



UN CENTRE-VILLE EN TRANSITION

Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal

dans le cadre de la consultation sur la Stratégie centre-ville

par la Coalition Climat Montréal

Le 27 octobre 2016

À propos de la Coalition Climat Montréal

Initiée en décembre 2014, la Coalition Climat Montréal a eu comme première mission de susciter une large participation citoyenne à la récente consultation de l'Office de consultation publique de Montréal sur la réduction de notre dépendance aux énergies fossiles. Elle poursuit maintenant ses activités avec l'objectif que Montréal atteigne la neutralité carbone d'ici 2042, l'année de son 400^e anniversaire. Appuyée par 31 organisations signataires de sa première déclaration et 36 ambassadeurs provenant d'horizons variés qui ont participé activement à la consultation de l'OCPM, elle mène ses principales activités grâce à un comité de coordination de 10 membres.

***Coalition Climat Montréal
6379, rue De la Roche,
Montréal (Qc)
H2S 2C9
contact@coalitionclimatmtl.org
514-255-2666***

Ce document a été rédigé par Jean-François Boisvert

INTRODUCTION

Les citoyens souhaitent habiter une ville saine, agréable, sécuritaire et bien pourvue en services. La beauté des lieux, tant sur le plan architectural qu'au niveau des espaces naturels, contribue aussi indéniablement à l'attrait de la vie urbaine. Coeur de l'activité économique et culturelle de la métropole, le centre-ville contribue largement à l'image de Montréal et à la qualité de vie de ses habitants. Considérant que ce rôle est encore appelé à croître, nous saluons la décision de la Ville de consulter, par le biais de l'OCPM, la communauté montréalaise sur sa stratégie centre-ville.

Malheureusement, un élément doit désormais être pris en considération avant tout autre et doit guider nos choix. En effet, les changements climatiques mettent en péril l'avenir de nos sociétés humaines, et la communauté scientifique nous presse d'agir sans tarder pour atténuer leurs effets. Nous devons impérativement réduire nos émissions de gaz à effet de serre, ce qui passe par une réduction très importante de notre consommation d'énergies fossiles. Montréal, comme de nombreuses autres grandes villes de par le monde, doit viser la neutralité carbone d'ici le milieu du présent siècle. À défaut de gestes rapides et ambitieux, le climat risque de franchir un point de bascule à partir duquel la situation deviendrait carrément catastrophique. Oui, nous souhaitons tous un beau centre-ville, bien aménagé, où l'on aime se promener, travailler, se divertir ou habiter. Mais toutes ces considérations seraient écartées dans un monde où la pérennité même de la vie serait menacée. La transition énergétique doit donc être partie intégrante de la stratégie centre-ville. Dans le présent commentaire à cette stratégie, la Coalition Climat Montréal suggérera quelques actions devant, selon nous, être menées en priorité.

TRANSPORT

Soulignons tout d'abord un bon point : on note dans le document de consultation sur la stratégie centre-ville¹ que « *le nombre de voitures accédant au centre-ville n'a presque pas augmenté depuis 15 ans. La croissance des déplacements a donc été absorbée par le transport en commun. (Ce mode) est le plus utilisé pour se rendre au centre-ville et sa part modale va en augmentant. Un peu plus de la moitié des déplacements en lien avec le centre-ville se fait en transport collectif, pour atteindre 62 % des déplacements en heure de pointe du matin.* »

L'envers de la médaille est que « *la ligne orange connaît un taux d'utilisation de plus de 100 % entre les stations Mont-Royal et Bonaventure et de plus de 80 % jusqu'à la station Jean-Talon, la ligne verte est saturée entre les stations Berri-UQAM et McGill, les principales lignes d'autobus qui desservent le centre-ville ne présentent pas de réserve de capacité et la quasi-totalité des corridors d'accès routiers au centre-ville est congestionnée* ».

Nous devons continuer de privilégier le transport en commun, au détriment de la voiture solo, pour les déplacements à destination du centre-ville et à l'intérieur de celui-ci. Pour ce faire, la capacité du réseau doit être augmentée. Les coûts importants et des délais de construction de lignes de métro rendent peu probable l'ajout de nouvelles à court terme. Le tramway et les voies réservées pour autobus offrent plus de possibilités, des lignes pouvant être mises en place plus rapidement et à moindre coût. On devrait donc concentrer les efforts de développement sur celles-ci.

En complément du transport collectif, nous proposons d'augmenter l'offre d'auto-partage et de voitures en libre service. 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 utilisé². Le partage de voitures permet d'optimiser leur utilisation, de réduire la taille du parc automobile ainsi que les espaces de stationnement requis. 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.

Il ne faut cependant pas succomber au mirage de la voiture électrique, sur laquelle les scénarios de réduction de GES misent beaucoup trop. Nous devons électrifier massivement nos transports, mais ceux-ci doivent majoritairement être collectifs. La part de l'auto solo, que cette dernière soit à essence ou électrique, doit être significativement réduite.

Toujours dans le but de réduire les émissions de GES, la pollution atmosphérique et la congestion routière, nous proposons de faire appliquer le règlement sur le ralenti inutile et de

bannir les camions publicitaires circulant dans les rues.

Dans les 19 arrondissements montréalais, un règlement interdit³ 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 devrait être appliquée de façon stricte à tous les véhicules, incluant ceux de l'administration municipale.

Quant à eux, les camions publicitaires ne sont pas si nombreux, mais ils brûlent de l'essence, émettent des GES et contribuent à engorger nos rues. Les interdire manifesterait clairement notre volonté de réduire notre consommation d'énergies fossiles et d'améliorer la circulation au centre-ville.

Pour terminer sur la question des transports, nous tenons à faire part de notre position sur le projet de Réseau électrique métropolitain (REM) de la CDPQ Infra. Si cette proposition a suscité un enthousiasme certain lors de son annonce, des groupes et des individus ont néanmoins émis de sérieuses réserves à son égard. De notre côté, nous nous opposons à ce projet sous sa forme actuelle, pour la raison que la réduction de GES qu'il permettrait est beaucoup trop faible par rapport au montant investi. Dans le document préparé par CDPQ Infra⁴, on apprend que « ...le projet du REM permettra une réduction annuelle des GES émis par le transport dans la région de Montréal. Cette réduction devrait totaliser au moins 18 600 tonnes de CO₂ équivalent pour la première année d'exploitation du REM. » Cela équivaut à retirer environ 4 650 voitures de la route. Pour un investissement de plus de 5,5 milliards \$, cela nous apparaît bien peu. Pour un tel montant, on pourrait doter plusieurs secteurs de la région métropolitaine d'infrastructures moins coûteuses les reliant au centre-ville, comme des lignes de tramway et des services rapides par bus (SRB), qui accueilleraient un bien plus grand nombre d'utilisateurs. De plus, en privilégiant la desserte de zones déjà urbanisées, comme par exemple le nord, l'est et le sud-est de l'île de Montréal, on ne favorisera pas l'étalement urbain ni l'utilisation de l'auto-solo, ce qui ne sera pas le cas du projet de REM, dont l'antenne Rive-sud se situera près du Dix/30. Dans ce quartier au carrefour de deux autoroutes, la quasi-totalité des déplacements se font en voiture ; seul le *navettage* en direction du centre-ville s'effectuera via le futur REM. Aussi, l'éventuel développement immobilier s'y fera au détriment de terres agricoles qui comptent parmi les meilleurs au Québec. Finalement, les estimations de la CDPQ Infra n'ont pour l'instant pas tenu compte des émissions de GES découlant des millions de mètres cubes de béton, de bitume et des autres matériaux requis pour la construction du réseau et des stationnements qui le jalonnent. Au final, nous croyons qu'un montant de cette ampleur devrait être investi de façon à réduire beaucoup plus significativement nos émissions de GES, stopper l'étalement urbain et desservir davantage d'utilisateurs.

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 en commun ou automobile. Notons aussi que les vélos et les marcheurs abiment beaucoup moins les voies de circulation que ne le font les voitures et camions. Finalement, le transport actif apporte des bénéfices évidents au niveau de la santé de la population. Nous avons donc tout intérêt à l'encourager et à le faciliter.

Dans ce but, il faut continuer à développer un réseau sécuritaire et efficace, tant pour les cyclistes et les piétons. Une attention particulière doit être portée aux endroits dangereux, comme les intersections et 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 effet, le transport actif doit être pris en considération dans tous les travaux de construction ou de réfection d'infrastructures (rue, pont, viaduc...) afin d'y intégrer les aménagements requis (voies, signalisation, feux...).

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 vélos. Malheureusement, à Montréal les vols de vélos constituent une plaie. On estime que le nombre de délits se situerait autour de 20 000 par année⁵. 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. Afin d'offrir aux cyclistes des stationnements plus sécuritaires et ainsi encourager l'usage du vélo comme moyen de transport régulier, nous proposons que la Ville adopte un règlement obligeant à réserver des places pour vélos dans tous les stationnements intérieurs des immeubles du centre-ville.

Les vélos sont plus qu'un mode de transport personnel : ils peuvent aussi transporter des lettres, colis, repas et autres biens, de façon plus propre et souvent plus rapide que par camion ou voiture. La Ville a donc intérêt à promouvoir et soutenir les commerçants et entreprises du secteur des transports qui utilisent le vélo.

En terminant, un mot sur les vélos en libre-service (Bixi), qui contribuent à augmenter la part du transport actif. Ils s'intègrent bien au « cocktail transport » et sont de plus attrayants pour les touristes et visiteurs occasionnels, contribuant positivement à l'image de la ville. Montréal doit donc continuer à soutenir et promouvoir ce service.

AMÉNAGEMENT

Il est intéressant de rappeler qu'une bonne part du centre-ville de Montréal a été bâtie avant l'arrivée des transports motorisés et que, pendant des centaines d'années, ses habitants y ont vécu en recourant essentiellement au transport actif. Le développement phénoménal qu'a connu le vingtième a changé bien des choses, et il n'est plus pensable de revenir en arrière. Certains éléments du passé peuvent néanmoins nous guider, comme c'est le cas dans la conception des éco-quartiers.

Les éco-quartiers visent à fournir aux citoyens un milieu de vie sain, dont l'empreinte écologique est réduite. Bon nombre tendent vers la neutralité-carbone. On y conjugue les meilleures pratiques au niveau de l'aménagement, de la construction et du transport. Le transport actif et en commun y sont évidemment privilégiés, de même que l'efficacité énergétique.

La ville doit à nouveau être conçue pour ses citoyens, l'automobile y occupant une place de plus en plus marginale. Les plans de développement doivent prévoir une offre suffisante de commerces et services (écoles, garderies, loisirs...) répartis proportionnellement à la densité des logements, de façon à ce que les habitants de chaque quartier y aient accès et puissent, idéalement, s'y rendre à pied.

La stratégie pour le centre-ville y prévoit la construction de 42 500 unités d'habitation au cours des prochaines années. Nous devrions profiter de cet essor pour développer, partout où cela est possible, de véritables éco-quartiers, qui offriront aux nouveaux habitants du centre-ville une meilleure qualité de vie, réduiront leur dépendance aux énergies fossiles et leurs émissions de GES, de même que leurs impacts sur l'environnement. Nous croyons qu'il sera d'autant plus facile d'amener des gens à habiter le centre-ville si nous leur offrons un environnement plus *vert* et carbo-neutre.

Les éco-quartiers ne sont plus seulement une curiosité n'intéressant que les étudiants en urbanisme ou en architecture; dans les prochaines années, ils deviendront la norme du développement pour les villes engagées dans la lutte aux changements climatiques et la transition énergétique. Montréal a l'occasion de participer à ce mouvement et, en débutant dès maintenant, de devenir un modèle pour les autres villes qui la suivront dans cette voie.

HABITATION

Il suffit de parcourir le centre-ville pour constater qu'il y reste encore bien des secteurs à consolider. Le document de la Ville souligne : « *Le territoire se caractérise par la présence de plusieurs grappes de terrains sous-développés. Dans les secteurs du Faubourg Saint-Laurent, du Quartier des gares, de Griffintown et dans la Cité du Multimédia, plusieurs terrains vacants sont propices au développement. Le centre-ville de Montréal offre globalement un bassin important de sites à développer et à requalifier* ».

Ainsi, on trouve encore des nombreux immeubles inoccupés et terrains vacants (citons en exemple le vaste espace au coin des rues De Lorimier et Sainte-Catherine, tout près de la station de métro Papineau) et l'on devrait y favoriser la construction d'habitations. Comme incitatif, la Ville devrait augmenter la surtaxe sur les terrains et immeubles vacants.

Nous croyons cependant que la planification et les choix de construction ne devraient pas être laissés uniquement aux promoteurs, car ceux-ci favoriseront toujours les projets les plus rentables pour eux, sans nécessairement avoir une vision cohérente et à long terme du développement urbain. En ce sens, on devrait limiter la construction d'appartements de luxe qui encouragent surtout la spéculation immobilière à laquelle se livrent les investisseurs internationaux.

Afin que les familles s'établissent à Montréal plutôt qu'en banlieue, il faut prévoir des logements pouvant les accueillir. Il faut aussi leur faciliter l'accès à la propriété, d'une part au moyen d'incitatifs financiers, par exemple une réduction de taxes foncières les premières années suivant l'achat, mais aussi en favorisant d'autres formes de propriétés, comme les coopératives et les fiducies immobilières communautaires.

Un mot en terminant sur la rénovation et l'efficacité énergétique. Dans certains secteurs du centre-ville, les immeubles sont âgés et souvent en mauvais état. Dans le but d'améliorer leur efficacité énergétique et la qualité de vie de leurs habitants, nous proposons la mise en place d'un programme simplifié et unifié d'aide au financement des rénovations, en partenariat avec la ville de Montréal, les gouvernements provincial et fédéral, ainsi qu'Hydro-Québec. Au fil du temps, divers incitatifs sont offerts par différents paliers de gouvernements ou par Hydro-Québec. Afin de faciliter les démarches pour les propriétaires et aussi pour alléger la gestion des programmes d'aide et en réduire les coûts, un seul organisme pourrait être mis en place pour administrer les demandes et les fonds.

CONSOMMATION

On entend de plus en plus parler du *Zéro déchet*. Souhaitons qu'il ne s'agisse pas seulement d'une mode passagère, mais bien d'une tendance qui se répandra largement dans notre communauté. À cet effet, pourquoi ne pas donner l'exemple et favoriser pour le centre-ville des mesures zéro déchet ? Un exemple : cette zone comporte des centaines de restaurants et comptoirs alimentaires utilisant des contenants jetables. On pourrait lancer un concours de design pour concevoir un couvert réutilisable, qui serait adopté par les établissements de restauration et deviendrait une des marques « vertes » Montréal. Même chose pour l'eau : on pourrait bannir la vente d'eau en bouteilles à usage unique, tout en installant des fontaines sur la voie publique et dans les immeubles.

Le centre-ville comptant un grand nombre d'établissements de restauration, on devrait instaurer un programme systématique de compostage qui recueillait tous leurs résidus organiques.

La collecte des matières réutilisables, recyclables et compostables devrait être généralisée, tant pour les commerces que les citoyens. Des points de collecte des différents biens (par exemple appareils électroniques, vêtements, meubles...) devraient être mis en place et ceux qui existent déjà devraient être publicisés davantage.

Les entreprises oeuvrant dans l'économie de partage et l'économie circulaire devraient être encouragées et soutenues. À titre d'exemple, il existe dans Villeray une bibliothèque d'outils⁶; un tel service serait très utile et d'autant plus pertinent au centre-ville, où l'espace de rangement dans les logements est très souvent limité.

Au chapitre de l'alimentation, on constate que des quartiers sont beaucoup moins bien desservis que d'autres. On parle même dans certains cas de « déserts alimentaires ». Il s'agit d'une situation inacceptable dans une métropole moderne et prospère, car elle compromet la qualité de vie et même la santé de groupes de citoyens. Il importe donc de réduire cette inégalité, en offrant à tous un approvisionnement d'aliments de qualité, particulièrement de fruits et légumes frais. Pour ce faire, on doit faciliter la vente et la distribution sur le territoire montréalais de ces aliments, par le biais de mini-marchés de quartier et points de livraison des paniers de producteurs péri-urbains (par exemple, l'agriculture soutenue par la communauté).

Bien que les espaces disponibles à cet effet semblent à première vue relativement limités, on devrait aussi encourager et soutenir les initiatives d'agriculture urbaine. On pense d'abord aux toits des immeubles, qui offrent une importante superficie potentiellement exploitable. Mais dès qu'on fait preuve d'ouverture d'esprit, on peut rapidement trouver de nombreux espaces qui sont cultivables, même si c'est à très petite échelle, comme par exemple les aménagements

« Mange trottoir⁷ ». À cet égard, un mouvement comme les *Incroyables Comestibles* constitue une bonne source d'inspiration.

CONCLUSION

Les grandes villes sont aujourd'hui à un tournant historique. Elles doivent maintenant s'engager dans la transition énergétique, à défaut de quoi c'est leur pérennité même qui est menacée, et ce d'ici la fin du présent siècle. Les changements climatiques nous forcent à prendre des décisions et à agir sans tarder. Cet enjeu, que cela nous plaise ou non, surpasse pour l'instant en urgence les autres auxquels nous avons été confrontés jusqu'à maintenant. Il doit donc être pris en considération dans tout projet de développement urbain, que ce soit en aménagement, transport ou construction immobilière. L'élaboration de la stratégie centre-ville nous donne l'occasion de prendre des décisions qui permettront aux quartiers du coeur de Montréal d'entreprendre une véritable démarche de transition, devenant ainsi un exemple pour le reste de la métropole et pour d'autres villes dans le monde. Soyons inspirés, devenons une inspiration.

NOTES

¹ Stratégie centre-ville SOUTENIR L'ÉLAN – Document de consultation 2016,
http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P83/3.1_strategie_centre-ville_web.pdf

² L'autopartage en libre service,
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/EM_POLYTECHNIQUEMONTREAL_20141002.PDF

³ Ville de Montréal
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7237.75085639&_dad=portal&_schema=PORTAL

⁴ CDPQ Infra - Réseau électrique métropolitain - Étude sur les gaz à effet de serre Doc No : 362496-HA-00-APP-066-EI-008, page 6

⁵ Radio-Canada, 26 février 2014,
<http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/societe/2014/02/26/003-vol-velos-montreal-filieres-revente-enquete.shtml>

⁶ La Remise, <http://laremise.ca/>

⁷ Mange Trottoir, un exemple à Villeray, <http://journalmetro.com/plus/immobilier/678140/le-mange-trottoir-villeray/>