

Montréal 2042 : Métropole carboneutre et durable

Une vision pour le 400^e



- | | | |
|------------------------------|--------------------------------|---------------------------|
| Berlin , Allemagne | Minneapolis, MN, USA | Stockholm, Suède |
| Boston, MA, USA | New York , NY, USA | Sydney, Australie |
| Boulder, CO, USA | Oslo, Norvège | Vancouver , Canada |
| Copenhague , Danemark | Portland , OR, USA | Washington DC, USA |
| Londres, Royaume-Uni | San Francisco , CA, USA | Yokohama, Japon |
| Melbourne, Australie | Seattle , WA, USA | |

Villes membres-fondatrices de l'*Alliance des villes carboneutres*



Jean-François Lefebvre, Luc Gagnon et Jonathan Théorêt, novembre 2015

Réalisé par le



Groupe de recherche appliquée en macroécologie

Pour la



Montréal doit rejoindre l'Alliance des villes carboneutres

“The kind of change needed for all of us to thrive in healthy and prosperous communities requires a world full of Greenest Cities.”

City of Vancouver (2012), *Greenest City 2020 Action Plan*, p. 6.

“We are working to build a compact city that is also environmentally sustainable. We want the City to use its client role to support the development of green innovations. Stockholm is taking the lead in new green technologies. We are also working to become fossil fuel-free to 2040. Previously, the goal was 2050, but we should and can do it faster than that.”

Katarina Luhr, Vice-mairesse à l'Environnement de la ville de Stockholm, Suède¹.

Le gouvernement québécois s'est déjà engagé à réduire nos émissions de gaz à effet de serre (GES) de 20 % d'ici 2020 relativement aux niveaux de 1990, tout en annonçant un objectif de réduction de 37,5 % d'ici 2030. Montréal a déjà l'objectif de réduire les émissions de GES provenant de son territoire de 30 % d'ici 2020 relativement aux niveaux de 1990. En 2012, les émissions québécoises avaient diminué de 8 % relativement aux niveaux de 1990, ce qui représente un progrès historique. Mais nos objectifs ne pourront être atteints qu'en bonifiant fortement les politiques actuelles, ce que reconnaît explicitement le [Plan de réduction des émissions de GES de la collectivité montréalaise 2013-2020](#).

Au début de novembre 2015, à l'instigation du *Conseil régional de l'environnement de Montréal*, 70 organisations invitaient la ville de Montréal à devenir « leader climatique » (texte intégral présenté à la fin) :

« Nous appelons donc la Ville de Montréal ainsi que toute la collectivité montréalaise à faire preuve de leadership et à entreprendre des actions ambitieuses, innovantes et concrètes afin de réduire notre dépendance aux énergies fossiles et effectuer la nécessaire transition vers les énergies propres. Le but : atteindre la neutralité carbone en 2042 à l'occasion du 400^e anniversaire de fondation de Montréal. »

En mars 2015, les maires de 17 villes provenant de neuf pays ont lancé officiellement **l'Alliance des villes carboneutres** (*the Carbon Neutral Cities Alliance*). Ces villes se sont engagées à réduire d'au moins 80 % leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2050 ou plus tôt. Elles collaborent, entre elles, afin de promouvoir les meilleures pratiques et appuyer l'implantation des politiques requises.

Conjointement avec la *Coalition Climat Montréal*, le *Groupe de recherche appliquée en macroécologie* (GRAME) demande maintenant à Montréal de relever le défi de la carboneutralité et de joindre les rangs de cette alliance. Il s'agit d'une première étape nécessaire afin de permettre à la Métropole de se doter d'une vision forte, favorisant l'action et la saisie des nombreuses **opportunités** qui découleront de la nécessaire **transition énergétique**.

Cela nécessitera l'adoption d'un **plan concret et ambitieux**, basé sur une **stratégie cohérente** et doté de **mesures de suivi rigoureuses**. Par exemple, les **inventaires** des émissions de GES devront être effectués sur une base **régulière et fréquente** (annuelle ou biannuelle plutôt qu'aux 8 ans).

Dans ce document, en s'inspirant d'exemples concrets, sont proposées des solutions, certes ambitieuses, mais réalistes, pouvant contribuer à l'avènement d'une ville carboneutre, à échelle humaine et pensée par et pour ses habitants.

¹ Entrevue avec Jean-François Lefebvre, juin 2015.

La ville de demain

Éliminer la dépendance aux combustibles fossiles représente un immense défi. Par contre, on peut transformer cette contrainte en une extraordinaire opportunité. En fait, il ne s'agit pas d'imposer un coût à la société au nom de la « préservation de la planète » mais bien d'adopter une vision systémique et de long terme qui permettra de réconcilier la protection de l'environnement avec le développement économique et l'équité sociale, tout en favorisant la démocratie participative.

Pour une métropole carboneutre

Devenir *carboneutre*, c'est plus que substituer l'usage de combustibles fossiles par des énergies renouvelables sur le territoire montréalais. Comme cela n'est pas possible partout, il faut ajouter des économies d'énergies qui permettent de libérer de l'électricité de sources renouvelables. Cette électricité économisée pourra remplacer des combustibles fossiles, à l'extérieur de la Ville, compensant ainsi pour les émissions résiduelles. Une telle approche offre une certaine flexibilité, permettant d'atteindre un bilan net de zéro GES.



Copenhague s'est engagée à devenir la première capitale carboneutre, d'ici ... 2025!



L'étalon-carbone, indicateur de soutenabilité

Si les changements climatiques représentent l'un des plus grands défis de notre époque, la réduction des émissions de GES entraîne, dans son sillage, une multitude de bénéfices :

Diminution globale de nos coûts énergétiques et de transports, amélioration de la qualité de l'air, aménagement de quartiers plus conviviaux, hausse des transports actifs et population plus en santé, etc.

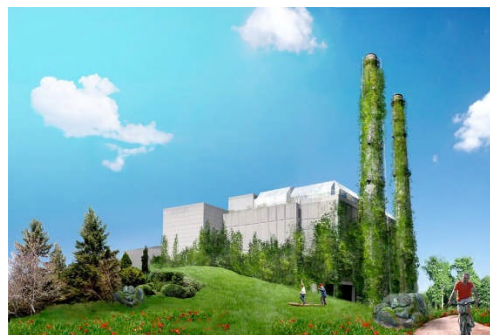
Le défi des transports

Au Québec, le secteur des transports représente 58 % de la consommation d'énergies fossiles tout en étant celui qui a affiché la plus grande croissance au cours des dernières années (hausse de 25,7 % depuis 1990).

Le virage nécessaire requiert d'intervenir prioritairement sur les trois axes suivants : 1) réduire les distances parcourues, puis 2) favoriser le transfert modal et, finalement, 3) encourager l'électrification des véhicules, en priorisant les transports collectifs.



Les Allemands ont baissé leurs émissions dans les transports de 18% en 10 ans en augmentant les taxes sur l'essence tout en améliorant l'offre de transports collectifs.



Crédit:
Cathédrale
Verte s.a..

Une ville à échelle humaine

Aménager les nouveaux développements près des infrastructures lourdes de transports collectifs (métro, trains et bientôt tramways), c'est ce que l'on appelle les aménagements TOD (pour *Transit Oriented Development*).

Les villes à échelle humaine, ce sont des villes animées, plus denses, offrant des aménagements favorisant les piétons et les cyclistes ainsi que des accès à des espaces verts, des places publiques, et ayant des fonctions urbaines diversifiées.

Destination Montréal 2042

Montréal doit remettre à jour son *Plan de transport* désuet. Les Montréalais méritent un plan de développement des transports collectifs à la hauteur des défis actuels. Ambitieux, ce dernier doit permettre d'atteindre les objectifs du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* actuel (PMAD) lesquels consistent à faire passer la part modale des transports collectifs aux heures de pointe de 25 % des déplacements actuellement à 30 % en 2021, puis à 35 % en 2031. En continuité avec ces objectifs, nous estimons qu'une cible de 40 % pour 2042 doit être envisagée. Le développement d'un réseau de tramways s'impose, combiné à l'implantation de voies réservées pour autobus – électriques – il va de soi. En combinant ceux-ci à une forte amélioration des infrastructures offertes aux cyclistes ainsi qu'aux piétons, on pourra atteindre, à l'horizon 2042, au moins les deux-tiers des déplacements en modes durables (transports collectifs, vélo et marche). En comparaison, Vancouver vise atteindre cet objectif d'ici 2040. Pour y arriver, quelques priorités s'imposent.

Destination Montréal 2042, notre Big Move

Une inspiration, le *Big Move*, est en train de transformer Toronto : Deux milliards de dollars investis par année pendant les 25 prochaines années. L'objectif? Que 80 % des résidents de la région vivent à moins de 2 kilomètres d'un service de transport collectif rapide. L'aménagement de plus de 7 000 km de nouvelles voies, pistes cyclables et sentiers pour piétons et cyclistes y rendra la marche et le vélo plus sécuritaires et favorisera des modes de vie plus sains. À quand *Destination Montréal 2042*?



Portland fait partie de la centaine de villes à l'échelle mondiale qui ont choisi d'électrifier leur transport collectif, en implantant le tramway.

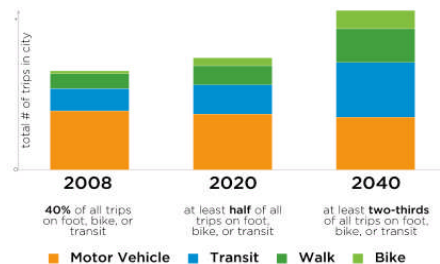


Fig. 1) Objectifs de Vancouver, ville en plusieurs points comparable à Montréal (City of Vancouver, 2012, *Transportation 2040*)

Le nerf de la guerre, le financement

Avec le *Fonds Vert* financé par la *Bourse du carbone* et le nouveau gouvernement fédéral qui s'est engagé à appuyer les infrastructures de transports collectifs, les conditions sont favorables. Une part du financement devra toutefois provenir du niveau local. On sait aussi que toute contribution assumée par les automobilistes sous forme de **frais variables liés à l'utilisation** (tels que les péages urbains, la taxe sur l'essence ou sur le stationnement ou les frais kilométriques) accroît le transfert modal et la rentabilité des investissements.

Une option essentielle, un réseau de tramways

Le tramway (ou système léger sur rail, SLR ou LRT) a fait ses preuves. Il est efficace, silencieux et fiable, même en hiver. À Montréal, un tramway sur Pie IX aurait été beaucoup plus performant que le service rapide d'autobus proposé. Il ne s'agit pas de dénigrer l'autobus, qui est également un outil essentiel en transport collectif. Il s'agit simplement de choisir « le bon mode au bon endroit ». Dans un réseau très achalandé, le tramway coûte moins cher que l'autobus, parce qu'une rame de tramway permet de remplacer 4 ou 5 autobus. Cette performance est démontrée par plusieurs projets récents à Toronto et Ottawa.

De plus, le tramway présente un autre avantage marqué : comme il est perçu comme permanent, avec un service de qualité, il a un effet structurant sur le développement urbain. Il attire de nombreux projets résidentiels et commerciaux qui permettent de densifier l'aménagement du territoire. Dans la grande majorité des projets, les effets économiques induits permettent de payer une partie de ses coûts d'implantation.

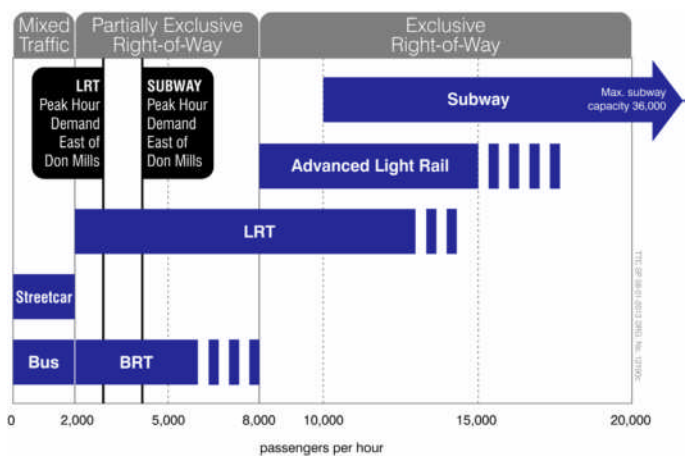


Fig. 2) Le rôle essentiel des trains légers, entre les bus et le métro

(Toronto Transit Commission, 2013, Response to Commission Enquiry : Service technology choices for Sheppard East and Scarborough RT corridors)

Transports et aménagement : les vrais coûts et bénéfices

Plusieurs États et villes ont réussi à réduire leur dépendance au pétrole dans les transports. Pour réaliser cet objectif, ils ont combiné des mesures d'aménagements urbains (notamment axées sur les transports collectifs, dits *TOD*) à des mesures finançant les transports collectifs au détriment de l'expansion des infrastructures routières. Finalement, ils ont aussi internalisé une partie des coûts sociaux des véhicules (coûts découlant de la pollution, des accidents, de la congestion, coûts d'opportunité associés aux espaces de stationnement, etc.). Les coûts totaux diminuent autant pour les ménages que pour l'État quand les politiques sont cohérentes. Mais, préalablement, il faut reconnaître que plusieurs politiques passées et actuelles ont faussé les prix et largement contribué à stimuler notre dépendance au pétrole.

Les coûts de la dépendance au pétrole

Peu importe la disponibilité en pétrole brut, devenir progressivement *carboneutre*, c'est s'affranchir d'une dépendance dont les coûts économiques, sociaux et environnementaux sont énormes. Et ce, sans même compter les organisations terroristes dont plusieurs sont financées notamment par des ventes d'or noir.



Tableau 1) Estimés des coûts publics par auto au Québec

Description des coûts récents	\$ par véhicule /an
Routes : construction et entretien	1607
Stationnements hors-rue gratuits	1000
Police, pompier, coûts des accidents	358
Polluants atmosphériques :	
- Effets sur la qualité de l'air : 100\$	205
- Gaz à effet de serre (30\$/t CO ₂) : 105\$	
Environnement : ressources, pollution eau	300
Coûts récents de la congestion, basés sur la situation de Montréal en 2003	1200
Coûts publics totaux	4670
Taxes et frais dédiés payés par un usager moyen	300

Les autos sont largement subventionnées

Les utilisateurs des transports collectifs défraient près de la moitié des coûts des services qu'ils utilisent. Qu'en est-il des automobilistes? Moins de 10% de tous les coûts publics.

Au Québec, les subventions directes et indirectes sont d'environ 3000\$ par année par auto. À celles-ci s'ajoutent les coûts environnementaux et sociaux. À elle seule, la congestion coûte aux Montréalais plus de \$1,7 milliards par année. En fait, les coûts associés à la congestion, aux accidents, ainsi que les coûts d'opportunités des espaces de stationnement s'avèrent tous plus importants que ceux associés à la pollution de l'air et aux GES. Ces coûts et ceux associés à l'étalement urbain dépassent largement la somme des compressions dans les services de santé et d'éducation faites au nom de la rigueur budgétaire.

Les bénéfices de la transition énergétique

Devenir *carboneutre*, c'est effectuer la *transition énergétique* de l'ère des combustibles fossiles à celle des énergies renouvelables. Un défi qui nécessite une cohérence inégalée entre les politiques fiscales et d'aménagement, ainsi que l'adoption d'une perspective de long terme, tout en prenant en compte l'ensemble des coûts et bénéfices supportés par la société.

Une ville *carboneutre* utilisera davantage une perspective de long terme dans ses décisions. La rentabilité des aménagements proposés dans une perspective d'urbanisme durable doit être souvent considérée sur la durée de vie des équipements. Elle tiendra également compte des bénéfices partagés. Par exemple, pour les toits verts, la valeur de la gestion des eaux de pluies, de la réduction de l'effet d'îlot de chaleur et des économies en climatisation seront considérées.



Copenhague a calculé que chaque km conduit en auto à l'heure de pointe coûte 5,64 DKK à la société (1,07\$ CDN), tandis que chaque km effectué en vélo rapporte, au contraire, 1,62 DKK (0,31\$ CDN). (Copenhagen, *The bicycle account 2014*).

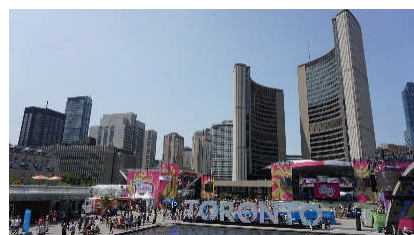
L'écofiscalité, le chaînon manquant de la ville durable

De nombreuses villes ont internalisé une partie des coûts sociaux du transport individuel. En fait, c'est toute la fiscalité, tant gouvernementale que municipale qui doit être revue. Le principe du *pollueur – payeur* tout comme celui d'internaliser les coûts sociaux sont intégrés à la *Loi sur le développement durable* adoptée par Québec en 2006. La nécessité d'utiliser davantage l'écofiscalité est de plus en plus reconnue, comme en témoigne les travaux remarquables de l'*Alliance Switch*, qui réunit écologistes et gens d'affaires québécois, ou la *Commissions de l'écofiscalité du Canada*, où siègent notamment d'anciens leaders et Premiers ministres de toutes allégeances politiques. Il faut dorénavant réduire les subventions contraires au développement durable tout en utilisant davantage les écotaxes. Une part des recettes doit financer la *transition énergétique* (transports en commun, aménagements de type TOD, etc.) et, d'autre part, afin de ne pas accroître le fardeau fiscal, une grande part des recettes doit être remise sous forme de baisses de taxes traditionnelles ou d'impôts. C'est le concept de *réformes fiscales écologiques*. En voici trois exemples d'applications.

Financer les transports publics et les TOD

Les bénéfices de l'urbanisme durable dépassent largement la valeur monétaire qu'on pourrait attribuer à la réduction des émissions de GES qui en découlent. C'est pour cette raison que, quoique qu'essentielle, la *Bourse du carbone* s'avère insuffisante pour insuffler les changements requis.

À court terme, des hausses progressives de la taxe sur l'essence s'avèrent nécessaires. D'autres sources de financement devront être envisagées, tant pour appuyer les transports publics que les TOD, en tenant compte également de leurs autres bénéfices, notamment en termes de baisses de la congestion. On sait ainsi maintenant que les hausses de la TVQ ou des frais d'immatriculation n'ont aucun effet incitatif contrairement aux écotaxes touchant les frais variables d'utilisation des véhicules.



Comme plus de 250 villes canadiennes et 7000 villes américaines, Toronto applique, depuis 2008, la tarification incitative des déchets.

Le coût élevé des stationnements gratuits

Les travailleurs profitent généralement d'espaces de stationnement fournis gratuitement par l'employeur alors qu'ils ne peuvent pas bénéficier de remboursement pour les titres de transports collectifs. Cette pratique représente une iniquité flagrante. Les **entreprises doivent traiter équitablement tous leurs employés**. Une telle initiative est appelée le **Parking cash out** ou « **indemnité équitable de stationnement** ». Les espaces de stationnement deviennent payants. En contrepartie, l'entreprise octroie à chaque employé une allocation quotidienne pour soit payer le stationnement, son titre de transport collectif ou son covoiturage, soit son vélo²!

² Notons que cette indemnité est un revenu imposable, tout comme l'est déjà le stationnement gratuit, selon la Loi actuelle qui est toutefois mal appliquée. Voir : Shoup, D. (2005), *The High Cost of Free Parking*, APA Planners Press, 733 p.



Oslo, Londres, Stockholm, Singapour (ci-dessus) ont opté pour les péages urbains pour réduire – avec succès – la congestion tout en finançant les transports collectifs. L'expérience démontre que les citoyens sont opposés avant et appuient la mesure après, lorsque les bénéfices deviennent tangibles.

Tarification incitative des déchets

Vous recyclez, vous compostez, vous réduisez. Et vous payez malgré tout pour les déchets de votre voisin. La tarification incitative des déchets – au poids ou au volume – en responsabilisant chaque ménage, permet de réduire jusqu'à 45% la quantité de déchets ultimes. La participation au recyclage, au compostage et à l'herbicyclage augmentent et peuvent réduire substantiellement les émissions de GES relatives aux matières résiduelles.



Les stationnements fournis gratuitement par les employeurs équivalent à une subvention de 1\$ le litre d'essence.

Les bénéfices de l'indemnité équitable de stationnement (Parking cash out) :

- Les entreprises qui l'appliquent voient le nombre d'automobilistes solos chuter de 20 à 30%.

De l'écoquartier à l'éco-cité

La Ville de Montréal doit donner l'exemple. Le geste le plus significatif, à l'heure du Sommet de Paris, serait de joindre le club sélect des villes membres de l'*Alliance des villes carboneutres*. Ce sera à la fois un honneur et une source exceptionnelle d'opportunités. Certes, des progrès considérables ont été accomplis au cours des dernières années. L'écologie urbaine a acquis ses lettres de noblesse, tandis qu'une vision plus holistique de l'aménagement et des transports s'inspire de plus en plus du concept d'écoquartiers. Mais que ce soit à l'échelle du quartier ou à l'échelle de la ville, Montréal doit s'inspirer des nombreuses villes qui ont plusieurs années d'avance dans leur transition vers la soutenabilité. S'inspirer, mais aussi innover et se démarquer.



Bâtiments et climat : poser le bon *GESTE*

Pour les bâtiments, nous proposons de faire le bon *GESTE*, une stratégie ou un programme appuyant la **Géothermie, l'efficacité énergétique, le solaire thermique, les toits verts et la gestion économe de l'eau**, pour les nouvelles constructions ainsi que dans le cas des rénovations majeures. Il faudra développer davantage l'énergie communautaire, notamment pour la géothermie. Un changement législatif permettrait à la Ville de récupérer ses investissements, particulièrement pour la géothermie, sous forme de vente d'énergie. Les bénéfices associés aux toits verts devront également être reconnus à leur juste valeur.



Écoquartiers *carboneutres*

Le *Stockholm Royal Seaport*, en développement depuis 2009, accueillera 10 000 ménages et 30 000 emplois d'ici 2030. Dès 2020, ses résidents n'émettront que 1,5 t de CO₂ par personne. Le quartier sera *carboneutre* d'ici 2030. Montréal et la CMM doivent inciter les écoquartiers actuellement aménagés et prévus à innover dans cette direction (toits verts, géothermie communautaire, parc de véhicules en libre-service, dont certains électriques, intégration aux transports collectifs et commerces de quartier), tout en verdissant l'ensemble de la ville.



De l'économie du partage au *Pacte climatique*

La majorité des émissions découlant de la consommation de nombre de biens découle de leur production. Ainsi, les émissions de GES associées à la fabrication d'une voiture représentent l'équivalent de 40 000 km parcourus. Chaque voiture en autopartage (ex : communauto) permettrait d'éliminer environ huit véhicules. Étendre l'économie du partage, l'agriculture urbaine et les circuits courts, permet de repenser notre rapport envers les biens de consommation. On augmente le niveau de vie en réduisant le coût de la vie pour les ménages.

Nous nous sommes inspirés de Stockholm pour proposer un *Pacte climatique* avec les entreprises situées sur le territoire de la CMM, pour susciter l'engagement et le partenariat.



Habitudes de vie : répondre aux aspirations des nouvelles générations

Les gouvernements ont un rôle crucial à jouer : réformes fiscales écologiques, financement des transports collectifs, étiquetage carbone associé à chaque produit vendu, etc. Mais il n'y aura pas de développement durable sans l'implication fondamentale des villes.

Une partie de plus en plus appréciable de la population – particulièrement mais pas exclusivement chez les jeunes ménages, aspire à un mode de vie qui définit la ville de demain : convivial, à échelle humaine. Créer de nouveaux écoquartiers, favoriser les mesures d'apaisement de la circulation dans l'ensemble des quartiers résidentiels, offrir de véritables alternatives en termes de modes de transports, réduire les besoins en déplacements grâce à la mixité des fonctions, avec accès aux services tout comme aux espaces verts et à de nombreuses places publiques, c'est améliorer la qualité de vie de tous. C'est la ville de demain.

La Déclaration pour un Montréal leader climatique et ses 70 signataires

« Les villes sont de plus en plus nombreuses à travers le monde à prendre des engagements significatifs pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre et ainsi participer, aux côtés et en complément des États, à l'effort global de lutte contre les changements climatiques. L'urgence d'agir ne fait plus aucun doute et les villes sont en première ligne pour la mise en œuvre des solutions. Qui plus est, ces actions apporteront de nombreux bénéfices immédiats alors que l'inaction, elle, coûtera cher.

Nous appelons donc la Ville de Montréal ainsi que toute la collectivité montréalaise à faire preuve de leadership et à entreprendre des actions ambitieuses, innovantes et concrètes afin de réduire notre dépendance aux énergies fossiles et effectuer la nécessaire transition vers les énergies propres. Le but : atteindre la neutralité carbone en 2042 à l'occasion du 400^e anniversaire de fondation de Montréal. Pour y arriver, il faudra nécessairement accélérer et bonifier le plan d'action actuel de lutte contre les changements climatiques de la collectivité montréalaise.

Les solutions à mettre de l'avant devront prioritairement porter sur les transports, l'aménagement et les habitudes de consommation. Il est impératif de favoriser la mobilité durable et de repenser l'aménagement pour le rendre plus viable. Ces actions permettront d'améliorer la santé et le bien-être des Montréalais-es d'aujourd'hui et de demain et feront de notre métropole une leader de la lutte contre les changements climatiques.

En tant que représentant-e-s de la société civile montréalaise, nous nous engageons à appuyer ces actions et à contribuer nous-mêmes à la réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise en réduisant notre consommation d'énergies fossiles tels que le pétrole et le gaz naturel. »

Action climat Montréal	Femmes et villes international	Réalité climatique Canada
Alternatives	Fondation David Suzuki	Regroupement des éco-quartiers
Association canadienne des médecins pour l'environnement	Fonds mondial pour la nature (WWF-Canada)	Regroupement des tables de concertation de la Petite-Patrie
Association québécoise pour la promotion de l'éducation relative à l'environnement (AQPERE)	Front d'action populaire en réaménagement urbain (FRAPRU)	Regroupement intersectoriel des organismes communautaires de Montréal
Association sportive et communautaire du Centre-Sud	Greenpeace	Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement
Ateliers créatifs Montréal	Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME)	Renaissance
CDC Solidarités Villeray	Insertech Angus	Réseau d'action des aidants de Jeanne-Mance (RAAJ)
Centre d'écologie urbaine de Montréal	Institut de l'environnement, du développement durable et de l'économie circulaire (EDDEC)	Réseau des femmes en environnement
Centre interdisciplinaire de recherche en opérationnalisation du développement durable(CIRODD)	Institut des sciences de l'environnement	Rose architecture
Centre international de solidarité ouvrière (CISO)	L'accorderie	Sentier urbain
Coalition vigilance oléoducs (CoVO)	Le CRAPAUD	Sierra Club Québec
Collectif en environnement Mercier-Est (CEM-E)	Les Amis du Parc Meadowbrook	Société écocitoyenne de Montréal
Comité des retraités EVB-CSQ	Maison du Père	Société environnementale de Côte-des-Neiges
Communauté	Mercier-Ouest quartier en santé	Solidarité Ahuntsic
Conseil central Montréal métropolitain-CSN	MOBA/Mobilité alternative de Développement économique Saint-Laurent	Station Vu
Conseil régional de l'environnement de Montréal	Moisson Montréal	Synergie santé environnement
Direction régionale de santé publique de Montréal	Montréal, métropole en santé	Transition NDG
Divest McGill	Mur de femmes contre les oléoducs et les sables bitumineux	Uniterre Conférences
Éco-quartier de la Pointe-aux-Prairies	Nature-Action Québec	Vélo Québec
Éco-quartier Sud-Ouest	Option transport durable	Ville en vert
Éco-quartier Villeray	Projet ÉCOSPHÈRE	Villeray en transition
ENVironnement JEUnesse	Quartier de l'innovation de Montréal	Vivre en Ville
Équiterre		Vrac environnement
Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain (FECHIMM)		Y'a QuelQu'un l'aut'bord du mur

Lien : http://www.cremtl.qc.ca/sites/default/files/upload/images/publications/declaration_pour_un_montréal_leader_climatique_et_liste_de_signataires.pdf

Notes sur les auteurs : le **Dr. Jean-François Lefebvre** (Ph.D.) est chargé de cours au *Département d'études urbaines et touristiques* de l'UQAM. Le **Dr. Luc Gagnon** (Ph.D.) est président d'*Option transports durables* et chargé de cours à l'ÉTS. Ils sont tous deux chercheurs associés au *Groupe de recherche appliquée en macroécologie* (GRAME). **M. Jonathan Théorêt**, B.A.A., est directeur général du GRAME : www.grame.org

Les auteurs remercient **Matthew Chapman** et **Jean-François Boisvert** de la *Coalition Climat Montréal* pour leur précieuse collaboration et leur apport considérable au sein de la *Coalition*. Les photos sont de Jean-François Lefebvre. Les opinions exprimées dans le présent document n'engagent que ses auteurs ainsi que le GRAME. Il constitue néanmoins un vibrant appui à la *Déclaration pour un Montréal leader climatique*. Pour plus d'informations nous vous invitons à télécharger les rapports suivants :

L. Gagnon, J.-F. Lefebvre et J. Théorêt (2014), *Modalités et avantages d'une réforme fiscale écologique pour le Québec : Mythes, réalités, scénarios et obstacles*, Rapport d'expertise en appui aux travaux de la Commission d'examen sur la fiscalité québécoise déposé par le GRAME, 70 p. : http://grame.org/ECOFISCALITE_2014_modalites_et_avantages_reforme_fiscale_ecologique.pdf

L. Gagnon, P.-O. Pineau, (2013), *Les coûts réels de l'automobile, un enjeu mal perçu par les consommateurs et les institutions*, Cahiers du GRIDD-HEC: 2013-1, 29 p. : <http://expertise.hec.ca/gridd/wp-content/uploads/2011/11/Les-co%C3%BBts-r%C3%A9els-de-l%E2%80%99automobile-un-enjeu-mal-per%C3%A7u-par-les-consommateurs-et-les-institutions.pdf>