

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

Montréal à échelle humaine pour réduire notre dépendance aux énergies fossiles

Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de
Montréal

Par le



03/03/2016

À propos du Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM)

Le CEUM est un organisme militant et non partisan fondé en 1996 par des citoyens engagés dans la communauté.

L'action du CEUM repose sur deux piliers : proposer des solutions d'aménagement durable et faire participer les citoyens dans la transformation de leur milieu de vie.

Les actions du CEUM visent à :

- encourager la pratique de l'agriculture urbaine et du verdissement dans les villes,
- favoriser le partage de la rue entre tous ses usagers,
- planifier et aménager des quartiers à échelle humaine,
- impliquer les citoyens dans les décisions qui touchent leur milieu

Le CEUM intervient auprès :

- des citoyens,
- des professionnels,
- des arrondissements montréalais,
- des régions et des municipalités du Québec.

Il se joint ponctuellement à des initiatives nationales et internationales

MISSION

Le CEUM

développe et propose des pratiques et des politiques urbaines pour contribuer à créer des villes écologiques, démocratiques et en santé.

TABLE DES MATIERES

À propos du Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM).....	1
MISE EN CONTEXTE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE	3
SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS	5
Des recommandations à partager	5
Des pistes de réflexions citoyennes à partager.....	6
1. LA NÉCESSITÉ D'UNE PLANIFICATION INTÉGRÉE DE L'AMÉNAGEMENT ET DES TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS.....	7
1.1 La densification des milieux résidentiels hors des quartiers centraux pour réduire la dépendance aux énergies fossiles.....	8
1.2 La compacité pour des milieux de vie à échelle humaine	9
1.3 Pour des systèmes de transports intermodaux	10
2. DES TRANSPORTS ACTIFS ATTRAYANTS POUR RÉDUIRE LA DÉPENDANCE AUX ÉNERGIES FOSSILES.....	12
2.1 Transports actifs : la voie vers une ville carboneutre	12
2.2 Un environnement bâti favorable à la marche	14
2.3 Accélérer les mesures pour favoriser le vélo	16
CONCLUSION	17

MISE EN CONTEXTE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

Parce que le Centre d'écologie urbaine (CEUM) croit profondément en la participation citoyenne comme levier de transformation des villes, le jeudi 18 février 2016, il a tenu une activité de contribution citoyenne avec 13 de ses membres, afin d'échanger sur la réduction de la dépendance aux énergies fossiles à Montréal.

Les discussions s'insèrent dans le cadre des consultations publiques amorcées officiellement en octobre 2015 par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) voulant profiter de l'attention entourant la 21^e Conférence des Nations-Unies sur les changements climatiques (COP21) pour réfléchir à « des solutions concrètes, ambitieuses et réalisables ». Ainsi, ce mémoire s'inspire des échanges citoyens et sera soumis lors de l'audition des mémoires le 9 mars 2016.

Sous forme de discussion ouverte, les échanges ont permis aux citoyens d'identifier des mesures nécessaires à un changement de pratiques qui permettraient à la Ville de Montréal de réduire significativement sa consommation d'énergies fossiles et de diminuer sa production de gaz à effet de serre. La réflexion s'est concentrée tout particulièrement sur deux des cinq grands thèmes de la consultation publique menée par l'OCPM et champs d'expertise du CEUM, soit les transports et l'aménagement

Les échanges ont permis d'identifier plusieurs idées intéressantes en lien avec le développement urbain et les transports actifs et collectifs. Entre autres, elles ont mené à l'élaboration de grands constats qui guident les recommandations finales présentées dans ce compte rendu.

La consommation d'énergies fossiles étant moindre dans les milieux urbains denses, Montréal se doit d'être une ville attrayante, à échelle humaine, pour attirer et retenir les ménages dans ses différents quartiers.

L'étalement urbain est en partie dû au faible coût des propriétés et des infrastructures en banlieue, mais les coûts pour la société sont énormes. Ces coûts devraient être internalisés dans le développement métropolitain.

Les différents acteurs du développement doivent être informés adéquatement et sensibilisés aux grands enjeux liés à la dépendance aux énergies fossiles et aux alternatives, afin d'être des acteurs de changement.

En 2042, Montréal s'est doté d'un objectif ambitieux en voulant atteindre la neutralité carbone à l'occasion du 400^e anniversaire de la fondation de la Ville. Pour y arriver, il faudra nécessairement accélérer et bonifier le plan d'action actuel de lutte contre les changements climatiques de la collectivité montréalaise. Les interventions identifiées dans ce mémoire visent l'atteinte de cet objectif.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

La réduction de la dépendance montréalaise aux énergies fossiles est un défi de taille qui nécessitera des interventions à toutes les échelles et une volonté forte des différents acteurs, notamment les acteurs de la société civile, les entreprises en passant notamment par les professionnels de l'aménagement et de l'urbanisme. Le CEUM a soulevé plusieurs pistes de solution et de recommandations afin de changer les pratiques et que chacun soit un moteur de changement dans son milieu :

Des recommandations à partager

1. Repenser Montréal en mettant les piétons et les cyclistes à l'avant-plan.
2. Rendre la vie en ville attrayante par: <ul style="list-style-type: none">• l'élargissement des trottoirs;• l'apaisement de la circulation sur les artères;• la mitigation des enclaves causées par les grandes infrastructures de transport;• des espaces publics animés, sécuritaires et inclusifs;• la diversification de l'offre de transport pour mieux s'adapter aux besoins des différents groupes de la population, dont les familles;• le verdissement de la ville.
3. Augmenter la densité et la compacité des villes pour des milieux de vie à échelle humaine.
4. Développer des systèmes de transports intermodaux.
5. Aménager des rues complètes et multiplier les expériences de rues piétonnes et partagées, en s'assurant de créer des axes Nord/Sud et Est/Ouest pour les cyclistes.
6. Accélérer les mesures pour favoriser le vélo et bâtir un environnement favorable à la marche.

Des pistes de réflexions citoyennes à partager

La parole citoyenne étant au cœur de la démarche du CEUM, il a tenu à mettre de l'avant quelques enjeux qui interpellent ses membres. Ce sont des pistes des réflexions que les membres souhaitent inclure à la démarche montréalaise :

- 1. Mettre en place un système de péage kilométrique pour financer les coûts de l'étalement urbain.**
- 2. Moduler les coûts des stationnements en ville et tarifer les stationnements gratuits.**
- 3. Revoir la fiscalité municipale afin de diversifier les pouvoirs que les municipalités peuvent exercer pour orienter la Ville vers un futur moins dépendant aux énergies fossiles.**
- 4. Sensibiliser les promoteurs, les consommateurs et les décideurs aux bienfaits et avantages d'une ville et d'un mode de vie durables, ainsi que de quartiers complets et compacts.**
- 5. Limiter l'expansion du réseau autoroutier et prioriser les infrastructures de transports collectifs.**
- 6. Réaménager des terrains vacants.**
- 7. Augmenter l'offre de transports collectifs et leur confort et développer le réseau de façon stratégique afin d'en faire un outil structurant pour une qualité de vie supérieure à Montréal.**

1. LA NÉCESSITÉ D'UNE PLANIFICATION INTÉGRÉE DE L'AMÉNAGEMENT ET DES TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS

L'aménagement du territoire constitue une clé dans le développement durable d'une société. Pourtant, l'avènement de la voiture comme mode privilégié de transport, le développement du réseau routier pour accommoder cette nouvelle tendance, l'accessibilité accrue des secteurs de plus en plus éloignés des centres urbains ont provoqué un étalement du territoire d'urbanisation et une forte ségrégation des fonctions urbaines.

Cet étalement rapide, peu planifié au plan métropolitain, et la croissance ininterrompue des volumes de circulation automobile ont entraîné des impacts négatifs majeurs sur l'environnement (perte de milieux naturels, pollution de l'air, gaz à effet de serre, etc.), économiques (perte de terres agricoles, parmi les plus fertiles du Québec, explosion des coûts de la construction et de l'entretien des infrastructures et des équipements publics, etc.), sanitaires (troubles de santé dus à la pollution atmosphérique et à la sédentarité, traumatismes routiers, , etc.).

Dans le contexte des changements climatiques, de la forte hausse appréhendée du prix du pétrole et de la crise des finances publiques, un virage majeur est requis. Il est heureusement possible de l'opérer par notre façon d'aménager la ville et de planifier les transports dans les années et les décennies à venir. Des changements majeurs dans nos façons de faire sont toutefois indispensables, tout comme le leadership et l'avant-gardisme dont devra faire preuve la Ville de Montréal. Il n'est plus possible de poursuivre les pratiques de développement actuelles si nous tenons à assurer un avenir durable pour les générations à venir. Des changements structurants s'imposent.

Il est crucial de relever les défis suivants :

- ❖ Créer des milieux de vie de haute qualité qui rendent leurs résidents moins dépendants de la voiture, entre autres par les mesures suivantes :
 - Consolidation, densification, compacité et diversification (mixité des usages, mixité sociale);
 - Accessibilité aux transports collectifs et actifs (infrastructures et services);
 - Réduction des incitatifs à l'usage de la voiture;
 - Espaces publics de qualité, parcs et espaces verts à distance de marche;
- ❖ Mettre les piétons et les cyclistes à l'avant de la scène pour humaniser la ville, par le biais de :
 - Création de zone à priorité piétonne tout au long de l'année;
 - Amélioration de la qualité d'aménagement des rues et des espaces publics pour en faire des lieux privilégiés de rencontre du quartier accessibles à tous;
 - Mesures favorisant l'achat de proximité et l'animation des rues commerciales.
- ❖ Protéger les milieux naturels et privilégier une approche intégrée en créant des quartiers verts.

1.1 La densification des milieux résidentiels hors des quartiers centraux pour réduire la dépendance aux énergies fossiles

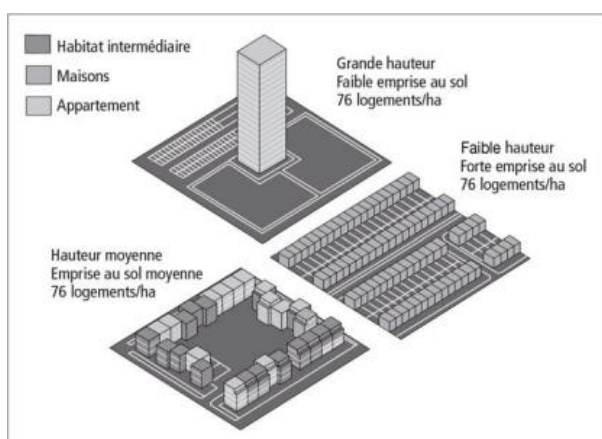
Un développement urbain plus dense est une réponse à de multiples préoccupations, liées notamment à la dépendance aux énergies fossiles. Ses bénéfices sont de :

- ❖ Rentabiliser les infrastructures existantes en maximisant l'utilisation des terrains déjà desservis;
- ❖ Freiner l'étalement urbain pour préserver les milieux naturels et les terres agricoles;
- ❖ Favoriser l'accessibilité et la mobilité durable en réduisant les distances de déplacement ;

- ❖ Économiser les ressources naturelles, en particulier l'énergie;
- ❖ Favoriser le dynamisme et la vitalité économique au niveau local;
- ❖ Lutter contre les changements climatiques et permettre l'adaptation aux impacts du réchauffement climatique;
- ❖ Améliorer la santé des populations, entre autres en favorisant de saines habitudes de vie.

1.2 La compacité pour des milieux de vie à échelle humaine

La compacité se caractérise par un cadre bâti généralement continu, des immeubles mitoyens, un faible recul des bâtiments par rapport à la rue, des rues étroites, ainsi qu'une mixité des activités et des usages¹.



Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France (IAU ÎdF), 2005.

Ses avantages sont nombreux, notamment :

- ❖ Un large éventail de services publics et un réseau de transport collectif étendu, grâce à leur densité résidentielle, sans perdre leur échelle humaine.
- ❖ L'accès, pour ses résidents, aux différents commerces et services, en particulier ceux de proximité, auxquels la population a recours fréquemment voire quotidiennement.

¹ BOUCHER, Isabelle et Nicolas FONTAINE (2011). L'aménagement et l'écomobilité, Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, coll. « Planification territoriale et développement durable » p. 49

- ❖ Des déplacements actifs avec des trajets courts et agréables (expérience sensorielle positive), plus confortables (protection contre les vents, ombre en été, endroits où s'asseoir, etc.).

L'objectif est de créer des milieux de vie complets, autrement dit, des milieux où il est possible d'effectuer la majorité de ses activités quotidiennes (travailler, étudier, consommer, se récréer) à distance de marche de son habitation. Il est ainsi possible d'offrir un accès équitable aux différentes activités (commerces, emplois, institutions publiques, etc.) en assurant leur cohabitation entre elles, ainsi qu'avec les secteurs résidentiels. Cela favorise « l'émergence d'une ville des courtes distances et permet de soutenir les déplacements non motorisés et le transport collectif² ».

1.3 Pour des systèmes de transports intermodaux

Avec l'étalement et le desserrement croissant des villes, les distances pour les trajets domicile-travail ou domicile-école sont parfois importantes. Il est incontournable d'accélérer l'offre de type « cocktail de transport » qui consiste en un mélange intelligent de moyens de transport pour que chacun puisse effectuer ses déplacements sans recourir uniquement à la voiture solo, mais aussi aux modes de transports actifs et collectifs, tels que le taxi, le covoiturage, BIXI, etc.

En combinant ces moyens de transport, il est possible de se déplacer efficacement sans posséder de voiture ou, si le lieu de résidence ne le permet pas, de réduire l'utilisation de son véhicule afin de préserver l'environnement, de réaliser des économies, d'améliorer sa qualité de vie et la santé publique, et ultimement réduire notre dépendance au pétrole.

Montréal possède un réseau de transport en commun efficace, fiable et reconnu. Les services entre les différentes sociétés de transport de la région sont en voie d'être harmonisés dans le cadre de la refonte de la gouvernance

² BANISTER, D., et R. HICKMAN (2006). « How to Design a More Sustainable and Fairer Built Environment: Transport and Communications ». IEE Proceedings of the Intelligent Transport System, vol. 153, no 4, p. 276-291.

métropolitaine des transports. Pour voyager dans la région de Montréal, différents régimes s'appliquent ce qui crée des situations complexes au quotidien des usagers actuels et potentiels. Des membres du CEUM ont soulevé



le fait que l'harmonisation au niveau de la tarification devrait aller au-delà des réseaux de transport « classique » et inclure le BIXI et l'auto-partage.

Afin de constituer une alternative viable à l'auto-solo, les transports collectifs doivent être développés de façon intégrée avec les transports actifs.

Il s'agit de la seule manière d'offrir aux usagers une flexibilité et une efficacité se rapprochant de celles qui caractérisent la possession d'une automobile. Ainsi, pour un même déplacement, une personne peut par exemple facilement avoir recours au vélo, au métro puis à la marche afin de se rendre à destination. Cela favorise l'accessibilité d'un plus grand nombre de résidents aux activités et aux services, sans l'utilisation d'une automobile privée. Un réseau de transport qui mise sur l'intermodalité comprend des pôles d'échanges (lieux où se connectent les différents modes de déplacements), de l'information multimodale ainsi qu'une tarification intégrée, tel que mentionnée ultérieurement.

Voici quelques exemples simples de mesures qui peuvent être adoptées :

- ❖ Des pistes cyclables directes et connectées au réseau de transports collectifs;
- ❖ Des indications sur la distance de pôles d'intérêt aux abords des stations de métro (signalisation);
- ❖ Des stationnements pour vélos aux abords des stations de métro, toute l'année;
- ❖ Des supports à vélo sur les autobus;
- ❖ S'inspirer des lignes de désir pour concevoir des chemins piétons directs.

L'efficacité du réseau de transports collectifs et sa complémentarité avec des mesures favorables aux transports actifs doivent donc être améliorées dès maintenant pour réduire le nombre d'automobilistes sur la route et ainsi diminuer la pollution et notre dépendance aux énergies fossiles qui en découle.

2. DES TRANSPORTS ACTIFS ATTRAYANTS POUR RÉDUIRE LA DÉPENDANCE AUX ÉNERGIES FOSSILES

Pour gagner le pari de la réduction de la dépendance aux énergies fossiles, il faut pouvoir compter sur les bénéfices que procure la combinaison des transports actifs. C'est la part modale de ces déplacements qu'il faut augmenter pour diminuer notre empreinte et favoriser une ville durable, active et en santé.

Les investissements en transport actif sont à la base du déploiement d'une mobilité durable. Entretien et accroître les infrastructures piétonnes et cyclables actuelles est une responsabilité de la Ville. D'année en année, le vélo gagne en popularité à Montréal. Augmenter la sécurité et le confort des cyclistes, et ce, toute l'année, est essentiel pour soutenir cette croissance. La même logique s'impose pour les piétons, qu'ils soient sportifs, travailleurs, enfants, personnes âgées ou à mobilité réduite.

Ces efforts doivent se faire tant lors du réaménagement que de la construction de nouvelles infrastructures. C'est également lors de réaménagement d'espaces publics que les connexions doivent se planifier. Par exemple, l'accès aux parcs et équipements collectifs doit être possible et sécuritaire en transports actifs.

2.1 Transports actifs : la voie vers une ville carboneutre

Les modes de transport actifs, principalement le vélo et la marche, peuvent contribuer à l'atteinte de l'objectif du gouvernement de réduire nos émissions de gaz à effets de serres afin d'atteindre les cibles visées par le gouvernement du Québec. Les transports actifs ne comportent leur lots d'avantages, tant

individuels que collectifs, sur les plans environnemental, économique, social et de la santé :

- ❖ Ils ne contribuent ni à la pollution atmosphérique ni à l'effet de serre;
- ❖ Ils occupent très peu d'espace, et contribuent donc à réduire la congestion routière;
- ❖ Ils sont moins coûteux, que ce soit pour les individus qui les pratiquent ou en termes d'infrastructures pour les administrations publiques;
- ❖ Ils contribuent à la santé en favorisant l'activité physique et améliorent le cadre de vie en réduisant la pression des automobiles (bruit, stress, pollution, espace occupé) dans les quartiers et en favorisant les interactions sociales entre les citoyens.

Il est important de souligner que le gouvernement du Québec reconnaît depuis plusieurs années, dans ses politiques et plans, l'importance de miser davantage sur les modes de transport actifs pour favoriser une mobilité durable et améliorer la santé des Québécois par une activité physique accrue.

Ainsi, Québec a pris des engagements par l'intermédiaire de son Plan d'action gouvernemental de promotion des saines habitudes de vie et de prévention des problèmes reliés au poids en vue d'« améliorer la qualité de vie des Québécoises et des Québécois en leur permettant de vivre dans des environnements qui favorisent l'adoption et le maintien de saines habitudes de vie, un mode de vie physiquement actif et une saine alimentation³ ». L'exemple des Quartiers verts, actifs et santé développés à Montréal vont dans ce sens.



La zone piétonne sur Church Street à Burlington.

Crédit : Catamount Tours of Vermont

³ Gouvernement du Québec. 2006. Investir pour l'avenir – Plan d'action gouvernemental de promotion des saines habitudes de vie et de prévention des problèmes reliés au poids 2006-2012. 50 p., p. 14.

2.2 Un environnement bâti favorable à la marche

Les bénéfices de la marche comme moyen de transport sont nombreux. L'ouvrage *Pour une ville qui marche*⁴, les résume ainsi :

Les bénéfices collectifs :

- ❖ **Environnementaux** : Réduction des nuisances atmosphériques, sonores et visuelles;
- ❖ **Sanitaires** : Réduction de la sédentarité, des traumatismes routiers et de l'exclusion sociale;
- ❖ **Socio-économiques** : Achats locaux, fréquentation des services de proximité, amélioration de la vie de quartiers et développement d'un sentiment d'appartenance.

Les bénéfices individuels :

- ❖ Amélioration de la condition physique;
- ❖ Meilleur contrôle du poids, réduction de l'obésité abdominale;
- ❖ Prévention des maladies cardiovasculaires;
- ❖ Prévention de l'ostéo-arthrite et fractures de la hanche.
- ❖ Prévention contre le cancer;
- ❖ Soulagement des symptômes de stress et de dépression;
- ❖ Autonomie accrue chez les jeunes et les aînés.

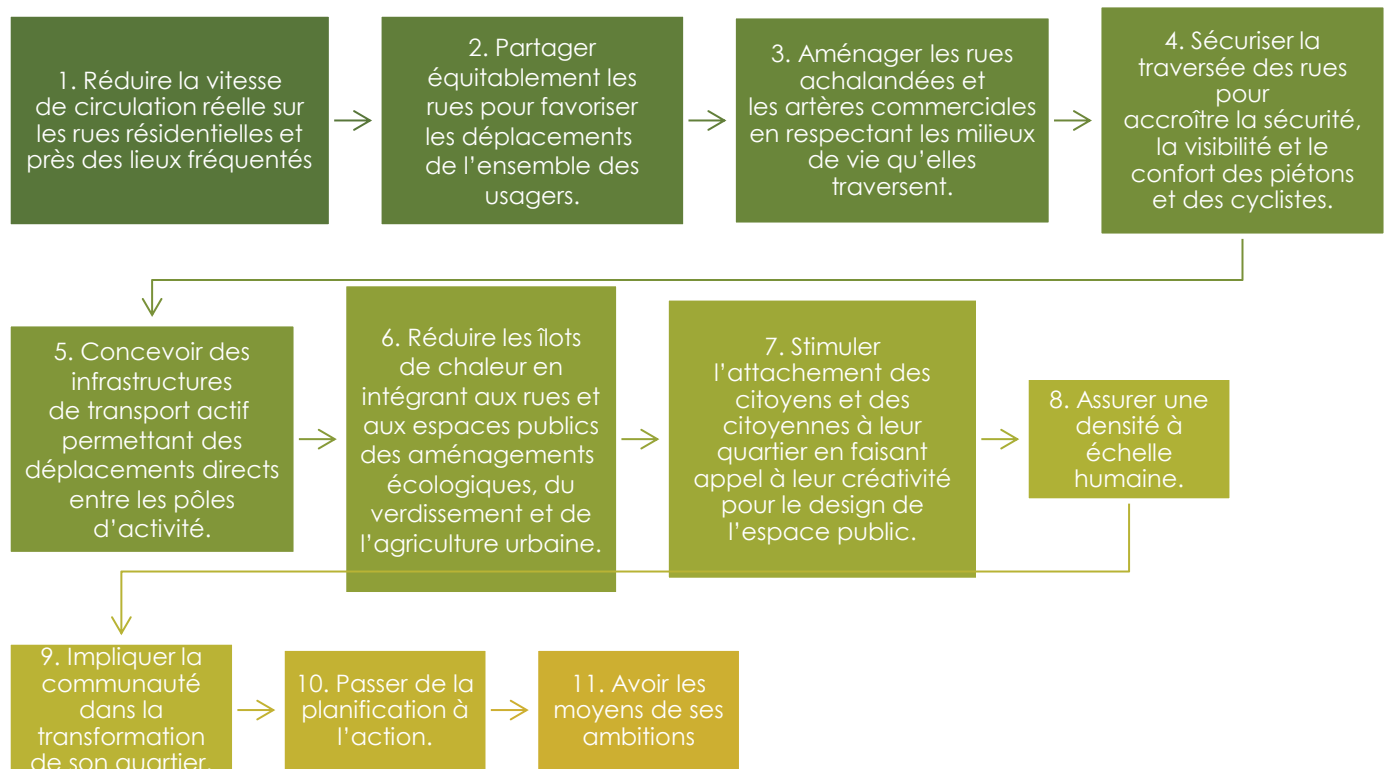
Les piétons ont évidemment besoin d'un environnement propice à la marche pour se déplacer en toute sécurité et convivialité, été comme hiver. Les aménagements favorables à la marche bénéficient à tous puisque, peu importe notre principal mode de transport, nous sommes tous piétons à un moment de la journée. Un aménagement en faveur des piétons constitue donc un geste d'inclusion qui vise à favoriser la mobilité de tous.

⁴ *Pour une ville qui marche. Aménagement urbain et santé*. Montréal, Éditions Écosociété, 2008, 287 pages.



Crédit:
Centre
d'écologie
urbaine

Afin d'améliorer la sécurité et le confort des piétons, voici quelques mesures simples et efficaces du guide *11 Principes pour une ville qui marche* rédigé par le CEUM et qui présente 11 grands principes pour aménager les quartiers de façon plus écologiques et mieux adaptés à la mobilité active :



En amont de ces mesures, la question de la relation entre la ville centre et les arrondissements demeure. En effet, peu d'arrondissements possèdent un plan local de déplacement, ce qui était un engagement du Plan de transport de

2008. Or, il est essentiel qu'une mobilisation des arrondissements soit organisée pour que soient réalisés ces plans, essentiels pour la suite des choses. Une mobilisation collective entourant la primauté du piéton à Montréal et le resserrement de la place des modes de transports motorisés au profit des piétons, tel qu'inscrit dans La Charte du piéton de la Ville, est incontournable.

Une opportunité à saisir sera celle de la révision du Code de la sécurité routière au plan provincial. D'ailleurs, le maire de Montréal a exigé que des mesures en faveur des cyclistes soient comprises dans la réforme du Code de la sécurité routière, ce que le CEUM salue. Une même initiative devrait être prise en faveur des piétons.

2.3 Accélérer les mesures pour favoriser le vélo

La révision du *Plan de transport* ne doit pas retarder la mise en place d'actions simples en faveur des cyclistes : des mesures peu coûteuses et des micro-aménagements peuvent être entrepris en parallèle de la réflexion approfondie. Les mesures visant à modérer la place et la vitesse de l'automobile profitent autant à la marche, au transport public qu'au vélo. En voici quelques-uns :

Favoriser le stationnement vélo sécuritaire sur les espaces publics et privés :

- ❖ L'absence de stationnement au domicile ou sur le lieu de travail est un frein à l'usage du vélo;
- ❖ Les critères à privilégier sont la visibilité du parc de stationnement, la facilité d'accès, la protection des vélos et l'entretien du local;
- ❖ Sur l'espace public, des supports devant les bâtiments publics, les espaces sportifs et culturels, les zones commerçantes est une mesure efficace et peu dispendieuse.

CONCLUSION

La réduction de la dépendance montréalaise aux énergies fossiles est un défi de taille qui nécessitera des interventions à toutes les échelles. Aujourd'hui, les Montréalais veulent être partie prenante du changement qui répond à leurs besoins et qui transforme leur milieu de vie pour le mieux. C'est ce que les membres du CEUM souhaitent mettre de l'avant. En ce sens, des mutations tangibles et pérennes en faveur d'une plus grande indépendance aux énergies fossiles nécessiteront une compréhension et une action concertées des Montréalais. L'exercice actuel est un des jalons importants.

La Ville de Montréal se doit d'être un leader international et une métropole exemplaire. En favorisant davantage un aménagement à échelle humaine centré sur les déplacements actifs, un milieu de vie convivial et les besoins des citoyens, Montréal peut atteindre ses objectifs de réduction de GES tout en augmentant son attractivité et sa résilience. Montréal doit s'inspirer des nombreuses villes qui ont plusieurs années d'avance dans leur transition vers la durabilité. S'inspirer, mais aussi innover et se démarquer.