

MEMOIRE

**Mémoire sur la Réduction de la
Dépendance de la Ville de Montréal
vis-à-vis des Énergies Fossiles**

*Ingénieurs sans
Frontières, Section
Professionnelle de
Montréal*

1 Introduction

Transport

Améliorer le système cyclable de la Ville

- 1.1 Créer des parcours cyclables intelligents Nord-Sud, Sud-Nord, Ouest-Est et Est-Ouest (pas nécessairement des pistes cyclables aménagées) : Lumières synchronisées, plus d'espace pour rouler (bande cyclable), choix de rues non endommagées (pas de trous ni de fissures sur le pavé), interdiction de stationnement à moins de 5 m des coins de rues pour les voitures afin d'augmenter la visibilité aux coins de rues.
- 1.2 Installation intelligente de stationnement pour les vélos : pas besoin d'installer de nouveaux stationnements, mais il est aussi possible d'utiliser le mobilier existant. Par exemple, des ganses métalliques pour barrer les vélos peuvent être installés sur les poteaux de lampadaires (solution moins chère et plus facile à installer).
- 1.3 Déblayer les pistes cyclables l'hiver.
- 1.4 Exiger aux ICI l'installation de douches pour leurs employés dans leurs immeubles.
- 1.5 Interdire le blocage des pistes/bandes/chemins cyclables : On retrouve trop souvent des débris/poubelles/voitures stationnées/etc. sur les pistes/bandes/chemins et même dans les rues ce qui oblige les cyclistes à contourner les obstacles augmentant ainsi les risques d'accidents avec les voitures roulant dans la rue.
- 1.6 Augmenter les campagnes de sensibilisation auprès des différents usagers de la route : Les gens doivent apprendre à partager les espaces communs (trottoirs, rues, chemins, places publiques, etc.) et être respectueux envers les autres usagers. En tant que piétonne et cycliste (et conductrice occasionnelle) je comprends les différents dangers et risques selon les 3 modes de transport que j'utilise mais je perçois une certaine incompréhension du système global de mes concitoyens qui n'utilise qu'un seul type de transport.
- 1.7 Plusieurs axes principaux nord-sud et est-ouest de la ville sont partagés par les cyclistes et les automobilistes, ce qui peut être très dangereux! Quelques Montréalais ont payés ainsi de leurs vies.
- 1.8 Quelques rues résidentielles parallèles à ces axes pourraient être cependant dédiées à la circulation cycliste et résidentielle. Il est courant en Europe de voir des bornes anti-intrusion qui réservent l'accès aux seuls résidents d'une section de la rue. Les taxis et les compagnies de livraison pouvant être admis.
- 1.9 Cette solution pourrait absorber/encourager l'augmentation prévisible du trafic cycliste.
- 1.10 Les points faibles de la solution sont les inévitables viaduc et passages à niveau...

Transport En général

- 1.11 Réfléchir à l'aménagement de la ville en tant que piéton ou utilisateur des transports actifs et en commun i.e.
- 1.12 1. Élargissement des trottoirs et aménagement de mobilier urbain sur certains axes (peut-être près des voies cyclables ou autres axes piétons achalandés) permettant une pause ou un repos lors de transport actif.
- 1.13 2. Avoir des rues dédiées entièrement au vélo, au piéton et peut-être même au transport en commun de type "tramway" = encourage la multimodalité dans l'usage des transports. Aussi augmenter les voies cyclables Est-Ouest.
- 1.14 3. Avoir une signalisation dédiés aux usages à toutes les intersections majeures (boulevards et rues achalandées) croisant des pistes cyclables.
- 1.15 4. Augmenter la densité et la mixité des fonctions à l'intérieurs des quartiers enclavés et des quartiers en développement. Les commerces de proximités encouragent les habitants à utiliser les moyens de transports actifs et donc contribuent à réduire l'usage de l'automobile. En parallèle, l'augmentation de la densité nourrit les commerces de proximité.
- 1.16 5. Législation qui interdit les stationnements à ciel ouvert dans les zones d'activités denses comme le centre-ville, Vieux-Port et aux pourtours des universités. Reconversion de lieux en espace publique.
- 1.17 1. Intégrer à un même objet (ex : carte OPUS) TOUS les modes de transports offert par la grande région métropolitaine i.e. une même carte qui permet d'être utilisée pour le train, l'autobus, le métro, le bixi, et pourquoi pas aller jusqu'au stationnement. Ce même objet encourage l'usager à réfléchir en terme de multimodalité, tout en augmentant la résilience dans ses déplacements.
- 1.18 ex : Congestion! Pas de problème. Je stationne près d'un métro (en payant avec cette carte) Je prends le métro (avec cette même carte). Une panne de métro ! Pas de problème, je prends un bixi si l'autobus n'est pas en vue (toujours avec cette même carte).
- 1.19 **À noter que les tarifs se doivent d'être uniformisés dans une certaine mesure. Il est déplorable que les billets achetés à Montréal ne permettent pas de reprendre le métro une fois à Laval (idem pour Longueuil).
- 1.20 2. Adopter un plan de péage urbain selon la densité des activités de la ville. ex : Londres, Paris, Milan, Rome
- 1.21 3. Adopter une législation de type "utilisateur-payeur" pour les usagers des transports privés conventionnels (pétrole) selon l'usage (ex: au kilométrage).
- 1.22 4. Limiter l'émission ou augmenter de manière significative le prix des immatriculations pour les véhicules privés conventionnels et réduire le prix des immatriculations pour les véhicules hybrides, électrique ou de type "auto-partage".

Idées plus globales (à l'échelle de la province) :

- 1.23 Mettre en place une taxe kilométrique pour les véhicules (voitures, camions, etc.) et qui serait fonction des émissions du véhicule.
- 1.24 Étendre le territoire des service tel que Communauto sur toute la province.

Nourriture et Aménagement urbain

- 1.25 Réfléchir sur l'intégration de l'agriculture urbaine verticale. Essai par Dickson Despommier : http://www.verticalfarm.com/?page_id=36
- 1.26 Partenariat entre les cuisines communautaires et les distributeurs alimentaire pour minimiser le rejet des aliments en fin de vie.
- 1.27 Législation qui interdit les distributeurs alimentaires de jeter les aliments en fin de vie.

Économie

- 1.28 - Le réinvestissement du surplus d'argent émanant de programmes d'efficacité énergétique dans les circuits d'économie partagée (et j'irai jusqu'à économie solidaire) (<http://www.wri.org/blog/2016/02/4-keys-unlock-innovative-urban-services-all>)
- 1.29 - Pour les entités gérées par la municipalité: participer au mouvement "Divest" (désinvestissement) pour que les fonds de pensions et autres argent dormant ne soient pas investis dans les compagnies extractives

Plastique

- 1.30 Dans un monde/Montréal idéal Il faudrait encourager les organisateurs de nos nombreux festivals à dissuader de donner je ne sais combien de "goodies" en plastique qui encombrant, ne servent à rien et terminent souvent leur vie aux poubelles....
- 1.31 Hambourg, la deuxième plus grande ville d'Allemagne, a adopté un « Guide pour un approvisionnement écologique ». Plusieurs produits sont proscrits des édifices municipaux depuis la fin janvier. La Ville espère devenir un modèle vert (<https://www.facebook.com/radiocanada.info/videos/1135577363153936/>)

Éducation

- 1.32 Je voudrais faire un ajout au volet éducatif de ce programme d'envergure de la ville de Montréal.
- 1.33 Notre ville dispose d'un grand réseau de Bibliothèques municipales, de maisons de la culture et de centres communautaires qui doivent être arrimer à ce programme de long haleine.

- 1.34 Ces espaces de rencontre pourraient être mis à contribution pour accueillir des ateliers d'information, de suivi de projet et d'engagement des adultes et des jeunes au programme de décarbonisation de la Montréal. Ces ateliers seraient itinérant et à long terme. On peut s'inspirer de l'organisation ACE (Alliance for Climate Education): <https://acespace.org/what-we-do>

DIVERS

- 1.35 Dans les appels d'offres inclure un volet analyse des impacts environnementaux du cycle de vie pour les différents projets et choisir les gagnants des appels d'offres sur plusieurs critères (la minimisation des coûts certes, mais également la minimisation des impacts potentiels)
- 1.36 (Ça dépasse le niveau de la ville mais elle peut-être un levier politique pour la mise en place de l'idée) Revoir le code du bâtiment pour y inclure des mesures d'efficacité énergétique pour les bâtiments.
- 1.37 Mise en place de politiques publiques stipulant que, lors de la rénovation ou la construction de nouveaux bâtiments publics, des standards (à quantifier) d'efficacité énergétique doivent être suivis.
- 1.38 Appuyer des événements de vulgarisation scientifique, notamment auprès des populations moins au fait du sujet (événements dans les écoles primaires et secondaires, centre communautaires)
- 1.39 Promouvoir une offre de transport en communs modulables et intelligents dans le grand Montréal et la proche banlieue. Investir dans une offre plus large de réseau de trains de banlieue