



#MTL400

COALITION
CLIMAT
MONTRÉAL

Vers une Métropole carboneutre et durable

Réussir la transition écologique et solidaire

Synthèse des recommandations

La **Coalition climat Montréal** demande à la ville de Montréal, ainsi qu'à tous les candidats qui espèrent la diriger, d'adopter les recommandations issues de la consultation publique sur « **La réduction de la dépendance de Montréal aux énergies fossiles** » réalisée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), dont le rapport a été publié le 30 mai 2016. Ces recommandations s'inscrivent parfaitement dans la lignée des transformations qui s'avéreront inévitables pour réussir la transition énergétique tout en ne dressant que les premiers jalons de la transition écologique et équitable vers la ville carboneutre.

L'adoption d'un **plan d'action cohérent et ambitieux**, dont nombre de mesures seront appliquées, idéalement, à l'échelle de l'ensemble de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) s'avère essentielle. Comme ce fut le cas jusqu'à présent, des arrondissements (ou d'autres villes) peuvent assurer un leadership sur plusieurs enjeux. Certaines dispositions législatives ainsi que des appuis financiers provenant des paliers supérieurs de gouvernements seront aussi requis. Nous en présentons ici quelques éléments.

Quatre axes stratégiques pour la neutralité carbone s'imposent d'abord, suivis de plusieurs recommandations :

- I. Assurer la **participation publique** dans la planification et la mise en œuvre de la transition écologique et solidaire ainsi que dans l'allocation des ressources financières requises pour celle-ci (*de la consultation au partenariat*) et donner **le mandat d'en évaluer les résultats à un organisme indépendant** de la ville.
- II. Adopter un **budget carbone rigoureux, ambitieux et systématique**, basé sur la science et visant une décarbonisation rapide de l'économie.
- III. Optimiser la collecte de données et les rendre ouvertes pour pouvoir faire **un inventaire annuel des émissions de GES**, de façon à mesurer les progrès accomplis vers l'atteinte de notre cible (*Carbocount City*).
- IV. Appliquer à tout projet important proposé sur le territoire montréalais, **en commençant par le REM**, un « **test climat** » évaluant les émissions de GES de l'ensemble de son cycle de vie, même celles produites hors de l'île, tout en le comparant avec des projets alternatifs (*Réformes législatives – CQDE*).

1. Bâtiments durables : poser le bon GESTE

La ville de Montréal doit adopter les recommandations sur **l'aménagement des bâtiments dans une perspective de développement durable** issues de sa Commission sur l'eau, l'environnement, le développement durable et les

grands parcs. À celles-ci nous en ajoutons quelques-unes, dont plusieurs s'inséreront dans une politique et/ou un programme « ÉcoQuartiers » pour les nouveaux développements, alors que d'autres s'adresseront à la rénovation du parc immobilier existant.

Plusieurs mesures s'intégreront dans le bon **GESTE**, une stratégie appuyant la **géothermie, l'efficacité énergétique, le solaire** (thermique d'abord en attendant la baisse des coûts du photovoltaïque), **les toits écologiques** (verts et blancs), **ainsi que la gestion économe de l'eau et de l'espace**. Pour l'efficacité énergétique, toute nouvelle construction devra respecter au minimum la norme québécoise Novoclimat. Des incitatifs pourront aussi favoriser la réalisation de bâtiments zéro énergie ou à énergie positive. Le respect d'une norme d'efficacité énergétique devra également être imposé lors de la vente ou de travaux de restauration majeure d'immeubles locatifs.

2. Planter un programme *Quartier durable*

La ville de Montréal et la CMM doivent adopter un label **Quartier durable** (ou **ÉcoQuartier**) qui engage les promoteurs de tout nouveau développement à respecter les trois piliers du développement durable : préserver l'environnement, favoriser l'activité économique et garantir l'équité sociale.

Celui-ci pourra s'inspirer notamment de la « Charte des écoquartiers » de Vivre en ville, du programme français ÉcoQuartiers et éventuellement d'autres exemples dont le label américain *Ecodistrict* et LEED-ND (aménagement de quartier). Ces Quartiers durables devront viser une contribution significative à la **carbonneutralité**.

Plusieurs mesures particulièrement structurantes devront être implantées le plus rapidement possible, sans même attendre la mise en œuvre complète du programme :

- Un **coefficient de biotope par surface - CBS** devra immédiatement être imposé aux nouveaux développements (nous proposons 0,30). Tout en laissant beaucoup de liberté aux promoteurs, celui-ci constitue un puissant incitatif au verdissement.
- Une **part de logement social et abordable** doit aussi être incluse (25 à 40 %, selon le contexte).
- La **géothermie communautaire** doit être implantée dans tous les nouveaux développements.
- La **gestion écologique des eaux pluviales** doit se faire autant que possible sur place.
- Les nouveaux quartiers doivent être **axés sur les transports collectifs (TOD) et actifs** tout en limitant l'étalement urbain et la dépendance à l'automobile.
- Les nouveaux développements doivent être réalisés avec la **participation et pour le bénéfice**

des populations des quartiers adjacents auxquels ils doivent être intégrés.

3. Appuyer les quartiers en transition

La ville de Montréal doit appuyer la **transition écologique et solidaire** dans l'ensemble des quartiers existants en étroite collaboration avec chacun des arrondissements ainsi que leur population. Via l'agglomération de Montréal et la CMM, ces objectifs devront être promus également dans l'ensemble des autres villes de la région métropolitaine. Plusieurs mesures s'imposent d'emblée :

- Mesures de **verdissement et gestion écologique des eaux**.
- Promotion de **l'agriculture urbaine et de la permaculture**.
- Implantation de mesures **d'apaisement de la circulation** dans l'ensemble des quartiers résidentiels.
- S'inspirant de Stockholm, proposition d'un **Pacte climatique avec les entreprises** situées sur le territoire de la CMM, pour susciter l'engagement et le partenariat envers la protection du climat.
- Promotion de **l'économie de partage et des circuits courts**.
- Création d'une **monnaie locale pour Montréal**, appuyée par la Ville et ses arrondissements.
- Imposition d'une **taxe régionale sur les espaces de stationnement** sur l'ensemble du territoire de la CMM (ex. : 10 espaces et plus).
- Développement d'autres mesures visant à internaliser les coûts sociaux des véhicules, dont l'implantation du **piéage urbain**.
- Diminution du **fardeau fiscal des commerces de proximité**, particulièrement les petits commerces.
- La métropole doit prendre le **virage de la ville intelligente** de manière « intelligente ». Les innovations technologiques devront aider la ville à atteindre ses autres objectifs, en s'inscrivant notamment dans la transition écologique et solidaire.

À ces nombreuses mesures s'ajoutent les trois suivantes, qui auront des effets particulièrement structurants :

- Ville productrice d'énergie et implantation de la géothermie communautaire.
- Aménagement et transports durables.
- Préservation des espaces verts.

4. Ville productrice d'énergie et implantation de la géothermie communautaire

Les objectifs visés ne pourront être atteints sans mettre en place de nouveaux outils permettant d'exploiter des opportunités qui auraient, sinon, tendance à être presque entièrement perdues. À cet égard, la chaleur et la fraîcheur contenues dans le sol représentent une richesse exceptionnelle qui ne pourra être pleinement exploitée qu'en modifiant fortement son mode d'utilisation.

Les municipalités devront devenir des producteurs d'énergie afin de valoriser cette ressource inexploitée, en débutant par **l'implantation systématique de la géothermie communautaire** dans tous les nouveaux développements. De plus, un vaste programme de conversion de l'ensemble des édifices publics et privés possédant un système de chauffage central (eau chaude ou air pulsé) devra être implanté en donnant la priorité à ceux qui sont chauffés par un combustible fossile (mazout ou gaz naturel).

À l'échelle de l'ensemble de la CMM, un tel programme permettrait de réduire les émissions de GES de près d'un million de tonnes annuellement dès 2030, avec près de 20 millions de tonnes cumulativement à l'horizon 2042. Les villes tout comme le gouvernement du Québec bénéficieraient de revenus de plus de 150 millions de dollars annuellement, d'après des estimés préliminaires¹, et cela *ad vitam aeternam* après la dizaine d'années nécessaire pour rembourser les investissements initiaux.

Finalement, aucune autre mesure ne permet d'économiser la moitié de la consommation d'énergie, de remplacer les combustibles fossiles et de favoriser des bâtiments à haute performance énergétique tout en évitant de faire porter l'ensemble du fardeau par les acquéreurs initiaux. Cela permettrait de faire des écoquartiers à haute efficacité énergétique accessibles à toutes les couches sociales, pour une transition équitable.

5. Transports et aménagements durables

On doit désormais allouer l'essentiel des budgets en infrastructures aux infrastructures de transports

collectifs structurantes ainsi qu'aux aménagements favorisant les transports actifs.

Il faut ainsi implanter le **bon mode de transport au bon endroit**, en développement prioritairement des axes de **transport structurant (extension de métro, systèmes légers sur rail urbain de type nouveau tramway)** dans les secteurs densément peuplés, là où les autobus sont surchargés, incluant donc l'est de Montréal et le sud-ouest. À cet effet, voici nos recommandations :

- Favoriser les aménagements qui permettent **au maximum de citoyens d'avoir accès à pied** à une station (de métro ou de tramway) tout en offrant un maximum de destination possible afin de construire un véritable substitut à l'automobile. Le potentiel de réduction d'émissions serait de plus d'1,3 M de tonnes d'équivalent CO₂, pour une première phase.
- **Doubler le réseau de pistes cyclables en sept ans**, ce qui représente 100 km additionnels par année, en privilégiant les pistes cyclables en site propre plutôt que les bandes cyclables.
- Tous les arrondissements qui ne l'ont pas encore fait devront réaliser un **plan local de déplacement** dans les 4 prochaines années. Ceci était un engagement contenu dans le plan de transport de 2008.
- Conformément à leurs mandats respectifs, les organismes et responsables publics, de concert avec la nouvelle Agence régionale de transport métropolitain (ARTM), doivent évaluer les différentes options possibles afin d'identifier celles qui sont les plus aptes à répondre aux besoins de transport. Ce n'est que sur la base des orientations retenues que des entreprises privées pourraient être éventuellement sollicitées lors d'appel d'offres.
- À ce sujet, le *skytrain* proposé par la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ-Infra) dans son projet de Réseau électrique métropolitain va à l'encontre de plusieurs des principes mentionnés précédemment puisque dans ce cas-ci, c'est une organisation agissant comme une entreprise privée qui a choisi la technologie et les tracés pour proposer un projet qui est avant tout un projet financier et de développement immobilier, et dont la rentabilité tient au fait que les attentes proposées en feront un projet hautement subventionné, qui risque de se faire au détriment des autres services de transports collectifs. **En conséquence, nous demandons à ce que le projet soit soumis à un véritable test climat**, en comptabilisant les

¹ Lefebvre, J.-F. et D. Dumoulin (2016), *Bâtiments durables pour une ville carbonneutre*, Mémoire déposé à la Commission sur l'eau, l'environnement, le développement durable et les grands parcs de la Ville de Montréal, par Imagine Lachine-Est et la Coalition climat Montréal, le 9 novembre 2016, 8 p. (+ ppt de présentation).

émissions associées à sa construction, à ses incidences sur l'étalement urbain ainsi que celles qui découleraient de la fermeture ou de la réduction d'autres services de transports collectifs (notamment la ligne de train Vaudreuil Hudson). Le projet doit être réévalué en fonction des besoins réels de desserte en transport collectif.

- Il faut préserver le caractère public du tunnel du Mont-Royal et son accès pour différents types de trains, notamment afin de favoriser une liaison rapide Montréal-Québec avec Via Rail.
- Toute personne ou institution affirmant vouloir protéger le climat doit clairement **s'opposer à toute construction autoroutière et tout élargissement d'autoroute existante (incluant l'A19 et l'A30)**. Il s'agit de solutions d'une autre époque inadaptées relativement aux objectifs actuels. À cet égard, le REM proposé par la CDPQ a commencé à servir de justification pour demander l'élargissement de l'autoroute 30, preuve additionnelle que ce projet mal conçu favorise l'étalement urbain.
- Enfin, les sociétés de transport collectif doivent adopter un **tarif social pour les ménages à faibles revenus et éviter les hausses de tarifs** susceptibles de découler des dépassements de coûts du projet de *skytrain* de la CDPQ.

6. Stratégie 100% renouvelables pour le 400^e

À l'instar de la ville de Vancouver², Montréal doit adopter une stratégie visant à être alimentée à 100% par des énergies renouvelables d'ici 2042.

Le gaz naturel ne peut ainsi plus être promu comme une énergie de transition³:

« Dans le but d'atteindre la cible de 2030, par exemple, la nouvelle politique énergétique du Québec prévoit soutenir le remplacement du pétrole par le gaz naturel (...), ce qui exigera des investissements considérables dans des technologies et des infrastructures qu'il faudra commencer à remplacer à leur tour à partir de 2030 afin de satisfaire aux objectifs de 2050. Cette approche sera à la fois coûteuse et déstabilisante, car les orientations promues quelques années auparavant deviendront inacceptables. »

Cela vient renforcer la pertinence de l'implantation systématique de la géothermie.

² City of Vancouver (2015) *Renewable City Strategy*, 63 p.

³ Mousseau, Normand (2007) *Gagner la guerre du climat, 12 mythes à déboulonner*, éditions Boréal, 255 pages.

7. Préservation des espaces naturels

« Dans son dernier plan d'urbanisme, Montréal s'est fixé un objectif officiel très concret : protéger les milieux naturels sur 10 % de son territoire. Chaque point de pourcentage représente 500 hectares de milieux terrestres, soit deux fois et demie la superficie du mont Royal.

À l'heure actuelle, moins de 6 % du territoire de l'agglomération est protégé. Pour atteindre le 10 %, il faudra protéger plus de 2000 hectares sur l'île de Montréal. En raison de l'étalement urbain qui depuis des décennies dévore le peu de milieux naturels qui subsistent encore, cet engagement signifie que chaque espace naturel montréalais doit être préservé ! »⁴

Les objectifs de préservation des espaces naturels ne pourront être atteints qu'en protégeant tous les sites ayant une valeur écologique élevée qui restent. Cela inclut plusieurs milieux naturels, dont notamment l'Anse-à-l'Orme à Pierrefonds-Ouest, l'île-Bizard, Saint-Anne-de-Bellevue-Nord et plusieurs autres qui sont potentiellement menacés à court et à moyen terme par l'étalement urbain

8. Participation démocratique et transparence

La ville doit favoriser la participation citoyenne et respecter les institutions de consultation publique dont nous nous sommes dotés (dont le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement et l'Office de consultation publique de Montréal)⁵.

⁴ Sue Stacho et Sylvia Oljemark - respectivement porte-parole de Sauvons l'Anse-à-l'Orme et porte-parole de la Coalition verte, *Il est temps d'agir: nos espaces naturels disparaissent*, lettre publiée dans Le Devoir le 9 août 2017.

⁵ Réalisé par la Coalition climat Montréal avec le support de Jean-François Lefebvre, Mohamad Ali Samadian, Aro Ratoejanahary et France Levert, avec la collaboration d'*Imagine Lachine-Est*, octobre 2017.