

Présentation de

STOP

devant

l'Office de consultation publique

de Montréal

sur la

Réflexion 2050

L'un des plus anciens groupes environnementaux de Montréal, STOP a célébré son 50^e anniversaire en 2020.

Les préoccupations de STOP depuis sa création ont inclus la pollution de l'air et de l'eau, la protection des espaces verts, les matières résiduelles et les déchets toxiques

Énoncés principaux (en guise de sommaire)

- **STOP croit fermement qu'une économie de transition écologique doit aussi englober explicitement la qualité de l'air et de l'eau, ainsi que la protection des espaces verts et l'accès à la nature. Ces éléments améliorent considérablement la qualité de la vie urbaine et la santé humaine.**

Espaces verts et plan climat

- **STOP croit que pour atteindre ses objectifs sur le plan climat, Montréal doit fixer des cibles à l'échelle des quartiers (beaucoup plus petits que les arrondissements) tant pour la canopée (et les espaces verts en général) que pour l'élimination des îlots de chaleur.**
- **STOP estime qu'il est regrettable qu'encore en 2022, ces centres locaux ne soient établis que dans sept arrondissements, presque tous dans les parties les plus centrales de la ville. Le développement des centres urbains doit être intégré dans une vaste vision visant à relier le tissu urbain à une trame verte.**
- **La réalisation de la promesse de l'administration actuelle de construire une « ville des 15 minutes » sera lente dans le processus de verdissement des quartiers qui en ont le plus besoin, dans la mesure où la restauration des espaces naturels se limite aux quelques « laboratoires » de réaménagement et à quelques centres commerciaux locaux.**
- **STOP considère que, pour réussir et contribuer à l'objectif de transition écologique de la ville, les initiatives locales doivent impérativement être assorties de cibles précises afin que l'on puisse mesurer leur succès et leur contribution à l'objectif global de la transition écologique.**

Les aires protégées

- **STOP considère qu'il est essentiel que, pour chaque utilisation qu'elle fait de la désignation « milieu naturel de conservation volontaire », la Ville déclare publiquement la nature, la source et la durée des moyens utilisés.**
- **STOP considère que la Ville doit rendre public toute directive ministérielle en vertu de l'article 61 de la Loi sur le Patrimoine culturel qui lui a été transmise.**
- **Ce qu'il faut, c'est reconnaître que l'objectif de « l'accès pour tous » n'est pas le même que celui de la protection de l'habitat, et que les deux objectifs ne se prêtent pas à une stratégie commune.**
- **STOP a proposé au gouvernement fédéral que les terrains adjacents à l'aéroport soient désignés comme parc national urbain.**
- **Bien qu'il y ait un besoin évident d'équilibre dans le zonage des berges détériorées de Montréal, sur un périmètre de plus de 125 kilomètres, l'archipel offre de nombreux espaces en bordure d'eau que l'on pourrait rendre accessibles au public tout en soulageant les zones écologiques les plus précieuses.**
- **STOP constate qu'il n'y a pas assez d'espaces verts (propriété privée) à Montréal pour répondre aux besoins de la population d'espaces naturels et aux exigences de la protection de vastes zones d'habitat et d'espaces naturels, et ce, sans parler des objectifs climatiques de la ville. La « renaturalisation » doit donc jouer un rôle important dans les plans de la ville.**

La qualité de l'air

- **STOP estime qu'il est essentiel de rétablir et d'améliorer la surveillance de la qualité de l'air dans le centre-ville, notamment à l'intérieur de la ZZE prévue.**
- **STOP estime qu'une révision générale de l'ensemble du règlement sur la qualité de l'air est nécessaire.**
- **STOP convient que des incitations économiques plus solides doivent être mises en place pour limiter l'utilisation des véhicules, et estime qu'il devrait y avoir un moratoire sur les nouveaux projets d'amélioration des routes au profit des voitures.**

Les matières recyclables et énergie

- **STOP a toujours condamné le système de collecte pêle-mêle des matières recyclables. Le papier (le produit le plus précieux, avec l'aluminium) pourrait au moins être collecté un jour différent.**
- **Cela fait près de 40 ans que STOP a demandé au gouvernement provincial d'aider certaines des petites usines de papier situées dans les environs immédiats de Montréal à adapter leur technologie pour permettre l'utilisation de papier recyclé après consommation**
- **STOP a proposé que le processus du comité-conseil (mesure 28 du Plan directeur de gestion des matières résiduelles), soit utilisé pour mieux harmoniser les besoins des usines (pas seulement pour le papier) avec les processus de collecte et de traitement.**
- **STOP est d'avis que Montréal peut être beaucoup plus ambitieuse dans ses objectifs en matière d'efficacité énergétique des bâtiments.**

En conclusion

- **STOP se réjouit de voir le « virage écologique » au cœur de la réflexion portant sur ce que nous voulons que notre ville soit en 2050. Mais nous sommes confrontés à de nombreuses difficultés et il convient de les aborder avec détermination afin de réaliser de solides progrès.**

La transition écologique

Le verdissement de nos quartiers

STOP se réjouit de voir que la « transition écologique » vers une économie à faibles émissions de carbone se trouve au cœur même de la réflexion entourant le *Projet de ville*. STOP se bat depuis cinquante ans pour une telle réorientation¹.

Mais qu'est-ce que cela signifie d'un point de vue pratique? L'expression apparaît 40 fois dans le document *Projet de ville*, en commençant par l'introduction de la mairesse Valérie Plante. Comme l'explique le document, une économie à faibles émissions de carbone respecte les limites des écosystèmes et réduit également les inégalités. **STOP croit fermement qu'une économie de transition écologique doit aussi englober explicitement la qualité de l'air et de l'eau, ainsi que la protection des espaces verts et l'accès à la nature. Comme on le sait, ces éléments améliorent considérablement la qualité de la vie urbaine et la santé humaine.**

Montréal s'enorgueillit à juste titre de sa montagne emblématique (transformée en parc en 1876) et de sa position au centre d'un archipel intérieur sur l'un des plus grands fleuves du monde ayant plus de 125 kilomètres de rivage, mais, au fil des décennies, peu d'efforts ont été faits pour sauvegarder, et encore moins pour mettre en valeur, ces avantages naturels. Montréal devrait être l'une des premières villes du monde en matière d'environnement.

Montréal, métropole du Québec - Montréal peut miser sur ses nombreux atouts pour évoluer et s'adapter dans un contexte de transition écologique, (notamment un) paysage naturel exceptionnel au sein d'un archipel, la proximité de l'eau et de nombreux espaces naturels, particulièrement le mont Royal, emblème montréalais. (PdV, p. 64)

Les espaces verts qui subsistent sont répartis de manière inégale dans la ville, de vastes zones ne comportant que peu d'espaces naturels. Par ailleurs, la ville s'emploie activement à améliorer certains grands parcs, notamment en restaurant les berges des rivières et en incorporant d'anciens terrains de golf. **STOP appuie les mesures visant à améliorer les grands parcs, mais est également enthousiaste à l'idée de verdir la ville, dans tous les quartiers où les gens habitent.** Comme l'indique le *Projet de ville*, « l'intégration de la nature dans les milieux de vie contribue à améliorer la santé et la qualité de vie de la population » (p. 123). D'ailleurs, l'administration municipale actuelle s'est engagée à créer une « ville des 15 minutes », facilitant l'accès aux espaces verts et aux services récréatifs.

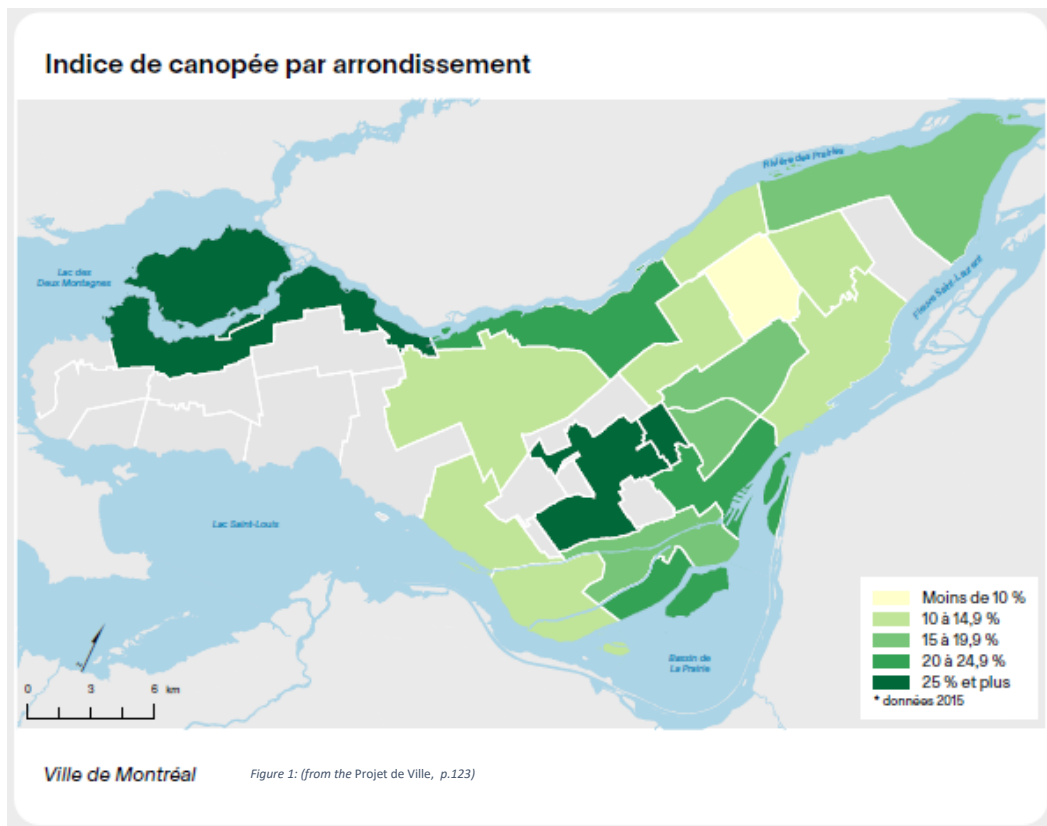
Plan climat – Canopée et îlots de chaleur

Parmi toutes les mesures d'adaptation aux changements climatiques éparpillées dans la documentation de la Ville, deux méritent une attention particulière : l'augmentation de la canopée et la lutte contre les îlots de

chaleur. Signalées dès 2015 dans le *Schéma d'aménagement*, rien ne prouve qu'il y ait des plans en vigueur, bien que le *Plan climat* reprenne un objectif global de 25 % de canopée, avec la plantation de 500 000 arbres.

Et, bien sûr, ces deux aspects sont à nouveau présentés à la section « Le climat et l'environnement » du *Projet de ville* comme des enjeux nécessitant une action, mais pratiquement sans aucune mention de la manière dont ils sont apparus ou dont on va les traiter. Il n'y a notamment aucun objectif précis en ce qui concerne les quartiers.

STOP croit que pour atteindre ses objectifs sur le plan climat, Montréal doit fixer des cibles à l'échelle des quartiers (beaucoup plus petits que les arrondissements) tant pour la canopée (et les espaces verts en général) que pour l'élimination des îlots de chaleur. C'est avec des cibles « concrètes » que Montréal a persévéré, au cours des 20 dernières années, dans ses efforts visant à atteindre son objectif de protection de 10 % de sa superficie pour des habitats fauniques conformément aux normes internationales, même si les progrès sont lents.



(Légende) Même à l'échelle de l'arrondissement, l'influence du parc du Mont-Royal est visible dans la répartition des zones ayant une canopée plus étendue.

Élargissement de la trame verte dans le tissu urbain

Ironiquement aidée par la pandémie de COVID-19, Montréal renforce sa culture de cafés de style européen. Comme le laisse entendre le *Projet de ville*, c'est l'occasion idéale de fournir plus qu'une simple touche de vert, mais de relier ces centres locaux, par des espaces naturels et un réseau de transport actif, à d'autres

zones commerciales et résidentielles, à des grands parcs et espaces verts situés à proximité, ainsi qu'à des nœuds du principal réseau de transport urbain.

STOP estime qu'il est regrettable qu'encore en 2022, ces centres locaux ne soient établis que dans sept arrondissements, presque tous dans les parties les plus centrales de la ville. Seulement deux des douze rues fermées à la circulation se trouvent dans l'un des sept arrondissements qui ont le plus faible pourcentage de canopée : l'une dans Villeray et l'autre dans Hochelaga.

Montréal a perdu 80 % de sa connectivité naturelle au cours des 50 dernières annéesⁱⁱ. La création de trames vertes profite non seulement à la biodiversité, mais aussi à l'utilisation de transports actifs. Le succès de ces structures est évident si l'on en juge par les trames vertes existantes, comme les sentiers longeant le canal de Lachine, qui attirent aujourd'hui des milliers de personnes par beau temps, là où personne ne s'aventurerait au début des années 1970.

Tandis qu'une trame verte pour l'est de la ville a été officiellement approuvée, les citoyens du sud-ouest de Montréal ont proposé un projet, reliant le canal, Meadowbrook, la Falaise, le parc Angrignon, les terrains Douglas, le parc des Rapides sur le fleuve Saint-Laurent et d'autres endroits intermédiaires. Un élément essentiel de cette trame verte est la Dalle-parc en attente de réalisation, pont piétonnier et faunique allant de la Falaise au canal, en passant au-dessus des infrastructures ferroviaires et autoroutières, et reliant NDG et le sud-ouest de Montréal.

En plus de soutenir fermement ces projets, STOP estime que le développement des centres urbains doit être intégré dans une vaste vision visant à relier le tissu urbain à une trame verte.

Dans sa planification, la ville met l'accent sur un certain nombre de nouveaux « écoquartiers », laboratoires où des idées seront testées pour réaliser la « transition écologique ». Elle prépare un modèle de charte des écoquartiers, qui engagera les principales parties (dont la ville, bien sûr) à encourager les caractéristiques du design dans les projets de développement.

La Ville de Montréal s'est engagée à adopter une charte des écoquartiers qui ... incitera (les actrices et acteurs) à innover en ... divers domaines : inclusion sociale, mobilité, énergie, agriculture urbaine et verdissement, gestion des matières résiduelles, économie sociale et circulaire, conservation et mise en valeur du patrimoine, formes d'auto-organisation citoyenne, mise en commun des services et des équipements, etc. La charte comprendra des lignes directrices et sera accompagnée de mesures évolutives d'encadrement et de suivi afin de mieux adapter les quartiers aux changements climatiques, d'améliorer la résilience des communautés et de favoriser la transition écologique de Montréal. (PdV, p. 73)

Au chapitre du verdissement, outre la plantation d'arbres, d'autres mesures sont déjà utilisées dans différentes parties de la ville : meilleure utilisation des emprises de transport et d'énergie; transformation (« renaturalisation ») des friches urbaines et des aires de stationnement; utilisation améliorée du

ruissellement des eaux de pluie (notamment grâce à des surfaces perméables, des toits verts et un captage plus efficace pour la mise en valeur d'anciens cours d'eau de l'île); agriculture urbaine et jardins communautaires (voir p. 83). **La réalisation de la promesse de l'administration actuelle de construire une « ville des 15 minutes » sera lente dans le processus de verdissement des quartiers qui en ont le plus besoin, dans la mesure où la restauration des espaces naturels se limite aux quelques « laboratoires » de réaménagement et à quelques centres commerciaux locaux.**

En outre, STOP considère que les initiatives locales doivent impérativement être assorties de cibles précises afin que l'on puisse mesurer leur succès et leur contribution à l'objectif global de la transition écologique.

La redéfinition des « aires protégées »

En 2004, Montréal a adopté sa *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels*, qui fixait un objectif de 6 % (porté ensuite à 10 %) du territoire de l'île pour la protection de l'habitat selon une norme reconnue à l'échelle internationale, ce qui représentait une augmentation significative.

Le *Schéma d'aménagement*, qui établit une nette distinction entre « protection » et « aire protégée » (le terme de l'UICN), affirme audacieusement que 5,8 % du territoire est protégé selon les normes internationales (p. 84), mais la carte 42 (annexe I) révèle que la portion des aires protégées est minime, la plupart des espaces verts se trouvent dans des parcs publics, offrant un plus bas niveau de protection. En ce moment, selon le *Registre des aires protégées du Québec*, seulement 3.46% de la superficie de L'Agglomération de Montréal, qui est la partie terrestre de la division administrative de Montréal, est composée d'aires protégées. Voir l'Annexe 1.

Regrettablement, la vaste majorité de ce 3.46% fait partie des 11 aires protégées désignées comme "Milieu Naturel de Conservation volontaire" (MNCV). Cette désignation, une de plus de trente utilisées par le *Registre*, est effectivement la case 'autre' à la fin d'une liste, mais sans la case 'préciser' qui devrait l'accompagner. Elle n'indique en rien au public les moyens utilisés pour protéger les espaces verts, que ce soit à niveau UICN ou autre. Certes, cette situation relève du Gouvernement du Québec mais, en attendant des correctifs, **STOP considère qu'il est essentiel que, pour chaque utilisation qu'elle fait de la désignation « milieu naturel de conservation volontaire », la Ville déclare publiquement la nature, la source et la durée des moyens utilisés.**

Nous sommes en attente de renseignements concernant 10 de ces 11 aires. Quant à la onzième, le Parc du Mont-Royal, nous avons appris que son inclusion au *Registre des aires protégées* découlait de deux plans, soit le *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal*, Ville de Montréal, 2009, et le *Plan de conservation du site patrimonial du Mont-Royal*, ministère de la Culture et des communications, 2018. Ces plans, totalisant plus de 250 pages, sont axés sur la région qui entoure le parc et sur la densité et la hauteur des bâtisses et les vues de et à partir de la montagne.

L'analyse du plan montréalais démontre que les protections ne sont que des textes réglementaires de l'Arrondissement de Ville-Marie (ou le Parc est situé) guidés partiellement par le Document Complémentaire (DC) au *Plan d'urbanisme*. Par le DC, la Ville dit à l'Arrondissement ce qu'elle veut qu'il mette dans ses règlements pour dire à la Ville ce qu'elle peut et ne peut pas faire sur sa propriété, le Parc. Bien que l'administration courante ait démontré un désir admirable de protéger les espaces verts, il est loin d'être clair à quel point cet arrangement circulaire servira à limiter les administrations futures.

Le Plan provincial, malgré les premières impressions, n'est pas plus réconfortant. Les principales protections qu'il semble accorder sont celles à l'article 64 de la *Loi sur le patrimoine culturel (LPC)*. Celui-ci prévoit qu'une variété de changements à un immeuble ne peuvent être faits sans l'autorisation du ministre responsable de cette loi, le ministre de la Culture et des communications. La seule allusion à la biodiversité, ou même aux espaces verts, est la prohibition de modifier 'l'aménagement' d'un immeuble.

De plus, ce pouvoir ministériel est discrétionnaire. Le ministre peut, pas doit, tenir compte d'une série d'éléments, dont deux seulement réfèrent à des espaces verts, lors de l'analyse d'une demande d'autorisation. Plus encore, l'article 179.1(3) de la *LPC* énonce que « Toutefois, la Ville de Québec et la Ville de Montréal exercent tous les pouvoirs du ministre prévus aux articles 49, 64 et 65 à l'égard d'une intervention qu'elles réalisent sur un immeuble dont elles sont propriétaire » comme le Parc du Mont-Royal. En somme, ces Villes se polissent elles-mêmes.

Minute, dirait-on, ces Villes sont liées par tout règlement en vertu de l'article 80.1 et par toute directive du ministre en vertu de l'article 61. Sauf que les 6 règlements existants en vertu de la *LPC* n'en parlent pas. Quant aux directives du ministre, aussi bien dire qu'elles n'existent pas car elles ne sont que transmises aux municipalités, pas publiées. Le jeu de ces diverses dispositions législatives produit l'effet étonnant que des textes légaux, qui pourraient aider à protéger les aires protégées, sont traités comme l'affaire privée, pour ne pas dire secrète, du Ministre et des Villes de Québec et de Montréal.

STOP considère que la Ville doit rendre public toute directive ministérielle en vertu de l'article 61 de la Loi sur le Patrimoine culturel qui lui a été transmise.

A l'avis de STOP, ces protections ne respectent pas les trois exigences suivantes pour l'inclusion au *Registre*, soit: le territoire est protégé à long terme; les principaux objectifs de gestion visent la conservation de la nature (biodiversité) et ont préséance sur les autres objectifs; le régime d'activités (encadrement juridique ou administratif) permet l'atteinte des objectifs de gestion.

STOP demande aussi à la Ville d'expliquer pourquoi elle recourt si rarement au mécanisme de la Réserve Naturelle Reconnue. Ce mécanisme est connu publiquement, permet une certaine flexibilité et est surveillé par le ministre de l'Environnement. Sa création est publiée non seulement dans le registre des aires protégées mais aussi au bureau de la publicité des droits. Il est créé pour 25 ans ou en perpétuité. S'il existe des raisons valables pour ignorer ce mécanisme et aussi les servitudes, il serait temps d'initier une discussion publique en vue de créer un nouveau mécanisme, peut-être visant particulièrement le domaine municipal, apte à assurer la protection à long terme des espaces verts.

Depuis l'adoption de la *Politique*, la Ville intervient particulièrement sur de grands territoires « comportant des espaces naturels riches et diversifiés. » Comme on le constate, ces grands espaces naturels sont distribués de façon inégale sur l'île.

L'accent mis sur la stratégie de protection jette une ombre que l'on retrouve encore dans le *Projet de ville* : l'apparent « conflit » entre l'accès pour tous et la protection est souligné. Trouver un équilibre entre l'accès et la protection des écosystèmes vulnérables est un « défi ». Alors qu'on vise la carboneutralité, la solution malavisée consiste à améliorer les infrastructures de transport public afin d'amener un plus grand nombre de personnes venant de plus loin vers les zones protégées.

Ce qu'il faut, c'est reconnaître que l'objectif de « l'accès pour tous » n'est pas le même que celui de la protection de l'habitat, et que les deux objectifs ne se prêtent pas à une stratégie commune. Une meilleure

solution a déjà été suggérée ci-dessus : répartir les espaces verts dans toute la ville. La population n'a pas besoin de se promener parmi des espèces menacées, mais doit avoir accès à des arbres, à des arbustes et à des pelouses, ce qui répond en même temps à la nécessité d'accroître la résilience de notre communauté face aux effets des changements climatiques. Appliquées intégralement, ces mesures réduiraient considérablement la pression exercée pour l'obtention d'un meilleur accès aux aires protégées.

Autres méthodes de protection

Il existe de grandes zones non protégées d'importance écologique sur et autour de l'île de Montréal. **STOP a proposé au gouvernement fédéral que les terrains adjacents à l'aéroport soient désignés comme parc national urbain.** Cela concorde avec le désir de l'administration Plante de protéger ces terrains et leurs voisins formant partie du « technoparc ».

Le *Schéma d'aménagement* révèle également que l'Agglomération cherchait à obtenir la désignation de « paysage humanisé » (une catégorie reconnue par l'UICN) pour la partie ouest de l'île Bizard (dans un écoterritoire existant). **STOP pense que le « paysage humanisé » est une voie prometteuse pour la protection de l'île, dont une grande partie a bien sûr subi d'importantes modifications au fil des ans.**

Le concept de mosaïque de milieux naturels (mentionné dans le document complémentaire du *Schéma*, section 4.4.2.) est aussi proposé, mais il semble reposer sur une norme moins rigoureuse, car les mosaïques peuvent être situées dans des zones où il y a peu d'environnements « naturels ». Cependant, il est difficile de savoir s'il existe des zones qui ont été désignées comme telles.

Renaturalisation

STOP est fortement en faveur d'un moratoire sur le développement des espaces verts, mais force est de constater qu'il n'y a pas assez d'espaces verts non développés (propriété privée) à Montréal pour répondre aux besoins de la population d'espaces naturels et la protection de vastes zones d'habitat naturel, sans parler des objectifs climatiques de la ville. La « renaturalisation » doit donc jouer un rôle important dans les plans de la ville.

La « renaturalisation » est la seule solution pour de nombreuses zones de la ville où il n'y a pas assez d'espaces verts. Dans ces zones, les espaces renaturalisés peuvent être amenés assez rapidement à un niveau où ils contribuent réellement à l'amélioration des quartiers, même si, bien sûr, il faut plus de vingt ans pour que des arbres arrivent à maturité. La renaturalisation est également une bonne solution pour agrandir les zones tampons autour des écosystèmes fragiles.

La renaturalisation n'est pas une idée nouvelle. Elle a été introduite dans la *Politique de protection* pour les grands parcs et les écoterritoires afin de renforcer la protection des habitats.

Même si la nouvelle mesure de contrôle intérimaire de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) en matière de renaturalisation met particulièrement l'accent sur les terrains de golf, elle devrait s'appliquer plus largement, comme le suggère le *Projet de ville*, qui suggère que la renaturalisation peut être utilisée pour protéger la biodiversité et l'habitat ainsi que pour agrandir les espaces verts à proximité des lieux de vie. Ces dernières années, de nombreux terrains de golf de la région de Montréal ont été mis en vente, et se sont souvent retrouvés entre les mains de promoteurs. L'intégration du golf d'Anjou dans le parc Anjou agrandi est une heureuse exception. Le terrain de golf Meadowbrook (situé à moitié à Lachine et à moitié à Côte-St-Luc) devrait également être protégé et renaturalisé, fournissant un accès à des espaces naturels à des dizaines de milliers de résidents. Mais, comme l'a fait remarquer Jérôme Dupras dans *La Presse*ⁱⁱⁱ, il pourrait y avoir une

excellente utilisation du Fonds vert du Québec, financé par divers frais environnementaux tels que les frais pour déversement de déchets dans les sites d'enfouissement.

Et dans le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)*, ainsi que dans le *Schéma d'aménagement*, on trouve l'idée selon laquelle la renaturalisation peut être utilisée pour restaurer certaines des nombreuses berges détériorées autour de l'île. La renaturalisation est la seule solution pour les berges, qui offrent de magnifiques points de vue, sont propices aux expériences de plein air et constituent des zones humides importantes sur le plan écologique dans la plaine inondable.

La détérioration de certaines rives par l'érosion et la disparition d'habitats de la faune sont préoccupantes. Les écosystèmes aquatiques et terrestres subissent constamment des pressions naturelles ... et anthropiques qui les fragilisent et les détériorent. (Il est un défi de) créer, aménager et mettre en valeur des lieux de contact avec les rives, les cours d'eau et les îles montréalaises (PdV, p.82-3).

Bien qu'il y ait un besoin évident d'équilibre dans le zonage des berges détériorées de Montréal, sur un périmètre de plus de 125 kilomètres, l'archipel offre de nombreux espaces en bordure d'eau que l'on pourrait rendre accessibles au public tout en soulageant les zones écologiques les plus précieuses.

STOP croit que, dans le cadre de la transition écologique, une question importante n'est pas abordée dans le *Projet de ville* (ni ailleurs), à savoir la nécessité d'encourager les particuliers à réimplanter des champs. Mais les espaces sauvages sont bien plus que des endroits où on laisse l'herbe repousser. Ils peuvent être des plantations planifiées de graminées des prés et de plantes à fleurs colorées.

Création d'une zone sans émission au centre-ville de Montréal

Dans le *Projet de ville*, la question de la qualité de l'air est réglée par une seule phrase : « Depuis 2002, la qualité de l'air à Montréal s'améliore globalement : annuellement, le nombre de jours où la qualité de l'air est mauvaise et le nombre de jours de smog diminuent. » Mais cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de problème de qualité de l'air à Montréal.

D'un point de vue positif, la création de zones zéro émission (ZZE) améliorera la qualité de l'air local, notamment au centre de la ville. Cette mesure est un élément clé du *Plan climat* de la ville (action 13), qui pourrait être réalisée d'ici 2030. Dans le *Projet de ville*, cette mesure apparaît comme une évidence : « Pour atteindre [la carboneutralité], il faudra mener des actions concrètes sur le territoire comme la création d'une zone zéro émission dans le centre-ville. » (p. 16)

La limitation, voire l'interdiction, de l'utilisation de véhicules à moteur à combustion entraînera sans aucun doute une amélioration de la qualité de l'air dans la ZZE. Quarante pour cent des émissions de carbone sur l'île (une approximation raisonnable des émissions toxiques provenant de la combustion) sont attribuables aux transports. Malheureusement, il n'y a qu'une seule station de surveillance de la pollution atmosphérique au centre-ville, de sorte que l'amélioration prévue de la qualité de l'air sera difficile à détecter. **STOP estime**

qu'il est essentiel d'améliorer la surveillance de la qualité de l'air dans le centre-ville, notamment à l'intérieur de la ZZE prévue.

De plus, le règlement de Montréal sur les rejets à l'atmosphère (2001-10) n'a pas fait l'objet d'une révision majeure depuis qu'il a été mis en œuvre dans la CMM en 2001. **STOP estime qu'une révision générale de l'ensemble du règlement sur la qualité de l'air est nécessaire.** L'un des problèmes est que l'on reconnaît de plus en plus que les particules de 2,5 micromètres de diamètre ou moins (PM_{2,5}) contribuent de manière significative aux changements climatiques ainsi qu'aux problèmes de santé humaine, car elles pénètrent facilement dans les poumons. Le règlement actuel ne prévoit aucune mesure spéciale pour tenter de contrôler ces particules, bien qu'une telle mesure soit envisagée pour la centaine d'installations de chauffage au bois de l'île.

Pour dire les choses simplement, les zones zéro émission ne suffisent pas. Comme l'a dit Pierre-Olivier Pineau (cité dans *Le Devoir*^{iv}), « Le gouvernement ne fait que répéter des programmes inefficaces pour réduire les GES : subventions aux véhicules électriques, subventions à l'efficacité énergétique, mais sans agir fermement sur les causes structurelles Il faudrait faire payer davantage pour les kilomètres parcourus avec une taxe kilométrique, instaurer des frais d'immatriculation beaucoup plus élevés pour les véhicules lourds, y compris les véhicules électriques... » **STOP convient que des incitations économiques plus solides doivent être mises en place pour limiter l'utilisation des véhicules.**

La Brookings Institution va plus loin. Tout en appuyant des frais beaucoup plus élevés, notamment des taux kilométriques, l'institution souligne, dans un rapport publié en 2020^v que [TRADUCTION] « le confinement pendant la COVID-19 a permis la réalisation d'une expérience en matière de transport à une échelle quasi inimaginable. Les résultats obtenus devraient nous donner l'espoir qu'il est possible de réduire les embouteillages, de mettre en place un système de transport plus sûr et plus écologique, tout en permettant à l'économie de retrouver sa pleine capacité.... Les entreprises devraient promouvoir la flexibilité dans le travail, en particulier dans certaines des zones métropolitaines les plus congestionnées du pays. Il ne faut pas oublier que même une petite diminution de la circulation peut entraîner un énorme gain de temps sur la route. »

Il ne faut pas oublier non plus que le principal « avantage » des projets d'amélioration des routes est souvent le temps gagné (par les conducteurs). Or, il est probable que cet avantage diminuera dans le contexte actuel, et qu'il continuera à diminuer à mesure que nous passerons à une économie à faibles émissions de carbone. **STOP estime qu'il devrait y avoir un moratoire sur les nouveaux projets d'amélioration des routes au profit des voitures.** L'évolution des modes de travail changera de façon permanente les besoins en transport des habitants des villes. Plutôt que d'essayer de résister à cette évolution (étant donné qu'elle pourrait rendre certaines de nos infrastructures obsolètes), la ville doit accepter le changement, en améliorant l'expérience des gens qui passent plus de temps dans leur propre quartier.

Économie circulaire et « matières résiduelles »

L'expression « économie circulaire » est devenue populaire : elle est facile à comprendre et il va de soi que bon nombre de nos problèmes seraient résolus, en tout ou en partie, si l'on trouvait des moyens de réinsérer des matières résiduelles dans le cycle de production. Il y aurait ainsi une réduction des déchets et des économies d'énergie.

Dans son récent rapport sur les résidus ultimes^{vi}, le BAPE considère ce concept clé comme étant la première des onze orientations stratégiques qui devraient guider le Québec dans le traitement des matières résiduelles (p. 608). Par ailleurs, il estime que la qualité des matériaux provenant des processus de recyclage est la principale raison de l'impossibilité de trouver des marchés adéquats et que ce problème est attribuable à l'utilisation continue du système de collecte pêle-mêle.

La commission d'enquête constate que la qualité des matières résiduelles récupérées est déterminante pour leur recyclage, notamment pour le carton et le verre, et que la collecte pêle-mêle des matières, qui est la norme dans le secteur résidentiel, peut entraîner leur contamination. (BAPE, p.155)

Avis – La commission d'enquête est d'avis qu'en raison de ses avantages notables quant à la qualité des matières résiduelles récupérées, le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devrait privilégier la collecte séparée des matières recyclables par les industries, les commerces et les institutions. (BAPE, p.471)

On sait depuis des décennies que le tri à la source est le meilleur, et peut-être le seul, moyen viable de trouver des marchés pour les matériaux recyclés. Le fait de mélanger délibérément divers matériaux, pour qu'ils doivent ensuite être triés à nouveau, est une recette vouée à l'échec. **STOP a toujours condamné le système de collecte pêle-mêle^{vii}. Le papier (le produit le plus précieux, avec l'aluminium) pourrait au moins être collecté un jour différent**, comme c'est le cas à Ottawa et dans d'autres villes, bien que des systèmes plus élaborés, comme ceux utilisés en Europe, soient plus efficaces pour réduire la contamination croisée.

Il faut admettre que mettre en œuvre une économie circulaire ne sera pas facile et exigera des efforts soutenus. C'est l'un des nombreux enjeux du Plan climat de Montréal qui sont considérés comme nécessitant un soutien du gouvernement provincial. Cependant, cet aspect n'a pas été inclus dans ses récents engagements budgétaires visant à aider la ville à atteindre ses objectifs climatiques, ce qui n'est pas de bon augure. **Cela fait près de 40 ans que STOP a demandé au gouvernement provincial d'aider certaines des petites usines de papier situées dans les environs de Montréal à adapter leur technologie pour permettre l'utilisation de papier recyclé après consommation^{viii}**. Au niveau de la ville, **STOP a proposé que le processus du comité-conseil (mesure 28 du *Plan directeur de gestion des matières résiduelles*), soit utilisé pour mieux harmoniser les besoins des usines (pas seulement pour le papier) avec les processus de collecte et de traitement.**

La construction à faibles émissions de carbone et l'économie circulaire

La construction à faibles émissions de carbone comporte deux aspects principaux : l'exigence de bâtiments plus efficaces et l'utilisation de matériaux de construction à faibles émissions de carbone.

Les normes pour les grands bâtiments sont évidemment fixées par la province, mais la plupart des bâtiments sont régis par des normes municipales. Le *Projet de ville* fait de l'efficacité énergétique des bâtiments un

objectif clé, et le *Plan climat* parle audacieusement de la volonté de se conformer aux normes d'efficacité énergétique les plus récentes et les plus efficaces du *Code national du bâtiment*. Cependant, cet objectif n'est guère ambitieux : ce *Code*, basé sur le consensus, approuve généralement des normes qui sont facilement réalisables avec la technologie existante, et n'adopte pas les cibles audacieuses qui sont nécessaires si on espère progresser plus rapidement vers la réalisation d'une ville carboneutre^{ix}.

Des codes à plusieurs paliers sont utiles, car ils permettent d'établir des normes de performance pour des cibles plus ambitieuses sans les rendre immédiatement obligatoires, comme c'est le cas en Colombie-Britannique. Vancouver a profité du cadre réglementaire provincial pour se fixer un objectif beaucoup plus exigeant, à savoir une consommation énergétique nette zéro pour les nouveaux bâtiments d'ici 2030^x. **STOP est d'avis que Montréal peut être beaucoup plus ambitieuse dans ses objectifs en matière d'efficacité énergétique des bâtiments.**

Le *Plan Climat* ne fait que vaguement allusion à la possibilité d'utiliser des matériaux à faible teneur en carbone. En fait, cet aspect est très important, car le béton, l'un des matériaux les plus abondamment utilisés dans la construction, est aussi l'un des consommateurs d'énergie les plus voraces, puisqu'il produit à lui seul environ 7% des émissions mondiales de carbone (comme la grande industrie sidérurgique, également très utilisée dans la construction). Au cours des dernières années, on a constaté que le béton peut être fabriqué avec nettement moins d'énergie et que, de plus, toutes les utilisations du béton ne nécessitent pas une résistance maximale. Il suffit de penser aux murs de jardin et aux pavés. Il est possible d'inscrire des normes de faible consommation d'énergie dans le code du bâtiment^{xi}. Le comté de Marin en Californie est le premier État américain à l'avoir fait en 2020. **STOP propose fortement l'utilisation du code du bâtiment pour imposer des réductions de l'énergie contenue dans les matériaux de construction.** Par exemple, en utilisant l'approche « par paliers » pour encourager le développement du marché, le contenu moyen en carbone du béton peut être progressivement réduit à 80 % de la moyenne actuelle de l'industrie d'ici 2030, à 60 % d'ici 2040 et à 40 % d'ici 2050.

Comme nous l'avons dit en introduction, **STOP se réjouit de voir le « virage écologique » au cœur de la réflexion portant sur ce que nous voulons que notre ville soit en 2050. Mais nous sommes confrontés à de nombreuses difficultés et il convient de les aborder avec détermination afin de réaliser de solides progrès.**

ANNEXE 1
AIRES PROTÉGÉES TERRESTRES

Région administrative de Montréal, selon version 8/9/2022 du Registre des aires protégées

Nom	Resp.	Superficie (Ha)		Cat. UICN ¹ /Durée/#
		Totale	Terrestre	
Habitat d'une espèce floristique menacée ou vulnérable				
1) ...du Parc du Mont-Royal	V de M ²	2.98	2.98	Ia, ?, #3346
2) ...de l'Île Rock	MELCC ³	0.23	0.23	Ia, ?, #3343
Habitat faunique - colonie d'oiseaux sur une île ou presque île				
1) Bassin de Laprairie (S de Verdun)	MFFP ⁴	0.77	0.77	VI, ?, #5045
2) Bassin de Laprairie (ESE LaSalle)	MFFP	0.91	0.91	VI, ?, #5046
Milieu naturel de conservation volontaire(MNCV)				
1) ...de la Pointe aux Prairies	V de M	248.00	248.00	Y ⁵ , ?, #767
2) ...de bois d'Anjou	V de M	40.00	40.00	Y, ?, #766
3) ...du boisé Saint-Sulpice	?	7.44	7.44	Y, ?, #6876
4) ...Parc du Mont-Royal	V de M	190.00	190.00	III, ?, #1556
5) ...Bois de Saraguay	V de M	95.00	95.00	Y, ?, #769
6) ...Bois de Liesse (inclut Bois Franc)	V de M	160.00	160.00	Y, ?, #770
7) ...L'île des Soeurs, ptie Boisé St. Paul	CNQ ⁶	23.95	23.95	Y, ?, #11,272 ⁷
8) ...Boisé de l'Île des Soeurs ⁸	V de M	20.00?	20.00?	III, ?, #2562
9) ...Bois de l'Île Bizard	V de M	291.00	291.00	Y, ?, #771
10) ..Cap St-Jacques	V de M	315.00	315.00	Y, ?, #773
11) ..L'Anse à l'Orme	V de M	233.00	233.00	Y, ?, #772
Réserve naturelle reconnue (RNR)				
1) ...de l'Île Bonfoin	CNQ/VdeM/MELCC	14.00	14.00	IV, perpet. #6717
2) ...du Père Louis-Trempe	Oratoire SJ/MELCC	1.03	1.03	Y, 25 ans, #16,539
3) ...Bois Angell	APBA ⁹ /MELCC	2.60	2.60	IV, perpet. #9352
4) ...Forêt de Senneville	CNQ/MELCC	16.67	16.67	IV, perpet. #7788
5) ...Rapides-de-Lachine	CNQ/MELCC	50.98	50.98	IV, perpet. #7814
Refuge d'oiseaux migrateurs (ROM)				
1) ...de l'Île aux Hérons ¹⁰	SCF ¹¹ /E&CCC ¹²	355.00	5+/-	III, ?, #25
Total		1718.56		
Agglomération de Montréal¹³		49705.00		
Proportion		3.46%		

NOTES À L'ANNEXE:

- ¹ UICN signifie Union internationale pour la conservation de la nature.
- ² V de M signifie Ville de Montréal.
- ³ MELCC signifie Ministère de l'environnement et de la lutte contre les changements climatiques.
- ⁴ MFFP signifie Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs.
- ⁵ Y signifie que la catégorie UICN est à déterminer.
- ⁶ CNQ signifie Conservation de la Nature-Québec.
- ⁷ Le MNCV de l'Île des Soeurs, partie Boisé St-Paul, est protégé par une servitude.
- ⁸ Nous attendons des explications sur cette aire qui, à vue de la carte interactive du registre des aires protégées, serait un boisé au milieu du fleuve St-Laurent en absence d'île. Sa forme carrée aussi soulève des points interrogation. Ses 20 hectares sont néanmoins inclus dans le total terrestre de 1,718.56 hectares ci-haut.
- ⁹ APBA signifie Association pour la protection du Bois Angell.
- ¹⁰ Le ROM Ile aux Hérons s'étend sur 622 hectares, partagés entre les divisions administratives de Montréal et de Montérégie. La superficie totale à Montréal est de 355 hectares. Cela inclut les 50.98 hectares de la Réserve naturelle reconnue des Rapides-de-Lachine, qui sont terrestres. Le chiffre de 5 hectares terrestres est notre estimé, en attente de renseignements plus précis, de la superficie du groupe de petites îles au large de Lasalle qui sont partiellement accessibles au public.
- ¹¹ SCF signifie Service canadien de la faune.
- ¹² E&CCC signifie Environnement et changement climatique Canada.
- ¹³ la superficie de l'Agglomération de Montréal correspond à la superficie terrestre de la Division administrative de Montréal.

ⁱ Lors des auditions portant sur le premier Schéma d'aménagement de la ville en 1973, STOP a dénoncé le soutien implicite à l'urbanisation et à l'étalement urbain incontrôlés ainsi que l'absence de protection des espaces verts .

ⁱⁱ Jérôme Dupras [Reconversion d'espaces verts | Quel avenir pour les anciens golfs du Grand Montréal ? | La Presse](#)

ⁱⁱⁱ *ibid*

^{iv} <https://www.ledevoir.com/environnement/672120/energie-le-quebec-toujours-friend-de-petrole-et-de-gaz-naturel>

^v Brookings Institute *Report: Coronavirus has shown us a world without traffic. Can we sustain it?* Adie Tomer and Lara Fishbane Friday, May 1, 2020, accessed 9 Aug, 2022.

^{vi} Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), *Rapport 364 L'état des lieux et la gestion des résidus ultimes*, Janvier 2022

^{vii} *STOP Press Extra*, novembre 2017, "La collecte sélective résidentielle : qu'en est-il?"; « Révision du PMGMR dans le contexte de la crise mondiale du recyclage »; Présentation de STOP à la Commission de l'Environnement de la Communauté métropolitaine de Montréal Le 17 mai 2019 ; et « Montréal, objectif zéro déchet : STOP accorde à l'Agglomération de Montréal une note de « A » pour Ambition », présentation à La Commission sur l'eau, l'environnement, le développement durable et les grands parcs de Montréal, le 9 Janvier 2020

^{viii} STOP, 1981, Présentation de STOP au ministre Marcel Léger lors des « Journées du recyclage »

^{ix} <https://www.efficiencycanada.org/wp-content/uploads/2020/10/Strengthening-Canadas-Building-Code-Process-to-Achieve-Net-Zero-Emissions.pdf>)

^x <https://vancouver.ca/home-property-development/large-building-energy-requirements-forms-checklists.aspx>)

^{xi} [v.2 A Low-Carbon Concrete Building Code \(bruce-king.com\)](#)