

EN ACTION
CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUE,
POUR UN MONTRÉAL CARBONEUTRE

Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal
dans le cadre de la consultation sur la réduction de la dépendance
aux énergies fossiles
par Action Climat Montréal

Le 2 mars 2016

Action Climat Montréal (actionclimatmtl.org) est un groupe citoyen qui vise à informer, engager et mobiliser les Montréalais afin de lutter contre les changements climatiques et assurer à la communauté un avenir durable.

Ce mémoire a été rédigé par Jean-François Boisvert

Jean-francois.boisvert@videotron.ca

514-255-2666

5470, rue Lacordaire, app. 2

Montréal (Qc)

H1M 2P4

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	4
Constat général.....	5
<i>À noter</i>	5
1. TRANSPORT	6
1.1 Transport en commun et automobile	10
1.2 Transport actif.....	16
1.2.1 Vélo.....	17
1.2.2 Marche	21
2. AMÉNAGEMENT	23
3. IMMEUBLES	25
4. CONSOMMATION	27
4.1 Biens et services.....	28
4.2 Consommation et déchets	29
4.3 Économie de partage.....	31
4.4 Énergie	33
5. INDUSTRIES	34
5. ADMINISTRATION MUNICIPALE	35
CONCLUSION.....	38
NOTES.....	39

INTRODUCTION

Les changements climatiques constituent aujourd'hui pour l'humanité la plus grande menace. Face à celle-ci, des voix de plus en plus nombreuses et provenant de différents horizons – scientifique, médical, financier, social, religieux et autres– nous pressent d'agir. Si les États s'entendent désormais sur la nécessité d'intervenir, la traduction en gestes concrets des intentions exprimées demeure un processus laborieux, dont l'issue est parfois incertaine. S'il ne faut pas délaissé ce front, on ne doit pas non plus tout attendre de lui. Beaucoup peut être accompli au niveau des communautés locales. Les villes, où habitent la majorité de la population moderne, ont un rôle de premier plan à jouer dans la lutte aux changements climatiques.

Nous saluons donc la décision de la Ville de Montréal qui, suite à l'exercice du droit citoyen d'initiative, a mandaté l'Office de consultation publique de Montréal de tenir une vaste consultation sur la réduction de notre dépendance aux énergies fossiles. Il s'agit ici d'une excellente occasion pour toute la communauté montréalaise de proposer des moyens pour s'affranchir des hydrocarbures et réduire de façon importante ses émissions de gaz à effet de serre.

La taille et la gravité du défi auquel nous sommes confrontés appellent un engagement et des gestes à sa hauteur. Nous nous rallions donc à la proposition de la Coalition Climat Montréal qui vise la neutralité carbone d'ici 2042, l'année du 400^e anniversaire de la fondation de Montréal. Tout en convenant qu'il s'agit là d'un objectif ambitieux, nous croyons qu'il est réalisable. Plusieurs grandes villes de par le monde s'engagent présentement dans la *décarbonisation* et la transition vers les énergies renouvelables. Nous ne prétendons pas qu'il s'agit d'un projet facile ; il est cependant nécessaire. Avec les idées, les efforts et l'engagement d'un grand nombre d'acteurs de notre communauté, cette importante transition est possible. En plus de notre humble contribution, nous souhaitons que la consultation de l'OCPM recueille de nombreuses propositions valables et que plusieurs soient réalisées, car, faut-il le rappeler, le temps est maintenant à l'action.

Constat général

En 2005, Montréal s'est engagée à réduire pour 2020 ses émissions de GES de 30 % sous les niveaux de 1990. De 1990 à 2009, les émissions de GES totales de la collectivité montréalaise ont diminué de 6 %, passant de 15 013 à 14 090 kt équiv. CO₂¹. L'objectif étant de ramener nos émissions à 10 509 kt, il reste donc à en supprimer 3 581 kt.

Considérant qu'en 19 ans, les émissions n'ont été réduites que de 6 %, il faudra des efforts importants pour diminuer celles-ci de 25 % en moins de 5 cinq ans afin d'atteindre l'objectif fixé pour 2020. Ce constat nous permet aussi de jauger l'ampleur des actions qui seront requises pour atteindre la neutralité carbone.

Les principaux secteurs d'action visés sont les transports, les immeubles, l'aménagement, la consommation et l'énergie ; nous soumettrons des propositions pour chacun de ceux-ci.

À noter

Dans l'énoncé des propositions présentées dans ce mémoire, les verbes promouvoir et favoriser sont souvent utilisés, et ce toujours sous le même sens.

Favoriser : adopter des mesures rendant possible et facilitant une action ; il peut s'agir de règlement municipal, programme de subvention, fourniture de services, de ressources techniques ou humaines.

Promouvoir : faire connaître une action et en faire valoir les bénéfices dans le contexte de la réduction de notre dépendance aux énergies fossiles.

Portée : certaines des propositions de ce mémoire s'adressent directement à l'administration municipale ; leur mise en application demandera donc une intervention de la part de la ville. D'autres par contre ont une portée plus large et concernent avant tout les citoyens. Par exemple, au chapitre de la consommation, nous verrons que certains choix permettent de réduire notre empreinte carbone. La Ville de Montréal peut intervenir jusqu'à un certain niveau, comme en bannissant les sacs de plastique à usage unique, mais elle ne peut assurément pas dicter le mode de vie de ses citoyens, par exemple en les contraignant à devenir végétariens ! Le but ici sera plutôt d'informer, de faire prendre conscience et d'encourager les comportements souhaitables.

On ne doit pas non plus tout attendre de l'administration municipale. L'ampleur de la tâche nécessite l'effort de tous, citoyens, entreprises, organismes. Certaines propositions s'adresseront à ceux-ci, en tout ou en partie. Plus particulièrement, les changements au niveau des modes de vie incomberont avant tout aux citoyens, alors que ceux concernant l'économie seront surtout le fait des entreprises ou des organismes.

Financement : le fruit des mesures monétaires proposées devra servir à mettre en place des infrastructures, principalement au niveau du transport en commun et actif, mais aussi pour développer l'économie locale. Comme la plupart de ces mesures visent à modifier les comportements, surtout l'usage de l'automobile solo et l'étalement urbain, elles devraient, à long terme et si les objectifs sont atteints, rapporter de moins en moins. Ces sommes ne devraient donc pas servir de financement récurrent.

1. TRANSPORT

Le secteur des transports constitue une source importante de gaz à effet de serre, comptant pour 39 % des émissions totales de la collectivité montréalaise (soit 5 547 kt par an)².

Émissions liées au transport routier par type de véhicules	
Autos	44 %
Camions légers	25 %
Camions lourds	28 %
Autres (autobus, moto)	3 %

Actuellement, nos automobiles et camions fonctionnent presque exclusivement en brûlant de l'essence, du diesel ou du gaz naturel. Il est donc primordial d'intervenir dans ce secteur. Malheureusement, la tendance récente est peu encourageante. Ainsi, dans la grande région de Montréal, au cours des cinq dernières années, le nombre d'automobiles a augmenté deux fois plus que le nombre d'habitants³.

On note aussi qu'un véhicule sur deux vendu aujourd'hui est un camion léger (VUS, 4x4, camionnette).

Selon une enquête menée pour les sociétés de transport de la région métropolitaine, pendant que l'automobile gagne du terrain, le transport en commun fait pratiquement du surplace à Montréal.

De 2008 à 2013, les déplacements en voiture ont connu une hausse de 15 % dans l'ensemble de la grande région de Montréal, alors que ceux en transport collectif ont crû, plus humblement, de 10 %, selon un sondage téléphonique mené auprès de 78 000 ménages de Montréal, Laval, Longueuil et des couronnes nord et sud. La hausse annuelle moyenne observée par le transport collectif pour cette période est de 1,9 %, alors qu'elle était historiquement de 2,4 % entre 1998 et 2008.

Le nombre de personnes possédant une automobile a augmenté de 11 % en cinq ans, ce qui représente plus du double de la croissance de la population de la région métropolitaine. Le précédent coup de sonde, mené en 2008, avait pourtant permis d'observer un ralentissement de l'acquisition de voitures.

Le nombre moyen de personnes par auto a quant à lui diminué : de plus en plus de personnes délaissent en effet le covoiturage afin de se rendre seul au travail ou l'école.

Sur l'île, l'utilisation de la voiture a crû de 12 %, pendant que celle du transport collectif grandissait de seulement 6 %. Dans l'est, le transport collectif n'a gagné aucun utilisateur de plus depuis 2008⁴.

Comme à court terme il n'est pas réaliste d'électrifier l'ensemble de nos moyens de transport, nous devons donc inverser rapidement cette croissance de l'utilisation de la voiture, et plus particulièrement de la voiture solo.

Émissions en équivalent carbone (par km par personne) pour différents modes de transport⁵	
Voiture en mono utilisateur	270 g
Voiture à 2	135 g
Bus	112 g
Voiture à 4	65 g
Train	4 g
Marche/vélo	négligeable

Le transport constitue indéniablement un secteur d'action stratégique pour réduire notre consommation de pétrole et nos émissions de GES. Dans le cas de Montréal, c'est sans aucun doute là que les plus grands gains peuvent être obtenus.

Questions d'argent

Au-delà des bénéfices environnementaux, nous aurions aussi des intérêts économiques à revoir nos façons de nous déplacer. Ainsi :

- L'automobile et le pétrole représentent un déficit de 25 milliards \$ dans la balance commerciale du Québec (ISQ, 2009)⁶.
- En 2011, les dépenses directes des ménages québécois pour le transport ont totalisées 32,47 milliards \$ (Statistique Canada, 2013), soit l'équivalent de près de la moitié du budget du gouvernement québécois, de 68,83 milliards \$ en 2011-2012. C'est davantage que les dépenses en Santé et Services sociaux de 29,12 milliards \$ pour la même période (Conseil du trésor Québec, 2012).
- Les véhicules privés occupent 20 % des dépenses de consommation courante des ménages québécois⁷.
- En moyenne, chaque ménage québécois a dépensé 10 393 \$ pour le transport en 2011. Seulement 7 % de ces dépenses ont été faites en transport collectif, incluant l'avion. Le transport en commun (autobus, métro et trains de banlieue) n'a représenté une dépense moyenne que de 225 \$ par ménage, soit 2 % du budget transport des ménages québécois.
- En transport en commun, déplacer un individu coûte 0,16\$ du kilomètre, comparativement à 0,47\$ du kilomètre pour l'automobile, incluant les coûts variables et fixes (CCMM, 2010).
- Une dépense en transport en commun crée au Québec 2,8 fois plus d'emplois et 2,6 fois plus de valeur ajoutée que la même dépense en automobile (CCMM, 2010).
- On estime qu'à Montréal, la congestion routière nous coûte annuellement entre 1,8 et 2,5 milliards \$, soit plus de 1 % du produit intérieur brut de la métropole québécoise⁸.

- Selon la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, une hausse de 3 % de la part modale du transport collectif ferait économiser 75,7 M \$ en dépenses de transport et 56,1 M \$ en coûts de stationnement aux ménages de la région.

Les gens font souvent des choix en se basant sur des données incomplètes ou erronées. Par exemple, on achètera une voiture en ne considérant que le paiement mensuel ou hebdomadaire (certains fabricants vont jusqu'à utiliser le coût quotidien dans leurs publicités, le comparant à celui du transport en commun ou d'un repas au restaurant). Or le coût réel de possession et d'utilisation d'une voiture est beaucoup plus grand que ce que la plupart des gens croient. Et si l'on y ajoute les externalités, tels les coûts de la congestion, de la pollution, de santé, des changements climatiques, il ne s'agit plus du tout d'une bonne affaire.

Avoir ou non une voiture : combien ça coûte ?	
Coût de possession et d'utilisation d'une voiture compacte (Honda Civic), parcourant annuellement 20 000 km, selon le CAA ⁹	8 843 \$
Coûts annuels pour vivre sans auto	
Exemple 1 : Couple de 2 adultes	
Transport en commun (CAM)	1 968 \$
Location Communauto 12 journées de 50 km	498 \$
Location Communauto 1 semaine de 1500 km : 357 \$	357 \$
Total	2 823 \$
Économie par rapport à la possession d'une voiture	6 020 \$
Exemple 2 : Famille de 2 adultes et 2 enfants de moins de 18 ans	
Transport en commun (CAM)	3 150 \$
Location Communauto 12 journées de 50 km	498 \$
Location Communauto 1 semaine de 1 500 km	357 \$
Total	4 005 \$
Économie par rapport à la possession d'une voiture	4 838 \$
Même en ajoutant 2 courses en taxi par semaine (2 000 \$), on est encore largement gagnant	2 838 \$

Impacts sur la santé publique

En milieu urbain, les moteurs des véhicules à essence et diesel constituent une source majeure de la pollution atmosphérique, et celle-ci affecte la santé de la population.

- Selon Santé Canada, la pollution de l'air à Montréal serait responsable de plus de 1 500 décès prématurés par année.
- L'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) estime à plus de 100 000 le nombre de jours de symptômes d'asthme associés à la mauvaise qualité de l'air à Montréal¹⁰.

- Une étude réalisée par des chercheurs belges démontre qu'une augmentation de la pollution atmosphérique s'accompagne d'une hausse du risque, pour les hommes, d'être terrassé par une crise cardiaque. Les scientifiques de l'Hôpital universitaire de Bruxelles ont déterminé qu'une augmentation de 10 microgrammes par mètre cube de la matière particulaire de moins de 2,5 microns (PM2.5) gonflait de 2,8 % le risque de subir un infarctus du myocarde. Ces particules sont si petites qu'elles peuvent se loger au plus creux des poumons et insérer des quantités importantes de produits toxiques dans l'organisme. Pire encore, une hausse de 10 microgrammes par mètre cube de concentration de dioxyde d'azote augmentait de 5,1 % le risque de crise cardiaque. Les PM2.5 et le dioxyde d'azote proviennent principalement de la combustion d'hydrocarbures par les usines ou les véhicules¹¹.

Place à l'action

Dans l'agglomération de Montréal, un peu moins du tiers des déplacements s'effectue en transport en commun. 67 % des ménages sont motorisés, soit un peu moins que la moyenne québécoise de 72 % ; on compte 0,84 véhicule par ménage, contre 1,29 à l'échelle provinciale, ce qui fait en sorte que les émissions de GES imputables au transport, par personne et par année, se situent ici à 2,52 tonnes équiv. CO2 contre 3,45 tonnes pour la moyenne québécoise¹².

Cela n'est pas si mal, pourront dire certains, mais nous pouvons et devons certainement faire mieux.

1.1 Transport en commun et automobile

Objectif

Augmenter à 50 % la part modale du transport en commun dans l'agglomération de Montréal d'ici 2025.

La réduction de notre consommation d'énergies fossiles et de nos émissions de GES exige d'accroître significativement la part du transport en commun. Ce transfert modal s'effectuera essentiellement par une diminution des déplacements en voiture, plus particulièrement en voiture solo.

Il s'agit là d'un grand défi. Les coûts environnementaux, sociaux et économiques de l'automobile plaident éloquemment contre elle ; ce moyen de transport offre néanmoins des avantages indéniables, dont surtout le confort, l'autonomie, la rapidité et la liberté de déplacement, faisant en sorte qu'il demeure encore bien attrayant pour plusieurs. Dans un monde idéal, les citoyens mettraient en balance les avantages et désavantages de la voiture, considéreraient les impacts à long terme et à grande échelle de son utilisation et feraient le meilleur choix pour le bien commun. Malheureusement, nous ne vivons pas dans un monde idéal, et bien souvent les décisions des individus sont prises en fonction de considérations à courte vue et, avouons-le, égoïstes. Pour accroître l'utilisation du transport en commun, il faut rendre celui-ci plus attrayant, tout en diminuant l'attrait de l'automobile.

Proposition 1

Augmenter l'offre de service de transport en commun, en visant la rapidité, le confort et la fiabilité.

Les gens sont davantage enclins à utiliser le transport en commun si celui-ci s'approche de ou dépasse la qualité de service de l'automobile. Il faut donc privilégier la fréquence de desserte et la fiabilité du service, la rapidité de déplacement et le confort. À l'heure actuelle, certains trajets prennent de trois à quatre fois plus de temps en transport en commun qu'en voiture ; il est difficile dans ce cas de blâmer ceux qui préfèrent cette dernière.

Au Canada, 8 automobilistes sur 10 jugent que le transport en commun ne serait pas pratique pour eux.

En 2010, les travailleurs ont consacré en moyenne 26 minutes pour se rendre au travail. Ce sont les travailleurs de Toronto, de Montréal et de Vancouver qui avaient les temps moyens de déplacement les plus élevés, soit respectivement 33, 31 et 30 minutes.

Les usagers du transport en commun devaient consacrer, à distance équivalente de leur lieu de travail, plus de temps que les automobilistes pour s'y rendre. Par exemple, dans les six plus grandes régions métropolitaines du pays comptant chacune au moins un million de résidents, la durée moyenne des déplacements des usagers du transport en commun était de 44 minutes. En

comparaison, cette durée moyenne était de 27 minutes pour les automobilistes¹³.

Proposition 2

Électrifier l'ensemble du transport en commun d'ici 2025.

Notre métro fonctionne déjà à l'électricité, qui est de plus produite de façon relativement propre grâce à l'énergie hydraulique. Montréal doit poursuivre sur cette voie et électrifier son réseau d'autobus, ainsi que considérer la mise en place de tramways.

Plusieurs entreprises développent des autobus électriques, dont la québécoise Novabus. De son côté, Bombardier a développé *Primove*, des systèmes de propulsion, de batterie et de recharge par induction, en plus de fabriquer des tramways et trains légers qui circulent dans plusieurs grandes villes¹⁴.

Proposition 3

Mettre en place des voies réservées pour autobus et des systèmes rapides par bus (SRB).

Bien que fort efficaces et attrayantes pour les utilisateurs, certaines infrastructures (métro, train, tramway) sont coûteuses et nécessitent d'importants et longs travaux. Il existe cependant des solutions beaucoup moins coûteuses et pouvant être mises en place plus rapidement, soit les voies réservées pour autobus et les systèmes rapides par bus (SRB). De nombreuses grandes villes (Mexico, Guangzhou, Shanghai, Bogota, Buenos Aires...) ont implanté ces solutions en peu de temps et avec succès : le nombre de passagers a augmenté significativement, alors que la congestion routière, la pollution et les émissions de CO2 diminuaient¹⁵.

Considérant que les ressources financières publiques sont limitées et que le temps pour agir nous est compté, il faut donc, à la construction d'infrastructures plus lourdes, préférer dans l'immédiat les voies réservées et les SRB, qui peuvent entrer en service rapidement et à moindre coût. Les autobus utilisés seraient au départ hybrides, puis graduellement remplacés par des modèles électriques à batterie et/ou des trolleybus.

La STM compte présentement 208 km de « mesures préférentielles pour bus » se répartissant sur 34 axes¹⁶. Nous proposons que cette offre soit au moins doublée d'ici 2025. Il faut d'abord privilégier les axes qui traversent ou joignent les zones les plus densément peuplées, par exemple les boulevards Pie-IX et Saint-Michel.

On doit également prendre avantage des technologies informatiques et de télécommunication pour améliorer l'efficacité du service, en installant des systèmes permettant de contrôler les feux de circulation aux intersections afin de donner priorité de passage aux autobus circulant sur une voie réservée (à Longueuil, la RTL a implanté un tel système pour son service Express sur le boulevard Roland-Therrien).

Proposition 4

Appliquer une vision régionale aux questions de transport.

La ville de Montréal est au centre d'une vaste zone urbaine comptant 82 municipalités et 3,9 millions d'habitants. Les solutions de transport et d'aménagement ne peuvent concerner que Montréal, elles doivent aussi prendre en compte et impliquer les banlieues. Beaucoup de résidents de celles-ci viennent chaque jour travailler au centre-ville de Montréal (par exemple, c'est le cas de 46 % des salariés de Laval et 36 % de ceux de Longueuil)¹⁷.

Les organismes de transport (STM, AMT, STL, RTL, etc.) doivent donc travailler de concert afin d'offrir aux citoyens de la grande communauté métropolitaine des services de transport en commun efficaces, abordables et attrayants.

Proposition 5

Adopter pour le transport en commun une tarification plus cohérente et plus attrayante.

Le coût d'utilisation du transport en commun représente pour certains un obstacle à son adoption.

Prenons l'exemple de deux usagers du métro travaillant au centre-ville, près de la station McGill. Le premier habite Ahunatic et prend le métro à Henri-Bourassa, alors que le second vient de la Rive-Sud et monte à la station Longueuil. Bien qu'il ne se déplace que de 5 stations, ce second usager paie son titre mensuel de transport 57 % plus cher que le premier, qui lui en parcourt 13.

Il n'est bien sûr pas facile d'établir une structure tarifaire qui soit à la fois juste et attrayante pour les utilisateurs, mais des efforts doivent quand même être poursuivis afin d'amener plus de personnes à adopter le transport en commun. Une suggestion serait d'offrir un tarif réduit pour un abonnement annuel familial (deux adultes, deux enfants et plus).

Proposition 6

Sur les ponts et les grands axes d'accès à la ville, mettre en place des voies réservées pour les autobus, les voitures électriques et celles comptant au moins 3 passagers.

Cette mesure vise à favoriser tant le transport en commun que le covoiturage ; de plus, elle est peu coûteuse et peut être réalisée rapidement.

Proposition 7

Augmenter la taxe sur les espaces de stationnement de 10 % par année pour les 7 prochaines années.

La Ville de Montréal taxe présentement les espaces de stationnement intérieurs et extérieurs. Cette mesure rapporte environ 20 millions \$ par année¹⁸. Cette taxe devrait être haussée graduellement de façon à doubler d'ici 2022. L'augmentation du coût du stationnement

incitera une partie des automobilistes à délaissier leur voiture pour les trajets quotidiens du domicile au travail.

À l'heure actuelle, la taxe s'applique aux stationnements situés dans le quadrilatère délimité par les rues Atwater, des Pins, Papineau et le fleuve Saint-Laurent. Il faudrait considérer d'étendre son application à d'autres secteurs où la concentration d'immeubles est élevée et qui sont desservis par le transport en commun.

Proposition 8

Mettre fin au stationnement « gratuit ».

Plusieurs entreprises offrent comme avantage à leurs employés des places de stationnement gratuites. En plus d'inciter à l'utilisation de la voiture, cette pratique est injuste pour les employés qui utilisent le transport en commun ou actif pour se rendre au travail. Elle entretient aussi l'illusion que le stationnement est gratuit, ce qui n'est pas le cas.

Une solution consiste à faire payer les places de stationnement (principe du « cash-out »)¹⁹. Tous les employés reçoivent de leur employeur un montant mensuel correspondant au coût du stationnement offert; ceux qui désirent se prévaloir de ce dernier remettent le montant à leur employeur, alors que les autres le conservent et peuvent l'utiliser pour payer leurs titres de transport en commun, ou le mettre de côté pour s'acheter un vélo !

Proposition 9

Augmenter l'offre d'auto-partage et de voitures en libre service.

À Montréal, que font les voitures la majeure partie du temps ? Rien ! En effet, une étude a estimé que dans la grande région de Montréal, lors d'un jour moyen de semaine, les véhicules privés passent plus de 95 % de leur temps stationnés et que plus d'un véhicule sur quatre n'est pas du tout utilisé²⁰.

Donc, nos véhicules sont d'abord et avant tout stationnés. Le partage de voitures permet d'optimiser leur utilisation, de réduire la taille du parc automobile ainsi que les espaces de stationnement requis.

Des entreprises offrant l'auto-partage et des voitures en libre service opèrent déjà à Montréal. La Ville peut favoriser leur essor en adaptant ses règlements et en offrant des facilités pour le stationnement et la recharge dans le cas des véhicules électriques.

Proposition 10

Mettre en place des taxis collectifs.

Dans les zones peu densément habitées, il est généralement trop coûteux d'offrir un service d'autobus. Un système de taxi collectif peut alors prendre la relève. L'AMT a débuté l'essai d'un tel service dans certains quartiers. Ce mode de transport gagnerait à être développé. Il

peut aussi être intégré à un « cocktail transport », en amenant les passagers à des gares ou des stations de métro.

Proposition 11

Augmenter d'un sou par année, pour les années 2017, 2018 et 2019, la taxe sur l'essence, afin de l'amener à 6 ¢ / litre.

Cette mesure rapporterait à terme environ 100 millions \$ par année. Il faut cependant noter que son but étant de réduire la consommation d'essence, ces revenus diminueront au fil des ans. Ils devront être affectés au développement des infrastructures de transport en commun et actif.

Pour ceux qui trouveront cette hausse exagérée, soulignons que Vancouver, qui vise à devenir la « ville la plus verte », impose déjà une taxe sur l'essence de 11 ¢ / litre.

Proposition 12

Promouvoir et favoriser le covoiturage.

Le taux d'occupation moyen des automobiles dans la région de Montréal est de 1,2 personne²¹.

En augmentant le nombre de passagers par voiture, on réduit la congestion routière, la pollution et la consommation de carburant. Cela semble évident, mais pourtant le covoiturage demeure peu populaire.

Une façon de l'encourager est de réserver, sur les ponts et les grands axes d'accès à la ville, des voies pour les voitures comptant au moins 3 passagers, tel que déjà proposé.

Il faut aussi le promouvoir et le faciliter. Il existe déjà des plateformes logicielles²² permettant le « match » de conducteurs et passagers ; il faut les faire connaître davantage.

Proposition 13

Promouvoir et favoriser le télétravail.

Il s'agit ici d'une solution qui ne coûte pratiquement rien, qui ne nécessite aucune infrastructure et qui peut être mise en place dès maintenant. Or le télétravail est encore peu répandu : au Québec, selon une étude de BMO Banque de Montréal, 16 % des entreprises offrent la possibilité de télétravail, alors que pour le Canada, cette proportion monte à 31 %. Et si 9 % des employés canadiens se prévalent du télétravail, on en compte seulement 4 % au Québec ; la Colombie-Britannique arrive en tête au pays, 14 % des employés de cette province travaillant à distance. Bien sûr, le télétravail ne peut s'appliquer à tous les types d'emplois. Mais la majorité des personnes venant travailler au centre-ville occupent des emplois de bureau, dont une bonne partie pourrait être admissible au télétravail.

Proposition 14

Promouvoir l'écoconduite.

Les automobiles à essence ne disparaîtront pas d'un seul coup. Dans une perspective de transition vers les véhicules électriques, le transport en commun et le transport actif, elles seront quand même présentes encore plusieurs années.

Il faut donc chercher à minimiser les impacts négatifs de ces véhicules. En modifiant ses habitudes de conduite, en planifiant ses déplacements et en entretenant bien sa voiture, un automobiliste peut réduire sa consommation d'essence et ses émissions de GES. Des actions simples, à la portée de tous et dont l'efficacité a été prouvée, peuvent être adoptées dès maintenant²³.

Proposition 15

Faire appliquer le règlement sur le ralenti inutile.

Dans les 19 arrondissements montréalais, un règlement interdit²⁴ la marche au ralenti inutile des véhicules. Ainsi, faire rouler inutilement le moteur de son véhicule, hiver comme été, pendant plus de 3 minutes (ou 5 minutes pour un véhicule lourd doté d'un moteur diesel) constitue une infraction. Cette mesure permet de réduire les émissions de GES ainsi que la pollution atmosphérique. Elle devrait être appliquée de façon stricte à tous les véhicules, incluant ceux de l'administration municipale.

Proposition 16

Bannir les camions publicitaires circulant dans les rues.

Les camions publicitaires ne sont pas si nombreux, mais ils brûlent de l'essence, émettent des GES et contribuent à la congestion routière. Les interdire manifesterait clairement notre volonté de réduire notre consommation d'énergies fossiles.

1.2 Transport actif

Les bienfaits du transport actif sont nombreux. Les gens qui marchent, patinent ou roulent à vélo ne consomment évidemment pas de combustibles fossiles et ne contribuent pas à la congestion routière.

Les infrastructures requises existent déjà en grande partie, et la mise en place de nouvelles, par exemple des pistes cyclables, requiert des investissements bien moindres que ceux nécessaires pour le transport en commun ou automobile. Notons aussi que les vélos et les marcheurs usent beaucoup moins les voies de circulation que ne le font les voitures et camions.

Autre considération importante : le transport actif apporte des bénéfices évidents au niveau de la santé. Les médecins identifient unanimement la sédentarité comme une cause de bien des maux et maladies qui affligent les humains d'aujourd'hui. Embonpoint, diabète, maladies cardiaques et même certains cancers pourraient être évités en pratiquant des activités physiques sur une base régulière. Effectuer ses déplacements quotidiens à pied ou à vélo contribue à maintenir une meilleure santé. Considérant que depuis des décennies les coûts des soins de santé ne cessent de croître, l'augmentation de l'activité physique chez les citoyens aurait, en plus de ses bénéfices immédiats sur le bien-être de ceux-ci, des impacts économiques à long terme, en permettant de réduire les dépenses en santé du gouvernement.

Et ses bienfaits ne seraient pas que physiques : selon des études, le transport actif améliore la concentration des élèves²⁵ et favorise la santé mentale²⁶.

Le facteur « santé », tant de la population que de l'environnement, devrait donc être inclus dans l'équation lorsque l'on considère le développement du transport actif. Citons l'exemple de Copenhague :

Environ 45 % des Copenhagois utilisent le vélo pour leurs déplacements plutôt que la voiture. L'approche de Copenhague en matière d'aménagements routiers est particulière. Au moment d'évaluer un projet cyclable, les planificateurs le comparent d'abord aux investissements que requière la construction d'une route pour les voitures. Ensuite, ils comptabilisent les coûts sociaux des accidents, les impacts de la pollution sur la santé et des émissions de carbone sur le réchauffement climatique. Selon une étude récente menée à Copenhague, cette approche fait toute la différence. En effet, si on calcule, de manière toute conventionnelle, les seuls coûts en infrastructures et les coûts pour les individus, parcourir un kilomètre en voiture représente une dépense de 0,70 \$, comparativement à 0,11 \$ en vélo. À l'usage, la voiture coûte donc à peine six fois plus cher. Toutefois, lorsque l'on établit les coûts-bénéfices pour la société, en incluant les accidents, les enjeux de santé publique et autres, comme le font les Copenhagois, l'équation change considérablement. En vertu de ces nouveaux calculs, un kilomètre parcouru en voiture coûte à la société 0,21 \$ alors qu'en vélo ce même kilomètre rapporte 0,23 \$²⁷.

Il faut donc encourager et favoriser le transport actif.

1.2.1 Vélo

On présente parfois Montréal comme une « ville vélo ». Pourtant, les statistiques²⁸ nous montrent que la part relative de ce moyen de transport demeure encore bien faible :

Proportion de la population d'un territoire se déplaçant en vélo	
Montréal	2 %
Portland	2,8 %
Strasbourg	12 %
Amsterdam	38 % (50 % au centre-ville)
Déplacements domicile-travail	
Montréal	2,2 %
Montréal (Arr. du Plateau-Mont-Royal)	9,7 %
Toronto	1,7 %
Vancouver	3,7 %
Copenhague	37 %

Objectif

D'ici 2020, augmenter à 5 % la part du vélo dans les déplacements quotidiens.

Le vélo doit être considéré comme un véritable mode de transport, utilisé par les citoyens dans le cadre de leurs activités quotidiennes, comme par exemple se rendre au travail. À cet effet, les voies cyclables doivent être conçues pour permettre des déplacements rapides. La Ville de Montréal compte actuellement 680 km de pistes cyclables. Or quand on regarde la carte de celles-ci, on constate que si des quartiers sont bien desservis, d'autres le sont peu ou pas. De plus, certaines pistes semblent avoir été conçues beaucoup plus pour la pratique récréative du vélo que pour une utilisation comme mode de transport quotidien. Et d'une façon générale, le réseau²⁹ est trop souvent morcelé, obligeant le cycliste à effectuer des détours (et parfois trouver le prochain bout de réseau s'apparente à une chasse au trésor ou une course à obstacles !) ou à délaissé les pistes.

Proposition 17

Considérer la composante vélo dans tous les travaux de construction ou de réfection d'infrastructures (rue, pont, viaduc...) afin d'y intégrer les aménagements requis (voies, signalisation, feux...).

Proposition 18

Continuer de développer et entretenir le réseau cyclable, en visant à connecter ses différentes sections de façon à mettre en place des axes « nord-sud » et « est-ouest » permettant de se déplacer facilement et rapidement d'une partie de la ville à une autre.

Par exemple, la piste du Canal Lachine et celle longeant la rue Notre-Dame permettent de se rendre d'un bout de l'île à un autre. Dans l'axe nord-sud, il existe pour l'instant une seule voie permettant de traverser l'île, et encore celle-ci n'est pas continue.

Proposition 19

Pour desservir les quartiers moins centraux, développer des voies rapides pour vélos, c'est-à-dire directes et comptant le moins d'arrêts possible.

Des pays comme l'Angleterre, les Pays-Bas et l'Allemagne mettent en place des autoroutes pour vélos³⁰, qui permettent aux cyclistes de se déplacer plus rapidement et de façon sécuritaire. Il devient ainsi possible de parcourir de plus grandes distances en un temps raisonnable.

Proposition 20

Faciliter l'intégration du vélo dans le « cocktail transport », en installant des supports à vélo sur les autobus et possiblement les taxis et les voitures en libre-service, ainsi qu'en fournissant des stationnements sécuritaires près des stations de métro et des gares.

Proposition 21

Soutenir et promouvoir les vélos en libre-service.

Les vélos en libre-service (Bixi) contribuent à augmenter la part du transport actif. Ils s'intègrent bien au « cocktail transport » et sont de plus attrayants pour les touristes et visiteurs occasionnels. On doit poursuivre l'extension du réseau.

Sécurité des cyclistes

L'usage du vélo est encouragé si les cyclistes savent qu'ils peuvent se déplacer en sécurité.

Proposition 22

Poursuivre le développement du réseau de pistes cyclables montréalais, en mettant en place des voies sécuritaires. Une attention particulière doit être portée aux endroits dangereux, comme les intersections et viaducs, où surviennent plus souvent les accidents. Le tracé, la signalisation et les feux de circulation doivent être adaptés afin de réduire les risques d'accidents.

Proposition 23

Mettre en place une plateforme web permettant aux cyclistes de signaler les endroits dangereux ainsi que les améliorations pouvant être apportées au réseau de voies cyclables.

Proposition 24

À la Ville de Montréal et à son service de police : poursuivre les campagnes de sensibilisation auprès des automobilistes sur les dangers de l'« emportière ».

Proposition 25

Au SPVM : être plus vigilant et sévir davantage contre les automobilistes fautifs, en appliquant l'article 430 du code de la sécurité routière.

Proposition 26

À la Ville de Montréal et aux organismes soutenant la pratique du vélo : militer afin que le Code de la sécurité routière du Québec soit modifié pour être plus sévère dans les cas d'emportière et autres comportements mettant en jeu la sécurité des cyclistes.

L'emportière constitue un risque sérieux et bien réel pour les cyclistes, et les autorités devraient y porter attention, en poursuivant les campagnes de sensibilisation et en sévissant contre les automobilistes fautifs. Au cours des trois dernières années, le service de police de la Ville de Montréal a rapporté en moyenne 82 cas. Comme tous ne sont pas déclarés, leur nombre réel est fort probablement plus élevé³¹.

En 2013, le SPVM a donné 53 amendes de 57 \$ en vertu de l'article 430 du code de la sécurité routière du Québec, qui stipule que « Nul ne peut ouvrir la portière d'un véhicule routier à moins que ce véhicule ne soit immobilisé et sans s'être assuré qu'il peut effectuer cette manoeuvre sans danger ».

Notre code de la sécurité routière n'a pas été revu en profondeur depuis 1979 et, comme le souligne Vélo Québec qui réclame sa révision, « il manque de précision pour s'appliquer à l'espace urbain qu'occupe maintenant le vélo ». En Ontario, l'emportière est passible d'une

amende variant de 300 \$ à 1000 \$, et les véhicules doivent maintenir une distance d'un mètre lorsqu'ils doublent des vélos³².

Il faut aussi noter que la SAAQ ne reconnaît pas les accidents dus à l'emportière, précisément parce que l'automobile n'est pas en mouvement³³.

Sécurité des vélos

Si, pour encourager le cyclisme, il faut bien sûr voir à la sécurité des cyclistes, on ne doit pas non plus négliger celle de leurs montures. Malheureusement, à Montréal les vols de vélos constituent une plaie. Environ 2 000 vols de vélos sont rapportés annuellement au Service de police de la Ville de Montréal ; mais comme on estime que seulement un vol sur dix serait déclaré, le nombre réel de délits se situerait plutôt autour de 20 000 par année³⁴.

Il importe donc de fournir des stationnements sécuritaires. À Montréal, l'offre de stationnement sur le domaine public (trottoirs, rues, stations de métro) est en croissance, ayant doublé entre 2005 et 2010, passant de 8 700 places à près de 17 000³⁵.

Or les vols surviennent majoritairement sur ce domaine public, et les abords des stations de métro seraient le lieu principal d'opération des malfaiteurs. Cela constitue un obstacle à la pratique du vélo et surtout à la promotion d'un cocktail transport vélo-métro.

Proposition 27

Afin d'offrir aux cyclistes des stationnements plus sécuritaires et ainsi encourager l'usage du vélo comme moyen de transport régulier, adopter un règlement obligeant à réserver des places pour vélos dans tous les stationnements intérieurs.

Proposition 28

Faire appliquer plus rigoureusement par le SPVM le règlement municipal exigeant que les commerces tiennent un registre des articles achetés ou vendus.

Proposition 29

Mettre en place un registre informatique permettant aux propriétaires de vélos d'enregistrer ceux-ci en ligne, en indiquant la marque, le modèle, le numéro de série, la description, la date d'achat et, en cas de vol, de déclarer celui-ci.

Ces deux mesures compliqueraient le travail des voleurs et revendeurs³⁶. Les vols de vélos seraient probablement réduits s'il devenait plus difficile de revendre ceux-ci.

Mode de transport à part entière

Le vélo est un mode de transport à part entière, et son rôle peut dépasser celui de véhicule personnel. Les cyclistes livreurs de courrier sillonnent les rues du centre-ville depuis longtemps. Mais, grâce aux vélos cargo, ils peuvent maintenant livrer aussi des colis. Il existe même une entreprise effectuant des déménagements au moyen de remorques tirées par des vélos³⁷.

Proposition 30

Promouvoir et soutenir les entreprises du secteur des transports qui utilisent le vélo.

L'essor du commerce en ligne entraîne une augmentation des livraisons de colis. L'usage du vélo à cette fin réduirait les émissions des GES, la pollution et la congestion routière.

1.2.2 Marche

Considérant l'étendue et la densité de Montréal, la marche ne peut pas répondre à tous les besoins de déplacement. Si dans les quartiers centraux, il est réaliste d'effectuer une grande partie de ses déplacements à pied, cela devient plus difficile dans les banlieues de l'ouest et de l'est de la ville. Dans ces dernières, le « tout à l'auto » est parfois fortement implanté et même les trajets de moins d'un kilomètre se font en voiture pour une personne sur deux.

Une personne de condition physique normale peut facilement parcourir à pied deux ou trois kilomètres en une demi-heure ; pourtant, plusieurs semblent avoir perdu le réflexe de marcher lorsque la distance le permet. Il faut donc réhabiliter la marche, en la rendant sécuritaire, abordable et en faisant valoir ses bons côtés. À ce sujet, rappelons que l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) recommande de faire environ 10 000 pas par jour.

Proposition 31

Rendre les déplacements à pied sécuritaires, au moyen de feux pour piétons aux intersections, de signalisation adéquate ainsi que de mesures d'apaisement de la circulation, dont la réduction de vitesse des automobiles dans les rues.

La sécurité des piétons demeure un enjeu. Entre 2009 et 2014, 97 piétons ont été tués à Montréal. Pour cette même période, on note qu'en moyenne 1 285 piétons ont été heurtés chaque année³⁸. La meilleure façon de réduire les accidents consiste à redonner plus de place aux piétons, par le biais d'aménagements appropriés.

Proposition 32

Favoriser l'offre de services de proximité dans tous les quartiers, de sorte que les citoyens puissent faire la plupart de leurs courses à pied.

Les quartiers centraux, comme Le Plateau, Rosemont, Villeray, sont généralement bien desservis en établissements offrant biens et services, de sorte qu'on peut facilement s'y débrouiller sans voiture. Ce n'est malheureusement pas le cas dans plusieurs autres parties de la ville. En favorisant le développement d'une petite « rue principale » dans tous les quartiers, on dynamisera ceux-ci tout en rendant leurs habitants moins dépendants de l'automobile.

Proposition 33

D'ici 2020, mettre en place un service de Trottibus dans au moins 50 écoles montréalaises.

Pour certains, la marche ne semble pas constituer une option dans le cadre des déplacements quotidiens. On doit redonner aux gens le goût de marcher, et cela commence entre autres par les jeunes. Au Québec, depuis quarante ans, le pourcentage d'enfants qui se rendent à l'école à pied ou à vélo a chuté de 80 % à 30 %³⁹.

Heureusement, il existe des initiatives pour inciter les enfants à marcher, comme le Trottibus⁴⁰. Il s'agit d'un « autobus pédestre », c'est-à-dire un adulte qui, le matin et le soir, recueille les enfants le long d'un trajet pour les mener à l'école et les ramener à la maison de façon sécuritaire. Il y a actuellement à Montréal 16 écoles desservies par un Trottibus.

2. AMÉNAGEMENT

L'aménagement de nos villes influence grandement notre consommation d'énergie. Comme on le sait, l'étalement urbain entraîne une plus grande utilisation de la voiture. Ainsi, dans un quartier développé en fonction de l'auto (COD – *car oriented development*), par ménage et par jour, on observe une moyenne de 55 km parcourus et 19,2 kg de GES émis, contre, dans un quartier développé en fonction du transport en commun (TOD – *transit oriented development*), des moyennes de 6,5 km parcourus et 2,1 kg de GES émis.

Comparaison des émissions en fonction de la densité urbaine				
	Atlanta	Barcelone	Agglomération de Montréal	Communauté Métropolitaine de Montréal
Population (en millions)	2,5	2,8	1,97	3,7
Zone urbaine (en km ²)	4 280	162	499	4 360
Émissions annuelles de CO ₂ liées au transport (en tonnes / personne)	7,5	0,7	2,52	3,15

En stoppant l'étalement urbain et en augmentant la densité des quartiers existants, il devient plus facile de répondre aux besoins de déplacement grâce au transport en commun et au transport actif. Et pour ceux qui croient que l'île de Montréal est déjà bien pleine, soulignons que si elle avait la même densité de population que Paris, elle pourrait contenir 11 millions d'habitants !

Objectif

D'ici 2042, toute habitation devrait être située à une distance maximale d'un kilomètre d'un service de transport en commun.

Proposition 34

Pour la construction de nouvelles unités d'habitation, utiliser en priorité les terrains desservis par le transport en commun. Pour les quartiers plus éloignés, privilégier la proximité des voies de transport plus rapides (train, SRB, métro, éventuellement tramway).

Proposition 35

Dans les zones où l'on vise à augmenter la densité de la population, augmenter la surtaxe sur les terrains et immeubles vacants.

Certains propriétaires achètent des immeubles ou des terrains uniquement dans un but spéculatif. En rendant cette stratégie plus coûteuse, on stimulera la construction sur les terrains vacants et la location des immeubles inoccupés.

Proposition 36

Modifier les règlements de zonage afin de mieux répartir les commerces et ainsi offrir des services à distance raisonnable dans tous les quartiers.

On voit souvent, dans les quartiers périphériques, trois ou quatre supermarchés d'alimentation à quelques centaines de mètres les uns des autres alors qu'il n'y en a pas d'autres dans un rayon de cinq ou même dix kilomètres, ce qui encourage fortement l'usage de l'automobile. En répartissant mieux les commerces, ceux-ci seront plus facilement accessibles en transport actif.

Proposition 37

Afin de limiter la spéculation immobilière et faciliter l'accès à la propriété, principalement pour les familles, promouvoir et soutenir financièrement et par l'adoption d'une réglementation appropriée, des formes alternatives de propriété, soit les coopératives et les fiducies immobilières communautaires.

Ce n'est pas tout de construire des habitations, encore faut-il que celles-ci soient abordables. Face au prix élevé des maisons sur l'île de Montréal, plusieurs jeunes familles s'établissent en banlieue, où le coût des propriétés est plus bas, mais où il est souvent plus difficile de se passer de voiture. Il faut donc faciliter l'accession à la propriété, principalement pour les familles. La façon habituelle d'atteindre ce but consiste à offrir des incitatifs financiers, comme des crédits de taxe ou des subventions. Ces mesures peuvent aider, mais ne s'attaquent pas à l'une des causes principales de la hausse des prix, la spéculation immobilière⁴¹.

3. IMMEUBLES

En 2009, 9 % des émissions de GES totales de la collectivité montréalaise provenaient du secteur résidentiel. Le mazout était responsable de 28 % de ces émissions, en dépit du fait qu'il ne comblait que 7 % des besoins énergétiques des bâtiments. Les autres sources sont le gaz naturel (62 % des émissions), l'électricité (3 %) et le bois (7 %).

Le secteur commercial et institutionnel de l'agglomération de Montréal génère 24 % des émissions de GES totales de la collectivité. Ici aussi, le mazout est responsable de 28 % des émissions du secteur.

Faits importants à noter, 23 % des logements de la Ville de Montréal ont été construits avant 1946, 46 % avant 1960 et 66 % des ménages sont locataires.

Objectif

Atteindre d'ici 2042 la neutralité carbone pour tous les immeubles de Montréal.

Pour atteindre cet objectif, il faudra graduellement abandonner le mazout et le gaz naturel, augmenter l'efficacité énergétique des immeubles et considérer de nouvelles sources de production de chaleur.

Proposition 38

Pour toute nouvelle construction, imposer les normes les plus strictes en ce qui a trait à l'efficacité énergétique et exiger la neutralité carbone.

Les matériaux, les techniques de construction et les équipements modernes permettent de construire des immeubles dont l'isolation, les méthodes de chauffage et de climatisation offrent une grande efficacité énergétique. Ces façons de faire doivent devenir la norme.

Proposition 39

Promouvoir et encourager l'utilisation de la géothermie pour le chauffage et la climatisation des immeubles commerciaux, institutionnels et résidentiels.

La géothermie offre une solution efficace permettant à la fois de chauffer et de climatiser un immeuble⁴². Le système peut également préchauffer l'eau du chauffe-eau ou chauffer celle d'une piscine. Il s'agit d'une technologie éprouvée, qui permet des économies substantielles des coûts de chauffage /climatisation, pouvant atteindre 60 %. Par contre, l'obstacle à son utilisation demeure son coût élevé d'installation, qui se situe entre 20 000 \$ et 40 000 \$ pour une maison de taille moyenne. Considérant la durée de vie d'un système de géothermie (au moins 50 ans) et les économies réalisées à son utilisation, celui-ci s'avère rentable à long terme. Mais dans l'optique d'une utilisation à grande échelle, des moyens de financement (prêts, subventions) devront être élaborés afin de rendre cette technologie plus abordable.

Proposition 40

Interdire en 2025 l'installation de systèmes de chauffage au mazout et en 2040 celle de systèmes au gaz naturel.

La géothermie, le chauffage solaire (actif et passif), l'électricité et la biomasse offrent tous des avenues pour remplacer les combustibles fossiles dans le chauffage des immeubles.

Proposition 41

Améliorer l'efficacité énergétique des immeubles existants, plus particulièrement en lançant un programme visant 5 000 logements par année pendant 10 ans.

Considérant l'âge du parc immobilier montréalais, un grand nombre d'immeubles possèdent peu ou carrément pas d'isolation. Par exemple, dans certains quartiers anciens de Montréal, il coûte souvent plus cher de chauffer un appartement de 3 ou 4 pièces qu'une grande maison construite récemment selon les normes modernes.

Comme le parc immobilier se renouvelle très lentement, il faut agir au niveau des constructions existantes. Il est possible de mieux isoler un vieux bâtiment, mais cela exige généralement des travaux majeurs et des coûts importants. Dans le cas du secteur locatif, où les locataires assument bien souvent les coûts de chauffage, les propriétaires ne sont pas motivés à effectuer de tels travaux. Pour encourager ceux-ci, on devrait prévoir des mesures incitatives, soit des subventions ou crédits de taxes foncières.

Proposition 42

Afin de financer l'amélioration de l'efficacité énergétique du parc immobilier, mettre en place un programme de financement simplifié et unifié, en partenariat avec la ville de Montréal, les gouvernements provincial et fédéral, ainsi qu'Hydro-Québec.

Au fil du temps, divers incitatifs sont offerts par différents paliers de gouvernements ou par Hydro-Québec. Afin de faciliter les démarches pour les propriétaires et aussi pour simplifier la gestion des programmes d'aide et en réduire les coûts, un seul organisme pourrait être mis en place pour administrer les demandes et les fonds. À noter aussi que le nouveau gouvernement fédéral a promis des investissements importants en infrastructures ; la Ville de Montréal devrait tenter d'obtenir une partie de ces fonds pour financer les efforts de rehaussement de l'efficacité énergétique.

4. CONSOMMATION

Dans quasiment tous les biens que nous consommons se retrouve un « coût carbone » rattaché à leur fabrication, leur transport et leur utilisation. Les gaz à effet de serre et les changements climatiques constituent un enjeu mondial, les émissions d'ailleurs comptent donc tout autant que les nôtres, et nous sommes ainsi imputables de celles liées à notre consommation.

Depuis des années, nous avons délocalisé une grande partie de notre production industrielle de biens d'usage courant (vêtements, chaussures, articles de sport, jouets, meubles, appareils ménagers et électroniques...), principalement en Asie, où la très grande majorité de l'énergie est produite à partir de combustibles fossiles, avec en tête de liste le charbon.

Au Canada, les émissions « importées » peuvent être estimées à 129 Mt par année, soit 4,1 t / habitant / année⁴³.

Ainsi, même si nous adoptons d'importantes mesures aux niveaux des transports, de l'aménagement urbain, de l'habitation et des industries, afin de réduire pratiquement à zéro les émissions de GES pour ces secteurs, nous serions encore responsables d'une grande quantité d'émissions de par notre consommation de divers biens, incluant les aliments. Une consommation plus responsable peut donc réduire de façon importante notre bilan carbone.

Prenons par exemple la consommation de viande. L'élevage d'animaux destinés à l'alimentation humaine contribue de façon significative aux changements climatiques. Selon un rapport de l'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO)⁴⁴, l'ensemble de la production animale émet 7,1 gigatonnes d'équivalent CO₂ par an, soit 14,5 % de toutes les émissions d'origine anthropique, davantage que le secteur des transports, responsable d'environ 13 % des émissions. À titre de comparaison, un régime conventionnel comportant viande et produits laitiers équivaut à parcourir annuellement 4 758 km en voiture ; à l'opposé, une alimentation biologique sans viande ni produit laitier correspond à un déplacement annuel de 281 km. Les émissions de GES liées à l'élevage d'animaux proviennent de la production et la transformation de fourrage (45 %), la digestion des bovins (39 %) et la décomposition du fumier (10 %), ainsi que de la transformation et du transport des produits animaux.

Bien évidemment, le transport des biens que nous consommons a un impact sur leur bilan carbone. La distance parcourue doit être prise en considération, mais aussi le moyen de transport utilisé.

Comparaison des émissions par moyens de transport	
Moyen de transport	Émissions de CO2 en g/tonne/km
Train	21,2
Bateau	130,3
Camion	269,9
Avion	1101

Source : Environnement Canada⁴⁵

Tout comme nos vêtements, nos chaussures, nos jouets ou nos appareils électroniques, nos aliments ont souvent beaucoup voyagé afin d'arriver chez nous.

Quantité de CO2 émise par quelques aliments importés au Québec, selon la distance parcourue					
Produits	Pays d'origine	Importation (t)	Moyen de transport	Distance (km)	Émissions de CO2 (t)
Banane	Colombie, Carthagène	48 621	Bateau	3 893	24 663
Pomme	Chili, Santiago	7 544	Bateau + camion	9 464	10 062
	États-Unis, Washington	23 370	Camion	940	5 929
Poivron	États-Unis, Californie	13 506	Camion	4 790	17 461
	Pays-Bas, Amsterdam	4 201	Avion	5 481	25 351
Céleri	Espagne, Porto	2 070	Avion	5 523	12 587
	États-Unis, Californie	8 270	Camion	4 790	10 692
Tomate	États-Unis, Floride	14 316	Camion	2 439	9 424
Pomme de terre	États-Unis, Idaho	5 502	Camion	3 827	5 683
Fraise	États-Unis, Californie	4 336	Camion	4 790	5 606
Chou	États-Unis, New York	3 585	Camion	596	577
	Pays-Bas, Amsterdam	498	Avion	5 481	3 005
Oignon	États-Unis, Idaho	3 573	Camion	3 827	3 691
Asperge	Pérou, Lima	1 718	Bateau	6 374	2 956
Framboise	Mexique, Mexico	968	Camion	3 727	974

Données de 2009. Sources: USDA, Statistiques Canada

Si les citoyens de l'agglomération de Montréal remplaçaient la moitié des fruits et légumes provenant de Californie et de Floride par des fruits et légumes cultivés dans un rayon de 100 km de Montréal, ils réduiraient de plus de 110 000 tonnes leurs émissions de GES⁴⁶.

4.1 Biens et services

Proposition 43

Promouvoir et favoriser l'agriculture urbaine et péri-urbaine, que ce soit au niveau individuel, communautaire ou commercial, principalement en adoptant des règlements municipaux la facilitant.

Proposition 44

Promouvoir et favoriser l'agriculture de proximité, par exemple l'agriculture soutenue par la communauté, entre autre en facilitant la vente et la distribution sur le territoire montréalais de sa production (mini-marchés de quartier, points de livraison des paniers de légumes...).

Ces deux propositions visent à réduire les distances parcourues par les aliments que nous consommons, réduisant par le fait même la consommation de pétrole et les émissions de GES. Elles visent aussi à réduire notre dépendance aux pays étrangers, avec les impacts sur les coûts de la nourriture que cela entraîne. En ce début de 2016, on constate que le prix des aliments, principalement les fruits, légumes, viandes et noix, a beaucoup augmenté. Cette hausse est en partie due à des facteurs extérieurs à notre économie locale. En développant une agriculture de proximité forte, nous pourrions à terme nous assurer des approvisionnements à

des prix sur lesquels nous aurons plus de contrôle. Finalement, cela permettra de développer une économie locale plus résiliente.

Pour ceux qui mettent en doute les capacités de réussite de tels projets ou qui désirent en connaître davantage sur ce sujet, nous suggérons la lecture du *Jardinier maraîcher*⁴⁷, qui relate l'expérience d'un agriculteur qui, grâce aux techniques de permaculture, cultive biologiquement une trentaine de légumes sur une superficie de moins d'un hectare et approvisionne plus de 200 familles.

Quant à l'agriculture soutenue par la communauté, Équiterre en fait depuis près de 20 ans la promotion au moyen de son réseau de Fermiers de famille⁴⁸.

Proposition 45

Sensibiliser les citoyens au « poids carbone » de ce qu'ils consomment.

Il ne s'agit pas ici de culpabiliser les gens. On ne leur dira pas de ne plus manger de viande, de ne plus acheter de chaussures ou de ne plus aller en vacances dans le sud. On vise plutôt à leur faire prendre conscience des impacts des différents choix de consommation sur la dépense en énergies fossiles et sur les émissions de GES. Ainsi, en connaissant mieux les conséquences de ses gestes, un citoyen désirant agir pourra faire les choix qui lui conviennent et qu'il est en mesure d'accomplir. Par exemple, quelqu'un qui, faute d'option de remplacement, peut difficilement se priver d'utiliser sa voiture, pourra décider de réduire sa consommation de viande, acheter davantage de produits locaux et espacer ses voyages en avion ; il contribuera ainsi à sa façon à l'effort collectif. Rappelons que la lutte aux changements climatiques est un défi mondial : il est aussi important de moins utiliser nos voitures ici que de brûler moins de charbon pour fournir l'énergie aux usines d'Asie qui fournissent les biens que nous consommons.

Concrètement, deux actions devraient être entreprises. Premièrement, mener une campagne d'information sur le sujet. Conjointement à cela, mettre en place une application en ligne permettant de mesurer le poids carbone de différents biens et services⁴⁹.

4.2 Consommation et déchets

En 2009, le secteur des matières résiduelles était responsable de 3 % des émissions de GES totales de la collectivité montréalaise. En effet, les émissions attribuables à l'enfouissement des matières résiduelles, au traitement des eaux usées et à l'incinération des boues d'épuration s'élevaient respectivement à 238, 38 et 91 kt éq. CO₂.

Par contre, si l'on considère le poids carbone total de tout ce qui se retrouve aux déchets, on arrive alors à des émissions beaucoup plus importantes.

La réduction de la quantité de nos déchets permet donc à la fois de réduire les émissions reliées à leur traitement (collecte et enfouissement) mais aussi celles imputables à la fabrication et au transport des biens que nous achetons pour remplacer ceux que nous jetons.

Il faut donc privilégier le recyclage et la réutilisation, et ceux-ci ne doivent pas cibler seulement papier, carton, plastique, verre et métal, mais aussi les matières organiques, vêtements, tissus, matériaux de construction, articles ménagers, appareils électroniques, meubles et autres biens.

Il demeure cependant que les résultats les plus significatifs proviennent d'une réduction à la source des déchets, par exemple en bannissant les objets à usage unique comme les sacs et les bouteilles d'eau en plastique.

Bouteilles d'eau en plastique

Les bouteilles d'eau en plastique constituent un bon exemple de gaspillage de ressources. Pour produire une bouteille d'eau d'un litre, il faut utiliser 3 litres d'eau et 1 quart de litre de pétrole⁵⁰. En plus de fabriquer la bouteille, il faut la remplir d'eau, la transporter jusqu'aux consommateurs, la réfrigérer. Une étude du Pacific Institute estime ainsi que les 29 milliards de bouteilles vendues aux États-Unis en 2006 ont requis au total plus de 50 millions de barils de pétrole.

On peut prétexter que le plastique est recyclable. Malheureusement, les efforts en ce sens sont faibles, puisque au Québec seulement 44 % du milliard de bouteilles utilisées chaque année sont recyclées⁵¹.

Pour mettre fin à ce gaspillage, des villes comme San Francisco ont décidé d'interdire en partie ou totalement ces bouteilles. Actuellement, 17 villes au Canada ont banni les bouteilles d'eau en plastique de leurs édifices publics et 45 autres songent à le faire, dont Vancouver, Ottawa et Toronto. Des institutions emboîtent aussi le pas, comme l'Université de Montréal⁵².

Nous avons la chance de vivre dans une ville où l'eau potable est disponible pratiquement partout. Pourquoi ne pas en profiter ?

Proposition 46

D'ici 2020, bannir la vente d'eau embouteillée dans des bouteilles de plastiques à usage unique.

Proposition 47

D'ici 2020, installer au moins 100 fontaines dans les endroits publics.

Les gens pourront y boire et y remplir leurs contenants réutilisables. On pourrait profiter de ce projet pour lancer un concours de design, afin de créer des fontaines belles et fonctionnelles qui pourraient devenir un des éléments caractéristique de l'image de Montréal.

Notons que l'arrondissement du Plateau a lancé en 2014 le Bornéo, un dispositif qui permet de boire de l'eau potable à même une borne-fontaine⁵³.

Proposition 48

D'ici 2020, bannir dans les commerces les sacs de plastique à usage unique.

En décembre 2015, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), a adopté à l'unanimité une résolution concernant l'élimination des sacs de plastique à usage unique, qui entrera en vigueur le 22 avril 2018. Ainsi, l'utilisation des sacs d'emplettes à usage unique qui ne sont pas biodégradables ou encore pleinement recyclables sera interdite dans les 82 communes de la CMM.

Selon la CMM, entre 1,4 et 2,7 milliards de sacs d'emplettes, principalement des sacs en plastique, sont distribués annuellement au Québec. Or, seulement 14% de ces sacs sont récupérés alors qu'il leur faut 1 000 ans pour se décomposer⁵⁴.

Proposition 49

Bannir les couverts à usage unique ou du moins promouvoir l'utilisation de couverts réutilisables.

Montréal compte de nombreux établissements de restauration rapide, souvent regroupés en «foire alimentaire» dans les immeubles commerciaux. Les repas y sont servis dans des contenants de plastique, papier ou carton, qui se retrouvent ensuite aux poubelles, tout comme les ustensiles de plastique. Il s'agit d'un gaspillage important. On devrait promouvoir l'usage de couverts réutilisables, peut-être même l'imposer.

Une solution serait d'adopter un « kit » standard (plateau, ustensiles, assiette, gobelet) qui pourrait être utilisé par tous les restaurants. Considérant que plusieurs bannières appartiennent à la même entreprise (Groupe MTY), cette solution pourrait être mise en place assez facilement. Ici encore, on pourrait lancer un appel aux designers pour concevoir cet ensemble, qui deviendrait une autre caractéristique de l'image de la ville.

4.3 Économie de partage

En réaction à la surconsommation, on voit émerger de nouvelles formes d'échanges que l'on peut regrouper sous le terme économie de partage. Celle-ci privilégie l'usage à la possession, un principe qui a des avantages économiques et environnementaux. En effet, pourquoi acheter une scie circulaire qu'on utilisera que quelques fois dans sa vie ? Pourquoi posséder une voiture alors qu'on n'en a besoin qu'une heure ou deux par semaine ?

Tant pour économiser de l'argent, pour éviter d'encombrer leur demeure d'objets rarement utilisés que pour réduire leur empreinte écologique, des gens choisissent donc de partager au lieu d'acquérir.

Au chapitre des transports, nous avons déjà parlé du vélo-partage et de l'auto-partage. Ce concept commence maintenant à s'étendre à d'autres biens. Par exemple, dans le quartier Villeray, La Remise est une « bibliothèque » où les membres peuvent emprunter des centaines d'outils⁵⁵.

Un autre exemple, on voit en Europe se développer *Pumpipumpe*, un système de partage de biens entre voisins ; ici les gens collent sur leur boîte aux lettres de petites images indiquant les objets qu'ils acceptent de prêter à leur voisinage⁵⁶.

Proposition 50

Favoriser et promouvoir les entreprises d'économie de partage.

Attention cependant à ne considérer comme telles que les organismes sans but lucratif. Le concept de partage commence à être à la mode, et certaines entreprises privées visant avant tout à faire des profits tentent de l'accaparer.

Les entreprises d'économie de partage peuvent être soutenues de différentes façons : subvention, congé de taxe, aide à obtenir un local, publicité, assouplissement des règlements municipaux, contrat de fourniture de biens ou services.

Il faut également les faire connaître à la population.

4.4 Énergie

Bien que nous ayons la chance de vivre dans un pays disposant d'une relative abondance d'énergie propre, nous devons réduire notre consommation d'électricité en adoptant des comportements plus éco-responsables.

Bien sûr, argueront certains, l'électricité que nous consommons ici est produite presque entièrement grâce à l'hydraulique, une source renouvelable ; cela ne constitue pourtant pas une raison de ne pas chercher à l'économiser. En effet, l'énergie économisée pourra servir à l'électrification massive des transports. Elle pourra aussi être exportée vers les états de la Nouvelle-Angleterre, afin de remplacer celle produite à partir de sources fossiles. Finalement, il faut noter que si l'hydro-électricité est renouvelable, elle n'est pas tout à fait « zéro émission ». En effet, en plus d'exiger des investissements très importants et plusieurs années de travaux majeurs ayant des impacts sur l'environnement, la construction de barrages génère des émissions de GES par la machinerie lourde, les génératrices, la production du ciment et le transport du matériel et des travailleurs. L'énergie la plus propre sera toujours celle que nous économisons.

Proposition 51

Adopter un règlement limitant l'éclairage nocturne.

Il suffit de se promener quelques instants la nuit dans notre ville pour réaliser combien d'électricité est dépensée inutilement. Tours à bureaux, immeubles, centres commerciaux et usines sont largement éclairés, alors qu'ils sont pourtant vides. La France a récemment adopté une loi restreignant l'éclairage des bureaux et commerces entre 1 h et 7 h, ce qui permettrait, selon l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie, une économie de 200 millions d'euros et éviterait le rejet de 250 000 tonnes de CO₂⁵⁷.

L'application d'une telle mesure à Montréal entraînerait une économie notable d'électricité.

Proposition 52

Encourager et promouvoir auprès des citoyens et des entreprises les économies d'énergies.

L'énergie « fantôme » constitue une autre source de gaspillage. Nos maisons et bureaux comptent maintenant plusieurs appareils (télé, ordinateur, systèmes vidéo et audio...) qui demeurent constamment sous tension, même lorsque nous les éteignons. Aux Etats-Unis, on estime que cette énergie fantôme peut représenter jusqu'à 10 % de la consommation d'électricité. Les consommateurs doivent être sensibilisés à ce phénomène et encouragés à couper complètement l'alimentation de leurs appareils au moyen par exemple d'une barre d'alimentation.

La consommation d'eau chaude, l'utilisation du four, du sèche-linge, les températures auxquelles nous chauffons et climatisons nos demeures sont autant de comportements que nous pouvons modifier afin de réduire notre consommation globale d'électricité.

5. INDUSTRIES

3 407 kt, soit 24 % des GES de la collectivité montréalaise viennent du secteur industriel.

Des efforts ont été faits au cours des deux dernières décennies pour diminuer les émissions provenant des industries. Mais il faut souligner que la plus grande partie des réductions obtenues est attribuable aux fermetures d'usines. Malheureusement, la production de ces entreprises a été majoritairement relocalisée en Asie, où le bilan carbone des industries est très lourd.

Montréal doit conserver une activité industrielle forte, qui contribue à sa santé économique. La promotion de l'activité industrielle doit toutefois se faire conformément aux objectifs de réduction de la dépendance aux énergies fossiles.

Proposition 53

Favoriser la création d'emplois verts, en visant l'ajout de 5 000 par année au cours des dix prochaines années.

Le programme des Nations Unies pour l'environnement décrit les emplois verts comme ceux qui « contribuent substantiellement à préserver ou à restaurer la qualité de l'environnement, décarbonisent l'économie, réduisent la consommation d'énergie, d'eau et de matériel, ainsi que toutes formes de gaspillage et de pollution ».

La Ville de Montréal peut encourager la création de ceux-ci en intégrant ce critère dans ses démarches de développement économique (sélection d'entreprises à attirer à Montréal, promotion de la ville à l'international, subventions et autres mesures incitatives).

5. ADMINISTRATION MUNICIPALE

L'administration municipale doit manifester clairement sa volonté d'affranchir la ville des énergies fossiles. À cet effet, elle doit prendre des positions fermes et non équivoques face à toutes les questions reliées à cet engagement, par exemple dans les cas de projets portant sur la production ou la distribution d'hydrocarbures, comme l'oléoduc Energie Est de TransCanada, ou bien de développement augmentant l'étalement urbain ou entraînant une utilisation accrue de l'automobile.

Plusieurs décisions ne relèvent pas de la ville, mais des administrations provinciale ou fédérale. Montréal doit néanmoins participer à toutes les occasions possibles aux consultations pour faire valoir ses positions. De par son poids économique, culturel et social, la métropole joue un rôle de premier plan et elle peut influencer les décisions qui ne relèvent pas de son autorité directe.

Proposition 54

D'ici 2020, la ville devrait retirer tous ses investissements dans les entreprises dont les activités sont liées à l'exploitation des énergies fossiles.

Le mouvement de « désinvestissement » est en marche depuis quelques années. Des universités, des administrations municipales, de grandes caisses de retraite ont, en partie ou complètement, cessé d'investir dans les énergies fossiles. Ce qui au départ n'était perçu que comme une prise de position écologiste apparaît désormais aux yeux de spécialistes de la finance comme une sage décision de placement. En effet, des institutions comme la Banque mondiale, Citigroup, HSBC, Mercer et la Banque d'Angleterre⁵⁸ mettent en garde des risques que les changements climatiques font peser sur les entreprises exploitant le pétrole, le gaz naturel et le charbon. Un nombre croissant d'analystes recommande maintenant aux investisseurs de délaisser le secteur des énergies fossiles qui selon eux offrira au cours des prochaines années de piètres rendements. Au-delà donc du symbolisme du geste, la Ville de Montréal a un intérêt économique à retirer ses placements des entreprises associées aux énergies fossiles. De plus, les fonds libérés pourront être investis dans des entreprises oeuvrant à développer et exploiter les énergies renouvelables.

À la fin de 2014, la caisse commune des commissions des régimes de retraite des employés de la ville, qui regroupe l'actif des six régimes de retraite de la Ville de Montréal à des fins de placement, totalisait 5,4 milliards \$⁵⁹. Nous n'avons pas tous les détails des placements de la caisse, mais notons que 19 % des 1,1 milliard \$ d'actions canadiennes étaient investis dans le secteur de l'énergie, soit 209 millions \$; en 2015, ce secteur a perdu à la bourse 27 % de sa valeur...

Proposition 55

Mettre en place un comité responsable de la transition énergétique et de la lutte aux changements climatiques.

Ce comité sera formé de représentants de l'administration municipale, d'organismes et d'entreprises ainsi que de citoyens. Son mandat consistera à identifier et soutenir les initiatives permettant à la collectivité montréalaise de réduire sa consommation d'énergies fossiles, en visant la neutralité carbone à l'horizon de 2042.

La présente consultation de l'OCPM permettra, nous l'espérons fortement, de recueillir plusieurs solutions concrètes, novatrices et prometteuses, qui permettront d'atteindre d'ambitieux objectifs de réduction de consommation d'hydrocarbures et d'émissions de GES. Il ne doit cependant pas s'agir d'un exercice sans lendemain. Nous devons au contraire nous assurer que les meilleures propositions seront réalisées. Le comité aura donc aussi pour mandat de veiller à la mise en œuvre des actions retenues et à la mesure des résultats obtenus.

Proposition 56

Dans les appels d'offres de la ville, privilégier les soumissionnaires ayant la plus faible empreinte carbone.

La Ville fait affaire avec de nombreuses entreprises pour l'obtention de biens et services. Le processus d'appel d'offres devrait désormais inclure des critères évaluant le « poids carbone » des biens et services fournis et prendre en compte celui-ci, parmi bien sûr les autres critères déjà considérés, dans l'octroi des contrats.

Proposition 57

Créer un fond pour supporter les initiatives de transition vers une économie affranchie des énergies fossiles et y investir chaque année 1% du budget de la Ville.

Cet argent, qui représente actuellement 50 millions \$, servira à aider les entreprises et les organismes à démarrer des projets visant à réduire notre consommation d'énergies fossiles.

Proposition 58

Faire pression sur le gouvernement provincial afin que les sommes accumulées dans le Fonds vert québécois servent essentiellement à la lutte aux changements climatiques.

On a récemment appris que l'argent du Fonds vert était parfois utilisé de façon pour le moins discutable⁶⁰. Montréal doit exercer son influence afin de réclamer que le Fonds vert serve uniquement à financer des initiatives visant à réduire notre dépendance aux énergies fossiles et à lutter contre les changements climatiques. Les propositions en ce sens sont nombreuses, développement du transport en commun, aménagement urbain, efficacité énergétique et autres, et le Fonds vert devrait contribuer à leur financement.

Proposition 59

Agir avec un « raisonnable » sentiment d'urgence.

Nous terminons avec une proposition d'ordre général. La lutte aux changements climatiques exige que des actions importantes soient entreprises sans tarder. Il faut changer des comportements, repenser nos façons de nous déplacer, de nous loger et de consommer. La transition vers une économie et une société carbo-neutres doit devenir notre priorité, pour laquelle nous devrions tous travailler avec un certain sentiment d'urgence. Il ne s'agit pas de laisser tomber les principes de bonne gestion et de se lancer étourdiment dans n'importe quel projet. Il faut cependant trouver des façons d'avancer plus vite.

Nous donnerons en exemple le projet de service rapide par bus sur le boulevard Pie-IX, annoncé en 2009 par la mairie de Montréal et qui ne sera finalement pas réalisé avant 2022. Rappelons qu'il existait sur ce boulevard une voie réservée pour autobus, qui avait été temporairement fermée en 2002 suite à la mort de deux personnes. Depuis, les études et les propositions se sont succédées, mais il faudra vraisemblablement attendre encore 7 ans avant l'entrée en fonction du SRB. Sachant que les 26 premières stations du métro de Montréal ont été construites en 4 ans, de 1962 à 1966, il est difficile de comprendre qu'il faille maintenant 20 ans pour mettre en place une infrastructure d'envergure beaucoup moindre.

Sans le bâcler, il faut alléger et accélérer le processus décisionnel. Il faut aussi délaissier les habitudes et les vieux réflexes, fonctionner avec plus d'agilité et d'efficacité. On entend souvent dire qu'il n'est pas possible de faire telle chose, alors que l'impossibilité est dictée par des règles que nous avons établies. Certaines situations exigent de revoir les règles, et celle que nous affrontons présentement en est assurément une.

CONCLUSION

Leur capacité à s'adapter aux changements survenant dans leur milieu de vie a permis aux êtres vivants de survivre et d'évoluer en une myriade d'êtres et de formes. Il en va ainsi de l'être humain, à la différence qu'il est bien souvent le responsable des changements qu'il doit subir. En exploitant les ressources naturelles à leurs limites, nos sociétés modernes créent elles-mêmes les conditions qui menacent leur pérennité. Plus grand et plus rapide aura été le dépassement, moins il sera facile de s'adapter au monde qu'il nous taillera.

L'histoire nous offre plusieurs exemples de communautés ayant dépassé les limites de leur environnement, ce qui les aura menées à leur perte⁶¹. Ce qui est différent cette fois-ci réside dans l'ampleur de la menace. Les changements climatiques affectent l'ensemble de notre planète. Bien sûr, certaines régions seront moins touchées que d'autres, quelques-unes pourront même bénéficier de conditions localement plus clémentes. Mais au total, ces changements auront plus d'impacts négatifs que de bienfaits. Et contrairement aux bouleversements vécus dans le passé, il ne suffira pas cette fois de quitter une île ou une vallée pour une autre. Les récentes vagues de migrants ne constituent qu'un très faible aperçu de ce que le monde pourrait connaître dans quelques décennies si nous n'arrivons pas à limiter les changements climatiques.

Pour éviter le pire, tous devront contribuer. Bien sûr, les états ont à jouer un rôle important, en adoptant des politiques qui favorisent la transition. Cependant, une part aussi sinon plus importante des efforts sera le fait des communautés locales. Considérant la complexité et la lenteur des négociations internationales, il serait imprudent de trop miser sur celles-ci pour tout régler. Les actions peuvent être menées plus facilement et plus rapidement à l'échelle locale, tout en apportant des résultats très significatifs. Les élus, les organismes, les entreprises et les citoyens de Montréal sont donc tous appelés à s'unir dans la lutte aux changements climatiques. Des gestes ambitieux et concrets sont nécessaires pour nous affranchir des énergies fossiles et réduire nos émissions de gaz à effet de serre. Le temps nous est compté, agissons dès maintenant.

NOTES

¹ Ville de Montréal, Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020,

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ENVIRO_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLAN_COLLECTIVITE_2013-2020_VF.PDF

² Ville de Montréal, idem

³ AMT, Enquête Origine-Destination 2013,

<https://www.amt.qc.ca/fr/a-propos/medias-publications/communiqués-presse/devoilement-des-resultats-de-l-enquete-origine-destination-2013-croissance-de-l-usage-des-transport-collectifs-en-pointe-du-matin>

⁴ Le Devoir, 23 janvier 2015,

<http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/429804/la-voiture-avance-plus-vite-que-le-bus>

Voir aussi : Radio-Canada, 22 janvier 2015,

<http://ici.radio-canada.ca/regions/Montreal/2015/01/22/002-amt-deplacements-region-metropolitaine-montreal-autobus-voiture-enquete.shtml>

⁵ Agence de l'Environnement de la Maîtrise de l'Énergie,

<http://quizz.ademe.fr/eco-deplacements/comparateur/>

et Mouvement collectif, <http://www.mouvementcollectif.org/fr/tag/co2>

⁶ Transit Québec, <http://www.transitquebec.org/enjeu/financement/>

⁷ Grand Prix Alternatif, Le coût réel de l'automobile, <http://co22.org/gpa/cout-reel-automobile/>

⁸ Le Devoir, 2 novembre 2015, <http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/454075/la-tarification-planche-de-salut-contre-la-congestion>

⁹ CAA, <http://www.caa.ca/fr/driving-costs/>

¹⁰ La Presse, 13 juillet 2015,

http://plus.lapresse.ca/screens/a5a2ca9e-83fe-4888-819c-4756bc67d7fc%7C_0.html

¹¹ Le Devoir, 1^{er} septembre 2015,

<http://www.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/448918/la-pollution-atmospherique-liee-aux-pires-crisis-cardiaques>

¹² Ville de Montréal, Place à la collectivité,

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ENVIRO_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLAN_COLLECTIVITE_2013-2020_VF.PDF

¹³ Statistiques Canada, <http://www.statcan.gc.ca/pub/11-008-x/2011002/c-g/11531/fig001-fra.htm>

¹⁴ Novabus, <http://www.novabus.com/solutions-de-transport/lfs-100-electrique.html>

Bombardier, Solution de mobilité électrique, <http://primove.bombardier.com/fr.html>

¹⁵ Plusieurs cas sont décrits dans ce document de l'Agence internationale de l'énergie

http://www.iea.org/publications/freepublications/publication/Renewed_Cities_WEB.pdf

¹⁶ STM, http://www.quebec511.info/fr/mtl/transports_collectifs.asp

¹⁷ CMM, http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20151109_CMM-en-chiffres.pdf

¹⁸ Ville de Montréal,
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/SERVICE_FIN_FR/MEDIA/DOCUMENTS/2016_budget_fin_l_20151125_15h.pdf
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=43,57215582&_dad=portal&_schema=PORTAL

Taux actuel de la taxe :

	Intérieur (en \$/m ²)	Extérieur (en \$/m ²)
Secteur A	9,90	39,60
Secteur B	4,95	29,70
Secteur C	4,95	14,85

¹⁹ Conseil Régional de l'Environnement de Montréal, <http://cremtl.qc.ca/publication/entrevues/2010/taxe-stationnement-quest-ce-que-cest>
Ville de Montréal
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=43,57215582&_dad=portal&_schema=PORTAL

²⁰ L'autopartage en libre service,
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/ME M_POLYTECHNIQUEMONTREAL_20141002.PDF

²¹ Enquête origine-destination 2013,
<https://www.amt.qc.ca/Media/Default/pdf/section8/enquete-od-2013-faits-saillants.pdf>

²² Covoiturage AMT,
<https://www.covoiturage.amt.qc.ca/Public/UserSignIn.aspx?AspxAutoDetectCookieSupport=1>
Covoiturage.ca, <http://www.covoiturage.ca/>

²³ Pour en savoir plus sur l'écoconduite :
Gouvernement du Québec, Ecomobile, <http://www.ecomobile.gouv.qc.ca/fr/index.php>
L'automobiliste astucieux, <http://www.autoastuce.org/adopter-un-bon-comportement>
Edmunds, Essai des techniques d'écoconduite, <http://www.edmunds.com/fuel-economy/we-test-the-tips.html>

²⁴ Ville de Montréal
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7237,75085639&_dad=portal&_schema=PORTAL

²⁵ Veille Action,
<http://veilleaction.org/fr/la-veille/mode-de-vie-physiquement-actif/969-le-transport-actif-ameliore-la-capacite-de-concentration-des-ecoliers.html>

²⁶ La Presse, 15 septembre 2014, http://www.lapresse.ca/vivre/sante/201409/15/01-4800206-pedaler-ou-marcher-jusquau-boulot-favorise-la-sante-mentale.php?utm_categorieinterne=trafficedrivers&utm_contenuinterne=cyberpresse_B9_vivre_259_accueil_PO_S1

²⁷ Veille Action,
<http://veilleaction.org/fr/la-veille/amenagement-et-urbanisme/2837-copenhague-paradis-des-cyclistes-autopsie-d-un-remarquable-succes.html>
Radio-Canada, 1^{er} septembre 2015,
<http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/international/2015/09/01/002-copenhague-velo-ville.shtml>

²⁸ Ville de Montréal,
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,99637715&_dad=portal&_schema=PORTAL

-
- ²⁹ Ville de Montréal, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,99693747&_dad=portal&_schema=PORTAL
- ³⁰ EcoWatch, http://ecowatch.com/2016/01/05/germany-superhighway-bike/?utm_source=EcoWatch+List&utm_campaign=258c890ff8-Top_News_1_6_2016&utm_medium=email&utm_term=0_49c7d43dc9-258c890ff8-85914409
- ³¹ TVA, 31 juillet 2014, <http://www.tvanouvelles.ca/2014/07/31/78-cas-demportierage-en-2014>
- ³² Vélo Québec, <http://www.velo.qc.ca/fr/vq/Point-de-vue-Infolettre-Velo-Quebec-avril-2014>
- ³³ Canoë, <http://fr.canoe.ca/infos/regional/archives/2014/04/20140405-164007.html>
- ³⁴ Radio-Canada, 26 février 2014, <http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/societe/2014/02/26/003-vol-velos-montreal-filieres-revente-enquete.shtml>
- ³⁵ Ville de Montréal, L'État du vélo en 2010, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/transport_fr/media/documents/etat_velo_2010_zoom_sur_montr_eal.pdf
- ³⁶ Voir à titre d'exemple Vélo Retour, <http://www.veloretour.ca/>
- ³⁷ Voir ces deux exemples, <http://www.courrierplus.com/fr/velo-cargo>
<http://www.demenagementmyette.ca/>
- ³⁸ La Presse, 30 novembre 2015
- ³⁹ La Presse, 8 novembre 2015, <http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/education/201511/08/01-4918819-une-petite-marche-pour-aller-a-lecole.php>
- ⁴⁰ <http://www.trottibus.ca/>
- ⁴¹ Pour en savoir plus sur les fiducies foncières communautaires, vous pouvez consulter le Manuel d'antispéculation immobilière, de John Emmeus Davis, <http://ecosociete.org/livres/manuel-d-antispeculation-immobiliere>
- ⁴² Pour en savoir plus sur la géothermie :
Union of concerned scientists, How geothermal energy works, http://www.ucsusa.org/clean_energy/our-energy-choices/renewable-energy/how-geothermal-energy-works.html#.Vqok409MGSp
Ashrea journal, Closed-loop ground-coupled heat pump systems, https://www.google.ca/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0ahUKEwj_i9bDzszKAhVnvoMKHSPMAcsQFgguMAI&url=https%3A%2F%2Fashrae.org%2Ffile%2520Library%2FdocLib%2Fnewsletters%2Fbernier-092006--09192013feature.pdf&usq=AFQjCNHSRgucwBRvLSjT8WPGXvKDR_ziXw&cad=rja
- ⁴³ Statistiques Canada 2002, <http://www.statcan.gc.ca/pub/16-002-x/16-002-x2011004-fra.pdf>
- ⁴⁴ <http://www.fao.org/news/story/fr/item/198099/icode/>
- ⁴⁵ Environnement Canada, http://www.cqh.ca/upload/pdf/Bulletin_2_7_kilometre_alimentaire.pdf
- ⁴⁶ Estimation basée entre autres sur les données du Bottin statistique de l'alimentation au Québec, http://www.mapaq.gouv.qc.ca/fr/Publications/Bottin_statistique_alimentation.pdf
- ⁴⁷ <http://www.lejardiniermaraicher.com/>

-
- ⁴⁸ Équiterre, <http://www.equiterre.org/projet/reseau-des-fermiers-de-famille>
- ⁴⁹ Voir à titre d'exemple l'application Myko, développée par des étudiants de l'université McGill, <http://www.getmyko.com/>
- ⁵⁰ Pacific Institute, <http://pacinst.org/publication/bottled-water-and-energy-a-fact-sheet/>
Voir aussi à ce sujet :
Écosynthèse, L'eau embouteillée en statistiques,
http://www.ecosynthese.com/dossiers/eau_en_bouteille/fr/EB02_stats.htm
- ⁵¹ Radio-Canada, http://www.radio-canada.ca/nouvelles/Science-Sante/2008/08/22/001-bouteilles_milliard.shtml
- ⁵² Novae, <http://novae.ca/actualites/international/mar-2014/san-francisco-met-fin-la-bouteille-deau-en-plastique>
MétéoPolitique, <http://meteopolitique.com/fiches/eau/potable/En-bouteille/revue/2009-8/a060.htm>
Université de Montréal, <http://www.nouvelles.umontreal.ca/campus/environnement/20130820-leau-embouteillee-est-retiree-des-campus-de-luniversite-de-montreal-et-des-pavillons-lassonde-de-polytechnique-montreal.html>
- ⁵³ Ville de Montréal, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7297,142170176&_dad=portal&_schema=PORTAL
- ⁵⁴ Les Affaires, 10 décembre 2015, <http://www.lesaffaires.com/secteurs-d-activite/general/plus-de-sacs-plastique-a-montreal-en-2018/584059>
- ⁵⁵ La remise, Bibliothèque d'outils, <http://laremise.ca/>
- ⁵⁶ Pumpipume, une communauté de partage, <http://www.pumpipumpe.ch/commande-dautocollants/>
- ⁵⁷ Notre planète, http://www.notre-planete.info/actualites/actu_3632_reglementation_eclairage_batiments_professionnels.php
- ⁵⁸ The Guardian, 22 septembre 2015, <http://www.theguardian.com/environment/2015/sep/22/leonardo-dicaprio-joins-26tn-fossil-fuel-divestment-movement>
- ⁵⁹ Ville de Montréal, Commission de la caisse commune des régimes de retraite des employés, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/BUR_REG_RET_FR/MEDIA/DOCUMENTS/RA_CAISSEC_OMMUNE_2014.PDF
- ⁶⁰ Le Fonds vert détourné, Journal de Montréal, 9 février 2016, <http://www.journaldemontreal.com/2016/02/09/le-fonds-vert-detourne>
- ⁶¹ Voir à ce sujet l'excellent ouvrage de Jared Diamond, Effondrement - Comment les sociétés décident de leur disparition ou de leur survie.