues;
- Rendre plus de rues et artères piétonnes à l'année ou périodiquement.

#### Recommandation 11 : Favoriser l'intermodalité et « l'OMNImodalité »

Différentes mesures à considérer pour favoriser l'intermodalité entre le vélo et le transport collectif :

- Améliorer l'intégration de tous les modes de transport, favoriser le transbordement de l'automobile vers le transport collectif, anticiper le potentiel des véhicules autonomes collectifs;
- Prévoir des stationnements vélos sécurisés aux abords des stations de métro, de train de banlieue, des stations de lignes express de bus;
- Donner plus d'espace et de permission pour le vélo dans le métro et les trains de banlieue;
- Installer des supports à vélo sur les taxis et les autobus de la Société de transport de Montréal;
- Intégrer la tarification du BIXI avec celle du transport collectif;
- Aménager plus de stations de BIXI à proximité des stations de métro, de train de banlieue et des lignes express d'autobus.



---

### Recommandation 12 :

#### Établir des critères écologiques pour les nouvelles constructions et les rénovations

Pour les premières interventions, cibler les écoles, les logements sociaux, etc. Sur la plateforme VerMtl, sur le compte du CRE-Montréal, il y a des précisions sur cette recommandation.

Pour les critères :

- Prohiber l'implantation de nouveaux commerces avec service au volant et notamment dans la restauration rapide.
- Établir des normes de construction prévoyant le câblage électrique permettant l'installation de bornes de recharge pour véhicules et vélos électriques.
- Intégrer des critères LEED dans la réglementation des arrondissements

(Voir les recommandations du Conseil du bâtiment durable).

---

### Recommandation 13 :

#### Mettre en place un programme d'efficacité énergétique adapté au parc locatif

Dans l'idée d'assurer une certaine solidarité dans la transition écologique, il faut mettre en place des mesures pour soutenir les ménages moins nantis.

Cela pourrait se traduire par la mise en place d'un programme d'efficacité énergétique adapté au parc locatif visant à réduire les besoins de chauffage et à inciter les propriétaires à effectuer les rénovations nécessaires pour rendre leurs logements plus énergétiquement efficaces.

---

### Recommandation 14 : Aménager des milieux de vie denses et diversifiés

La densité des milieux de vie est l'une des meilleures façons de réduire les émissions de GES et la consommation d'énergies fossiles. Elles sont d'ailleurs plus faibles à Montréal que dans les couronnes ainsi que pour l'ensemble du Québec. Le CRE-Montréal croit qu'il faut poursuivre dans cette direction, que la densification et la diversification des milieux sont une avenue prometteuse.

Des pistes pour détailler cette recommandation :

- Les documents de référence de Vivre en ville et notamment Bâtir au bon endroit : la localisation des activités et des équipements au service des collectivités viables ou sur le site web :<http://collectivitesviables.org/>
- Nos recommandations sur la plateforme VertMtl (et plus haut dans le document) en ce qui a trait à la mise sur pied d'un programme pour décontaminer les terrains contaminés, pour ensuite construire sur ces terrains et ainsi assurer densité et réduire le besoin de gruger sur les milieux naturels pour le développement.
- Outil développé par la CMM sur les TOD : facilite l'identification des lieux prometteurs sur l'île de Montréal.

---

### Recommandation 15 : Soutenir la vitalité commerciale de proximité

Cette recommandation part de l'idée que pour limiter les déplacements en voiture, il doit y avoir une offre commerciale de proximité intéressante, et ce, dans tous les quartiers.

- Ouvrir les rues aux piétons et aux cyclistes (piétonisation et rues partagées)
- Installer des placotoirs et bonifier le mobilier urbain
- Embellir l'espace public par les aménagements et le verdissement
- Faciliter la livraison.

---

### Recommandation 16 : Soutenir le développement d'un pôle de l'économie verte

Cette recommandation part du fait que la ville a en effet très peu d'impact sur les industries, les réglementations les encadrant étant développées à des échelons supérieurs de gouvernement. Or, dans les limites de ses capacités et en collaboration avec les paliers supérieurs, la ville pourrait fort bien encourager le développement de pôles, voire de grappes industrielles vertes, de l'économie circulaire, etc. De toute façon, les grands émetteurs seront soumis au système de plafonnement et d'échanges du Québec.

- Adresser une demande de maintenir la pression sur Québec pour que le plafonnement des GES continue de contraindre les grands pollueurs de Montréal;
- Voir le projet de l'Institut EDDEC (inscrit sur jefaitmtl).





Regroupement national des conseils régionaux  
de l'environnement du Québec (RNCREQ)

50, rue Sainte-Catherine Ouest  
Bureau 380.A  
Montréal (Québec) H2X 3V4  
514 861-7022



La **force d'un réseau** au service  
de l'**environnement** et du **développement durable**

