

LE VRAI CHANGEMENT POUR MONTRÉAL

Consultation publique sur la réduction de la dépendance montréalaise aux énergies fossiles

Opinion déposée à l'Office de Consultation Publique de Montréal
par Vrai changement pour Montréal

2 mars 2016

auteurs:

Justine McIntyre, Conseillère de Ville, Pierrefonds-Roxboro (Bois-de-Liesse) et Chef de Vrai changement pour Montréal

Charles Pion, chercheur

Vrai changement pour Montréal est conscient des enjeux et des objectifs de réduction de la dépendance montréalaise sur les énergies fossiles et souhaite participer activement à la mise en exécution des réductions des GES. Vrai changement pour Montréal est d'avis que nous vivons présentement une prise de conscience de fin d'époque en ce qui concerne la viabilité de notre mode de vie des cents dernières années. Par conséquent, un virage vert majeur s'impose. Ce virage vert s'accomplira seulement avec une vision politique inébranlable en faveur des politiques vertes audacieuses ainsi que des investissements majeurs dans nos réseaux de transports collectifs et actifs.

Afin de prendre des décisions éclairées, examinons la situation actuelle et les sources d'émissions de GES.

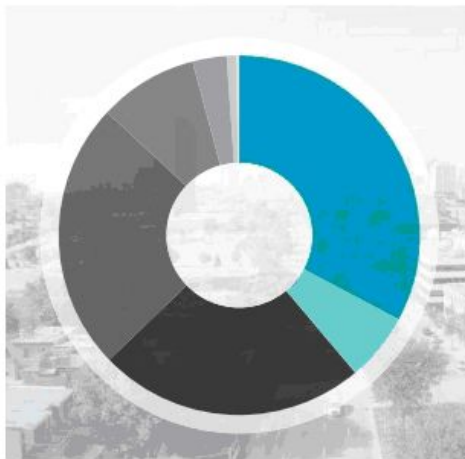
1. Les objectifs de réduction d'émissions

Le Québec a travers son gouvernement s'est engagé à réduire les émissions de GES de 20% d'ici 2020 et de 37,5% d'ici 2030. En 2005, Montréal s'est engagée à réduire ses émissions de GES de 30 % (sous les niveaux de 1990) d'ici 2020.

Afin de rencontrer son objectif de réduction, Montréal s'est doté d'un Plan de réduction des GES pour les années 2013-2020¹. Un inventaire des émissions de gaz à effet de serre (GES) de la collectivité montréalaise a révélé que 14 090 kt éq. CO₂ ont été émises par les citoyens, les entreprises et les institutions de l'agglomération de Montréal² en 2009. La part attribuable à chacun des secteurs à l'origine de ces émissions de GES est illustrée à la figure 1.

Figure 1³

RÉPARTITION DES ÉMISSIONS DE GES DE LA COLLECTIVITÉ MONTRÉLAISE EN 2009



33 %	Transport routier
6 %	Transport hors route
24 %	Commercial et institutionnel
24 %	Industriel
9 %	Résidentiel
3 %	Matières résiduelles
0,1 %	Solvants et autres produits
0,05 %	Agriculture

¹ Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020, Direction de l'environnement sous la supervision de Roger Lachance, 3e trimestre, 2013

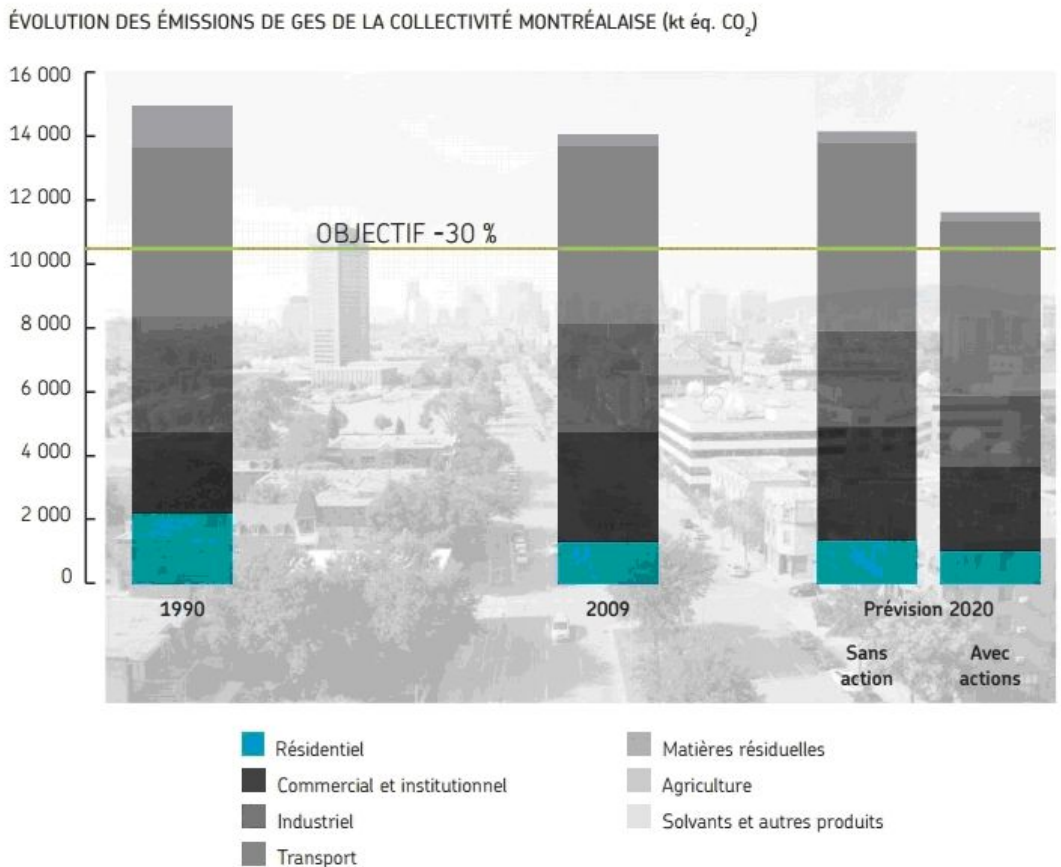
² L'agglomération de Montréal regroupe la Ville de Montréal, subdivisée en 19 arrondissements, ainsi que les 15 villes liées situées sur l'île de Montréal.

³ Figure tirée de la page 4 du Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020, Direction de l'environnement sous la supervision de Roger Lachance, 3e trimestre, 2013

Les secteurs dont les émissions de GES ont connu une hausse significative depuis 1990 sont les secteurs commercial et institutionnel ainsi que celui des transports routiers. À l'inverse, les secteurs résidentiel, industriel et des matières résiduelles affichent une baisse de leurs émissions de GES pour la période 1990-2009.

Le graphique 2 nous indique les différents secteurs impliqués dans la production de GES, les variations observées depuis 1990 ainsi que les prévisions pour 2020.

Figure 2⁴



Après l'étude de la situation actuelle et des données sur les émissions de GES, Vrai changement pour Montréal préconise que les actions de la Ville de Montréal soient orientés vers les deux secteurs dont les émissions ont le plus augmenté, soit les secteurs commercial et institutionnel et celui des transports.

⁴ Figure tirée de la page 6 du Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020, Direction de l'environnement sous la supervision de Roger Lachance, 3e trimestre, 2013

2. Actions sur les secteurs commercial et institutionnel

Dans les secteurs commercial et institutionnel, Vrai changement pour Montréal souligne entre autres, la nécessité d'encourager l'utilisation des méthodes de construction et d'aménagement durables ainsi que la densification du cadre bâti afin de diminuer l'utilisation des énergies fossiles pour combler les besoins de climatisation et de déplacement.

2.1 Méthodes de construction durables

Vrai changement pour Montréal propose d'intensifier la promotion de projets qui se conforment aux pratiques de certification LEED et aux pratiques de construction permettant la réduction d'émissions de GES. C'est seulement en combinant les principes de construction LEED et les principes d'aménagement TOD (transit-oriented development) que nous arriverons à réaliser une baisse significative des émissions de GES dans les secteurs commercial et industriel.

La certification LEED des bâtiments inclut les principes suivants:

- Aménagement écologique des sites
- Qualité des environnements intérieurs, contrôle du CO₂, ventilation efficace, matériaux à faible émission, systèmes intelligents des contrôles, confort thermique
- Gestion efficace des eaux usées et contrôle de la consommation d'eau
- Matériaux écologiques, gestion des déchets de construction, contenu recyclé, matériaux locaux, bois certifié
- Optimisation de la performance énergétique

D'autres éléments d'intervention énumérés dans le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise⁵ sont:

- Éclairage au DEL des bâtiments et des espaces publics
- Utilisation d'appareils éco-énergétiques dans les bâtiments
- Gestion des matières résiduelles, récupération et recyclage
- Utilisation de la géothermie dans les immeubles commerciaux et institutionnels
- Utilisation d'énergies passives
- Toits verts
- Murs végétalisés
- Éradication des îlots de chaleur
- Protection et augmentation des espaces verts

Tous ces éléments permettent une réduction significative des émissions de GES; encore faut-il en faire la promotion active pour assurer leur intégration aux projets.

⁵ Le plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015, Document de la Ville de Montréal, produit sous la supervision de Chantal Gagnon, adopté par le Conseil municipal en septembre, 2010

2.2 Densification et urbanisation durable

Dans la ville, la réduction des GES passe aussi par une politique de développement urbain. Vrai changement pour Montréal propose d'orienter le développement de Montréal sur des principes d'urbanisation durable. Ces principes reposent sur la préservation des espaces naturels et par conséquent, la concentration des nouveaux projets de construction dans le milieu déjà urbanisé. Cet objectif passe obligatoirement par un accroissement de la densité du cadre bâti et par l'ajout obligatoire d'espaces verts dans les projets en construction.

Contrairement à l'étalement urbain, la densification permet une meilleure utilisation et rentabilité des infrastructures et accroît ainsi la compétitivité de Montréal en allégeant la pression sur les finances publiques et par le fait même, sur le fardeau fiscal des contribuables. Une telle densification urbaine, quand elle est planifiée en fonction des pôles de transport collectif et des réseaux de transport actif, participe grandement à la réduction de la dépendance à l'auto pour effectuer les déplacements.

L'impact sur la réduction des émissions de GES ainsi que sur la qualité de vie des résidents est considérable: plus d'accès aux parcs et aux espaces verts; moins de temps gaspillé en bouchons de circulation. En résulte une meilleure productivité au travail, une réduction du niveau de stress, plus de temps libre à passer en famille, en loisirs et entre amis.

2.3 L'étalement urbain: l'ennemi de la réduction de la dépendance aux énergies fossiles

Au cours des dernières années, de nouvelles tendances ont émergé en urbanisme tant en Amérique du Nord qu'en Europe afin de mettre en pratique des modèles de développement durable. Parmi ces tendances, on peut citer la croissance intelligente (smart growth), le nouvel urbanisme (new urbanism), le développement pensé en fonction des transports en commun (Transit-Oriented Development ou TOD)⁶, les projets intégrés (Integrated Projects), les rues complètes (Complete Streets)⁷, dont Montréal pourrait s'inspirer. Vrai changement pour Montréal souhaite promouvoir l'ensemble de ces principes, qui redonnent place à une ville à échelle humaine et où la voiture ne règne plus en maître.

Malheureusement on voit encore trop souvent des projets du modèle auto-centrique qui nourrissent l'étalement urbain; des projets tels que «Cap-Nature» à Pierrefonds-Ouest, qui propose la construction de plus de 6000 habitations dans une aire de 185 hectares, non-desservi par les transports collectifs. Ce type de projet reproduit encore le modèle d'étalement urbain de type banlieusard, sans accès aux transports en commun. De plus, les terrains en question représentent un vaste espace vert, anciennement occupé par des champs agricoles ou friches qui sont aujourd'hui en stade de re-naturalisation et présentant une riche

⁶ <http://www.newurbanism.org/>

⁷ <http://completestreetsforcanada.ca/>

biodiversité⁸. En 2016, face aux multiples enjeux de développement durable et de l'urgence d'agir pour la réduction des GES et la conservation des éco-territoires et espaces verts, un projet tel que le projet de développement résidentiel de Pierrefonds-Ouest s'inscrit en dehors des principes d'urbanisme contemporain et n'a donc pas lieu d'être.

Contrairement à ce type de projet qu'on pourrait qualifier d'étalement urbain, les projets TOD représentent un modèle souhaitable de développement durable qui permet la réduction de la dépendance aux énergies fossiles.

2.4 Les principes du développement TOD dans la réduction des GES

La mise en oeuvre d'un développement urbain conséquent avec les principes fondamentaux du développement durable implique un changement de paradigme afin de **favoriser l'intérêt collectif plutôt que la somme des volontés individuelles**. Le développement accru des transports en commun par rapport à l'utilisation de l'automobile illustre ce point.

Les quartiers dont le design répond aux principes du TOD attirent des clientèles qui valorisent l'accès aux transports en commun et aux services de proximité. Le TOD vise à combattre la congestion urbaine et routière, à réorganiser et à optimiser le tissu urbain, à répondre aux enjeux sociaux et environnementaux, et à accroître la prospérité. Autre bénéfice d'un urbanisme axé sur les principes du TOD: de plus en plus, on constate que la vitalité économique passe par un accès au lieu du travail par les transports collectifs⁹.

Les caractéristiques et principes fondamentaux du développement TOD sont:

- Une vision intégrée du développement mettant l'accent sur l'amélioration de la qualité de vie, traduite dans un plan directeur et un plan d'aménagement largement supportés par la population et les autorités politiques;
- Un pôle de transport collectif lourd, que ce soit une station de SRB (service rapide par bus), de tramway, de métro, ou de train de banlieue, localisé au cœur du quartier, et à partir duquel rayonnent des réseaux intégrés de bus, vélos, voies piétonnes, sur un réseau de rues dont le gabarit a été repensé pour favoriser ces modes de transport collectif et actif;
- Un aménagement du territoire dans un rayon de 400 à 800 mètres autour du pôle, avec des infrastructures privilégiant le piéton et les moyens de transport alternatifs à l'auto solo (marche, vélo, patins à roues alignées, skateboard, triporteur, bus, taxis, auto partage, etc.) pour les déplacements et une distance de marche acceptable pour accéder à la station de transport collectif;

⁸ Marie-Eve Roy, Patrick Gravel, Jérôme Dupras: «Évaluation écologique de l'ouest du territoire de Pierrefonds-Roxboro», Rapport d'étape, février 2016

⁹ Nielsen, "Millennials Prefer Cities to Suburbs, Subways to Driveways," New York, 2014

<http://www.nielsen.com/us/en/insights/news/2014/millennials-prefer-cities-to-suburbs-subways-to-driveways.html>

- Un cadre bâti dense, de qualité et multifonctionnel, défini dans le règlement de zonage, regroupant stratégiquement des lieux de résidence adaptés aux besoins des différents groupes, notamment dans le contexte d'une population vieillissante; des services de proximité tels que dépanneurs, boulangeries, épiceries, restaurants, garderies, centres médicaux, écoles, espaces à bureaux, parcs, lieux civiques et institutionnels, le tout intégré harmonieusement;
- Une hiérarchisation des densités urbaines, prévue dans le plan de zonage, localisant les fonctions les plus denses autour du pôle de transport collectif, et décroissant vers la périphérie de 500 mètres;
- Une qualité accrue du design immobilier, de l'aménagement des espaces et du domaine public;
- Une implication de la communauté et de ses différents acteurs dans les processus de décision concernant les différents aspects du TOD;

Rappelons que l'accès au transport à lui seul ne suffit pas à la qualification TOD; une règle des quatre D s'applique lors de la conception des TOD, soit: la distance, la densité, la diversité, et le design.

Malgré les défis urbanistiques dont nos sommes tributaires (larges artères passants; trottoirs insuffisants et collés sur le bord de la chaussée; passages sous viaducs dangereux; manque d'aménagements adéquats pour le transport actif, etc.), une réorientation vers un urbanisme qui intègre les principes mis de l'avant par un concept TOD nous permettra de réparer plusieurs de ces failles et en ce faisant, d'avoir un impact sur les choix du mode de déplacement des montréalais.

3. Actions sur le secteur des transports

Au Québec nous sommes passés de 84 millions de tonnes d'émissions de GES en 1990 à 78 millions de tonnes en 2012¹⁰. Les GES ont donc diminué dans tous les secteurs, sauf dans les transports où ils ont augmentés de plus de 30% durant cette même période. Au Québec, les transports représentent 44,7% du total des GES dont 78,3% est attribuable au seul transport routier. Le transport en commun quant à lui n'est responsable que de 0,8% des émissions de GES.

Vrai changement pour Montréal est conscient que nous devons collectivement réduire nos émissions de GES au quotidien et cela commence par une révision majeure de notre façon de nous déplacer. Nous devons opérer un véritable transfert modal de l'auto solo vers les transports collectif et actif en renforçant l'offre de ces derniers afin d'offrir une alternative viable, compétitive et attrayante aux automobilistes et à l'ensemble des montréalais et montréalaises.

3.1 Transports en commun et volonté politique

Vrai changement pour Montréal souhaite mettre de l'avant des politiques visant à favoriser les transports en commun. Cependant, l'aménagement du territoire et les réseaux de transports s'influencent mutuellement et doivent donc être coordonnés. Cela est une évidence. Pourtant dans la pratique, cette coordination se heurte à de nombreuses difficultés : enjeux politiques, chevauchement de juridiction, sectorisation des décisions et luttes de pouvoir, ayant pour résultat d'importantes incohérences menant à l'immobilisme et à l'inertie.

Selon le rapport de 2013-2014 du vérificateur général sur l'AMT¹¹, le Ministère des transports du Québec a failli à mettre en place un mécanisme de coordination pour assurer la cohérence des interventions des acteurs de la région; le MTQ aurait composé avec les plans distincts élaborés au fil des ans par ses partenaires, notamment la Ville de Montréal et l'AMT. Cette absence de leadership n'a pas été propice, selon le vérificateur général, à la cohérence et à l'optimisation des interventions des différents acteurs. De plus, toujours selon le vérificateur général, le plan de gestion des déplacements de 2000 est aujourd'hui périmé, vu les très importants changements survenus depuis, entre autres à cause de l'évolution du territoire. En somme, il n'y a pas actuellement de plan-cadre adéquat de transport, pour guider les interventions du ministère dans la région de Montréal.

Conscient des complexités qui freinent la mise en œuvre des solutions nécessaires au développement du réseau des transports collectifs, Vrai changement pour Montréal salue

¹⁰ Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, «Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2012 et leur évolution depuis 1990», Gouvernement du Québec, 2015

¹¹ Vérificateur général du Québec: «Agence métropolitaine de transport: gouvernance et gestion des grands projets d'infrastructure», Vérification de l'optimisation des ressources, automne 2013

l'initiative du gouvernement du Québec dans sa volonté de simplifier la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Vrai changement pour Montréal souhaite que la création de l'Autorité Régionale de Transport métropolitain (ART) et du Réseau de Transport Métropolitain (RTM) aura comme effet une accélération du développement et des mises en chantier des infrastructures de transport en commun.

Le projet de loi 76 devrait également favoriser la simplification du système. Avec 535 titres de transport différents dans le Grand Montréal, le système est beaucoup trop complexe et ne facilite pas les arrimages entre les modes de transport en commun relevant d'instances distinctes, situation dont se plaignent les usagers.

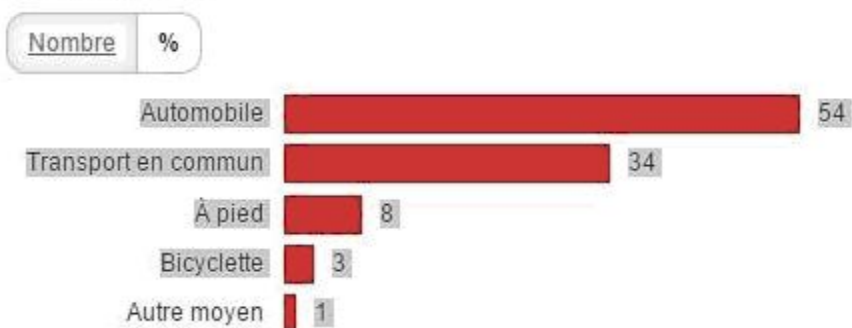
3.2 Les modes de transport à Montréal

Selon l'enquête Origine-Destination 2013 de l'AMT, qui dresse un portrait des modes de transport utilisés pour se rendre au travail dans la grande région de Montréal, le matin à l'heure de pointe, on observe une augmentation de l'utilisation de la voiture par rapport à l'enquête précédente de 2011.

Figure 3 : Statistiques Canada, 2011¹²

Mode de transport utilisé - travail

Mode de transport utilisé pour se rendre au travail, agglomération de Montréal, 2011



¹² http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6897,67889698&_dad=portal&_schema=PORTAL

Figure 4: AMT, Enquête origine-destination 2013¹³

MODES - PÉRIODE DE POINTE DU MATIN						
	Tous	Auto	TC	Bimode	Autres	Actifs
Territoire complet						
2013	2 464 000	1 552 000	584 000	74 000	7 000	247 000
		62,99%	23,7%	3%	0,28%	10,2%

Pendant cette période¹⁴ il n'y a eu aucun ajout d'infrastructure de transports collectifs à Montréal. Certaines lignes de métro, d'autobus et de train de banlieue sont arrivées à un point de saturation absolue, dépassant les limites de capacité et rendant ce choix de transport (quand il s'agit d'un choix!) peu commode et carrément désagréable. C'est à regret que plusieurs usagers retournent vers l'utilisation de l'automobile pour effectuer le trajet vers leur lieu de travail^{15,16}.

Il est raisonnable de postuler qu'en investissant dans des projets d'agrandissement majeurs des infrastructures de transport collectifs de la région montréalaise, on pourrait avoir un impact sur le choix entre transports collectifs ou automobile en faveur du premier. Des projets tels que la prolongation des lignes bleu et orange du métro¹⁷, du SRB Pie-IX, du Train de l'Ouest permettraient une réduction significative du nombre de véhicules utilisés pour accomplir les trajets vers le lieu de travail et ainsi l'émission des GES. Ces projets sont «sur la table» depuis fort longtemps déjà et n'attendent que la volonté politique, et les investissements qui s'y rattachent, pour se réaliser.

En plus de ceux-ci, déjà connus et détaillés, quels autres projets pourraient voir le jour si seulement on changeait collectivement de paradigme d'une société «automobiliste» vers une société de transports actifs et collectifs? Vrai changement pour Montréal préconise une vision ambitieuse de réattribution d'une partie des sommes investies dans les projets d'infrastructures routières vers des projets majeurs de transports collectifs.

Cette position est soutenue également par la Chambre de commerce de Montréal qui a publié une étude¹⁸ démontrant qu'une hausse annuelle des investissements de 10% dans les

¹³ «Enquête Origine-Destination 2013 - La mobilité des personnes dans la région de Montréal», AMT - Secrétariat à l'enquête Origine-Destination, 22 janvier, 2015

¹⁴ *La ligne de train de Mascouche, qui dessert principalement les résidents hors-île de Montréal, a été inaugurée le 1 décembre, 2014.*

¹⁵ Thomas Gerbet et Sophie Vallée, ICI-Radio-Canada: «Autobus, métro: On est entassés comme des bêtes», le 18 février 2016

¹⁶ Jason Magder, Montreal Gazette: «For the Second Straight Year, two main AMT lines see ridership dip», February 18, 2016

¹⁷ <https://www.amt.qc.ca/fr/actualites/projets/prolongement-metro>

¹⁸ «Le transport en commun - au coeur du développement économique de Montréal» Étude de la Chambre de Commerce de Montréal métropolitain réalisée en collaboration avec SECOR, novembre 2010

infrastructures de transports collectifs permettrait de créer 40 000 emplois sur 10 ans, de hausser le PIB de 4,14 milliards \$, d'avoir un effet bénéfique sur la balance commerciale du Québec de 29 milliards \$, en plus de réduire de 8,5% les émissions de gaz à effet de serre du Québec.

3.3 L'automobile règne toujours

«Un pays développé n'est pas un endroit où les pauvres ont des voitures. C'est un pays où les riches utilisent le transport en commun.» - Gustavo Petro, maire de Bogota.

Vrai changement pour Montréal déplore que dans la grande région de Montréal, la croissance annuelle de la population est de 5% alors que son parc automobile augmente de 11%¹⁹. Il est impératif, dans un contexte de réduction de la dépendance aux énergies fossiles, d'inverser cette tendance et d'augmenter les parts de marché des transports collectifs et des transports actifs.

Malgré la volonté d'agir sur les comportements des montréalais en ce qui concerne la mobilité, nous devons encore composer avec une mobilité axée sur l'automobile ainsi qu'un parc automobile considérable et grandissant d'année en année. La question devient donc une question autant d'actions afin de changer les habitudes de déplacement que d'optimiser ce qui est déjà en place, le temps de réaliser des changements de modalité vers les transports collectifs et actifs. Vrai changement pour Montréal voit ici une opportunité d'agir sur l'optimisation de l'espace occupé par l'automobile en encourageant le développement de programmes innovateurs d'auto-partage et de transports collectifs novateurs (minibus et autocars d'opérateurs privés) ainsi qu'en augmentant le nombre de voies réservées aux véhicules à occupation multiple (VOM).

Notre aménagement urbain doit aussi être conséquent avec une volonté de changer de paradigme. Par exemple, l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro a adopté, le 5 octobre 2015, un PPCMOI (Projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble) afin d'autoriser la construction, sur un boulevard principal et à proximité des services municipaux (bibliothèque, centre culturel, mairie d'arrondissement, ainsi qu'une école secondaire et d'un accès à la rive de la rivière des prairies), d'un concessionnaire automobile, là où le zonage ne le permettait pas. Cette décision, possiblement anodine en soi, prise en tout respect des règlements et procédures, témoigne néanmoins d'un manque de volonté d'imposer une vision urbanistique à l'échelle humaine et d'une tendance de perpétuer un modèle selon lequel l'automobile règne toujours.

¹⁹ Enquête Origine-Destination 2013 <https://www.amt.qc.ca/Media/Default/pdf/section8/enquete-od-2013-faits-saillants.pdf>

3.4 Motifs de déplacement

En période de pointe du matin, le travail représente le principal motif de déplacement, avec environ 49 % de ceux-ci. Environ 28 % des déplacements ont pour but une activité reliée aux études, 11 % pour aller déposer ou chercher quelqu'un, et 12 % pour tout autre motif, dont les retours au domicile. De 2008 à 2013, on note une croissance marquée des déplacements effectués en période de pointe du matin pour aller déposer ou chercher quelqu'un (45,9 %). Ces déplacements sont principalement réalisés par des parents qui déposent leurs enfants à l'école ou à la garderie.²⁰

Une solution globale à la réduction de l'utilisation de l'auto-solo n'existe pas; on doit travailler à l'élaboration de solutions adaptées à chaque motif de déplacement automobile.

En ce qui concerne les déplacements quotidiens et récurrents (pour motif de travail ou d'étude), l'offre de système de transport collectif doit être bonifiée, autant dans le nombre de départs que dans l'expansion du réseau de transport, dans son efficacité et sa fiabilité. Le rôle du plan d'urbanisme devient également important dans la planification des lieux de résidence, de travail et d'étude en fonction notamment des pôles de transport.

Plus troublant encore est l'augmentation de 45,9% des déplacements qui ont pour motif de déposer ou de chercher quelqu'un, car selon l'enquête, la majorité de ceux-ci serait réalisé par les parents qui déposent ou accueillent un enfant à l'école ou à la garderie. Il y a ici une opportunité de travailler simultanément à éduquer les parents et les enfants aux bienfaits du transport actif et d'agir sur la réduction des émissions de GES et la dépendance à l'automobile, par exemple par le biais de programmes comme le «trottibus²¹», qui permet aux élèves du primaire de se rendre à l'école à pied, accompagnés par des parents de la communauté.

Par ailleurs, une politique efficace de sécurité routière doit faire la promotion du transport collectif, car celui-ci est beaucoup plus sécuritaire que l'automobile²².

3.5 Les coûts reliés à l'automobile

Ce mode de déplacement a un coût non-négligeable sur les budgets des familles. Selon CAA Québec²³, les coûts annuels liés à l'utilisation d'une voiture compacte sont en moyenne de 9500\$, alors que le montant annuel consacré à l'épicerie d'une famille de quatre tourne autour

²⁰ Enquête Origine-Destination 2013 <https://www.amt.qc.ca/Media/Default/pdf/section8/enquete-od-2013-faits-saillants.pdf>

²¹ <http://www.trottibus.ca/>

²² Société de Transport de Montréal, «Le transport en commun: un choix pour l'environnement», Mémoire préparé dans le cadre des auditions publiques sur la mise en oeuvre du protocole de Kyoto au Québec, février 2003

²³ <https://www.caaquebec.com/fr/actualite/communiqués-de-presse/article/calculateur-de-coûts-d'utilisation-dun-vehicule-le-nouvel-outil-de-caa-quebec-pour-aider-les/>

de 8600\$²⁴. Selon une étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain²⁵, un ménage de la région montréalaise investit en moyenne 17 % de ses revenus dans le transport dont 85 % de cette somme est directement liée à l'automobile.

Les dépenses liées à la voiture sont le second poste budgétaire en importance des québécois et contrairement aux transports collectifs, ne procurent pas d'incidence positive sur l'économie de la région.

Contrairement aux idées avancées par les constructeurs automobiles, l'automobile n'est plus le moteur de l'économie. En effet, selon l'Enquête Globale Transport (EGT), qui mesure l'impact de chaque mode de déplacement, «le transport collectif coûte quatre fois moins cher à la collectivité, et crée deux fois plus d'emplois.»²⁶

Le Québec possède une industrie spécialisée dans le domaine des transports en commun (contrairement à celle de l'industrie de l'automobile); en 2013 on comptait près de 750 entreprises qui emploient plus de 52 770 personnes.²⁷ Ce chiffre n'inclut pas les emplois liés aux entreprises manufacturières telles que Bombardier Transport, Prévost et NovaBus.

Une meilleure éducation par rapport aux coûts réels reliés à la possession d'automobile ainsi que des retombées économiques pourrait amener les montréalais à faire un autre choix. Vrai changement pour Montréal propose que la combinaison des solutions d'auto-partage avec les transports collectifs et actifs sont autant d'éléments du «cocktail» de transport à développer et à promouvoir afin d'inciter les montréalais à se passer de leurs voitures.

3.6 Transport et santé publique

Vrai changement pour Montréal souhaite encourager l'utilisation des transports collectifs et actifs dans l'optique de réduction des GES mais aussi pour les bénéfices que ces modes procurent au niveau de la santé publique.

Montréal serait la 4e ville la plus congestionnée d'Amérique du Nord et la 2e au Canada²⁸. Les experts sont catégoriques : le réseau routier de la région de Montréal est saturé, et les problèmes de congestion routière iront en s'aggravant. Les coûts socio-économiques associés

²⁴ Sylvain Charlebois et al., «Rapport sur les prix alimentaires à la consommation 2016», Université de Guelph - Note économique, le 12 octobre, 2015

²⁵ «Une métropole à la hauteur de nos aspirations», Rapport réalisé par le groupe de travail sur les enjeux de gouvernance et de fiscalité de Montréal, mars 2010

²⁶ citation de Denis Baupin, Libération «Tout voiture, no future» 18 octobre, 2005

²⁷ Bertrand Schepper, «Le transport en commun comme solution à la relance économique et à la crise environnementale au Québec», 2 février, 2016, IRIS - Institut de recherche et d'informations socio-économiques - Note économique

²⁸ Jean-Philippe Bourque, «Combattre la congestion routière à Montréal par l'implantation d'un système de péage automobile», Essai présenté au Centre Universitaire de Formation en Environnement en vue de l'obtention du M. Env., mars 2013

a cette congestion se chiffrent à environ 3 G\$ par année. Pierre Tremblay, chef du Service de la modélisation et des systèmes de transports au ministère des Transports du Québec (MTQ) fait le constat que le réseau est à saturation, que la demande dépasse l'offre et que la situation s'aggrave d'année en année²⁹.

À Montréal, le nombre de jours où la qualité de l'air était mauvaise est passé de 53 en 2013 à 64 en 2014, soit une augmentation de 21%³⁰. Un si mauvais bilan n'avait pas été vu depuis longtemps. Chaque année, 1500 personnes meurent en raison de la mauvaise qualité de l'air, selon la Direction de la santé publique de la ville de Montréal. L'Association médicale canadienne estime que la mauvaise qualité de l'air coûte 2,3 milliards de dollars par année en frais de santé au gouvernement québécois.

Contrairement à l'automobile, le transport en commun est un mode de déplacement équitable. Il a une incidence positive sur l'environnement mais aussi sur la santé de ses utilisateurs. En plus d'être accessible financièrement à une grande partie de la population, il encourage une population active.

Selon une étude japonaise³¹, l'utilisation du transport en commun, en raison de son incidence sur l'activité physique, est associée à une diminution de l'obésité, des taux de diabète, des taux de mortalité cardio-vasculaires et des accidents vasculaires cérébraux.

Le transport actif (vélo, marche, planche à roulette, etc.) est certainement un moyen efficace de réduction de l'utilisation de l'auto solo et qui de plus a une incidence positive sur la santé de ceux qui le pratiquent. Il a été démontré que lorsqu'une ville met en place des équipements afin de faciliter le transport actif, ces derniers sont utilisés.

Par exemple, à Copenhague, de plus en plus de personnes marchent dans les rues de la ville : depuis 1993, il y a eu plus de 40 % d'augmentation de marcheurs durant la semaine et deux fois plus le soir. Pour accélérer la réduction des émissions de CO2 dans les transports, Copenhague mise sur le vélo – l'un des points forts de sa politique de mobilité. Aujourd'hui, près de 40 % de ses habitants l'empruntent au quotidien pour leurs déplacements. D'ici 2025, on estime que 75 % des déplacements dans la capitale danoise se feront à pied, à vélo ou en transports en commun³².

Ici à Montréal, les endroits piétonnisés tels que la Place des spectacles invitent les piétons à s'y attarder: été comme hiver les équipements sont utilisés par les passants. Malheureusement, les

²⁹ Ministère des Transports du Québec, «Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2008», Rapport final 28 janvier 2014, préparé par Les Conseillers ADEC inc.

³⁰ <http://ici.radio-canada.ca/regions/montreal/2014/12/30/001-qualite-air-reseau-surveillance-2014.shtml>

³¹ Hisako Tsuji, M.D. et Ichiro Shiojima, M.D., «Commuting by Public Transportation is associated with lower prevalence of excess body weight, hypertension and diabetes» American Heart Association, November 8, 2015

³² Éric Tariant, «Copenhague, première capitale européenne neutre en carbone d'ici 2025?» le 11 décembre 2015, WE Demain No.12

aménagements favorisant le transport actif à Montréal demeurent épars et disparates, de manière à obliger le piéton ou le cycliste à passer à travers des endroits non-aménagés et non-sécuritaires qui entrecoupent les endroits propices aux déplacements actifs. Selon Jeanne Robin, co-porte-parole de Piétons Québec, «*Aménager pour les piétons, c'est contribuer à offrir à tous des milieux de vie de qualité, sobres en carbone, meilleurs pour la santé et tout ça, à très faible coût* ». ³³

3.7 L'électrification des transports

D'après le professeur Pierre-Olivier Pineau de l'école HEC, a première vue, vouloir électrifier les transports en commun peut sembler être une bonne idée, mais comme ces derniers ne sont responsables que de 0,8 % des émissions québécoises, le rapport coût bénéfice est donc nul. Si cette électrification permettait d'améliorer la fréquence, la rapidité, la ponctualité et le confort du service, alors l'enjeu serait différent. Mais ces éléments clés de l'attrait du transport en commun pour les usagers ne sont pas liés à l'électrification des autobus et des trains. Dans un contexte budgétaire difficile, on devrait miser d'abord sur améliorer l'offre plutôt que de l'électrifier. ³⁴

Quant à la voiture électrique, plutôt que d'aider à modifier notre rapport à l'auto, la promotion de l'auto sous toutes ses formes ne fait que continuer à nous ancrer dans le paradigme «automobile» qui a longtemps défini notre urbanisme. Or, une telle organisation sociale contribue à réduire notre activité physique en limitant nos déplacements actifs, et n'est pas sans impact sur l'épidémie d'obésité, les maladies cardio-vasculaires et les accidents de la route.

Dans cette perspective, Vrai changement pour Montréal affirme qu'il serait plus productif de chercher à réduire l'usage de l'auto-solo plutôt que de simplement changer de carburant.

3.8 Le financement des transports collectifs et les mesures punitives

Vrai changement pour Montréal considère que les québécois sont déjà surtaxés et privilégie donc le renforcement positif des comportements citoyens par la promotion des transports actifs et collectifs.

Quelques pistes de réflexion qui permettrait d'augmenter les budgets alloués au transport collectif sont:

- Une réorientation budgétaire qui favoriserait un investissement massif en infrastructures de transport collectif prioritairement aux infrastructures routières;

³³ <http://pietons.quebec/communiqu/2015/une-voix-seleve-pour-pietons>

³⁴ Pierre-Olivier Pineau, «Court-circuiter le transport électrique», Nouveau Projet 04, 19 septembre 2013

- Le transfert des budgets d'électrification des transports à l'augmentation de l'offre pour les transports collectifs existants;
- La captation de la plus-value foncière et immobilière à proximité d'une installation de transport public pour s'approprier la valeur créée par la prestation de services publics et l'offre de produits publics;
- Une optimisation des espaces commerciaux et publicitaires dans les gares et passages du métro permettant une meilleure rentabilité.

Nous recommandons également que les comportements sciemment négligents et dommageables pour l'environnement soient ciblés :

- Augmentation des taxes et droits d'immatriculation sur les véhicules à fortes cylindrées³⁵
- taxe de congestion (suivant l'exemple de Stockholm et de Londres, notamment) imposée sur les véhicules accédant à une zone définie de centre-ville

Évidemment, une taxe de congestion devrait s'accompagner et même être devancée par une planification conséquente de stationnements incitatifs en périphérie et d'une augmentation importante de l'offre de transports collectifs de ces endroits vers le centre-ville.

Étant donné la particularité géographique de l'île de Montréal, l'installation de péages cordon sur l'ensemble des ponts d'accès à l'île serait, selon Vrai changement pour Montréal, inéquitable pour les résidents hors-île et pourrait avoir une incidence fort négative sur l'économie montréalaise à court terme.

3.9 Le Fonds Vert

Depuis 2007, le Fonds Vert recueille annuellement 200M\$ de la redevance sur les carburants et les combustibles fossiles. A ces montants vont s'ajouter les 500 millions recueillis annuellement, de 2015 à 2020, à la suite des enchères d'unités d'émissions de gaz à effet serre (GES), soit une somme de 3 milliards.

Les montants détenus et dépensés par le Fonds Vert sont entourés d'une opacité que le gouvernement ne semble pas pressé d'éclaircir. En théorie, les sommes provenant de la bourse du carbone et des redevances sur le carburant sont utilisées à 100% pour le financement de mesures de lutte contre les changements climatiques visant, particulièrement, la réduction des émissions dans le secteur des transports³⁶. Dans les faits on s'aperçoit que les projets financés sont loin de correspondre à des critères bien établis³⁷ :

³⁵ <http://www.saaq.gouv.qc.ca/immatriculation/cylindree.php>

³⁶ <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/ministere/fonds-vert/#utilite>

³⁷ Charles Lecavalier, Journal de Québec: «L'argent du fonds vert gaspillé - Les millions de dollars servent à subventionner une multitude de programmes dépareillées», le 14 janvier 2016

- 1,7 \$million au géant pétrolier albertain Suncor, un important exploitant de pétrole des sables bitumineux qui fait aussi la promotion des projets de pipelines. Les fonds publics ont été octroyés dans le cadre du programme ÉcoPerformance, mis sur pied afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre au Québec³⁸
- 1 000 000 \$ à la ville de Gatineau pour stabiliser les talus d'un petit cours d'eau
- 800 000 \$ à Air Canada pour installer des ailettes sur des Boeing-767
- 3M\$ au Port de Québec pour électrifier son terminal de croisière

Le Ministère de l'Environnement en assure la supervision, mais il n'en est pas le seul bénéficiaire: 11 ministères et organismes se partageront la somme de 3,3\$ milliards que récoltera le gouvernement d'ici 2020.

Vrai changement pour Montréal déplore ce qui semble être encore un débordement administratif qui empêche les transports collectifs d'obtenir leur juste part d'aide au développement et réclame un resserrement dans l'administration du Fonds vert.

³⁸ Alexandre Shields, Le Devoir: «De l'argent vert pour un géant pétrolier - Suncor se voit attribuer 1,7 millions dans le cadre d'un programme visant à réduire les émissions de GES», 25 janvier, 2016

Conclusion

Vrai changement pour Montréal souhaite remercier l'Office de Consultation publique de Montréal pour la tenue de cette consultation publique sur la réduction de la dépendance montréalaise aux énergies fossiles.

Les montréalais et les montréalaises sont de plus en plus informé(e)s sur les grands enjeux environnementaux, sociaux, économiques et de santé publique reliés à une dépendance aux énergies fossiles et souhaitent être impliqué(e)s dans la recherche de solutions à cette dépendance. Merci de leur offrir cette occasion de se faire entendre et ainsi contribuer à l'objectif commun de réduire notre dépendance aux énergies fossiles.

Merci également à tous ceux qui ont contribué au débat. En réunissant nos talents et idées, collectivement, nous pouvons pousser plus loin l'idée d'une société carbo-neutre, basée sur les énergies renouvelables et un réalignement des fonds publics vers des projets structurants de transports collectif et actif et d'aménagements urbains propices à l'adoption d'un mode de vie éco-responsable.

Vrai changement pour Montréal souhaite que tout ce talent, toutes ces idées, ne seront pas mis de côté dans la poursuite des intérêts à court terme qui, en bout de ligne, ne sont dans l'intérêt de personne. Nous sommes convaincus qu'un vrai changement est non seulement envisageable; il est nécessaire à la santé et au bien-être de la population montréalaise.

Nous remercions l'OCPM de l'attention portée à ce mémoire.

-Mémoire déposé à Montréal, le 3 mars 2016
Vrai changement pour Montréal