



24 ans d'action pour et par les jeunes

UN ENVIRONNEMENT SAIN POUR LES JEUNES CITADINS

MÉMOIRE DÉPOSÉ DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE SUR LA
RÉVISION DU PLAN D'URBANISME DE MONTRÉAL

JUIN 2004

Ce mémoire a été préparé par des jeunes âgés de 18 à 35 ans actifs dans le milieu environnemental et préoccupés par le fait qu'ils devront vivre avec les décisions d'aujourd'hui et les problèmes/solutions de demain.

Le principal artisan de ce mémoire est :

Martin Frankland

Trésorier
ENvironnement JEUnesse

Étudiant – Mathématiques
Université de Montréal

Les personnes suivantes ont également contribué à la production du mémoire :

François Desgroseilliers

Vice-président, secteur éducation
ENvironnement JEUnesse

Animateur à l'engagement communautaire
École secondaire Henri-Bourassa

René Coignaud

Président
ENvironnement JEUnesse

Étudiant – Sciences de l'environnement
Université d'Ottawa

Table des matières

| | |
|---------------------------------------|-------|
| Présentation d'ENvironnement JEUnesse | ...3 |
| Notre intérêt | ...4 |
| Opinions et recommandations | ...5 |
| Transport | ...5 |
| Bâtiments | ...7 |
| Espaces verts | ...8 |
| Conclusion | ...9 |
| Références | ...10 |
| Recommandations supplémentaires | ...11 |

Présentation d'ENvironnement JEUnesse

Créé en 1979, ENvironnement JEUnesse est un organisme d'éducation relative à l'environnement et de loisir scientifique qui vise depuis plus de 24 ans à stimuler le développement d'une conscience écologique chez les jeunes, à les soutenir dans leurs actions environnementales et à développer chez eux une vision critique des sciences sur un plan économique, social, culturel et environnemental. ENvironnement JEUnesse est un réseau québécois de jeunes, de groupes de jeunes et d'intervenants qui oeuvrent en éducation relative à l'environnement et en loisir scientifique. ENvironnement JEUnesse, c'est la voix des jeunes environnementalistes au Québec pour faire connaître leurs positions, leurs espoirs, leurs préoccupations et leurs solutions concernant les enjeux environnementaux actuels. Nos objectifs sont les suivants :

- ❑ Développer les connaissances, les attitudes et les habiletés des jeunes pour qu'ils puissent agir en tant qu'agents multiplicateurs dans leur milieu;
- ❑ Informer et former les jeunes et les intervenants sur des enjeux environnementaux;
- ❑ Rassembler et motiver les jeunes, les groupes de jeunes et les intervenants dans un réseau dynamique et favoriser les échanges à l'intérieur et à l'extérieur de ce réseau;
- ❑ Concevoir, diffuser et mettre à jour des outils pédagogiques et de soutien à l'action pour les jeunes;
- ❑ Assurer le rayonnement d'ENvironnement JEUnesse dans les milieux de l'éducation, de la jeunesse, du loisir scientifique et de l'environnement;
- ❑ Participer à des consultations et débats publics sur les enjeux environnementaux et y promouvoir la place des jeunes et de l'éducation relative à l'environnement.

Plusieurs thématiques sont couvertes par nos activités d'éducation relative à l'environnement et de loisir scientifique. Parmi celles-ci, nous abordons les changements climatiques, le transport durable, les enjeux alimentaires, les déchets-ressources, l'eau, la gestion environnementale en milieu scolaire, etc. Finalement, ENvironnement JEUnesse apporte sa contribution à plusieurs organismes publics et privés dont l'Association québécoise pour la promotion de l'éducation relative à l'environnement (AQPERE), le Comité de suivi du plan d'action jeunesse 2002-2005, le Conseil régional de l'environnement de Montréal, le Fonds d'action québécois pour le développement durable (FAQDD), le Regroupement des organismes environnementaux en énergie (ROEE) et le Réseau environnemental des jeunes (REJ).

Notre intérêt

Les Montréalaises et Montréalais, particulièrement les jeunes, ont tout intérêt à vivre de façon harmonieuse et responsable dans leur environnement. Le plan d'urbanisme touche à plusieurs enjeux importants à cet effet, notamment le transport en commun et les espaces verts. D'autres sujets d'intérêt, comme les bâtiments verts, la gestion des déchets et la gestion de l'eau relèvent aussi de ce plan. ENvironnement JEUnesse désire orienter le développement de Montréal vers une gestion saine de l'environnement, pour les générations présentes et futures. Notre implication dans ces domaines s'est concentrée au niveau du transport ; en voici quelques exemples.

- Implication dans la coalition pour le transport en commun, qui revendique un meilleur service et une accessibilité accrue pour ce mode de transport.
- Projet Ré-bécanne. Nous avons mis sur pied deux ateliers de vélo communautaires, où les jeunes peuvent se renseigner sur les changements climatiques, apprendre à réparer et entretenir un vélo et se procurer un vélo mis à neuf. Ces ateliers se situent à Sainte-Rose et au centre-ville.
- Montréal-Québec à vélo. Des jeunes d'ENJEU ont relevé ce défi en février dernier, pour rencontrer le ministre de l'Environnement et demander d'agir pour le transport durable ; l'expérience avait aussi été faite en 2003.
- Action nationale 2004. À cette occasion, des jeunes d'ENJEU ont rencontré leurs députés pour soumettre leurs préoccupations et revendications concernant le transport : transport en commun, réseau cyclable et conduite automobile responsable.
- Participation à un projet de piste cyclable près du collège de Rosemont.
- Projet Rouler Sympa : sensibilisation et facilitation du transport durable dans 5 cégeps et universités de Montréal.

Opinions et recommandations

1. Transport

1.1. Collectif VS automobile

Le transport collectif (TC) est un atout précieux dans une ville, tant aux niveaux économique, environnemental, de santé et social. Bien que tous puissent en profiter, les jeunes utilisent le TC et le transport actif dans une plus grande proportion, souvent pour des raisons économiques. C'est pourquoi nous appuyons vivement la volonté de la ville de faire du TC notre mode de transport par excellence.

Cependant, miser sur le TC n'est pas suffisant si on ne réduit pas notre usage abusif de l'automobile. Le nombre de déplacements automobiles à Montréal augmente régulièrement depuis longtemps, et ceci occasionne de nombreux problèmes : pollution de l'air, smog, réchauffement local, congestion, accidents (automobilistes, cyclistes et piétons), sédentarité, bruit, etc. D'autres coûts s'y ajoutent : construction et entretien de routes, ponts et stationnements, surveillance des infractions, coûts à l'utilisateur, etc. Selon une étude de Richard Bergeron, les dépenses pour l'automobile au Québec en 2002 ont avoisiné 47.5 G\$, soit environ 20% du PIB québécois, sans compter certains coûts comme la pollution de l'air et l'étalement urbain¹. Comme si cela ne suffisait pas, la menace des changements climatiques repose lourdement sur l'automobile, surtout avec le transport à la tête des secteurs émettant le plus de gaz à effet de serre (GES) au Québec. En effet, d'après le ministère de l'Environnement du Québec², en 2000, ce secteur émettait 38% des GES de la province, suivi du secteur industriel avec 32.5%.

Il est donc clair qu'un développement orienté vers l'automobile n'est pas durable. Pour éviter les problèmes mentionnés précédemment, et pour laisser une ville plus saine aux prochaines générations, nous devons aujourd'hui réduire notre dépendance envers l'automobile. Il s'agit aussi d'une mesure indispensable pour atteindre les objectifs québécois fixés dans le cadre du protocole de Kyoto.

Conséquemment, ENvironnement JEUnesse appuie :

Que le transport en commun devienne le mode de transport par excellence à Montréal;

et recommande :

Que la réduction de l'utilisation de l'automobile soit une orientation principale pour le transport à Montréal, de paire avec l'amélioration du transport collectif;

Que des objectifs quantifiables de réduction soient intégrés au plan d'urbanisme à cet égard.

1.2. Aménagement et transport

Plusieurs mesures proposées dans la version préliminaire du plan d'urbanisme concordent avec le « développement orienté vers le transport collectif » (DOTC), ou *transit oriented development (TOD)*. Ceci implique beaucoup plus que l'utilisation du transport collectif. Les milieux de vie sont développés pour combiner résidences, commerces, emplois et loisirs afin de diminuer les besoins en transport. On y retrouve aussi l'aménagement de milieux conviviaux et sécuritaires pour les cyclistes et piétons (transport actif), et des mesures pour calmer le trafic automobile. Le DOTC prévoit également le développement plus dense aux abords des infrastructures de transport telles les gares, les stations de métro et les terminus d'autobus. Ce sont là d'excellents projets qui profiteront à tous les Montréalais et Montréalaises.

Plus particulièrement pour les jeunes, ENvironnement JEUnesse soutient l'importance de les habituer à se transporter en TC, vélo et à pied avant qu'ils ne deviennent « dépendants » de leur voiture. Ainsi les infrastructures nécessaires doivent être mises à leur disposition pour qu'ils en retirent un bon service et, ce faisant, éviter qu'ils rêvent du jour où ils se « libéreront » en achetant une voiture. Le réseau cyclable constitue un élément clé de cette stratégie. Celui-ci doit relier les lieux de transport pendulaires les plus fréquents, soit les résidences et les lieux d'emploi ou les écoles.

De plus, l'installation de stationnements pour vélos sécuritaires dans des lieux stratégiques est nécessaire pour encourager l'adoption du cyclisme comme mode de transport régulier, seul ou en combinaison avec d'autres modes. Compte tenu des bienfaits sur la santé et de la réduction de l'espace de stationnement nécessaire (10 vélos pour une voiture), un tel projet gagnerait à se réaliser dans un partenariat entre la ville de Montréal et les employeurs, les commissions scolaires, Vélo-Québec, l'AMT, le ministère de la Santé et Kino-Québec, par exemple.

Conséquemment, ENvironnement JEUnesse appuie :

Que la ville favorise par son aménagement l'utilisation du transport collectif et actif, et se développe selon les principes du *transit oriented development*;

et recommande :

Que le réseau cyclable soit développé extensivement, assurant un accès sécuritaire aux secteurs à forte densité (notamment le centre-ville), aux secteurs plus résidentiels et aux abords des écoles.

Que soient aménagés des stationnements pour vélos dans les stationnements incitatifs au transport en commun, aux stations de métro, au centre-ville, près des écoles et près des grands centres d'emploi.

2. Bâtiments

Une bonne partie de la consommation d'énergie et d'eau de la ville de Montréal se situe au niveau des bâtiments et leur fonctionnement. À titre de référence, le secteur résidentiel au Québec consomme annuellement environ 21.5 TWh pour se chauffer, et 8.5 TWh pour le chauffage de l'eau³. En 2000, le secteur commercial a consommé environ 21.7 TWh et institutionnel, 5.0 TWh³. Heureusement, il existe différentes techniques du bâtiment qui permettent de réduire ces besoins à la source. On peut profiter de l'énergie solaire (passive et active), éolienne, géothermique, de la réutilisation d'eau usées, la récupération d'eau de pluie, meilleure isolation, matériaux moins toxiques, intégration de végétation, etc. On appelle bâtiments verts ou durables ceux qui intègrent de telles mesures. La certification LEED constitue le standard le plus répandu dans ce domaine. Il est possible de réduire significativement les besoins montréalais en chauffage, ventilation, climatisation, éclairage, eau potable, traitement d'eau usées et autres simplement avec une meilleure construction. Ces techniques s'appliquent aux résidences, mais aussi aux bâtiments des milieux institutionnel, commercial et même industriel.

Or, la rénovation de bâtiments conventionnels en bâtiments verts est généralement coûteuse, même si elle est souvent rentable à long terme. Cependant, le coût supplémentaire associé à ces bâtiments est beaucoup moindre lorsqu'on les construit comme tel. Ainsi, on élimine le besoin de défaire des

installations « non vertes » pour les remettre à neuf. D'où l'importance d'insister dès aujourd'hui sur la construction de bâtiments verts. Les difficultés ne sont pas seulement d'ordre économique (investissement initial), mais aussi technologique (c'est un domaine relativement récent et peu d'entrepreneurs s'y engagent) et administratif. Les normes et règlements en place dans la plupart des villes ne sont pas adaptés à la construction de bâtiments verts, décourageant par le fait même le développement de ce secteur.

Montréal peut briser ce cycle en encourageant activement leur construction par la mise en place de normes et mesures incitatives. Même à moyen terme, il s'agit d'un investissement économiquement profitable, en plus de tous les avantages environnementaux et humains (ces bâtiments sont plus sains et agréables pour leurs occupants)⁴. Le développement durable est une priorité pour les jeunes de Montréal. La construction des bâtiments a des impacts à long terme et doit s'inscrire dans cette optique durable.

Conséquemment, ENvironnement JEUnesse recommande :

Que des normes et incitatifs soient mis en place pour favoriser la construction de bâtiments verts, ainsi que les rénovations vertes.

3. Espaces verts

Les espaces verts joignent bien l'utile à l'agréable : paysages esthétiquement plaisants et endroits paisibles, mais aussi foyers de biodiversité, purificateurs d'air, contrôle de température, etc. C'est pourquoi nous nous réjouissons du projet d'aménager de nouveaux parcs et espaces verts à Montréal. Ceci comporte en bonus l'avantage d'inciter les gens à faire plus de sports et d'activités en plein air, particulièrement les jeunes, dont la sédentarité est si souvent déplorée. La proximité d'espaces verts est donc un atout pour les endroits où la population jeune est nombreuse.

Conséquemment, ENvironnement JEUnesse recommande :

Que des parcs et espaces verts soient aménagés, particulièrement dans les secteurs résidentiels et près des écoles.

Conclusion

La version préliminaire du plan d'urbanisme de Montréal montre que la ville prend le développement durable au sérieux, et non seulement comme un terme vide ou une étiquette sympathique. Les moyens proposés, particulièrement en matière de transport collectif et espaces verts, sont résolument orientés vers un développement sain de notre ville, autant pour les jeunes que les moins jeunes. ENvironnement JEUnesse se réjouit de cette volonté et tient à en féliciter les artisans.

Notre organisme insiste cependant sur le besoin de réduire l'utilisation de l'automobile, ce pourquoi la ville doit se doter d'objectifs mesurables réalistes. Il est aussi particulièrement dans l'intérêt des jeunes de desservir les milieux qu'ils habitent et fréquentent par le TC, un réseau cyclable sécuritaire et des espaces verts à proximité. Finalement, une vision à long terme de l'urbanisme montréalais doit inclure des mesures incitatives pour la construction de bâtiments verts.

Par ce mémoire, nous montrons que les jeunes ont une place dans l'élaboration du plan d'urbanisme. Et pour la partie plus importante, soit la mise en œuvre dudit plan, nous serons plus qu'enthousiastes pour passer à l'action et les intégrer dans des projets où ils ont un rôle à jouer.

Références

1. BERGERON, Richard (2003). *L'économie de l'automobile au Québec*. Montréal : éditions Hypothèse.

http://www.transportdurable.qc.ca/documents/Economie_Auto_Bergeron.pdf

2. Ministère de l'Environnement du Québec (2002). *Inventaire québécois des gaz à effet de serre*. Environnement Québec.

<http://www.menv.gouv.qc.ca/changements/ges/rapportGES.pdf>

3. Syndicat professionnel des scientifiques de l'IREQ (2003). *Le protocole de Kyoto et les nouvelles orientations en matière de production d'électricité au Québec*. Mémoire déposé dans le cadre des audiences publiques de la commission parlementaire des transports et de l'environnement.

<http://www.spsi.qc.ca/commparl/conv03/kyoto.pdf>

4. KATS, Greg, et al. (2003). *The Costs and Financial Benefits of Green Buildings*. US Green Building Council.

http://www.usgbc.org/Docs/Archive/MediaArchive/607_Kats_PA184.pdf

L'avenir du transport à Montréal...

Puissance

Style



Confort

Liberté

Futuroto

Bienvenue dans la troisième dimension...



Depuis que j'ai ma Futuroto, j'ai reçu trois promotions.

- Client satisfait générique

Finis les ponts dispendieux!
Plus de routes interminables!
Au revoir les nids de poule!
Adieu les embouteillages!