

L'Office de la Consultation Public invite les citoyens et les organismes à soumettre des idées sur la réduction de la dépendance des combustibles fossiles pour la ville de Montréal.

Ban Ki-Moon, le secrétaire générale des Nations unies a fortement recommandé que tous les pays doivent faire les efforts nécessaires afin de réduire les effets des changements climatiques qui progressent déjà plus rapidement que l'on pensait.

Le 30 juin, le maire de Montréal a confié à l'OCPM le mandat de « consulter sur des solutions concrètes, ambitieuses et réalisables pour réduire la dépendance aux énergies fossiles de Montréal ».

L'action la plus efficace que Montréal peut entreprendre afin de réduire sa dépendance aux combustibles fossiles est d'uniquement autoriser la construction dans des secteurs desservis par des infrastructures existantes (routes, transport en commun, eau potable, gestion des eaux usées).

L'idée est simple : *ne pas construire de nouveaux développements ou les résidents auront besoin de leur voiture pour tout déplacement.*

Imaginer un développement résidentiel d'environ 5000 maisons, construit sur un site présentement occupé par des terrains jachère, des zones humides, des haies, et de jeunes forêts.

Prenons en exemple le développement proposé dans l'ouest de Pierrefonds.

En analysant les plans en détail, nous remarquons qu'environ 28 km de nouvelles rues seront construites. Ceci exclut les boulevards qui achemineront les résidents de et vers leur quartier. La seule construction des rues générera quelque 8,460,000 kg de CO₂ (calculs basés sur Chester, 2008 – en anglais - : « Life-cycle Environmental Inventory of Passenger Transportation in the US » <http://www.co2list.org/files/carbon.htm>)

Si chaque ménage possède une voiture (et parfois plus), 5000 à 10000 voitures seront ajoutées dans le secteur. Certains résidents voyageront en transport en commun (bus), mais ceux qui ont l'option choisiront la voiture. Pourquoi ? La réponse est simple : le temps que ça prend. Par exemple : pour aller du nouveau développement « Héritage sur le Lac » à l'ouest de Pierrefonds vers Fairview (le centre d'achat le plus proche - 7.3 km) cela prends environ 15 minutes en voiture et 40 minutes en bus (excluant la marche de 15 minutes vers l'arrêt de la STM).

L'Association des Propriétaires et Résidents de Pierrefonds-Roxboro a analysé la capacité des boulevards Nord-Sud et la section de l'autoroute 40 dans l'ouest de l'île.

Leur modèle de calcul du trafic suggère que pour les 3 boulevards existants (Des Sources, St Jean et St Charles) qui alimentent l'ouest de l'île, 4300 voitures par heure, par boulevard, pourraient achalander la 40 en heure de pointe. Si un nouveau boulevard serait construit pour accommoder le nouveau développement proposée, ceci permettra environ 4300 voitures de plus par heure en heure de pointe. Même si on imagine seulement une voiture par ménage (donc 5000 véhicules) dans le nouveau développement, la capacité du nouveau boulevard est dépassée. Déjà c'est souvent un cauchemar pour sortir des quartiers résidentiels existants à l'heure de pointe du matin.

Malgré tout ça, les banlieusards préfèrent prendre leur voiture car le transport en commun n'est pas commode.

Le model de l'APRPR prend en considération uniquement le trafic de banlieue pour aller ou rentrer de son point de travail ou école. Nous devons aussi considérer les voyages vers l'épicerie (au moins une fois par semaine), pour le plaisir (aréna de sports, gym, cinéma, match de hockey etcetera) et les visites à famille et amis.

Dans le type de développement résidentiel proposé à Pierrefonds Ouest (rappelons-le, 28 km de rues), la consommation de combustibles fossiles des services municipaux (dénègement, collecte des ordures, matières recyclables et déchets organiques) augmenteront encore la dépendance aux combustibles fossiles. Une question pertinente est de savoir si le nouveau développement est plus éloigné des centres de compostage et recyclage existants ainsi que de la décharge de neige, et est-ce que les sites existants peuvent accepter une quantité supplémentaire créée par le nouveau développement.

Combien de trafic sera générée pendant la construction du nouveau développement pour le transport des matériaux et travailleurs et est-ce que cela s'équivaut pour le site loin de tout infrastructure ?

Si un nombre des nouveaux habitants qui aujourd'hui emploient le transport en commun devront se procurer une voiture pour leurs trajets, combien de kilomètres de trajet navire ou rail faut-il pour amener ces voitures et combien de combustibles fossiles seront nécessaire pour produire ces voitures ?

Si nous aspirons à des pratiques de développement durable, et ceci inclut la réduction de notre dépendance aux combustibles fossiles, il est important alors de comptabiliser tous les couts associé à un projet de nouveau développement ainsi que de faire une analyse compréhensive du cycle de vie.