



Plein d'idées montréalaises
pour électrifier le Québec,
s'adapter et lutter contre les
changements climatiques

AVIS DU CRE-MONTRÉAL
Présenté au
Gouvernement du Québec
31 octobre 2019





Conseil régional de l'environnement de Montréal

Maison du développement durable

50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300

Montréal (Québec) H2X 3V4

Tél. : 514-842-2890

Télec. : 514-842-6513

info@cremtl.qc.ca

www.cremtl.qc.ca

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

Suivez-nous!



Table des matières

MISE EN CONTEXTE	3
LES GRANDS ENJEUX MONTRÉALAIS AVANCÉS PAR LE CRE-MONTRÉAL	4
Adaptation aux changements climatiques.....	4
Aménagement exemplaire des grandes infrastructures autoroutières provinciales.....	5
APPUI AUX PRINCIPES ET RECOMMANDATION AVANCÉES PAR L'ALLIANCE TRANSIT	6
Augmenter le financement dédié aux modes durables.....	6
Renforcer l'approche « Réduire - Transférer - Améliorer » en matière de mobilité durable dans l'ensemble des politiques gouvernementales concernées.....	6
Revoir les règles de financement des réseaux de transports et accélérer le recours à l'écofiscalité.....	7
Financer la création d'écoquartiers et la consolidation urbaine partout au Québec en créant un fonds en aménagement et urbanisme durables (FAUD).....	7
Réussir l'électrification des transports.....	7
CONCLUSION	9
Ne pas laisser l'adaptation aux changements climatiques de côté.....	9
Faire preuve d'exemplarité sur les terrains des institutions de l'État et en tant qu'employeurs	9
S'appuyer sur les expertises locales	10
ANNEXE	11
Fiche sur la Dalle-part Turcot.....	11
Guide pour des plantations résilientes dans les emprises autoroutières.....	12
Démarche Stationnement écoresponsable.....	13
Centre de gestion de déplacement (CGD) de la Communauté métropolitaine de Montréal	13
Guide de mise en forme d'un stationnement écoresponsable	14



MISE EN CONTEXTE

Retour sur la rencontre de la tournée des ministres dans la métropole

Le mardi 15 octobre 2019, cinq ministres provinciaux, des élus municipaux et plus d'une trentaine de représentantEs de la société civile montréalaise, dont le CRE-Montréal, ont participé à la rencontre montréalaise de la tournée ministérielle en vue de l'élaboration du Plan d'électrification et de changements climatiques (PECC). La tournée ministérielle a été réalisée en collaboration avec le Regroupement national des conseils régionaux du Québec (RNCREQ) et la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ).

À travers un avant-midi complet d'échanges, divers organismes, institutions, associations et entreprises, ont pu partager des idées phares, des projets, des besoins et des recommandations pour nourrir le gouvernement québécois dans sa réflexion en vue de la rédaction prochaine du PECC.

En tant que coorganisateur de cette rencontre et soucieux de faire avancer la métropole vers un développement toujours plus durable, le CRE-Montréal désire réitérer dans un premier temps certaines recommandations qui touchent plus particulièrement notre territoire, soit l'île de Montréal et la grande région métropolitaine. Dans un deuxième temps, nous tenons également à appuyer les recommandations de l'Alliance TRANSIT, dont nous sommes un membre actif et fondateur. L'ensemble de ces recommandations locales et provinciales participera à notre avis à la réussite de l'atteinte des cibles ambitieuses et nécessaires tant pour le présent et le futur dans la province.



LES GRANDS ENJEUX MONTRÉLAIS AVANCÉS PAR LE CRE-MONTRÉAL

Les enjeux montréalais touchant l'adaptation et la lutte aux changements climatiques de même que l'électrification des transports sont multiples. Nous désirons toutefois mettre en lumière ceux qui nous apparaissent les plus importants et qui relèvent du gouvernement provincial.

Adaptation aux changements climatiques

Le rôle des infrastructures vertes dans l'adaptation et la résilience de nos villes n'est plus à prouver (îlots de fraîcheur, gestion durable des eaux pluviales, gestion des inondations). Les interventions ont des retombées tant environnementale que sociale, en contribuant à améliorer la qualité des milieux de vie et de travail. La campagne ILEAU (ileau.ca) coordonnée par le CRE-Montréal est un bel exemple d'une mobilisation collective en ce sens qui combine une diversité d'actions à différentes échelles (locale à régionale) sur une diversité d'enjeux : lutte aux îlots de chaleur, gestion des eaux, accès aux espaces verts, connectivité écologique. Depuis 2015, plus de 60 partenaires travaillent ensemble à la création et la consolidation d'une trame verte et bleue active dans l'est de Montréal.

Trois gestes forts pour l'adaptation aux changements climatiques :

1. **Assurer une perte nette nulle de la superficie des milieux naturels**
 - a. Protection des espaces verts et des milieux naturels situés sur les terrains de juridiction provinciale (exemple : hôpitaux, centres jeunesse, etc.);
 - b. Soutien financier aux villes qui souhaitent acquérir et mettre en valeur des espaces verts et des milieux naturels;
 - c. Refus de toute demande de remblai de milieux humides à moins d'une pleine et réelle compensation sur le territoire.

2. **Assurer l'exemplarité dans les pratiques d'aménagement des ministères et des sociétés paragouvernementales**
 - a. Verdissement massif des terrains
 - Appliquer les principes du [Guide pour des plantations résilientes dans les emprises autoroutières](#) (voir en annexe);
 - Prioriser les alternatives au gazon (exemple : prés fleuris) dans une perspective d'augmentation de la biodiversité et de la qualité des sols – projets du type [LauLa](#) mené dans l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville par l'organisme LIEU;
 - Assurer une gestion différenciée des espaces verts (réduction du nombre de tontes par saison);
 - Doter chaque ministère et organisation paragouvernementale d'un cahier des charges afin de guider les aménagements de façon récurrente et d'un plan de verdissement.
 - b. Repenser la gestion et l'aménagement des stationnements des institutions provinciales

Le CRE-Montréal travaille depuis de nombreuses années sur la gestion et l'aménagement plus écoresponsables des stationnements à travers sa démarche et son attestation [Stationnement écoresponsable](#), compte tenu de l'impact de ces surfaces minéralisées sur la gestion des eaux de pluie, l'effet d'îlots de chaleur, la dépendance à la voiture, etc.



Or, le gouvernement provincial, par les grands et nombreux stationnements de ses institutions publiques provinciales, peut mettre en place diverses mesures telles qu'une requalification, une réduction, un réaménagement plus favorable à la mobilité durable, un verdissement plus important de même qu'une meilleure gestion des eaux de pluie.

Pour donner un estimé de l'ordre de grandeur, il est estimé qu'environ 13 % des quelque 500 stationnements de plus de 100 cases sont de juridiction provinciale (soit 65 grands espaces de stationnements) sur l'île de Montréal. Ces stationnements sont liés à des bâtiments et services des domaines de l'éducation, à la santé et à la justice, soit environ la moitié des stationnements institutionnels. En plus de l'amélioration de l'empreinte environnementale des espaces de stationnements, le gouvernement peut sensibiliser et faciliter la transition vers la mobilité durable de ses employés en collaborant avec les centres de gestion de déplacement de la communauté métropolitaine de Montréal.

3. Assurer un soutien financier à la hauteur des défis

- a. Développer des programmes permettant de soutenir financièrement les interventions sur plusieurs années et intégrer dans les budgets des montants spécifiques au suivi des projets afin d'en assurer la pérennité.
- b. Sur un modèle inspiré par le 1 % pour la culture, adopter **une politique d'intégration de santé préventive par le verdissement des villes**. Cette politique permettrait d'affecter au verdissement et à la préservation des milieux naturels 1 % de la valeur de construction et rénovation des infrastructures publiques (ce qui est évalué à 170 M\$ par an).

Aménagement exemplaire des grandes infrastructures autoroutières provinciales

À l'échelle métropolitaine, les grandes infrastructures de transport (autoroutes et échangeurs) sont certes grandement utiles pour le déplacement des personnes et des marchandises, mais créent par ailleurs tantôt de grandes barrières urbaines, tantôt des secteurs non hospitaliers pour les transports actifs de par leur aménagement et leur conception.

Trois gestes forts nous semblent incontournables pour montrer le rôle de leader du gouvernement pour changer cette situation :

1. Financer et réaliser la Dalle-parc Turcot (voir en annexe)
2. Entreprendre une réflexion pour réaménager les abords de l'Autoroute métropolitaine (A-40) afin de rendre sa traversée conviviale et bonifier son interface avec les quartiers adjacents
3. Repenser l'échangeur Saint-Pierre de façon à désenclaver au maximum le secteur Saint-Pierre et l'arrondissement Lachine



APPUI AUX PRINCIPES ET RECOMMANDATION AVANCÉES PAR L'ALLIANCE TRANSIT

Augmenter le financement dédié aux modes durables en :

- 1. Atteignant l'objectif gouvernemental de 50/50 entre les transports collectifs et le réseau routier au Plan québécois des infrastructures**
- 2. Maintenant les 2/3 des revenus du marché du carbone dédiés aux transports, tel que prévu dans la loi**

Justification

Les besoins financiers en transport collectif partout sur le territoire québécois sont bien documentés. À titre d'exemple, la Communauté métropolitaine de Montréal prévoit une croissance annuelle des contributions municipales de 8,3 %. Alors que le prix des énergies fossiles comme l'essence est appelé à croître, il est impératif d'offrir des alternatives à l'automobile.

Pour prévenir une éventuelle crise du financement des réseaux de transport, il est d'ailleurs impératif de diversifier les sources de revenus. En effet, les revenus de taxes sur l'essence (qui constituent la principale source de financement des réseaux de transport) stagnent et commencent à s'éroder en raison de véhicules moins énergivores et de l'électrification des véhicules.

D'ailleurs, selon une étude menée par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain « le transport en commun génère un impact sur l'économie québécoise près de trois fois supérieur à celui du transport privé par automobile, lequel contribue à la dégradation de la balance commerciale du Québec ».

Renforcer l'approche « Réduire – Transférer – Améliorer » en matière de mobilité durable dans l'ensemble des politiques gouvernementales concernées

Justification

Tel qu'indiqué dans la Politique de mobilité durable, cette approche propose vise à influencer la demande de transport « en favorisant un changement de comportement de la part des usagers à l'aide d'une meilleure planification du territoire et de choix de transport plus nombreux afin que les usagers adoptent des habitudes de déplacement favorisant des modes de transport plus durables. Cette approche est donc au diapason des objectifs de réduction des émissions de GES, de la consommation d'énergie et de la congestion.

Elle comporte trois étapes qui devraient être priorisées comme suit :

- **RÉDUIRE** les déplacements motorisés ou les distances à parcourir pour répondre aux différents besoins de mobilité par une meilleure intégration de la planification du territoire et des transports;
- **TRANSFÉRER** les déplacements vers des moyens de transport moins énergivores et qui se traduisent par de plus faibles émissions de GES, comme le transport collectif et actif;
- **AMÉLIORER** l'efficacité des véhicules en réduisant leur empreinte carbone, mais aussi améliorer les déplacements en termes de coûts, de qualité et de sécurité. »



Revoir les règles de financement des réseaux de transports et accélérer le recours à l'écofiscalité

Justification

« Il prévaut, en matière de financement des transports, un système de “deux poids, deux mesures” qui incite les municipalités à tirer parti du réseau routier supérieur, payé par le gouvernement, pour poursuivre leur développement résidentiel et commercial, et ce, de manière moins efficace qu’elles ne le feraient si elles devaient en assumer le coût réel. Ces règles de financement inéquitables entre le réseau routier supérieur et les transports en commun stimulent le cercle vicieux de l'étalement urbain et vont à l'encontre des intentions, exprimées par ailleurs, de mettre en œuvre un mode de développement urbain compact et axé sur les transports collectifs. »

En outre, l'efficacité des mesures d'écofiscalité, qui s'appuient sur le principe du pollueur-payeur (comme la tarification des routes et des stationnements, de même que l'augmentation de la taxe sur l'essence), est largement reconnu.

Financer la création d'écoquartiers et la consolidation urbaine partout au Québec en créant un fonds en aménagement et urbanisme durables (FAUD)

Justification

Le mode de développement urbain des dernières décennies axé sur l'automobile s'apparente trop souvent à une catastrophe environnementale doublée d'un gouffre financier. Prendre le virage nécessaire pour développer des collectivités viables est toutefois plus complexe que de poursuivre le cours normal des affaires.

Les divers acteurs s'accordent sur le fait que pour changer de paradigme, c'est la consolidation urbaine qui est la voie à suivre. Malheureusement, elle peut parfois s'avérer plus coûteuse, à court terme, qu'un développement excentré en *greenfield*.

Un soutien financier s'avère nécessaire pour rassembler les forces vives locales derrière les projets de consolidation et entamer ce virage.

Réussir l'électrification des transports en :

- 1. Créant un fonds autofinancé dédié à l'électrification des transports (système de redevance-remise) pour remplacer les modalités actuelles du programme Roulez vert**
- 2. Renforçant la loi zéro émission**

Justification

Il est impératif d'accélérer l'électrification des transports. Les réductions de GES dues à l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules sont malheureusement jusqu'à présent



presque entièrement annulées par la part croissante qu’occupent les camions légers (VUS) dans le parc automobile.

De plus, il est clair qu’en tenant compte de l’augmentation annuelle des ventes de véhicules électriques, les modalités du programme Roulez vert, actuellement financé par le Fonds vert, devront être complètement revues, sans quoi il ne sera plus possible d’assumer la facture. Un fonds autofinancé par un système de redevance-remise – une forme de contribution à l’électrification des transports à l’achat d’une voiture à essence en fonction de l’efficacité énergétique du véhicule – apparaît être la solution gagnant-gagnant à adopter.

Il est également nécessaire d’améliorer l’accès aux véhicules électriques en renforçant la Loi visant l’augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants.

Outre les cinq recommandations principales, plusieurs membres de l’Alliance TRANSIT avancent que plus de ressources devraient être consacrées afin de développer des stratégies favorisant l’acceptabilité sociale des mesures contribuant à la mobilité durable.

Des fonds supplémentaires en sensibilisation sont souhaités.



CONCLUSION

Agir en priorité sur la mobilité collective et active en s'assurant de la cohérence des plans politiques de l'État

Vous l'avez entendu comme nous, la mobilité durable est une préoccupation et un enjeu majeur pour la région métropolitaine de Montréal. Pour diminuer de façon importante les émissions de GES, il est primordial d'assurer le financement et le développement de la mobilité durable, en soutenant les nouveaux projets de transports collectifs de même que les acteurs de la mobilité partagée. Le développement des réseaux collectifs gagnera par ailleurs à poursuivre son expansion de façon continue et ininterrompue afin de garantir un développement durable du territoire aux Québécois. Il va sans dire que l'orientation en faveur de la mobilité durable du gouvernement doit être clairement marquée en rééquilibrant les investissements pour le transport routier versus le transport actif et collectif.

Pour se faire, la cohérence des politiques, plans et actions du gouvernement est l'une des principales clés, en particulier l'arrimage du PECC avec la Politique de mobilité durable 2030 s'appuyant sur l'approche réduire-transférer-améliorer.

Dans la même ligne de pensée, la stratégie d'électrification pour la région montréalaise doit viser en priorité les transports collectifs, les transports de marchandises, les flottes de vélos et de voitures partagées (BIXI, Communauto, car2go). Une synergie d'actions permettant l'élargissement des options de mobilité durable jumelée à une réduction de véhicules privés sur l'île peut contribuer significativement à la réduction de la congestion et des GES.

Ne pas laisser l'adaptation aux changements climatiques de côté

Nous subissons déjà les impacts des changements climatiques et quelles que soient les actions menées dans la réduction des émissions de GES, Montréal va connaître d'importants changements au cours des prochaines décennies (recrudescence des épisodes de pluies intenses, multiplication des vagues de chaleur). Il est donc primordial que le PECC accorde une place significative à l'adaptation aux changements climatiques et soutienne de façon conséquente les municipalités et la société civile dans leurs actions. Au-delà d'un enjeu environnemental, il en va de la santé de nos populations et de la qualité de nos milieux de vie.

Faire preuve d'exemplarité sur les terrains des institutions de l'État et en tant qu'employeurs

Le dynamisme et la volonté d'une grande partie de la société civile montréalaise sont au rendez-vous. Pour aller plus loin, le gouvernement a un rôle crucial à jouer en prêchant par l'exemple, en soutenant les entreprises engagées et l'innovation qui fait ses preuves (comme l'économie circulaire), en incitant (bonus/malus), en finançant, en incluant les travailleurs et travailleuses dans ces grands changements à venir pour une transition juste.



S'appuyer sur les expertises locales

Il est clair que le gouvernement a tout en mains pour adopter un plan ambitieux qui permettra d'atteindre ses cibles : l'expertise est très diversifiée au Québec et en particulier à Montréal, des initiatives concrètes font déjà leur preuve au sein de grosses organisations, les nouveaux procédés développés en technologie propre par des entreprises innovantes sont nombreux, les possibilités de l'électrification sont grandes et diverses sources d'énergie renouvelables sont disponibles pour répondre aux besoins.

Le gouvernement, par sa tournée des ministres, a déjà fait un pas dans la bonne direction dans ce sens et nous saluons ce geste d'écoute et cette volonté de réflexion.



ANNEXE

Fiche sur la Dalle-part Turcot

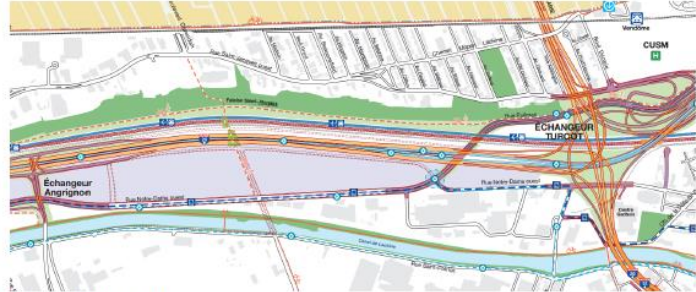
DALLE-PARC TURCOT



Un lien entre les quartiers

La Dalle-parc Turcot est la seule infrastructure conçue pour les piétons et les cyclistes dans le cadre du réaménagement de l'échangeur. La passerelle a figuré dans les plans originaux du gouvernement du Québec

En connectant l'axe naturel du boulevard Cavendish à la rue Irwin, ce point de passage permet d'éviter un détour de 7 km pour les Montréalais se déplaçant en transport actif, dans un environnement urbain plus convivial.



Source: MTQ, 2010

Un investissement au service de la mobilité active, du développement économique et de la lutte aux changements climatiques

- ⇒ La Dalle-parc Turcot ne représente qu'entre 1 % à 2 % des 4 milliards \$ dédiés à la reconstruction de l'échangeur.
- ⇒ Cette infrastructure est indispensable pour relier les arrondissements de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce et Le Sud-Ouest puisqu'il permet d'enjamber les axes de la rue Notre-Dame Ouest, l'autoroute 720, les voies ferrées du CP, de même que la falaise Saint-Jacques
- ⇒ Ce lien stratégique rend plus accessibles les pôles d'emploi du corridor Saint-Patrick aux abords du Canal-de-Lachine de même que les ceux situés en haut de la falaise Saint-Jacques pour les travailleurs de la métropole en augmentant la perméabilité du nord au sud.
- ⇒ La Dalle-parc est une pièce essentielle à la création du parc-nature Turcot annoncé par la Ville de Montréal sur l'actuelle cour de triage.
- ⇒ La conversion de cet ancien espace industriel en parc-nature apportera également de nombreux bénéfices en termes d'adaptation aux changements climatiques (gestion des eaux de pluie, verdissement et réduction des effets d'îlots de chaleur) et de connectivité écologique des milieux naturels.

Le projet en chiffres



128 km de voies routières, soit l'équivalent d'une route à 2 voies de Turcot jusqu'à Drummondville	5 km de pistes cyclables	Trottoirs élargis de 3 à 5 m pour l'ensemble des liens locaux
Bande verte de 30 m au pied de la falaise Saint-Jacques		Création d'une dalle-parc de 1900 m ² pour un lien entre le canal de Lachine et la falaise
Verdissement du secteur par la plantation de 30 ha soit l'équivalent de 39 terrains de football	Plantation de 2800 arbres et arbustes	Axe Saint-Patrick / Angers : 2/3 en structures 1/3 en remblais

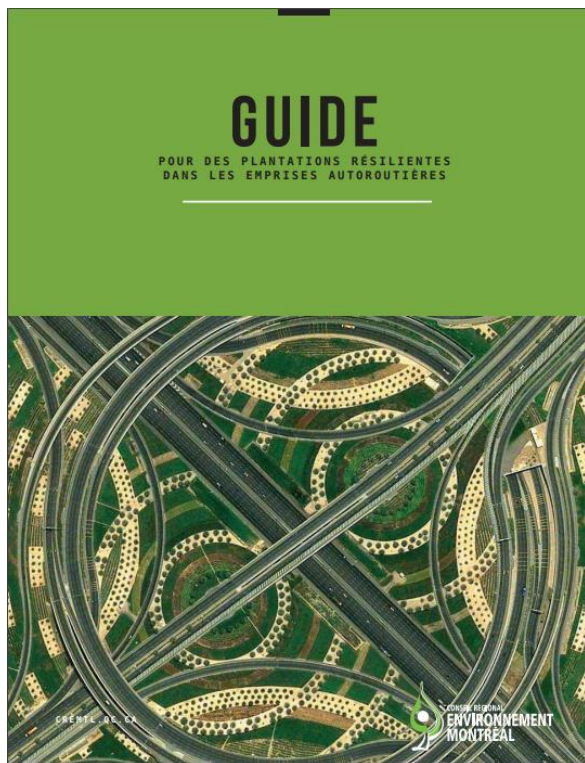
Source: MTQ, 2010



Source : CRE-Montréal



Guide pour des plantations résilientes dans les emprises autoroutières



Ce document, réalisé en étroite collaboration avec l'équipe d'Alain Paquette, professeur à l'Université du Québec à Montréal et membre du Centre d'étude de la forêt, et grâce au soutien financier du ministère des Transports du Québec, vise à bonifier les pratiques d'aménagement en bordure d'autoroutes afin d'en améliorer la résilience.

Les emprises, très présentes en milieu urbain, sont souvent situées à proximité des milieux de vie. Ces grands espaces, encore trop souvent uniquement gazonnés, représentent des superficies importantes propices à plus de verdissement et à des aménagements favorables à l'augmentation de la biodiversité en milieu urbain dans l'optique de consolider des liens verts entre le fleuve Saint-Laurent et la rivière des Prairies.

Le guide présente les concepts et les principes importants à considérer, ainsi que des recommandations et des suggestions pour leur application, pour chaque étape des projets : de la planification à l'entretien. Des exemples de projets menés au Québec et à l'international viennent également illustrer le document. Son champ d'application ne se limite pas aux emprises autoroutières, les principes pouvant s'appliquer à tout projet d'aménagement d'emprises.

La clé du document est l'augmentation de la diversité qui se traduit tant dans le choix des espèces, en misant sur la diversité fonctionnelle, que dans le profil vertical en privilégiant différentes hauteurs de végétaux. Cette stratégie permet de prévenir les impacts des changements climatiques, notamment contre les maladies et les insectes, ainsi que les phénomènes météorologiques (température, sécheresse, etc.). Elle permet également d'assurer la pérennité des aménagements, malgré les imprévus qui peuvent survenir, dont les perturbations naturelles.



Démarche Stationnement écoresponsable



STATIONNEMENT ÉCORESPONSABLE

Accompagnement personnalisé
Informations sur les meilleures pratiques
Exemples inspirants d'ici et d'ailleurs
Vitrine pour les projets attestés

Les villes reconnaissent de plus en plus le rôle du stationnement en tant qu'outil de développement durable, puisque les effets néfastes de ces grandes surfaces sont bien connus. En plus d'augmenter considérablement les effets d'îlots de chaleurs, le stationnement mal conçu entraîne des problèmes de gestion des eaux pluviales et incite à la dépendance à l'auto-solo. La ville de Montréal a inscrit à son schéma d'aménagement la Norme BNQ (3019-190 Lutte aux îlots de chaleur urbains – Aménagement des aires de stationnement), en plus d'adopter sa politique du Stationnement, en juin 2016.

Les gestionnaires et les propriétaires montréalais sont eux aussi prêts à poser des gestes concrets pour offrir un environnement attrayant à leurs employés et à leurs clientèles. Des solutions innovantes, économiques et efficaces sont à leur portée et leur permettrait des économies et une meilleure gestion. Avec l'Attestation Stationnement écoresponsable, le Conseil régional de l'environnement de Montréal propose de guider leurs actions en offrant un suivi personnalisé et une grande visibilité.

L'attestation s'adresse avant tout aux propriétaires et gestionnaires de stationnement. Ceux qui possèdent ou opèrent des terrains privés et qui veulent innover en plus de privilégier le développement durable. Le site s'adresse aussi aux décideurs municipaux, qui pourront intégrer l'attestation à leur réglementation ou en reprendre ses éléments dans la révision de leurs règlements d'urbanisme et de leurs plans de déplacements.

stationnementecoresponsable.com

Centre de gestion de déplacement (CGD) de la Communauté métropolitaine de Montréal

Les CGD offrent une expertise en transport durable auprès des employeurs afin d'offrir des solutions pour réduire l'utilisation de l'auto solo. Le travail des CGD ont de multiples bénéfices notamment faciliter le recrutement et la rétention des employés, améliorer le bien-être et la productivité de vos employés, réduire les émissions de GES et l'empreinte écologique des entreprises en plus d'affirmer clairement l'engagement du monde du travail pour le développement durable. Les trois CGD de la région métropolitaine de Montréal MOBA, Voyagez futé et CGDEML font désormais partie d'un grand CGD métropolitain. cgd-metropolitain.com



Guide de mise en forme d'un stationnement écoresponsable



Le Conseil régional de l'environnement et du développement durable (CREDDO) accompagne depuis près de trente ans les organismes publics et privés de la région Outaouais dans l'élaboration de stratégies politiques et économiques responsables, respectueuses de l'environnement et des citoyens. Il est aujourd'hui l'organisme régional de référence en matière de concertation en développement durable.

En 2018, le CREDDO a reçu l'appui du Gouvernement du Québec par le biais du Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation pour développer un outil opérationnel visant à appuyer les collectivités de l'Outaouais vers un changement de pratiques en matière d'aménagement de stationnements. C'est dans ce contexte que le CREDDO s'est associé à son homologue montréalais pour réaliser [ce guide](#) — le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE Montréal) — dont l'expertise s'est développée notamment au travers de la création de l'Attestation Stationnement écoresponsable.

Depuis sa création en 1996, le CRE-Montréal, instance régionale en environnement, œuvre dans le domaine de la protection de l'environnement et de la promotion du développement durable sur l'île de Montréal. Le CRE-Montréal s'intéresse de près à la question du stationnement depuis plus d'une dizaine d'années, le considérant comme une composante essentielle de la mobilité durable et un outil extrêmement efficace pour favoriser un transfert modal de l'auto solo vers les transports collectifs et actifs.

Après la publication du Guide sur le stationnement en 2014, l'organisme a adopté plusieurs axes d'intervention, dont le Stationnement écoresponsable et une Attestation pour les organisations (stationnementecoresponsable.com). Avec l'analyse des bonnes pratiques et de la réglementation existantes, le CRE-Montréal souhaite contribuer à leur adoption par le plus grand nombre et à leur bonification.





CONSEIL RÉGIONAL
ENVIRONNEMENT
MONTREAL

50, rue Sainte-Catherine Ouest, #300
Montréal, QC H2X 3V4

tél.: 514 842-2890
info@cremtl.qc.ca
cremtl.qc.ca

suivez-nous!

