

3 MARS 2016

MÉMOIRE DU

SIERRA CLUB QUÉBEC

DANS LE CADRE DES
CONSULTATIONS PUBLIQUES SUR LA

RÉDUCTION DE LA DÉPENDANCE AUX
ÉNERGIES FOSSILES

DE

L'OFFICE DE CONSULTATIONS PUBLIQUES DE
MONTRÉAL (OCPM)

INTRODUCTION

Le cinquième rapport d'évaluation du Group d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) ne laisse aucun doute sur le fait que les changements climatiques sont réels et engendrés par l'activité humaine. Il est estimé qu'une hausse de la température moyenne de plus de 2 degrés par rapport à la moyenne préindustrielle aura des effets catastrophiques sur la plupart des écosystèmes, ainsi que sur les conditions de vie des humains, notamment en termes de perte de productivité agricole et par un accroissement de la fréquence des événements météorologiques extrêmes.

Nous applaudissons l'initiative de l'agglomération de Montréal d'enclencher ces consultations sur la Réduction de la dépendance aux énergies fossiles. Sortir de la dépendance aux énergies fossiles est un processus qui prendra de la vision et une volonté politique d'agir. Nous pouvons, comme certains le suggèrent, attendre que les gisements de pétrole et autres combustibles fossiles soient épuisés, ou encore que leur exploitation ne soit plus rentable, mais ce faisant nous dépasserons largement le seuil d'un réchauffement maximal de 2 degrés, encore moins le 1.5 degrés sur lequel les gouvernements se sont entendus à Paris. Comme nous l'ont démontré les dernières décennies, nous ne pouvons pas nous fier aux forces du marché pour répondre à la situation, les gouvernements doivent intervenir afin d'accélérer le processus.

Montréal et les Montréalais contribuent de différentes manières aux émissions des gaz à effet de serre, autant sur le territoire montréalais qu'ailleurs dans le monde. Comme citoyens d'une grande ville, il faut que nous soyons conscients des conséquences environnementales de nos décisions prises en tant que consommateurs. Nous sommes convaincus qu'une société 100% carbo-neutre est possible et nécessaire pour la survie de l'espèce humaine à long terme.

Ce mémoire ciblera avant tout les gains qui peuvent être réalisés en utilisant l'aménagement du territoire comme outil.

SIERRA CLUB QUÉBEC

Sierra Club Québec est la section québécoise de la Fondation Sierra Club du Canada, un organisme environnemental, bâti sur la force de ses membres, engageant la population à protéger, restaurer et jouir d'une planète en santé et en sécurité. Les racines du Sierra Club remontent en 1892, quand John Muir, le célèbre pionnier du mouvement environnementaliste, a fondé la première section du Club en Californie. Aujourd'hui, le Sierra Club compte plus de 70 chapitres locaux à travers le Canada et les États-Unis, ce qui lui permet d'agir localement sur des enjeux mondiaux. Le Sierra Club est un organisme « *grassroots* », ce qui signifie que nos activités et campagnes sont gérées et menées par nos membres et nos bénévoles.

LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES EN CHIFFRES

Le cinquième rapport d'évaluation du Group d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) ne laisse aucun doute sur le fait que les changements climatiques sont réels et engendrés par l'activité humaine¹. Une hausse de la température moyenne de plus de 2 degrés par rapport à la moyenne préindustrielle pourrait engendrer des répercussions catastrophiques sur la

¹ Cinquième Rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), 2014 https://www.ipcc.ch/report/ar5/index_fs.shtml • www.sierraclub.ca/quebec • quebec@sierraclub.ca • 514-686-3709

plupart des écosystèmes ainsi que sur les conditions de la vie humaine, notamment par une perte de productivité agricole et par un accroissement de la fréquence des événements météorologiques extrêmes. Lors de la vingt-et-unième session de la Conférence des Parties (COP21), les signataires de l'Accord de Paris se sont même engagés à limiter le réchauffement moyen à 1.5 degrés².

Le réchauffement climatique est majoritairement dû aux émissions de différents gaz à effet de serre (GES), notamment le CO₂, et à moins grande échelle à celles de méthane (CH₄), aux oxydes nitreux (N₂O) et aux gaz fluorés (Gaz F). En plus de créer un réchauffement climatique, par l'intensification de l'effet de serre, des émissions de CO₂ contribuent à l'acidification des océans. Cette acidification ayant un effet destructeur sur les écosystèmes marins et les récifs coralliens.

Historiquement, les plus grands émetteurs de CO₂ ont été les États-Unis, suivi par l'Union Européenne. Depuis 2012, c'est la Chine qui occupe la première place parmi les plus grands émetteurs. D'autres émetteurs de tailles sont l'Inde, la Fédération Russe et le Japon. Le Canada se trouve à la 8-ième place. Si l'on évalue les émissions par capita, le Canada monte jusqu'au 4ième place, derrière l'Australie, Les États-Unis et L'Arabie Saoudite. L'Union Européenne, dans ce cas-là, occupera la 9ième place et la devient Chine l'11ième³.

Mondialement, un quart des émissions des GES sont attribuables à la production d'électricité et de chaleur (25%), un autre quart (24%) provient de l'agriculture, 21% de l'industrie et 14% du transport⁴. Voir figure 4. Au Canada, ces chiffres sont de 25% pour l'exploitation pétrolière et gazière, 21% pour l'électricité, 10% pour les bâtiments, 12% pour l'agriculture (10%), et 23% pour le transport (23%), voir figure 5⁵. On remarque la contribution considérable de l'exploitation pétrolière et gazière, absent dans les chiffres mondiaux. Cette contribution est largement attribuable à l'exploitation des sables bitumineux en Alberta.

² Nations Unies, Convention-cadre sur les changements climatiques, 12 décembre 2015

<http://unfccc.int/resource/docs/2015/cop21/fre/l09r01f.pdf>

³ Trends in global CO₂ emissions : 2013 report. PBL Netherlands Environmental Assessment Agency. <http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/pbl-2013-trends-in-global-co2-emissions-2013-report-1148.pdf>

⁴ Cinquième Rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) , 2014 https://www.ipcc.ch/report/ar5/index_fr.shtml

⁵ Environnements et Changement climatique Canada: Émissions de gaz à effet de serre à l'échelle nationale. <https://www.ec.gc.ca/indicateurs-indicators/default.asp?lang=Fr&n=FBF8455E-1>

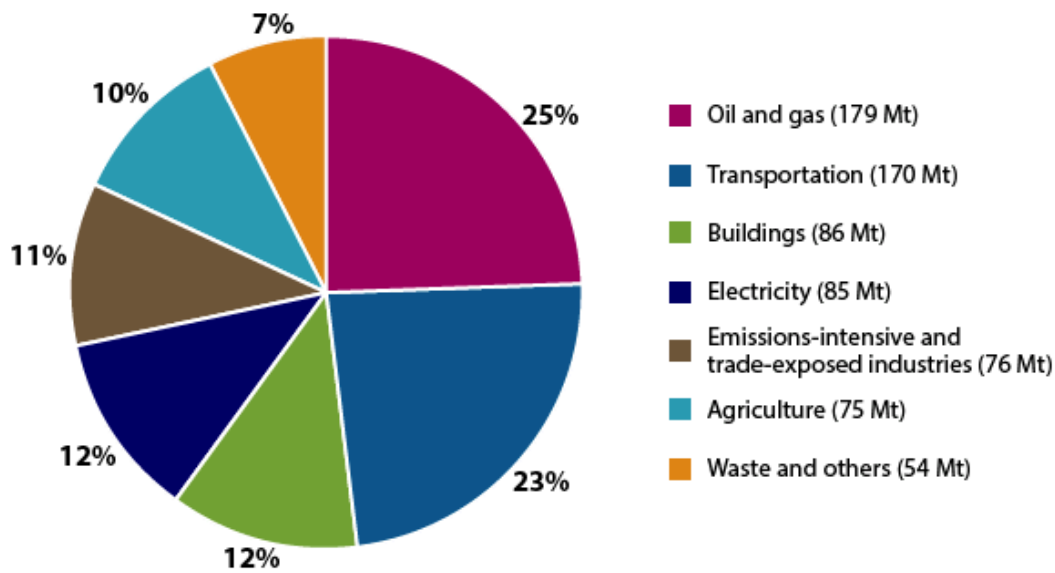


Figure 1 Émissions de GES par secteur économique mondial. Source GIEC

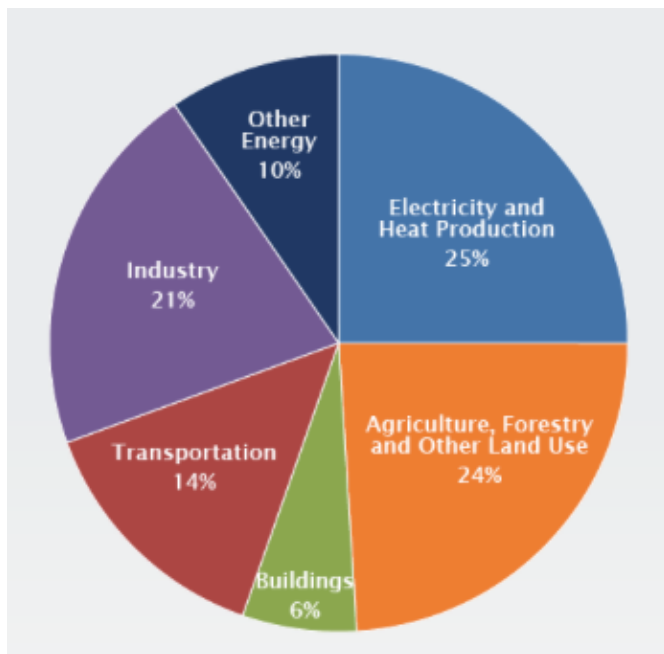


Figure 2: Émissions des GES par secteur économique au Canada. Source Environnement et changement climatique Canada.

Au sein du Canada, le Québec, avec 11.4% des émissions de GES, se trouve en 3^{ème} position des plus grands émetteurs, derrière l'Alberta (36.8%) et l'Ontario (23.5%). Entre 2005 et 2013, les émissions québécoises ont baissés légèrement⁶.

⁶ Environnements et Changement climatique Canada: Émissions de gaz à effet de serre à l'échelle nationale. <https://www.ec.gc.ca/indicateurs-indicators/default.asp?lang=Fr&n=FBF8455E-1>

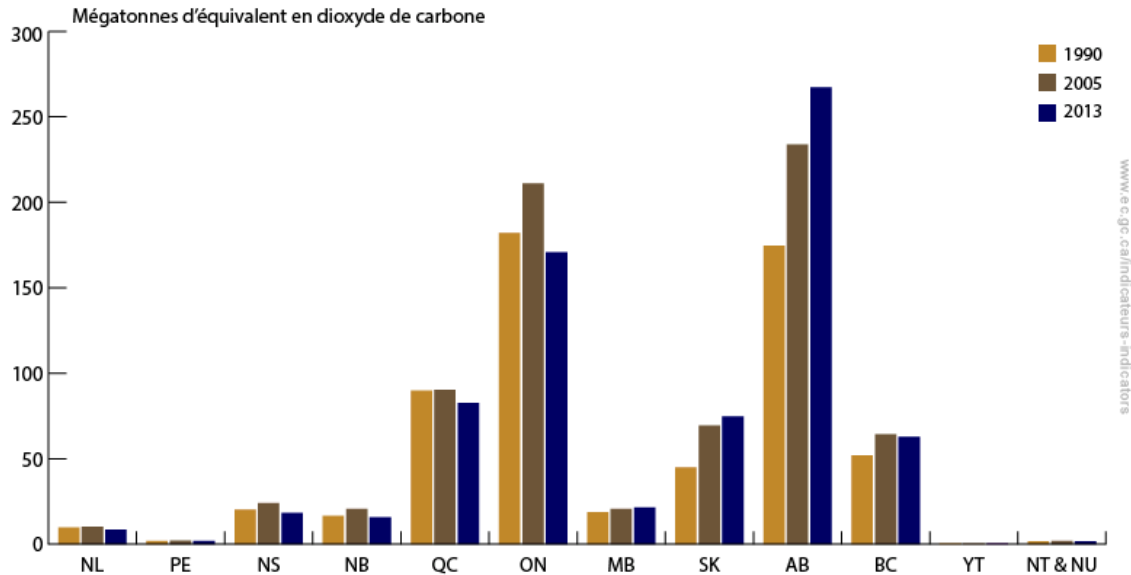


Figure 3 Émissions de gaz à effet de serre par province et territoire, Canada, 1990, 2005 et 2013. Source Environnement et changement climatique Canada

La répartition des émissions des GES à travers les différents secteurs économiques au Québec diffère des celles du Canada, largement due à l'utilisation d'hydro-électricité, qui est en théorie carbo-neutre. Au Québec, les deux sources des CO₂ les plus importantes sont le secteur du transport et le secteur industriel. La quantité de GES émis au Québec était 78 Mt eq CO₂ en 2012. De cette quantité, 29 Mt provenait de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), soit 37%. Hébergeant 47% de la population québécoise, la contribution des habitants de la région métropolitaine est, par capita, nettement inférieure à la moyenne québécoise. Cet écart s'explique par l'utilisation généralement plus faible des véhicules dans les zones urbanisées. Voir figure 8

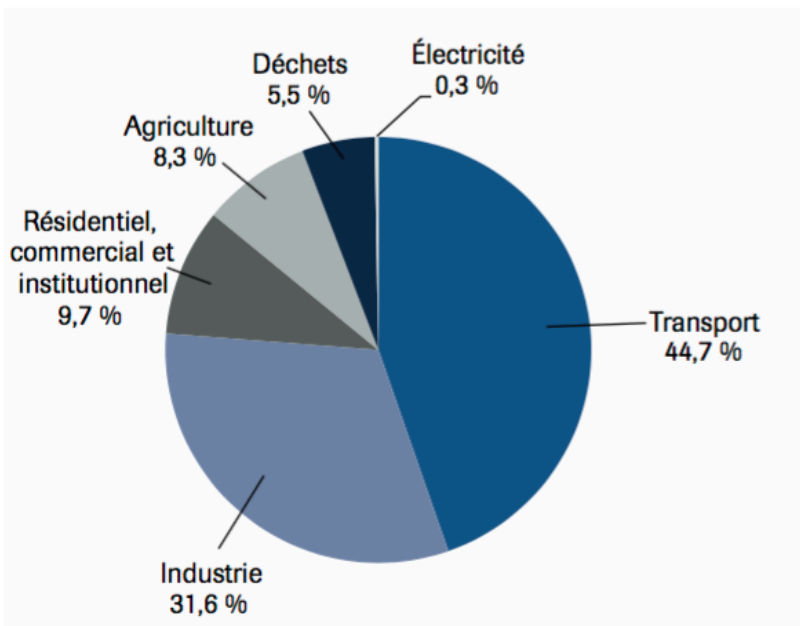
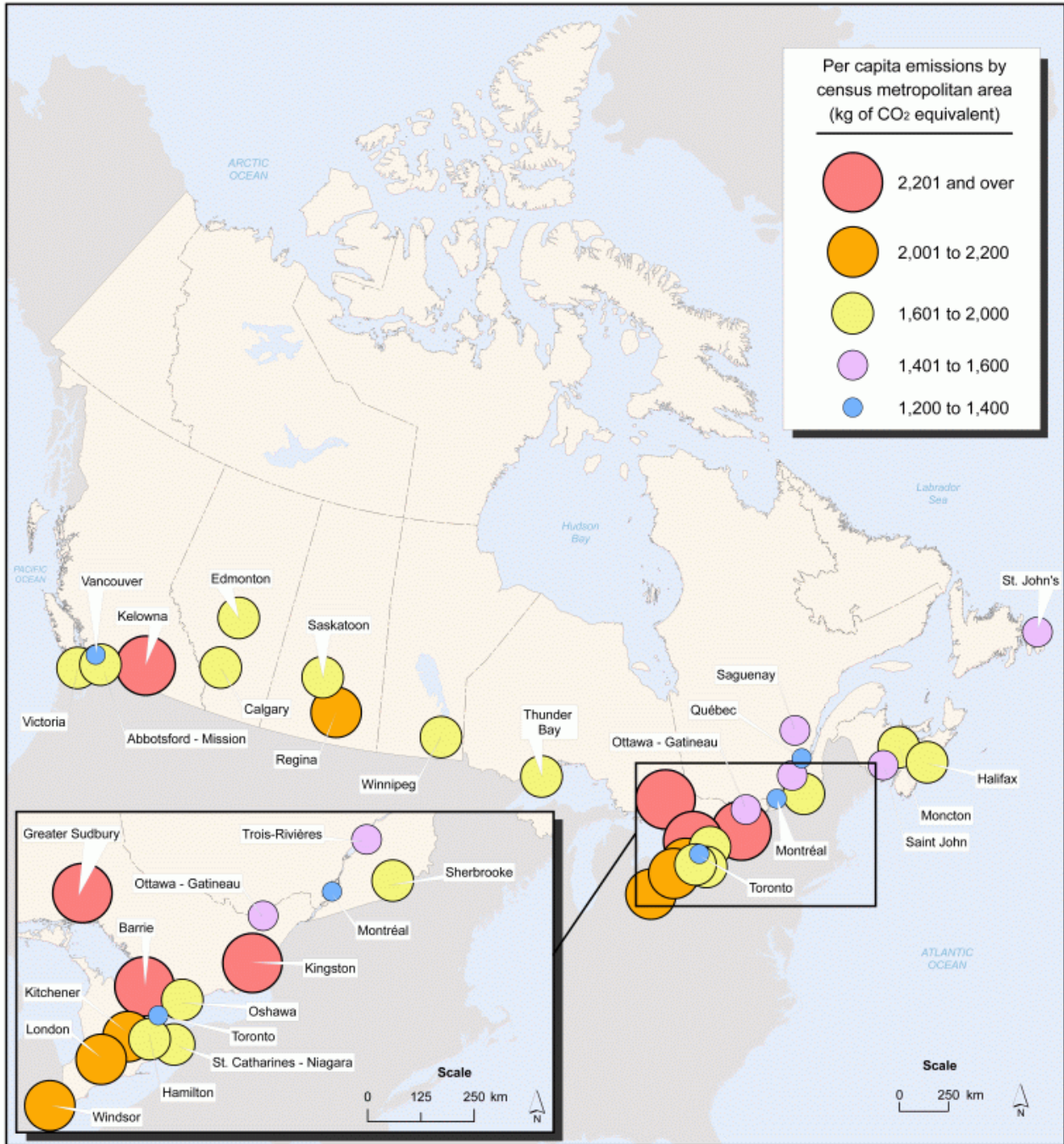


Figure 4 répartition des émissions de GES au Québec, en 2012, par secteur d'activité. Source: MDDECC



Source(s): Statistics Canada, Environment Accounts and Statistics Division, 2009, special tabulation.

Figure 5 Greenhouse gas emissions per capita from private vehicle operation, 2007. Source Statistics Canada

RESPONSABILITÉ DE MONTRÉAL AU PLAN DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Présentement, 53% de la population mondiale habite dans des villes. Au Canada ce pourcentage s'élève à 80%⁷. Bien que les villes n'occupent que 2% de la superficie terrestre de la terre, elles sont responsables de 60%⁸ à 70%⁹ des émissions de GES mondialement. 75% de la production industrielle mondiale se situe dans des villes.

Il est important de noter que la ville de Montréal et ses habitants génèrent des émissions de gaz à effet de serre tant sur son territoire qu'à l'international (dû à la production externe des biens et services qu'ils consomment). Comme les villes sont des centres démographiques, économiques et culturels, leurs activités ont un impact environnemental global. Notre consommation de viande entraîne des émissions de méthane, un gaz à effet de serre beaucoup plus puissant que le CO₂, dans la campagne; nos vêtements pas chères sont souvent produits en Chine, s'ajoutant au bilan de carbone là-bas. En analysant notre poids sur la balance de carbone mondiale, nous ne pouvons pas isoler les émissions ayant lieu sur le territoire montréalais des celles que nos actions génèrent ailleurs au monde.

Une façon de quantifier la totalité de nos impacts environnementaux, ici et ailleurs, est par l'estimation de notre empreinte écologique, soit la superficie de terre requis pour produire tous produits que nous consommons. L'empreinte écologique, par capita, des Canadiens est estimé à 7.01 ha mondial. Cette mesure place ainsi le Canada au 8ième rang mondial, derrière les Émirats arabes unis, le Qatar, Bahreïn, le Danemark, la Belgique, les États-Unis et l'Estonie. En compilant l'empreinte écologique de tous les pays, la population mondiale a présentement besoin de 1.5 fois la superficie de la terre pour soutenir son mode de vie¹⁰. Cet excès indique qu'avec notre mode de vie actuel, nous surexploitions nos ressources et nous compromettons ainsi les possibilités des générations futures de répondre à leurs besoins, ce qui est en conflit avec les principes de développement durable.

⁷ <http://kff.org/global-indicator/urban-population/>

⁸ UN Habita <http://unhabitat.org/urban-themes/climate-change/>

⁹ Sustainable Urban Futures: <http://urban.ias.unu.edu/index.php/cities-and-climate-change/>

¹⁰ WWF, Zoological Society of London, Global Footprint Network & Water Footprint Network.

Living Planet Report 2014 : Species and Spaces, People and Places.

<http://ba04e385e36eed47f9c->

[abbcd57a2a90674a4bcb7fab6c6198d0.r88.cf1.rackcdn.com/Living_Planet_Report_2014.pdf](http://ba04e385e36eed47f9c-abbcd57a2a90674a4bcb7fab6c6198d0.r88.cf1.rackcdn.com/Living_Planet_Report_2014.pdf)

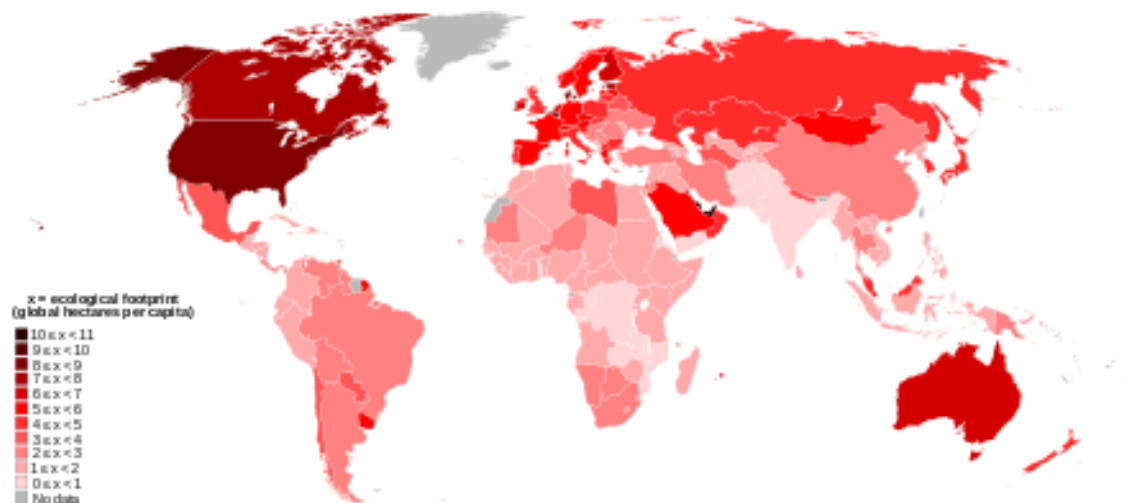


Figure 6: L'empreint écologique des pays du monde. Source Living Planet Report 2014

Comme il a été dit, notre empreinte écologique dépasse largement les limites du territoire montréalais. Par conséquent, notre responsabilité ne s'arrête pas à ces limites. Par ailleurs, la mairesse de Sainte-Julie et présidente de l'Union des municipalités du Québec, laissait entendre, le samedi 27 février, que «*les villes, qu'elles soient petites ou grandes, jouent un rôle incontournable dans la lutte contre les changements climatiques*»¹¹. Même son de cloche du maire Coderre qui s'est engagé, lors de la COP21, à Paris, à lutter contre le dérèglement climatique en signant la *Déclaration du Sommet des élus locaux pour le climat*¹². S'engager est toujours plus facile que de tenir ses promesses. Dans ce contexte, **nous voudrions saisir l'occasion de féliciter les 82 maires de la Communauté métropolitaine de Montréal de s'être prononcé, unanimement, contre le projet de l'oléoduc Énergie Est de TransCanada**¹³. Une décision démontrant l'opposition des Montréalais à des projets qui les éloigneraient de l'objectif mondial d'arrêter le réchauffement climatique.

RÉPERTOIRE DES POLITIQUES ET ENGAGEMENTS PERTINENTS

La responsabilité montréalaise à agir sur le dossier des changements climatiques est bien ancrée dans différents politiques et législations :

Lors de la COP21, à Paris, maire de Montréal et président de la CMM s'est engagé à lutter contre le dérèglement climatique en signant la *Déclaration du Sommet des élus locaux pour le climat*.

¹¹ Les municipalités ont leur rôle à jouer. Le Devoir, 27 février 2016:

<http://www.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/463751/changements-climatiques-les-municipalites-ont-leur-role-a-jouer>

¹² Bilan de la mission du maire en France : Montréal s'engage contre le changement climatique et renforce ses partenariats internationaux

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,42657625&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=26095

¹³ <http://cmm.qc.ca/evenements/consultation-transcanada-2015/>

Le gouvernement du Québec, quant à lui, s'est engagé au Sommet des Amériques en juillet 2015 à réduire ses émissions de GES de 80 à 95% d'ici 2050¹⁴ (Québec devient la 18e partie signataire du MOU ou Protocole d'Accord sur le leadership climatique mondial¹⁵).

Au niveau de la législation québécoise, il faut rappeler que la *Charte Québécoise des droits et libertés de la personne*¹⁶ (art.46.1) prévoit que "toute personne a droit (...) de vivre dans un environnement sain et respectueux de la biodiversité".

La *Loi sur la Qualité de l'Environnement*¹⁷ (art.19.1) prévoit aussi dans la limite de la loi et des règlements que "toute personne a droit à la qualité de l'environnement, à sa protection et à la sauvegarde des espèces vivantes qui y habitent...".

Une motion du Conseil municipal du 24 novembre 2014 de la ville de Montréal reconnaît officiellement le droit à un environnement sain¹⁸, autrement dit à un air pur, une eau propre, des conditions de vie assurant la santé des citoyens et de leurs enfants et un engagement à lutter contre les changements climatiques en réduisant les émissions de GES.

Dans la continuité d'une politique de développement durable, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM dans son Orientation 3 (Volet Environnement)¹⁹ a pour objectif de protéger 17% du territoire du Grand Montréal afin d'atteindre l'objectif déterminé à Nagoya défini par la Convention sur la diversité biologique des Nations Unies. Plus particulièrement, les bois, corridors forestiers et les milieux humides sont ciblés au vu de leur grande importance pour la bonne santé des écosystèmes. La CMM s'engage également à protéger les rives, le littoral et les plans d'eau.

La ville de Montréal a également conçu un plan de développement durable de la collectivité montréalaise²⁰ (actuellement celui de 2010-2015) avec plusieurs objectifs dont celui de réduire de 30% les émissions de GES d'ici 2020 par rapport à 1990.

La *Loi sur le Développement Durable*²¹ (LDD) définit le développement durable comme "un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations

¹⁴ Lecavalier C, "Québec s'engage à réduire ses émissions de GES de 80% d'ici 2050", 8 juillet 2015, <http://www.journaldequebec.com/2015/07/08/quebec-sengage-a-reduire-ses-emissions-de-ges-de-80--dici-2050>

¹⁵ Mémoire d'entente, <http://under2mou.org/wp-content/uploads/2015/04/Under-2-MOU-French.pdf> (site Internet: <http://under2mou.org/>)

¹⁶ *Charte québécoise des droits et libertés de la personne*, chapitre C-12, http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/C_12/C12.HTM

¹⁷ *Loi sur la Qualité de l'Environnement*, chapitre Q-2, http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/Q_2/Q2.htm

¹⁸ Montréal: Procès-verbal de l'assemblée ordinaire du conseil municipal du 24 novembre 2014, http://ville.montreal.qc.ca/documents/Adi_Public/CM/CM_PV_ORDI_2014-11-24_14h00_FR.pdf

¹⁹ Plan Métropolitain d'Aménagement et de Développement de la CMM, Orientation 3 (Volet Environnement), "Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur", <http://cmm.qc.ca/champs-intervention/amenagement/plans/orientation-3-du-pmad-volet-environnement/>

²⁰ Ville de Montréal, Plan de la collectivité montréalaise 2010-2015, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7017,142093329&_dad=portal&_schema=PORTAL

futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement”.

Les gouvernements québécois et fédéraux devront bientôt dévoiler leurs politiques pour réduire les émissions de GES.

L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE POUR RÉDUIRE NOTRE DÉPENDANCE AUX ÉNERGIES FOSSILES

Comme démontré ci-dessus, une des sources les plus importantes des émissions de GES à Montréal, est le secteur du transport. Les émissions par capita des montréalais sont inférieures à celles des habitants des régions rurales, mais plus élevées que celle des citoyens ailleurs dans le monde, avec l'exception des États-Unis. La différence entre l'Europe et l'Amérique du Nord peut s'expliquer par une différence d'habitudes (les voitures en Europe sont généralement moins énergivores), mais

surtout, par le design des villes. Bien que beaucoup de gains sont possibles avec une meilleure tarification des différents usages des voitures, que ce soit avec un prix sur l'essence, avec un système de péage, ou avec d'autres instruments monétaires²², nous nous concentrons, dans ce mémoire, sur l'aménagement du territoire.

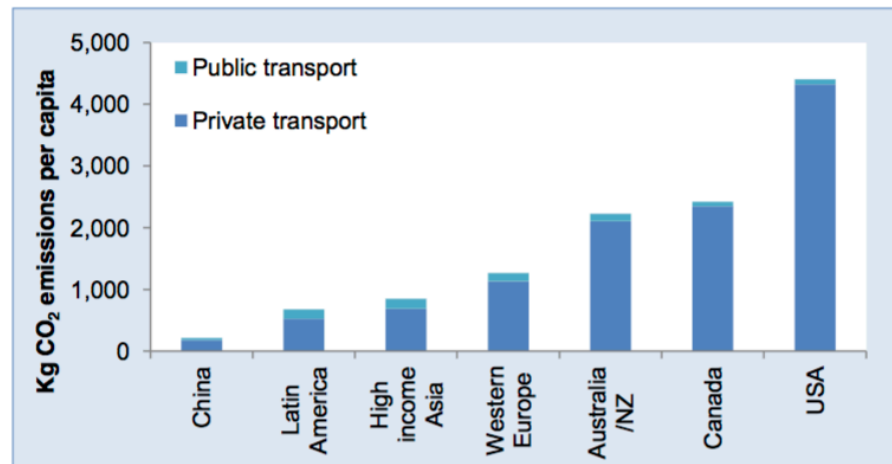


Figure 1: Per capita transport carbon emissions

Source: Kenworthy, 2002

Pour réduire les émissions liées au secteur des transports nous proposons de prioriser les interventions dans l'ordre suivant :

- 1 Éviter les déplacements
- 2 Raccourcir les déplacements
- 3 Favoriser le transport actif
- 4 Favoriser le transport en commun
- 5 Électrifier le transport
- 6 Augmenter l'efficacité énergétique des véhicules.

²¹ Loi sur le Développement Durable, chapitre D-8.1.1,

http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/D_8_1_1/D8_1_1.html

²² B. Schepper, 2016. Le transport en commun comme solution à la relance économique et à la crise environnementale au Québec. Institut de recherche et d'informations socioéconomiques (IRIS): <http://iris-recherche.qc.ca/publications/transport-collectif>

Les premières trois solutions dépendent de la proximité des usagers aux endroits qu'ils fréquentent. Les trois dernières solutions sont des solutions techniques, elles sont généralement plus faciles à réaliser, mais leurs impacts sont moindres et elles ne s'attaquent pas aux différents problèmes associés à l'étalement de nos milieux de vie.

ÉTALEMENT URBAIN

Différents mécanismes socio-économiques favorisent l'étalement de nos milieux de vie. Pour les résidents, des avantages (réels ou aperçu) associés à l'étalement incluent²³ :

- Des prix de terrains plus bas, donnant la possibilité d'avoir plus d'espace
- Plus de d'intimité, due aux distances plus larges entre voisins
- Plus de stationnements à moindre prix
- Un environnement plus sécuritaire
- Plus de prestige
- Moins de problèmes associés à une concentration de la pauvreté

Pour des municipalités et des développeurs immobiliers, transformer un milieux naturel ou un terrain agricole en zone résidentielle signifie une augmentation de la valeur de la terre.

Cependant, ces bénéfices viennent avec des coûts :

- Un accès plus limité aux services
- Des coûts plus élevés pour le développement d'infrastructures et de services publiques
- Plus de déplacements en voiture.
- Perte des milieux naturels et de terres agricoles

Une accessibilité réduite nuit surtout à ceux qui ne disposent pas d'une voiture, comme les enfants ou ceux qui ne peuvent pas s'en permettre l'achat. De plus, une augmentation des déplacements en voiture implique plus de congestion, plus d'accidents de route, plus de pollution, plus de place dédiée aux autoroutes et plus de dépenses pour l'achat et l'entretien des voitures.

Les coûts et bénéfices mentionnés ci-dessus sont directement attribuables à l'aménagement du territoire dans le sens physique. Ces coûts peuvent être considérables, comme l'illustre une étude de l'institut C.D. Howe. Cette étude estime entre autres que les coûts liés à la congestion dans la grande région de Toronto sont d'environ \$ 6 milliards par année. De plus, l'étude soulève qu'un 5 milliards supplémentaire est perdue par la ville due à la perte de la concentration des activités économiques engendrée par l'étalement urbain.

Notons aussi que les bénéfices mentionnés ci-dessus avantagent surtout des individus, ce sont des bénéfices individuels. De plus les problèmes associés à la concentration de la pauvreté ne sont pas réglés par le déplacement des plus privilégiés vers les banlieues. Bien au contraire, l'étalement urbain contribue à l'accentuer.

Par contre, les coûts de l'étalement des milieux de vie revient à la société dans son ensemble. La perte des milieux naturels signifie une perte de toute une panoplie de services écosystémiques. De

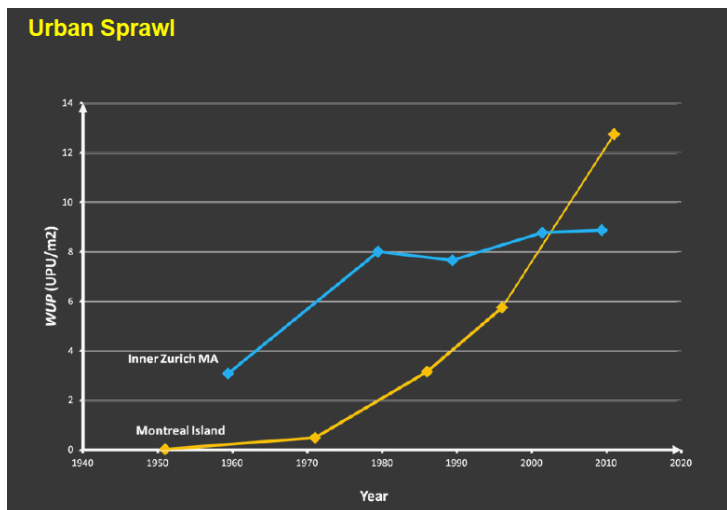
²³ The New Climate Economy, 2015. Analysis of Public Policies That Unintentionally Encourage and Subsidize Urban Sprawl. <http://newclimateeconomy.net/content/release-urban-sprawl-costs-us-economy-more-1-trillion-year>

plus, la congestion nuit autant aux utilisateurs de l'autobus. Plus le milieu de vie s'étale, plus ces coûts augmentent²⁴. Ce sont des coûts externes.

Lorsque les coûts externes d'un phénomène sont considérables, et les bénéfices sont surtout internes, on ne peut pas se fier aux mécanismes du marché libre pour diriger le processus. Le marché, dans ce cas, est défaillant. L'étalement urbain en est le résultat²⁵. Pour s'attaquer à ce problème, il faut une politique agressive, supra-municipale, donc au niveau de la CMM, ou provinciale.

La figure 10 compare le processus d'étalement urbain à Montréal avec celui de Zurich en Suisse, depuis les années 1950. Comme en témoigne le graphique, le phénomène s'est accru considérablement plus à Montréal, qu'à Zurich²⁶.

Figure 7: Étalement urbain à Montréal et Zurich. Source: N. Nazarnia & J. Jaeger, 2014. Concordia University



Un problème de telle envergure, devrait recevoir plus d'attention des départements de planification des instances municipales. Pourtant, l'étalement urbain et les problèmes qui en découlent ne sont mentionnés nulle part sur le site Internet de la ville de Montréal, sur le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD)²⁷ ou encore dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)²⁸.

Nous recommandons que combattre l'étalement urbain deviennent la priorité #1 dans tous les politiques de planification touchant la région métropolitaine de Montréal.

Un objectif explicitement mentionné dans le SAD Montréal est la rétention des familles sur l'île de Montréal. Comme décrit ci-dessus, des résidents ayant les moyens choisissent souvent de sortir de la ville pour s'installer aux banlieues, où il y a plus d'espace et moins de problèmes associés à la concentration de pauvreté.

²⁴ The New Climate Economy, 2015. Analysis of Public Policies That Unintentionally Encourage and Subsidize Urban Sprawl. <http://newclimateeconomy.net/content/release-urban-sprawl-costs-us-economy-more-1-trillion-year>

²⁵ M. Cinyabuguma & V. McConnel, 2012. Urban growth externalities and neighborhood incentives: Another cause for urban sprawl? <http://www.rff.org/files/sharepoint/WorkImages/Download/RFF-DP-12-21.pdf>

²⁶ N. Nazarnia & J.A.G. Jaeger, 2016. Accelerated urban sprawl in Montreal, Quebec City, and Zurich: Investigating the differences using time series 1951–2011. *Ecological Indicators*, vol 60, p. 1229-1251

²⁷ http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=9517,133997570&_dad=portal&_schema=PORTAL

²⁸ <http://cmm.qc.ca/champs-intervention/amenagement/plans/pmad/>

Pour s'attaquer à ce phénomène, l'agglomération de Montréal, compte, à tort, construire plus d'habitations aux extrémités de l'île de Montréal, entres autres dans des espaces verts (par exemple à Pierrefonds-Ouest et Sainte-Anne-de-Bellevue²⁹).

Sacrifier les espaces verts sur l'île de Montréal pour des habitations est une manifestation de l'étalement urbain et non une solution aux problèmes qui y sont associés.

Pour retenir les familles sur l'île de Montréal, il faut cibler les facteurs qui les poussent en dehors de la ville, ainsi que ceux qui les attirent vers les banlieues. Il faut travailler à la qualité de vie et à la disponibilité d'habitations abordables dans des quartiers agréables et sécuritaires. Mentionnons qu'en ville la plus grande menace pour des enfants qui jouent dehors vient du trafic automobile. Il faut mettre en valeur les parcs et espaces verts, au lieu d'y construire des logements.

Tant et aussi longtemps que des terres pas chères soient disponibles et rendus accessibles par la construction de nouvelles autoroutes (par exemple les autoroutes 19 et 440), l'étalement urbain se poursuivra ce qui contribuera notamment à une production toujours plus élevés de gaz à effets de serres par la communauté métropolitaine de Montréal.

Nous suggérons :

- **D'arrêter la construction de nouvelles autoroutes qui connectent le Centre-Ville avec les municipalités en périphérie de la CMM**
- **D'arrêter de mettre sur le marché des terres peu dispendieuses via une politique provinciale de protection des milieux naturels et terres agricoles.**
- **De suspendre tous les projets de développement immobilier au sein des espaces vers partout sur l'île de Montréal³⁰.**

DENSIFICATION

Même quand l'étalement urbain ne soit pas officiellement reconnu comme problème dans les plans urbains de la ville de Montréal et de la CMM, la densification figure parmi les instruments de planification reconnus. La vision pour réaliser la densification repose sur le principe de Transit Oriented Development (TOD), c'est-à-dire de la densification urbaine 'au bon endroit' soit autour des pôles de transport en commun.

Pour que la mise en ouvre du principe des TOD ait un impact positif sur l'aménagement urbain, il faut travailler sur deux processus à la fois: la densification 'au bon endroit', autour des pôles de transport en commun et épargner les terres 'au mauvais endroit', éloignés des pôles de transport en commun. Si la densification est appliquée en même temps que l'étalement urbain se poursuit, l'idée du TOD est un coup vide.

Nous demandons que :

- **Le principe des TOD soit uniquement présenté en combinaison avec la protection des friches éloignées des pôles de transport en commun.**

²⁹ <http://www.ville.sainte-anne-de-bellevue.qc.ca/getmedia/89676c4b-2702-43d8-8d05-08163ccd2210/Consultation-pour-le-plan-d-amenagement-du-secteur-nord.pdf.aspx>

³⁰ <http://www.sierraclub.ca/en/media/2015-12-13/moratoire-vert-montréal>

SENSIBILISATION

Bien que nos recommandations visent surtout une politique contraignante pour combattre l'étalement urbain, nous sommes convaincus qu'une transition vers l'indépendance aux énergies fossiles, ne se fera pas sans changement de culture et de mentalité. C'est pourquoi, nous aimerions faire quelques suggestions afin d'améliorer les campagnes de sensibilisation existantes.

- 1 Dans l'esprit 'lead by exemple', nous suggérons que le maire Coderre se montre plus souvent en vélo, comme le font certains autres maires très populaires à travers le monde.
- 2 À certains endroits on s'est habitué de trouver un autocollant à côté de l'interrupteur nous incitant à éteindre les lumières pour ainsi économiser de l'énergie. Sachant qu'au Québec, la lumière est responsable de très faibles émissions de CO₂, nous suggérons d'obliger les exploitants des stations d'essence à mettre un avertissement à côté de la pompe incitant les clients à ne pas trop conduire leurs voitures.
- 3 La sécurité des cyclistes demeure toujours un enjeu à Montréal et nuit sans aucun doute à l'utilisation du vélo. Par exemple, un endroit particulièrement dangereux est la piste cyclable sur Maisonneuve au Centre-Ville où les automobilistes voulant tourner à gauche ne semblent pas conscients de la priorité des cyclistes. Des panneaux rappelant aux automobilistes les règles de base du code de sécurité routière rendraient, sans doute l'utilisation du vélo plus sécuritaire et contribuerait à son utilisation.

CONCLUSIONS

En résumé, le Sierra Club Québec est d'avis que le combat aux changements climatiques doit être une priorité pour tous les paliers de gouvernements.

En reconnaissant qu'il y a différents angles duquel la dépendance des énergies fossiles peuvent et doivent être visés, nous avons surtout voulu cibler, dans ce mémoire, l'aménagement du territoire et le combat à l'étalement urbain.

RECOMMANDATIONS

Nous émettons les propositions suivantes:

Pour réduire les émissions liées au secteur de transport nous proposons de prioriser les interventions dans l'ordre suivant :

- 1 Éviter les déplacements
- 2 Raccourcir les déplacements
- 3 Favoriser le transport actif
- 4 Favoriser le transport en commun
- 5 Électrifier le transport
- 6 Augmenter l'efficacité énergétique des véhicules.

Nous recommandons également que l'étalement urbain soit élevé comme priorité #1 dans toutes les politiques de planification touchant la région métropolitaine de Montréal.

Nous suggérons :

- D'arrêter de construire des autoroutes qui connectent le centre-ville avec les municipalités en périphérie de la CMM

- D'arrêter de mettre sur le marché des terres peu dispendieuses via une politique provinciale de protection des milieux naturels et terres agricoles.
- De suspendre tous les projets de développement immobilier sur des espaces vers partout sur le territoire de l'île de Montréal³¹.
- Que le principe des TOD soit uniquement présenté en combinaison avec la protection des friches éloignées des pôles de transport en commun.

³¹ <http://www.sierraclub.ca/en/media/2015-12-13/moratoire-vert-montréal>
www.sierraclub.ca/quebec ● quebec@sierraclub.ca ● 514-686-3709