

POUR UNE VILLE CARBONEUTRE ET RÉSILIENTE

Mémoire présenté le 6 octobre 2022 à

L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

dans le cadre de la consultation sur le

Projet de ville - vers un plan d'urbanisme et de mobilité

par la COALITION CLIMAT MONTRÉAL

PRÉSENTATIONS DE L'ORGANISME

La [Coalition Climat Montréal](http://coalitionclimatmtl.org) regroupe des citoyens et organismes convaincus de l'urgence d'agir face aux changements climatiques. Elle vise la neutralité carbone pour Montréal d'ici 2042. L'atteinte d'un tel objectif exigera des efforts considérables ainsi que des changements majeurs dans plusieurs secteurs d'activités dont les principaux sont l'aménagement, le transport et l'habitation, ainsi que dans les normes sociales et les habitudes et modes de vie des citoyen(es).

Dans cet esprit, les très nombreux signataires de la Déclaration adoptée par la Coalition Climat Montréal demandent à la Ville de Montréal et à la collectivité montréalaise d'être exemplaires et d'entreprendre des actions concrètes, ambitieuses et réalisables afin de garantir l'atteinte de la neutralité carbone d'ici 2042, date du 400^e anniversaire de la Ville de Montréal. Pour réaliser ce grand but, l'organisme prône en outre l'adoption d'un « budget carbone » visant une décarbonisation rapide de l'économie ainsi que l'application à tout projet sur le territoire montréalais d'un « test climat » évaluant les émissions de GES de l'ensemble de son cycle de vie, et cela au sein de démarches de démocratie participative.

Voir: <http://coalitionclimatmtl.org/fr/declaration/>



TABLES DES MATIÈRES

Introduction	4
Modèle organisationnel et vie de communauté	5
Mobilité	6
Le bon mode au bon endroit	7
Voies réservées	8
Taxis collectifs	9
Moins de véhicules, plus de partage	9
Arrêter de brûler de l'essence pour rien	10
Stationnement	10
Transport actif	12
Vélo	12
Sécurité des cyclistes	13
Sécurité des vélos	14
Mode de transport à part entière	14
Marche	15
La mobilité, indissociable de l'urbanisme	15
Aménagement	16
Densification, terrains vacants	16
Abordabilité du logement et du mode de vie	17
Enjeux énergétiques des bâtiments	18
Bâtiments passifs	19
Réseaux thermiques urbains et géothermie	20
Passoires thermiques et programmes ciblés	21
Résilience et Adaptation aux changements climatiques	22
Canicules	22
Fortes pluies	23
Sécurité alimentaire	23
Conclusion	25

Introduction

Il est désormais convenu que l'action climatique se fera en grande partie au niveau des villes, d'une part parce que la majorité de la population mondiale est désormais urbaine, et d'autre part parce que la façon dont nos villes sont aménagées influence grandement la consommation globale d'énergie et de ressources, ainsi que leurs émissions de gaz à effet de serre.

Il importe donc de revoir la façon dont nous concevons nos villes et leurs quartiers. Ceux-ci doivent être plus verts, plus résilients, sobres en énergie. Ils doivent être complets, en offrant la majorité des services requis pour répondre aux besoins de leurs habitants. Les déplacements doivent s'y faire principalement en transport actif (marche, vélo) ou collectif. Ces écoquartiers doivent devenir la norme du développement urbain si nous voulons limiter le réchauffement climatique et nous adapter à ses conséquences.

Rappelons aussi l'impératif de « rebâtir la ville sur la ville », en requalifiant et redéveloppant les sites actuels qui s'y prêtent. On évite ainsi d'étaler la ville toujours plus loin en grugeant nos précieuses terres agricoles, tout en constituant l'opportunité pour développer des villes plus denses et axées sur la mobilité durable.

Une vision raisonnée de l'aménagement privilégiant des écoquartiers permettra de répondre aux enjeux climatiques et environnementaux des prochaines décennies. À cet effet, l'élaboration du *Projet de ville - Plan d'urbanisme et de mobilité* apparaît essentielle, et nous remercions l'administration municipale de l'avoir entreprise, ainsi que l'Office de consultation publique de Montréal de mener la présente consultation.

Modèle organisationnel et vie de communauté

En amont des différents enjeux liés à la mobilité et à l'aménagement du territoire se trouve l'organisation de la vie en communauté dans les quartiers montréalais et la façon dont la population de ces quartiers subvient à ses besoins. Les propositions du *Projet de ville* relatives à l'accueil d'un nombre grandissant d'entreprises, par exemple dans une nouvelle approche de parc industriels, et au fait de favoriser le commerce électronique peuvent avoir des effets néfastes sur certaines des orientations (transition écologique, démocratisation et participation), notamment des effets rebonds : si les entreprises deviennent plus vertes et par conséquent voient leur production (qui demeure source de GES et d'autres impacts environnementaux) augmenter, l'impact sur la société est plus ambivalent. Les communautés ne renforcent pas non plus leur autonomie au passage : une certaine dépendance, en termes d'emplois et d'offres de produits, envers les entreprises qui s'établissent peut éventuellement se créer.

C'est pourquoi nous préconisons d'accorder une place plus importante aux formes organisationnelles alternatives (coopératives et autres formes de commun) qui opèrent selon une logique de proximité (embauche de main d'œuvre locale, circuits d'approvisionnement courts) et redonnent le pouvoir à la communauté (pouvoir divisé entre tous les membres)¹. De plus, la raison d'être de ces organisations, soit la satisfaction des besoins et l'émancipation des membres et de la communauté plutôt que la croissance des activités, est davantage alignée avec l'optique de « sobriété créative » recherchée par le *Projet de Ville*. Cela vient d'ailleurs également répondre aux défis rencontrés par les quartiers industriels traditionnels :

- utilisation extensive de l'espace
- minéralisation importante des surfaces
- difficulté d'accès en transports collectifs et actifs.

L'avènement de ce type d'organisations peut également réduire les inégalités en permettant à la population de subvenir à une partie de ses besoins par l'entremise de sa communauté, ce qui diminue également la pression exercée sur le revenu de travail « conventionnel ». Une plus grande participation aux activités de la communauté résultant en une satisfaction de besoins essentiels (alimentation, réparation de biens, etc.) peut mener à une réduction de la nécessité de temps de travail, qui peut à son tour permettre une plus grande implication citoyenne dans un cycle de rétroaction positive. Cela peut également éventuellement diminuer la pression sur les services publics, les communautés et quartiers devenant plus autonomes dans la satisfaction de leurs besoins.

Des initiatives de ce type existent déjà à Montréal. Elles mériteraient d'être répliquées, tout en permettant à chaque quartier de définir d'autres projets s'appuyant sur les mêmes principes. Quelques exemples:

- La Remise(réparation de biens, location d'équipement et d'outils, atelier vélo)²

¹ https://www.jstor.org/stable/43920369#metadata_info_tab_contents,
<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/07352166.2019.1584531>

² <https://laremise.ca/>

- Solon (initiatives de partage en transport)³
- Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles⁴ : soins de santé administrés par la communauté. Indépendant du système des CIUSSS.

Proposition

Accorder un budget à chaque quartier pour la mise en place initiale d'initiatives basées sur le modèle des communs et des coopératives, où la sélection se fait suivant un processus de participation citoyenne (démocratie participative).

Proposition

Mettre en place une « maison citoyenne » dans chaque quartier pour permettre aux échanges d'avoir lieu et offrir un point de rencontre central pour la communauté.

Mobilité

Selon le plus récent inventaire (2018) des émissions de GES de la collectivité montréalaise, le transport représente la plus importante source de celles-ci, comptant pour 38,7 % du total⁵.

Le nombre de véhicules ne cesse de croître depuis plusieurs années⁶. De plus, trois véhicules neufs sur quatre sont désormais des VUS et des camionnettes, plus énergivores⁷. Si les véhicules électriques sont en forte progression, ils ne représentent encore que 1,5% du parc total.

Il importe donc d'agir radicalement au niveau des transports. Tout d'abord, il faut réduire de beaucoup la part de l'automobile, soit l'espace qui lui est consacré ainsi que la taille du parc de véhicules. Le *Projet de ville* ne prévoit pratiquement pas de diminution de la part modale de l'auto entre 2013 et 2036 (qui passe de 57% à 55%), ni d'augmentation significative de la part des transports collectif et actif (collectif : de 23% à 24 %, marche de 13% à 14% et vélo inchangé à 2%) (p. 45).

Quant à l'espace de voirie (p. 48), l'automobile en accapare les trois quarts :

Auto	73,8%
Transport collectif	1%
Vélo	1,8%
Piéton	18,8%

Réduire la place de l'auto ne sera pas tâche facile, car nous en sommes souvent dépendants, mais aussi car elle demeure encore pour plusieurs un symbole de liberté, de

³ <https://solon-collectif.org/>

⁴ <https://ccpsc.qc.ca/fr/votre-clinique/>

⁵ https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/vdm_sommaire_inventaire_ges_2018.pdf

⁶ https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6897,67889677&_dad=portal&_schema=PORTAL

⁷ <https://driving.ca/auto-news/fr/lauto-quebec-2021-voici-les-vehicules-que-vous-avez-le-plus-achetes>

rapidité et de confort. Nous ne pouvons cependant plus assumer son coût environnemental. Dans une grande ville comme Montréal, les transports collectif et actif doivent reprendre la plus grande part. Plusieurs personnes utilisent leur voiture car elles n'ont pas d'autres options ou que celles-ci sont peu pratiques, que ce soit pour des questions de fréquence, d'horaire ou de sécurité. Pour que le transfert modal s'opère, il faut que l'offre soit suffisante et attrayante. Un service de transport collectif fiable et efficace est le meilleur argument pour amener les gens à délaissier leur auto.

Proposition

Augmenter l'offre de service de transport collectif, en visant la rapidité, le confort et la fiabilité, afin que sa part modale atteigne au moins 50% d'ici 2050.

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.

Le bon mode au bon endroit

Le réseau de transport collectif est essentiel pour assurer la mobilité, réduire la congestion, notre dépendance à l'auto et nos émissions de GES. Il doit être développé selon le principe du « bon mode au bon endroit » :

Métro

Le métro est justifié lorsque l'achalandage est élevé, soit au moins 100 000 déplacements /jour. En pratique, ce niveau d'achalandage est lié à la forte densité urbaine, typique du centre d'une grande ville.

Tramway

Lorsque l'achalandage se situe entre 15 000 et 100 000 déplacements /jour, pour le même investissement, nous devons choisir entre 5 km de métro et 50 km de tramway. Le choix du tramway permet de remplacer 10 fois plus de trajets en autobus.

Autobus

Les autobus sont plus flexibles que le tramway, pour faire des détours et desservir des quartiers de faible densité. L'autobus est donc le choix logique pour les réseaux d'environ 10 000 déplacements par jour⁸.

Il importe de mettre en place, partout où cela est approprié, des réseaux structurants de transports collectifs, qui deviennent en sorte la colonne vertébrale des quartiers à développer ou à re-développer. Les stations de tramway et de métro ont une grande influence, en concentrant le développement. Le tramway et le métro augmentent beaucoup l'usage du transport collectif, mais pas les autobus seuls⁹.

Le tramway présente souvent la meilleure performance car, pour un investissement donné, il est possible d'implanter de 10 à 15 stations de tramway contre une seule station de métro¹⁰. Il permet ainsi, pour le même coût, de desservir beaucoup plus d'usagers et un plus vaste

⁸ GAGNON, Luc, *Métro, tramway, bus : Le bon mode au bon endroit*

⁹ KENWORTHY, Jeffrey, *Why Rail Systems Are Essential in Creating Eco-Cities*

¹⁰ GAGNON, Luc, *idem*

territoire. Plus de 400 villes dans le monde ont des réseaux de tramways. En Europe seulement, on compte 1860 lignes de tramway, totalisant 17 120 stations et 16 245 km de réseau.¹¹

Rappelons en terminant que Montréal a eu un réseau de tramways de 1880 à 1959. À son apogée au début des années 1920, il comptait plus de 500 km de voies et plus de 900 véhicules transportaient près de 230 millions de passagers par an¹². Tellement dommage que tout cela ait disparu...

Proposition

Développer un réseau de transport collectif structurant, selon le principe du bon mode au bon endroit.

Proposition

Électrifier la totalité du transport collectif montréalais d'ici 2035.

Voies réservées

La STM prévoit d'accroître significativement son réseau de voies réservées, visant à faire passer de 24 à 70 % la proportion de ses clients circulant sur celles-ci¹³.

Les voies réservées pour autobus et les systèmes rapides par bus (SRB) sont des solutions beaucoup moins coûteuses et pouvant être mises en place plus rapidement que des infrastructures lourdes comme le métro. 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 diminuaient¹⁴.

À court terme, cela peut donc être une bonne approche ; considérant que les ressources financières publiques sont limitées et que le temps pour agir nous est compté, il s'agit de solutions pouvant être mises en place rapidement et à moindre coût. Elles ne doivent cependant pas se substituer au développement d'un réseau structurant partout où celui-ci serait plus approprié.

Finalement, sur les ponts et les grands axes d'accès à la ville, nous proposons de mettre en place des voies réservées pour les autobus, les voitures électriques et celles comptant au moins 3 passagers. Cette mesure favoriserait tant le transport en commun que le covoiturage ; de plus, elle est peu coûteuse et peut être réalisée rapidement.

¹¹ WIKIPEDIA, Liste des tramways en Europe,
https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_tramways_en_Europe

¹² STM,
<https://www.stm.info/fr/a-propos/decouvrez-la-STM-et-son-histoire/histoire/histoire-des-tramways>

¹³ STM, <https://www.stm.info/fr/a-propos/grands-projets/grands-projets-bus/reseau-de-voies-reservees>

¹⁴ 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

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. La STM offre un tel service¹⁵ dans certains quartiers. Ce mode de transport gagnerait à être développé et pourrait être intégré à un « cocktail transport », en amenant les passagers à des gares ou des stations de métro.

Proposition

Mettre en place des taxis collectifs pour desservir les quartiers de faible densité.

Moins de véhicules, plus de partage

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 utilisé¹⁶. Ainsi, 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.

Il faut rappeler que remplacer tous nos véhicules à essence par des versions électriques n'est pas la solution. Si les voitures électriques n'émettent pas de GES lors de leur utilisation, ce n'est pas le cas pour leur fabrication, qui exige aussi beaucoup des ressources minérales, dont la quantité est limitée et dont l'extraction a des impacts environnementaux importants. Oui, il faut électrifier nos véhicules mais il faut aussi en réduire de beaucoup le nombre.

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

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

On a vu aussi apparaître des plateformes de partage de véhicules entre particuliers. À Montréal, il y a par exemple Locomotion¹⁷, développé par Solon. La Ville devrait aussi appuyer ce genre d'initiatives.

Le taux d'occupation moyen des automobiles dans la région de Montréal est de 1,2 personne¹⁸.

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.

¹⁵ <https://www.stm.info/fr/taxi>

¹⁶ L'autopartage en libre service, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MEM_POLYTECHNIQUEMONTREAL_20141002.PDF

¹⁷ Locomotion - partage de véhicules, <https://solon-collectif.org/action/locomotion/>

¹⁸ Enquête origine-destination 2013, <https://www.amt.qc.ca/Media/Default/pdf/section8/enquete-od-2013-faits-saillants.pdf>

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 logicielles¹⁹ permettant le « match » de conducteurs et passagers ; il faut les faire connaître davantage.

Proposition

Promouvoir et favoriser le covoiturage.

Arrêter de brûler de l'essence pour rien

Dans les 19 arrondissements montréalais, un règlement interdit²⁰ 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

Faire appliquer le règlement sur le ralenti inutile sur tout le territoire montréalais.

Stationnement

La Ville de Montréal taxe présentement les espaces de stationnement intérieurs et extérieurs. Cette mesure rapporte environ 20 millions \$ par année²¹. Cette taxe devrait être haussée graduellement de façon à doubler d'ici 2030. 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

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

¹⁹ Covoiturage RTM, <https://mobilitemontreal.gouv.qc.ca/outils/covoiturage/>
Covoiturage.ca, <http://www.covoiturage.ca/>

²⁰ Ville de Montréal
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7237,75085639&_dad=portal&_schema=PORTAL

²¹ 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

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 »)²². 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

Mettre fin au stationnement « gratuit ».

Le Plan de ville souligne que :

« Le stationnement sur rue consomme beaucoup d'espace et est socialement coûteux. Sur rue, une place de stationnement occupe de 13 à 19 mètres carrés (m²). Pour mettre en perspective cette superficie, les exigences minimales de la Ville en surface habitable pour le domicile d'une personne sont de 8,5 m². À Montréal, il y a approximativement un demi-million de cases de stationnement sur rue, dont 90 % ne sont pas tarifées. C'est dire que la quasi-totalité du stationnement sur rue est financée par la collectivité, y compris les ménages non motorisés et les ménages à faibles revenus.» (p. 89).

Si, comme nous l'avons proposé, nous réussissons à réduire significativement la taille du parc automobile montréalais, les besoins de stationnement diminueront proportionnellement. Beaucoup d'espace de stationnement ainsi libéré pourra alors être converti pour d'autres usages : pistes cyclables, voies piétonnes, agriculture urbaine, verdissement, micro-parcs...

Proposition

Réduire de moitié l'espace de stationnement sur rue d'ici 2050.

²² 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

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 collectif 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. Il faut donc encourager et favoriser le transport actif.

Vélo

On présente parfois Montréal comme une « ville vélo ». Pourtant, les statistiques²³ 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 %

Le vélo doit être considéré comme un véritable mode de transport, utilisé par les citoyens dans le cadre de leurs activités quotidiennes, comme se rendre au travail. À cet effet, les voies cyclables doivent être conçues pour permettre des déplacements rapides. Nous saluons les efforts de l'administration municipale au cours des dernières années, qui a entre autres commencé le développement du Réseau express vélo (REV). Montréal a entrepris de se doter d'infrastructures cyclables sécuritaires, efficaces et étendues. Il faut assurément poursuivre ce travail.

²³ Ville de Montréal,

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

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

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

Finalement, on facilitera l'intégration du vélo dans le « cocktail transport », en installant des supports à vélo sur les autobus, ainsi qu'en fournissant des stationnements sécuritaires près des stations de métro et des gares.

Proposition

Augmenter à au moins 5% la part du vélo dans les déplacements quotidiens d'ici 2035.

Sécurité des cyclistes

L'usage du vélo est encouragé si les cyclistes savent qu'ils peuvent se déplacer en sécurité. Une attention particulière doit être portée aux endroits dangereux, comme les intersections et les 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. À cet égard, on pourrait 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.

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. Le SPVM en recense au moins trois par semaine²⁴ ; Comme tous ne sont pas déclarés, leur nombre réel est fort probablement plus élevé.

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 », les contrevenants sont passibles d'une amende de 200 \$ à 300 \$²⁵.

Proposition

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 ».

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

²⁴ Vélo Québec, <https://www.velo.qc.ca/louverture-pivot-pour-eviter-lemportierage-a-velo/>

²⁵ <https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/c-24.2#se:510>

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 entre 15 000 et 20 000 par année²⁶.

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 incluant le vélo.

Comme le souligne le Projet de ville (p. 128), *la présence d'installations adéquates (ex. : stationnements sécurisés, vestiaires, douches, etc.) est un facteur d'importance pour la pratique du vélo, notamment pour les travailleuses et travailleurs.*

Proposition

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

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

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. Citons en exemple le projet Colibri :

Après plusieurs mois, le projet a permis de confirmer que ce système est préférable pour l'environnement. En chiffres, cela veut dire qu'un seul camion suffit là où il en fallait 5 auparavant. De plus, les vélos-cargos permettent de livrer des colis « en diminuant de 30 à 40 % les coûts d'exploitation »²⁷

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.

²⁶ Vélo Québec, <https://www.velo.qc.ca/boites-a-outils/securite/vol-de-velo/>

²⁷ Colibri, pour une logistique urbaine plus verte et plus efficace, <https://montreal.ca/articles/colibri-pour-une-logistique-urbaine-plus-verte-et-plus-efficace-16318>

Proposition

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

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.

Malheureusement, la sécurité des piétons demeure un enjeu. À Montréal, 17 piétons décèdent chaque année²⁸ et plus d'une centaine sont gravement blessés. La meilleure façon de réduire les accidents consiste à redonner plus de place aux piétons, par le biais d'aménagements appropriés.

Proposition

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 mobilité, indissociable de l'urbanisme

Nous saluons le fait que le *Projet de ville* reconnaisse qu'il faille penser la mobilité et l'urbanisme comme un tout (p. 18-19). En effet, ces deux composantes sont indissociables si l'on vise une véritable transition. Il suffit de comparer les quartiers anciens, bâtis avant l'automobile, à ceux développés à la suite des années 1950, où le règne de celle-ci s'est instauré. Dans les premiers, la densité est plus grande, on retrouve généralement la plupart des services à distance de marche et le service de transport collectif est adéquat, alors que dans les seconds, il est beaucoup plus difficile de se déplacer sans voiture. Dans les développements et re-développements à venir, nous devons donc revenir à ce concept de « quartier complet » ou de « ville 15 minutes »²⁹ qui réduit grandement la dépendance à l'automobile et qui a une empreinte environnementale réduite.

²⁸ Plan d'action vision zéro décès et blessé grave, https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/plan_daction_vision_zero_decès_et_blessé_grave_-_2022-2024_0.pdf

²⁹ Montréal adhère au concept de «ville 15 minutes», *24Heures*, <https://www.24heures.ca/2020/07/16/montreal-adhere-au-concept-de-ville-15-minutes>

Aménagement

Densification, terrains vacants

L'étalement urbain entraîne de nombreuses conséquences néfastes³⁰ :

- augmentation de la consommation d'énergie
- hausse des gaz à effet de serre
- augmentation du temps de transport
- baisse du transport actif
- hausse des îlots de chaleur
- perte de biodiversité
- baisse de la qualité de l'eau
- diminution des cultures et de l'autonomie régionale alimentaire
- intensification des impacts des changements climatiques, notamment les inondations

Nous devons donc chercher à la stopper sans tarder. Pour ce faire, nous devons densifier les zones urbaines actuelles. Les espaces disponibles doivent donc être utilisés en priorité. Mais ceux-ci ne sont pas si nombreux ; il devient donc impératif de « rebâtir la ville sur la ville », en requalifiant et développant différemment les sites actuels qui s'y prêtent. On évite ainsi d'étaler la ville toujours plus loin en grugeant nos précieuses terres agricoles, tout en constituant l'opportunité pour développer une ville plus dense et axée sur la mobilité durable.

Ces initiatives pourraient par ailleurs bien s'arrimer avec le désir du *Projet de ville* d'améliorer la condition des aînés, dont le nombre continuera à croître en raison du vieillissement de la population. Ceux-ci se retrouvent en effet souvent à l'écart des activités communautaires une fois qu'ils quittent leur domicile vers des résidences spécialisées. Favoriser l'avènement de projets de co-living intergénérationnel où des ménages de tous les âges partagent certains lieux de vie (cuisine et salle à manger de réception, lieux de détente, etc), a le potentiel d'à la fois faciliter l'intégration des aînés, leur permettant de continuer à être une partie intégrante de la communauté, en plus de représenter des projets résidentiels de plus haute densité³¹.

Cette densification doit être planifiée et encadrée. La récente histoire nous montre que laisser librement aller les promoteurs donnent rarement des résultats heureux.

Proposition

Augmenter la taxe sur les terrains vacants afin d'inciter à y bâtir des logements.

Proposition

Considérer les possibilités de requalification de sites commerciaux et industriels, afin de développer des projets résidentiels.

³⁰ CMM - Étalement urbain, <https://cmm.qc.ca/grands-enjeux/etalement-urbain/>

³¹ Université Penn State, Department of Agricultural Economics, Sociology, and Education <https://aese.psu.edu/outreach/intergenerational/articles/intergenerational-contact-zones/residential-co-housing-communities>

Proposition

Lancer des projets pilotes de co-living intergénérationnel, et éventuellement donner des incitatifs financiers à la construction de projets domiciliaires suivant ces principes.

Abordabilité du logement et du mode de vie

Le *Projet de ville* veut s'assurer de « Maintenir et améliorer l'accès à des logements adéquats et abordables dans les différents quartiers » (p. 133), ce qui est désormais une condition essentielle de tout développement immobilier résidentiel; nous croyons toutefois qu'il faut aller plus loin. Car, est-il besoin de le rappeler, il devient de plus en plus difficile de se loger à Montréal, les prix des logements et des maisons ayant beaucoup augmenté au cours des dernières années. Les ménages à faible revenu se voient souvent forcés de s'exiler hors de l'île ou d'habiter des logements insalubres.

L'immobilier est devenu un véhicule d'investissement où le recherche du profit prime sur les considérations sociales. Il est illusoire de croire que la situation changera tant qu'on la laissera évoluer au gré du marché. Afin de bâtir un parc de logements abordables, il faut considérer d'autres formes de propriété sur lesquelles la spéculation n'a pas prise, à savoir les coopératives et les fiducies foncières communautaires³². Dans un souci de plus grande équité sociale, nous proposons qu'une part significative du développement immobilier résidentiel soit effectuée sous ces modes de propriété .

L'enjeu de l'abordabilité du logement demeure crucial et doit, à cet égard, faire partie du processus de planification et des objectifs des politiques municipales (notamment pour décourager la spéculation immobilière et l'utilisation abusive des locations de type *Airbnb*). Toutefois, nous avons généralement tort d'utiliser le coût des logements comme unique critère permettant d'évaluer le coût de la vie lié aux choix urbanistiques et aux politiques municipales. En effet, non seulement les frais associés au transport peuvent peser de façon significative dans le budget des ménages, mais ils constituent un poste de dépenses où nos choix d'aménagements font clairement la différence.

Chaque fois que l'on enlève une case de stationnement d'une unité d'habitation, nous réduisons son coût d'au moins 50 000 \$, contribuant à rendre celui-ci plus accessible. Mais le plus important, c'est que l'on encourage de nombreuses familles à se départir de leur véhicule. En effet, l'offre de stationnement constitue l'un des principaux facteurs qui incitent à accroître et maintenir les taux de possession de véhicules.

La clé pour réussir à réduire substantiellement les exigences de stationnement sans se retrouver avec une demande excessive pour les stationnements sur rue consiste d'abord à limiter le nombre de stationnements sur rue disponibles dans le nouveau quartier (ce qui est prévu dans l'écoquartier de Lachine-Est) et ensuite à intégrer un « en-lieu de stationnement » pour les unités d'habitations, mais également pour les pôles d'emploi.

« L'en-lieu de stationnement » consiste à prélever auprès des promoteurs une somme (par exemple entre 10 000 et 15 000 \$ par unité), laquelle permettra de financer un fonds que l'on pourrait considérer comme étant dédié à la transition et à la promotion de la mobilité durable; la quasi-totalité des recettes reviendront aux futurs occupants et travailleurs, sous forme de rabais pour l'acquisition de leur titre de transport collectif ou pour leur abonnement au service d'autopartage, ainsi qu'à l'utilisation du service de vélopartage » (Bixi).

³² Pour en savoir plus à ce sujet: *Manuel d'antispéculation immobilière. Une introduction aux fiducies foncières communautaires* (Écosociété, 2014)

Alors que chaque case de stationnement implique invariablement une hausse du coût de la vie pour chaque ménage, l'en-lieu de stationnement revient à tous ceux qui choisiront l'une ou l'autre des options de mobilité durable.

Évidemment, l'amélioration du transport collectif constitue l'autre mesure nécessaire. À cet égard, le tramway est l'option qui, par dollar investi, permet d'obtenir les gains les plus significatifs en termes d'un nombre accru d'utilisateurs du transport collectif et de baisse de l'utilisation, voire même des taux de possession de véhicules personnels. À titre d'exemple, dans le cas du tramway de Québec, une hausse de 30 % du nombre d'utilisateurs du transport collectif est anticipée dès son implantation, augmentation qui pourrait atteindre 50% à plus long terme.

Proposition

Privilégier et soutenir les modes de propriétés favorisant l'accessibilité au logement, comme les coopératives et les fiducies foncières communautaires.

Proposition

Dans les développements domiciliaires, réduire le nombre de places de stationnement requis de 50%.

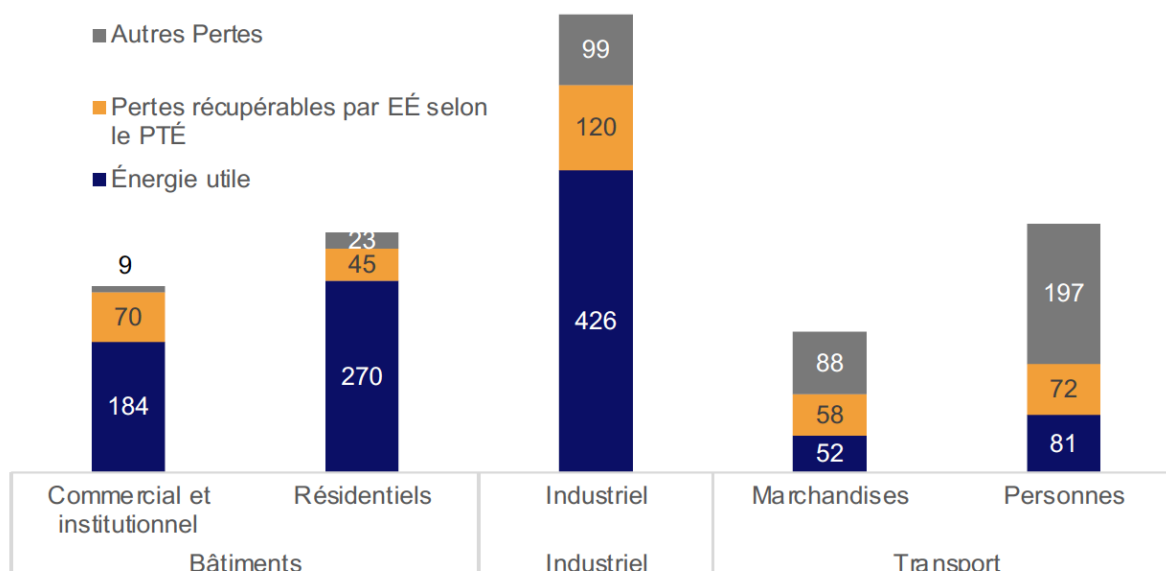
Enjeux énergétiques des bâtiments

En matière d'énergie, nous saluons le fait que le *Projet de ville* souligne l'importance d'une approche pas seulement basée sur l'électrification mais également sur la sobriété et l'efficacité (p. 139). En effet, il existe au Québec un potentiel de réduction latent significatif dans tous les secteurs de consommation énergétique³³.

³³ Sources:

- 1- État de l'énergie au Québec 2021, Whitmore, J. et Pineau, P.-O., Chaire de gestion du secteur de l'énergie de HEC Montréal (2021)
- 2- État de l'énergie au Québec 2018, Whitmore, J. et Pineau, P.-O., Chaire de gestion du secteur de l'énergie de HEC Montréal (2018)
- 3- Potentiel technico-économique d'économies d'énergie électrique des petites, moyennes et grandes industries du Québec, J Harvey Consultant & Associés (2011)
- 4- Potentiel technico-économique d'économie d'énergie électrique au Québec – Secteurs résidentiel, commercial et institutionnel et agricole, Technosim inc. (2011)

Énergie utile, pertes et potentiel technico-économique (PJ) par secteur de consommation énergétique au Québec (2020)



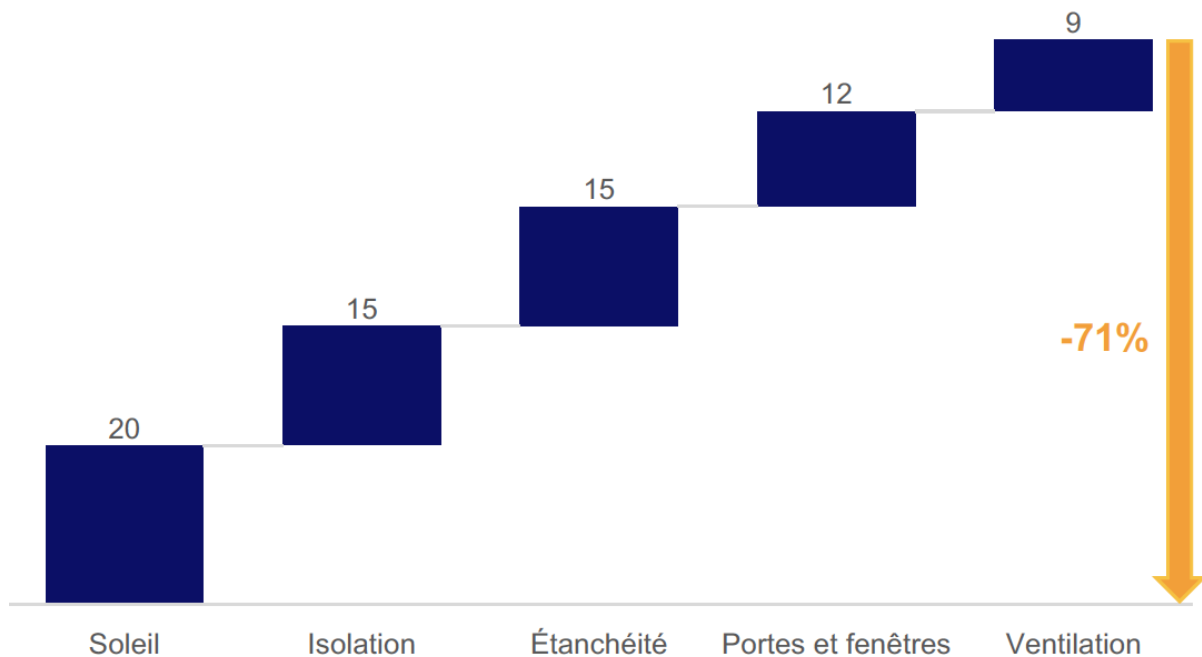
Bâtiments passifs

En ce qui concerne plus spécifiquement les bâtiments, cela signifie de ne pas se limiter à la conversion des systèmes de chauffage et de climatisation, mais également à la réduction à la source des besoins en énergie. Il peut s'agir ici d'encourager des changements de comportement, entre autres pour limiter le gaspillage d'énergie, mais également de s'attaquer à l'enveloppe thermique des bâtiments. Différentes mesures passives (orientation face au soleil, isolation, etc.) peuvent d'ailleurs réduire significativement la consommation, jusqu'à 70% à 90% dans certains cas³⁴.

³⁴ Sources:

- Building retrofits can duplicate the success of wind and solar power – Canary Media (9 juin 2021)
- The Retrofit Revolution – Bankers for NetZero
- Design passif - chaleur solaire:
https://en.wikipedia.org/wiki/Passive_solar_building_design#Efficiency_and_economics_of_passive_solar_heating
- Isolation thermique:
<https://www.calculeo.fr/eco-travaux/isolation-thermique/economies-d-energie>
- Étanchéité:
<https://www.france-air.com/guides-et-documents/reseaux-etanches/exemple-de-la-reduction-d-e-consommation-d-energie/>
- Portes et fenêtres:
<https://www.nrcan.gc.ca/energy-efficiency/homes/make-your-home-more-energy-efficient/keeping-the-heat/section-8-upgrading-windows-and-exterior-doors/15643>

Réduction de la consommation en électricité pour le chauffage des locaux par des mesures passives (%)



Réseaux thermiques urbains et géothermie

Même si des réductions importantes de consommation énergétique peuvent être réalisées à l'aide des mesures passives, l'électrification généralisée des activités au Québec (transport, processus industriels, etc.) risque d'ajouter une pression non négligeable sur le réseau, particulièrement en période pointe. Afin d'y faire face, le recours à la bi-énergie, au stockage d'énergie (électricité et chaleur) ainsi qu'aux réseaux énergétiques distribués (RED) sont des pistes à privilégier. Les RED permettent aux résidents de réinjecter les surplus énergétiques qu'ils produisent dans un réseau local auquel un secteur est connecté.

L'une des options les plus résilientes et adaptées au contexte montréalais est la géothermie. En effet, l'ensoleillement hivernal limité et l'instabilité de la fréquence des vents font du solaire et de l'éolien des solutions sous-optimales, en particulier lors des périodes de pointe, qui sont habituellement décalées des périodes de production de ces types d'énergie (par exemple, la pointe de demande durant l'hiver est habituellement en soirée, alors que la pointe de production de l'énergie solaire est en début d'après-midi). Contrairement au gaz naturel, le candidat le plus souvent considéré pour la bi-énergie, la géothermie est une énergie verte et 100% renouvelable. La géothermie représente ainsi une opportunité permettant de changer durablement l'impact énergétique structurel du parc immobilier, en développant une multitude de petites usines locales de production énergétique.

Pour maximiser ce potentiel, il est recommandé de jumeler le développement d'initiatives de géothermie avec la mise en place de réseaux thermiques urbains (Rthu). Ceux-ci facilitent la récupération de la chaleur et du froid tirés du sol, mais aussi éventuellement de plans d'eau autour de la Ville, comme le lac Saint-Louis ou le canal de Lachine (quoique cela implique un changement important dans la gestion des niveaux d'eau par le gouvernement fédéral). Même la récupération de la chaleur issue des eaux d'égout pourrait être envisagée (à l'instar de False Creek à Vancouver).

Autant la géothermie (pompes à chaleur air-sol) doit devenir la principale composante des réseaux thermiques urbains, autant une boucle énergétique combinant aérothermie (pompe à chaleur air-air) et gaz naturel est dorénavant à proscrire. L'intégration de combustibles fossiles dans les nouveaux développements, même utilisés plus efficacement, est totalement incompatible avec l'objectif de carboneutralité.

Passoires thermiques et programmes ciblés

Lors de l'élaboration de programmes visant l'efficacité énergétique, il nous semble primordial de soulever l'importance d'avoir une cible précise en tête. En effet, les bénéficiaires de subventions liées à l'énergie (par exemple pour le remplacement de thermopompes) sont souvent des ménages issus de la classe moyenne élevée qui auraient bien souvent de toute façon procédé aux travaux même sans subvention³⁵. De plus, ce ciblage trop générique laisse vulnérables les ménages les biens moins nantis : les propriétaires d'immeubles locatifs ne sont pas incités à rénover leurs édifices, puisque ce sont les locataires qui bénéficieront des économies sur leur facture d'énergie. Beaucoup de ces locataires sont des familles à faible revenu, qui se retrouvent avec une facture d'électricité anormalement élevée : ces immeubles sont d'ailleurs appelés « passoires thermiques ».

Proposition

Offrir un soutien financier pour les rénovations (*deep retrofit*) des bâtiments visant spécifiquement les normes de bâtiment passif et la géothermie.

³⁵ Sources:

- 1- Portrait global de l'efficacité énergétique en entreprise au Québec, Whitmore, J. et P.-O. Pineau, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal (2016)
- 2- Productivité énergétique – Amorcer la décarbonisation en stimulant l'économie, Whitmore, J., Pineau, P.-O., Harvey, J., Chaire de gestion du secteur de l'énergie de HEC Montréal (2019)
- 3- État de l'énergie au Québec 2021, Whitmore, J. et Pineau, P.-O., Chaire de gestion du secteur de l'énergie de HEC Montréal (2021)

Résilience et Adaptation aux changements climatiques

Le réchauffement climatique est en cours et les efforts déployés jusqu'à maintenant pour le ralentir sont nettement insuffisants. Malgré les exhortations de plus en plus pressantes de la communauté scientifique, nous n'arrivons pas à réduire nos émissions de GES au niveau requis pour éviter les graves impacts du réchauffement.

Dans son récent rapport *Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability*³⁶, le GIEC évalue cinq scénarios. Dans tous ceux-ci, le +1,5 °C de réchauffement est atteint vers 2050. Dans le plus optimiste, la température se stabilise dans les années suivantes, puis diminue légèrement. Par contre, dans les autres, elle continue d'augmenter, allant jusqu'à s'approcher de +5 °C en 2100 dans le pire des cas ; on peut alors carrément parler d'apocalypse pour nos sociétés humaines.

Il est hasardeux de tenter de prédire exactement l'évolution du climat sur un horizon de plusieurs décennies, mais si l'on se base sur les changements observés ainsi que les actions menées jusqu'à maintenant et celles proposées à l'échelle mondiale, une fourchette de +2,5 à +3,5 °C est fort plausible. Les impacts seront alors très importants et graves. Au cours des dernières années, on a vu se multiplier les événements climatiques extrêmes : canicules, sécheresses, feux de forêt, ouragans, inondations... et malheureusement leur fréquence et leur intensité vont continuer à augmenter. Leurs conséquences se sont déjà sentir, mais iront en s'aggravant. Nous devons donc faire preuve de prévoyance et nous préparer sans tarder aux changements qui seront de moins en moins évitables.

Canicules

Les épisodes de canicule seront plus fréquents. Les projections d'Ouranos³⁷ estiment que la hausse de la température moyenne pour Montréal se situera entre 2,44 et 3,14 °C à l'horizon 2041-2070, et entre 3,14 et 5,74 °C d'ici 2100, selon que l'on considère un scénario d'émissions modérées ou élevées.

Toujours selon Ouranos, le nombre de jours où la température dépasse 30 °C, qui est actuellement en moyenne de 12 par année, augmentera de beaucoup au cours des prochaines décennies.

Nombre annuel de jours > 30 °C (actuellement 12,1)		
	Scénario d'émissions	
Horizon	Modérées	Élevées
2041-2070	32,4 (+20,3)	42,8 (+30,5)
2071-2100	38,1 (+26,1)	76,4 (+64,1)

³⁶ GIEC, *Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability*, https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg2/downloads/report/IPCC_AR6_WGII_TechnicalSummary.pdf

³⁷ Ouranos, Portraits climatiques, <https://portclim.ouranos.ca/#/regions/28>

Les périodes de forte chaleur affectent généralement les populations les plus vulnérables, comme les personnes âgées et celles habitant les quartiers moins favorisés, où le couvert végétal est faible et les îlots de chaleurs nombreux.

Proposition

Réduire les îlots de chaleur, entre autres par la déminéralisation et le verdissement.

Proposition

Prévoir des mécanismes d'accueil et de soutien des personnes vulnérables lors des épisodes de canicule.

Fortes pluies

Selon les climatologues, les pluies torrentielles comme celles qu'a subies Montréal le 13 septembre dernier (50 millimètres tombés en quelques heures) et qui ont causé des refoulements d'égout et des inondations³⁸ seront plus fréquentes. Les dommages causés sont importants et risquent fort d'augmenter.

À Montréal, le service de l'eau de la Ville estime que les pluies centennales (comprendre les pluies qui ont 1% de chance de se produire) seront 42% plus intenses en 2050. Les pluies d'occurrence 2 ans, bien plus fréquentes, seront 28% plus importantes. Ces changements viennent et viendront encore fragiliser les réseaux d'égouts non séparatif de la Ville (les eaux pluviales se mêlent aux eaux usées domestiques), déjà sujets à plus de 1000 refoulements par an.³⁹

Proposition

Mettre en place des infrastructures, comme des bassins de rétention et des bassins de bio-rétention, visant à réduire la pression sur le réseau d'égout lors des fortes pluies⁴⁰.

Sécurité alimentaire

Selon un récent rapport publié hier par l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO)⁴¹, « la fréquence et l'intensité croissantes des catastrophes météorologiques extrêmes telles que les inondations, les sécheresses et les méga-incendies dues au changement climatique ont un effet dévastateur sur la sécurité alimentaire ». On y souligne que le nombre annuel de catastrophes est désormais plus de trois fois supérieur à celui des années 1970 et 1980, en raison du réchauffement climatique.

³⁸ Déluge sur le sud du Québec, La Presse, 13 septembre 2022, <https://www.lapresse.ca/actualites/2022-09-13/deluge-sur-le-sud-du-quebec.php>

³⁹ Gestion durable des eaux pluviales : la réglementation évolue à Montréal, et les projets aussi ! <https://www.construireavecclimate.org/gestion-durables-des-eaux-pluviales-la-reglementation-evolue-a-montreal-et-les-projets-aussi/>

⁴⁰ Voir à titre d'exemple : Gestion des eaux pluviales : quand la nature s'invite dans Ahuntsic, Journal des voisins, 19 octobre 2022, <https://journaldesvoisins.com/gestion-des-eaux-pluviales-quand-la-nature-sinvite-dans-ahuntsic/>

⁴¹ The impact of disasters and crises on agriculture and food security: 2021, <https://www.fao.org/3/cb3673en/cb3673en.pdf>

Le Québec ne produit qu'environ le tiers des aliments qu'on y consomme⁴². Plusieurs régions d'où nous nous approvisionnons, comme par exemple la Californie pour nos légumes, verront leur production décliner en raison du réchauffement climatique, qui y cause déjà des sécheresses historiques. Il importe donc de renforcer notre résilience alimentaire.

Proposition

Accroître notre résilience alimentaire en soutenant l'agriculture urbaine et péri-urbaine, ainsi qu'en implantant partout où cela s'y prête des forêts et îlots nourriciers.

⁴² Le Québec peut-il être autosuffisant ?, La semaine verte, <https://ici.radio-canada.ca/tele/la-semaine-verte/site/complements/extra/4880/autonomie-alimentaire-reports>

Autonomie alimentaire: le Québec exporte-t-il trop ? <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1741384/industrie-covid-autonomie-alimentaire-quebec-exportation>

Conclusion

Pour éviter la catastrophe climatique qui se dessine de plus en plus nettement à l'horizon, nous devons entreprendre dès maintenant des changements en profondeur de nos façons de concevoir nos villes, de nous loger, de nous déplacer, de consommer. Notre mode de vie doit devenir plus sobre en énergie et en ressources. Face à ces impératifs, le concept d'écoquartier doit devenir la norme du développement de notre ville, et la mobilité doit avant se baser sur les transports collectifs et actifs.

Le temps nous est compté, nous devons faire rapidement preuve d'ambition et de courage tant au niveau de l'urbanisme que de la mobilité, et ainsi nous préparer aux impacts des changements à venir. L'élaboration par la Ville de Montréal du *Projet de ville - Plan d'urbanisme et de mobilité* est plus que jamais un exercice de première importance. La vision et les propositions qui y sont présentées vont assurément dans le bon sens. Nous ne pouvons que leur souhaiter davantage d'audace et de mener sans tarder à des actions concrètes.