



Communauté métropolitaine  
de Montréal

Mémoire de la Communauté métropolitaine de  
Montréal déposé dans le cadre de la consultation de  
Transition énergétique Québec sur le *Plan directeur  
en transition, innovation et efficacité énergétiques*

Décembre 2017



## AVANT-PROPOS

Créée en 2001, la Communauté métropolitaine de Montréal (Communauté) est un organisme de planification, de coordination et de financement qui regroupe 82 municipalités où résident plus de 3,9 millions de personnes réparties sur un territoire de plus de 4 360 km<sup>2</sup>. La Communauté exerce des compétences stratégiques à l'échelle du Grand Montréal<sup>1</sup>. Ses principaux champs d'intervention sont le développement économique, l'aménagement du territoire, le transport, l'environnement, le logement social et les équipements à caractère métropolitain.

Sa mission :

- Planifier, coordonner et financer les compétences stratégiques qui façonnent le territoire et le développement de la région.

Sa vision :

- Mettre le cap sur le monde et bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable.

Son objectif :

- Rejoindre le peloton de tête des régions nord-américaines en développant des projets rassembleurs qui suscitent l'adhésion des élus, des citoyens et de la société civile.

La Communauté dépose le présent mémoire à l'égard de la transition énergétique du Québec dans le contexte de la consultation publique lancée par Transition énergétique Québec. La voie que suivra le Québec dans sa transition énergétique aura des répercussions sur les trois grandes orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) : l'aménagement du territoire, le transport et l'environnement.

Puisqu'une grande majorité des mesures à déployer pour réussir la transition énergétique du Québec repose sur les fondements d'une mobilité durable, la Communauté réitère, par le présent mémoire, plusieurs recommandations émises en juillet 2017 dans le cadre de la consultation du gouvernement du Québec sur la Politique québécoise de mobilité durable.

---

<sup>1</sup> La Communauté regroupe, en tout ou en partie, les territoires de l'agglomération de Montréal, de l'agglomération de Longueuil, des Villes de Laval et de Mirabel ainsi que ceux des MRC Les Moulins, L'Assomption, Deux-Montagnes, Thérèse-De Blainville, Roussillon, Beauharnois-Salaberry, Vaudreuil-Soulanges, Marguerite-D'Youville, La-Vallée-du-Richelieu et Rouville.



## CONTEXTE DE LA CONSULTATION

En avril 2016, le gouvernement du Québec lançait sa Politique énergétique 2030 au cœur de laquelle s'inscrit une volonté d'assurer une transition énergétique de la province. Le gouvernement a d'ailleurs créé un organisme, Transition énergétique Québec (TEQ), responsable de mener cette transition énergétique. À cet effet, TEQ a le mandat de coordonner l'élaboration d'un plan directeur pour le Québec. Ce plan énoncera les principaux objectifs et les mesures qui permettront au Québec de progresser dans sa transition énergétique au cours des cinq prochaines années.

Le 17 octobre dernier, Mme Johanne Gélinas, PDG de TEQ, a annoncé le lancement d'une consultation publique se déroulant jusqu'au 8 décembre 2017.

La consultation porte sur neuf thèmes distincts :

- Bâtiments résidentiels
- Bâtiments commerciaux et institutionnels
- Transport de personnes
- Transport de marchandises
- Industries
- Bioénergies
- Innovation
- Aménagement du territoire
- Financement, connaissances, sensibilisation et offre de service

Pour chacun des thèmes, le gouvernement présente les mesures envisagées pour réaliser la transition énergétique.

## ENJEUX MÉTROPOLITAINS

La Communauté est particulièrement interpellée par les enjeux de transport et d'aménagement du territoire, deux thèmes qui sont intrinsèquement liés et qui méritent définitivement d'être pris en compte dans le processus de transition énergétique du Québec. C'est d'ailleurs par ses objectifs et actions en matière d'aménagement et de transport que la Communauté est, et sera, en mesure de contribuer à la transition énergétique souhaitée.

Par l'adoption de son PMAD, la Communauté s'est dotée d'objectifs ambitieux en matière d'aménagement et de mobilité, soit d'orienter au moins 40 % des nouveaux ménages (2011-2031) dans des quartiers de type TOD (*Transit Oriented Development*) localisés aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant et d'augmenter la part modale du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal à 30 % en pointe du matin en 2021, puis à 35 % en 2031.

De plus, la Communauté travaille actuellement en étroite collaboration avec l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) afin d'élaborer le premier plan stratégique des transports collectifs pour la région métropolitaine. Une collaboration entre le gouvernement et la Communauté sera essentielle afin de s'assurer d'une vision commune en matière de systèmes de transport durables sur le territoire du Grand Montréal, et ce, autant pour le transport de personnes que celui des marchandises.



Par ailleurs, en raison de son implication auprès des neuf grappes industrielles présentes sur son territoire, la Communauté se positionne également face aux mesures proposées sous le thème de l'innovation.

Enfin, des travaux visant à définir des orientations métropolitaines de lutte et d'adaptation aux changements climatiques sont actuellement en cours. La réduction des émissions de GES est au cœur de ces travaux qui seront notamment influencés par le contenu du futur *Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques* du Québec.

### **Aménagement du territoire et transport de personnes**

En matière de transport de personnes, une offre accrue et attrayante d'alternatives à l'autosolo apparaît incontournable pour parvenir à réduire la consommation d'énergie fossile sur le territoire de la Communauté. Avec plus de 2 millions de déplacements comptabilisés dans le Grand Montréal lors des périodes de pointe en 2013, le potentiel de réduction de consommation de carburant et d'émissions de GES est considérable.

Selon les données les plus récentes, lorsqu'on le compare aux 33 plus importantes régions métropolitaines d'Amérique du Nord, le Grand Montréal se positionne au :

- 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> rangs pour la proportion de navetteurs utilisant respectivement le transport collectif et le transport actif pour les déplacements domicile-travail.
- 4<sup>e</sup> rang pour la desserte en transport en commun.
- 2<sup>e</sup> rang des métropoles cyclables.
- 11<sup>e</sup> rang en matière d'accessibilité piétonnière.

Bien que son positionnement en matière de mobilité durable soit enviable, la Communauté fait continuellement face à de nombreux défis pour maintenir son statut. Par exemple, alors que l'on compte sur les réseaux de transport collectif du Grand Montréal pour réduire l'empreinte carbone des déplacements et désengorger le réseau routier, ceux-ci sont saturés aux heures de pointe. On peut certes se féliciter que tant de gens aient adopté ce mode de déplacement, mais cette popularité freine malheureusement l'augmentation de la demande qui est souhaitée.

Pour la Communauté, la solution passe donc notamment par des investissements supplémentaires majeurs dans l'offre de service des réseaux de transports collectifs. À cet égard, il faut souligner les investissements importants qui ont déjà été annoncés par le gouvernement du Québec dans le cadre du budget 2017-2018, en particulier la réalisation prochaine du Réseau électrique métropolitain qui permettra d'améliorer considérablement la mobilité de la région.

Par ailleurs, la hausse des parts modales des transports collectif et actif repose en grande partie sur la création de formes urbaines denses, tel que décrit parmi les mesures proposées pour le futur *Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques*. En effet, cette proposition cadre avec l'orientation du PMAD de créer un Grand Montréal avec des milieux de vie durables. En terme d'aménagement, un des grands défis est de réaliser des quartiers de type TOD autour des stations du réseau de transport en commun structurant.

Plus spécifiquement, la Communauté entend orienter 40 % de la croissance des ménages, d'ici 2031, dans les quartiers de type TOD. Si l'ensemble des investissements demandés en matière de transport en commun se concrétise, cet objectif pourrait être haussé à près de 60 %.



Pour atteindre cet objectif, la Communauté demande aux MRC et agglomérations de fixer des seuils minimaux de densité résidentielle en lien avec ceux identifiés au PMAD. Ces derniers correspondent à une densité moyenne applicable à l'ensemble des terrains vacants et à redévelopper.

En parallèle, les municipalités doivent adopter une planification détaillée de type aménagement-transport pour leurs aires TOD. En s'appuyant sur une vision de développement élaborée avec les citoyens et les parties prenantes, l'exercice doit notamment viser à :

- améliorer l'intégration de la station au milieu environnant en encourageant sa visibilité et son accessibilité;
- faciliter l'accès à l'infrastructure de transport collectif en accordant une priorité aux déplacements actifs;
- assurer une gestion des stationnements hors rue qui vise à limiter le nombre de places de stationnement en favorisant d'autres formes de stationnements (souterrains ou en structure).

D'autre part, la Communauté a adopté un programme d'aide financière à la conception des aires TOD afin d'encourager l'aménagement de milieux de vie de qualité à proximité des points d'accès au réseau de transport en commun structurant. Cette initiative avait pour but d'inciter les municipalités à trouver des approches innovantes dans la planification de leurs aires TOD et de diffuser les réalisations à tous les partenaires de la Communauté.

À ce jour, 17 projets novateurs, répartis dans 14 villes du Grand Montréal, ont reçu une aide financière de la Communauté. Au total, c'est près de 1,7 M\$ qui ont été investis dans la planification du territoire en lien avec les aires TOD.

Le programme a permis de faire ressortir certaines approches innovantes en termes de planification du territoire et de participation citoyenne. Tous les bons coups ont été diffusés à l'ensemble des partenaires de la Communauté et ont permis de faire avancer les connaissances en matière de TOD dans la région métropolitaine de Montréal.

Cette initiative, déployée à la Communauté, pourrait inspirer d'autres régions du Québec à mettre en place des programmes de financement pour encourager la planification en lien avec les réseaux de transport en commun.

Dans le même esprit, la Communauté adhère à la proposition du gouvernement de « Localiser de façon optimale les activités structurantes et de proximité dans les pôles d'activité desservis par le transport collectif ou faciles d'accès par un mode de transport actif ». À cet effet, le PMAD demande aux MRC et agglomérations à ce que les installations d'intérêt métropolitain projetées (institutions de santé, d'éducation, sportives, culturelles ou touristiques) soient localisées à moins de 1 km d'un point d'accès du réseau de transport en commun métropolitain.

En dehors des aires TOD, la consolidation du territoire est également nécessaire afin d'encourager les déplacements actifs. En plus des seuils de densité hors TOD, la Communauté demande à ses partenaires de consolider le tissu urbain existant en assurant, en premier lieu, l'utilisation des terrains vacants, ou à redévelopper, qui sont ou seront desservis par les infrastructures d'aqueducs et d'égouts et qui sont compris à l'intérieur du périmètre métropolitain.



Enfin, la Communauté appuie l'idée de favoriser l'utilisation de l'énergie à plus faible empreinte carbone et souhaite que le futur *Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques* intègre des programmes d'efficacité énergétique en transport, des mesures visant l'électrification des transports, l'utilisation des nouvelles technologies, l'appui aux initiatives d'autopartage et de covoiturage ainsi que le développement de nouveaux modèles d'affaires.

### **Transport de marchandises**

Près de la moitié des marchandises transportées par camions au Québec avaient pour lieu d'origine ou de destination la région métropolitaine de Montréal en 2014. Sachant que les camions lourds sont responsables du tiers des émissions de GES du secteur des transports routiers et que la distance moyenne annuelle parcourue pour le transport des marchandises affiche une hausse de 26 % pour la période 1995-2014, la Communauté appuie toutes les mesures proposées visant à optimiser les chaînes logistiques pour le transport des marchandises et la livraison des services.

À ce sujet, rappelons que CargoM, la grappe du transport et de la logistique du Grand Montréal, oriente une partie de ses efforts à l'optimisation des chaînes logistiques et représente ainsi un partenaire de choix pour le gouvernement dans le cadre de la transition énergétique dans le secteur du transport des marchandises.

### **Innovation**

L'observation des économies performantes permet de mesurer l'importance du développement de grappes industrielles innovantes et du degré élevé d'interactions entre entreprises qui les caractérise. En effet, les grappes permettent aux entreprises qui les composent d'appréhender collectivement l'évolution des circonstances économiques, de s'y adapter et d'en tirer profit. En d'autres termes, l'interaction entre les acteurs des grappes favorise l'innovation et l'apprentissage économique.

Depuis 2005, la Communauté métropolitaine de Montréal mise sur le développement de grappes industrielles sur son territoire. Aujourd'hui, le Grand Montréal compte neuf grappes structurées.

Chaque grappe profite du support d'un secrétariat, financé par le secteur privé, la Communauté ainsi que le gouvernement du Québec. Les secrétariats de grappes regroupent des entreprises, des associations d'entreprises, les comités sectoriels de main-d'œuvre d'Emploi-Québec, le milieu de la recherche et de la formation pour favoriser de nouveaux modes de partenariats entre ces partenaires.

Les secrétariats de grappes sont donc les interlocuteurs privilégiés afin d'identifier les enjeux auxquels leurs secteurs respectifs sont confrontés et d'identifier les actions à prendre pour y faire face.



En matière d'innovation, la Communauté appuie Écotech Québec, la grappe des technologies propres dont la mission est de mobiliser les acteurs de l'économie verte pour la mise en place des conditions les plus propices au développement et à la croissance des entreprises du secteur. Écotech Québec travaille également à accroître le niveau de connaissance pointue et l'expertise à l'égard des besoins et tendances, tant au niveau national qu'international. Dans une perspective de transition énergétique misant sur des propositions telles que la diffusion des connaissances liées à l'ensemble de la chaîne d'innovation énergétique et la coordination des actions des différents acteurs, il apparaît évident pour la Communauté que l'expertise d'Écotech Québec doit être reconnue par le gouvernement.

## **Financement**

Les résultats de divers programmes de financement mis en œuvre par la Communauté ont démontré la pertinence de ses interventions pratiques dans ses domaines de compétence. À titre d'exemples dans le domaine de l'environnement, mentionnons les Fonds bleu et vert ainsi que le Programme de financement de la Trame verte et bleue du Grand Montréal. Les 50 M\$ investis par la Communauté, en partenariat avec les administrations municipales et le gouvernement du Québec, ont ainsi généré des investissements de près de 200 millions de dollars dans des initiatives de conservation, d'accessibilité et de mise en valeur des milieux naturels sur le territoire métropolitain.

De plus, tel que décrit précédemment, dans le cadre de la mise en œuvre du PMAD, la Communauté a adopté en 2012 un programme d'aide financière à la conception de l'aménagement des aires TOD qui permet de financer la réalisation de planifications détaillées. Ce programme aura, à terme, permis la planification d'une trentaine de projets TOD grâce à des investissements de près de 3 M\$ octroyés par la Communauté.

Dans le même esprit, il sera proposé que le futur document d'orientations sur les changements climatiques qui sera adopté par la Communauté en 2018, soit accompagné d'un programme de financement appuyant la réalisation de projets de démonstration en matière de réduction des émissions de GES et d'adaptation aux changements climatiques. Les résultats de ces projets seront publiés sous forme d'études de cas relatant les expériences et les barrières. Ces documents seront ainsi disponibles à l'ensemble des intéressés.



---

## **RECOMMANDATIONS DE LA COMMUNAUTÉ**

### **RECOMMANDATION 1**

#### ***Contribuer à l'augmentation de la part modale du transport collectif à 35 % d'ici 2031***

Que le futur *Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques* contribue à l'atteinte de l'objectif d'augmenter la part modale du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal à 30 % en pointe du matin en 2021, puis à 35 % en 2031, conformément au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

### **RECOMMANDATION 2**

#### ***Contribuer à la planification aménagement-transport en appuyant financièrement le programme TOD de la Communauté***

Que le futur *Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques* contribue aux actions menées par la Communauté visant à assurer une planification intégrée optimale de l'aménagement et du transport aux abords des points d'accès au transport en commun métropolitain structurant en appuyant financièrement le programme TOD de la Communauté.

### **RECOMMANDATION 3**

#### ***Favoriser les déplacements sobres en carbone***

Que le futur *Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques* comprenne des actions visant à augmenter le nombre de véhicules personnels et de transport en commun électriques, accélérer le déploiement du réseau de bornes de recharge et offrir des mesures préférentielles pour favoriser la mobilité des véhicules électriques.

### **RECOMMANDATION 4**

#### ***Favoriser l'augmentation de la part modale du vélo***

Que le futur *Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques* contribue à l'atteinte de l'objectif d'augmenter la part modale du vélo, notamment en bonifiant les programmes de soutien financier à la réalisation des réseaux cyclables qui permettront de favoriser le transport actif tel que proposé dans le Plan directeur du Réseau vélo métropolitain de la Communauté.



### **RECOMMANDATION 5**

#### ***Accélérer la commercialisation et l'intégration des innovations en matière d'électrification des transports et d'intelligence des véhicules***

Que le futur *Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques* mise sur l'expertise québécoise de recherche de haut calibre en électrification des transports et appuie la commercialisation des innovations, particulièrement celles issues de l'Institut de recherche d'Hydro-Québec (IREQ) et de l'Institut de valorisation des données (IVADO), tout en appuyant les plateformes métropolitaines d'innovations et d'expérimentation que sont le technopôle des transports durables et intelligents de Longueuil et l'Institut de l'électrification des transports intelligents de Montréal.

### **RECOMMANDATION 6**

#### ***Intégrer l'expertise et la mobilisation des grappes industrielles dans la mise en œuvre de la transition énergétique***

Que le futur *Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques* reconnaisse l'expertise et les partenariats développés par les entreprises formant les grappes industrielles œuvrant dans les secteurs de l'énergie, de la mobilité et des nouvelles technologies.

### **RECOMMANDATION 7**

#### ***Appuyer des projets de démonstration de transition énergétique, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation aux changements climatiques sur le territoire métropolitain***

Que le futur *Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques* soit accompagné de financement destiné à appuyer des projets de démonstration de transition énergétique, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation aux changements climatiques sur le territoire métropolitain et que la gestion d'un tel programme soit confiée à la Communauté métropolitaine de Montréal.