

RÉDUCTION DE LA DÉPENDANCE AUX ÉNERGIES FOSSILES DE MONTRÉAL

Une perspective présentée par des ingénieurs

Dans le cadre de la consultation publique mandatée par Montréal à l'OCPM, nous voulons prêter nos voix en support aux recommandations données à la ville. La réduction de notre dépendance aux énergies fossiles et la transition vers les énergies renouvelables sont en fait entrelacées avec les valeurs tenues à cœur par la profession du génie. Il suffit de se référer au *Code de déontologie des ingénieurs* de l'Ordre des ingénieurs du Québec [1] afin de le voir.

Dans tous les aspects de son travail, l'ingénieur doit respecter ses obligations envers l'homme et tenir compte des conséquences de l'exécution de ses travaux sur l'environnement et sur la vie, la santé et la propriété de toute personne.

Au présent, nous sommes acteurs d'une expérience inédite, la propagation et utilisation à grande échelle des combustibles fossiles, dont les conséquences sur l'environnement et sur la santé humaine ne peuvent plus être ignorées. Dans les dernières 200 années, l'espèce humaine a introduit 2,3 billions de tonnes de CO₂ dans l'atmosphère. La moitié de celles-ci furent relâchées au cours des 30 dernières années [2]. Alors que ces gaz à effets de serre (GES) réchauffent la planète, l'année la plus chaude jamais enregistrée fut 2015 démontrant une augmentation de plus de 1°C comparativement à la moyenne pré-révolution industrielle [3]. Ceci n'est pas étonnant puisque cela fait plus de 25 ans que les scientifiques alertent sur les conséquences des changements climatiques, notamment à travers les documents de synthèse du GIEC [4].

Le fait que Montréal soit une métropole est à la fois un défi et une opportunité. Un défi car nous ressentons certains effets, comme les vagues de chaleur et la pollution de l'air, de façon plus intense que la majorité de la province, et même du pays ; une opportunité car nous avons aussi un immense potentiel de réduction des émissions de GES. Il est temps de prendre action et de commencer cette transition ; c'est pourquoi nous supportons pleinement la ville dans cette démarche.

Regardant plus loin, mettre en œuvre les démarches pour effectuer une telle transition embellira le secteur économique de la ville. Une multitude de nouveaux emplois et entreprises verts, à haut degré technologique, vont accompagner cette nouvelle orientation au Québec [5], un phénomène déjà observé aux États-Unis [6,7,8]. Cela contribuera grandement à la réalisation des objectifs en terme d'emplois et de développement économique de la ville de Montréal [9]. Certaines études faites au Québec estiment que dans un scénario modéré, jusqu'à 130 000 emplois par an, direct et indirect, peuvent être créés [5]. Plus d'investissements, plus d'emplois, plus de résultats, et ainsi nous perpétons le cycle positif. C'est aussi une opportunité à ne pas manquer pour former graduellement les prochaines générations de citoyen à vivre et s'épanouir différemment dans un contexte post énergies fossiles. Ce seront des générations plus conscientes de leurs choix et des conséquences de leurs actions sur le monde dans lequel elles vivent.

Aujourd'hui nous comprenons mieux que jamais que les villes ont un rôle primordial à jouer pour atteindre les objectifs établis à COP21 [10]. Grâce au large éventail de villes qui ont déjà mis en œuvre des stratégies de réduction de la dépendance aux énergies fossiles autour du monde [11], le chemin pour y arriver est déjà balisé. Alors que l'abondance d'électricité renouvelable (hydroélectricité) dont

Montréal jouit nous mets déjà dans une bonne position, le secteur des transports Montréalais reste majoritairement dépendant du pétrole. Il est alors évident qu'un des champs prioritaires d'action de la ville doit être la décarbonisation du secteur des transports. Plusieurs axes complémentaires devront être considérés en commençant par la réduction des investissements directs ou indirects vers les infrastructures incitant à l'utilisation de l'automobile solo. Ces fonds vont pouvoir être ainsi redirigés afin de faire évoluer les moyens de transports en commun : améliorer les stations multimodales existantes, en construire de nouvelles, étendre la portée du système de métro, créer des voies d'autobus prioritaires dans les artères de la ville, favoriser la mobilité active, etc. Parallèlement, il faut développer et implémenter un plan concret vers l'électrification des transports. Par exemple, les citoyens ne considéreront pas l'achat d'une voiture électrique si l'infrastructure de bornes de recharge n'est pas présente. Ces solutions ne vont pas se mettre en place du jour au lendemain, mais lorsqu'appliquées de façon cohérente et graduelle, vont apporter de grands changements au cours du temps.

Pour le moyen terme, nous croyons qu'il est impératif de rencontrer la cible de 30% de réduction des émissions de GES sous les niveaux de 1990, d'ici 2020. Nous croyons que la Ville de Montréal a le potentiel d'y parvenir, mais que pour ce faire elle doit se doter d'un plan solide, de cibles intermédiaires concrètes et mesurables et de budgets en conséquence. Nous voulons aussi exprimer, qu'il est encore plus important pour le long terme que Montréal vise d'être carbo-neutre pour le 400^e de la ville, soit en 2042. Suite à la COP21 il est clair qu'il faut adresser le défi des changements climatiques en devenant leader dans cette transition afin d'être une ville exemplaire au niveau mondial. Nous, ingénieurs, appelons la ville de Montréal à franchir l'étape de la discussion et de passer à l'action avec ferveur et détermination.

- [1] "Code De Déontologie Des Ingénieurs." Code De Déontologie Des Ingénieurs. N.p., n.d. Web. <http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=3&file=%2FI_9%2FI9R6.HTM>.
- [2] Baumert, Kevin A., Timothy Herzog, and Jonathan Pershing. Navigating the Numbers: Greenhouse Gas Data and International Climate Policy. Washington, D.C.: World Resources Institute, 2005. World Resources Institute. Dec. 2005. Web. <http://www.wri.org/sites/default/files/pdf/navigating_numbers.pdf>.
- [3] National Centers for Environmental Information. US National Oceanic and Atmospheric Administration. Web. <<http://www.ncdc.noaa.gov/sotc/>>
- [4] "Climate Change 2014: Synthesis Report." (2014): n. pag. IPCC. Web. <https://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar5/syr/AR5_SYR_FINAL_SPM.pdf>.
- [5] Étude réalisée par le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec dans le cadre de la démarche Par notre PROPRES énergie. Web. <<http://www.par-notre-propre-energie.com/etude.php>>
- [6] American Wind Energy Association (AWEA). 2012a. AWEA U.S. Wind Industry Annual Market Report: Year Ending 2011. Washington, D.C.: American Wind Energy Association
- [7] The Solar Foundation. 2011. National Solar Jobs Census 2011.
- [8] Environmental Protection Agency. 2010. Assessing the Multiple Benefits of Clean Energy: A Resource for States. Chapter 5.
- [9] Stratégie de développement économique 2011-2017 Montréal – Objectifs, Montréal city. Web. <<http://www.sdemontreal.com/fr/cadre-strategique/objectifs>>
- [10] Advancing climate ambition: cities as partners in global climate action. M. R. Bloomberg
- [11] "Cool Trends: 10 things cities are doing now to reduce greenhouse gases." 2008. International Society of Sustainability Professionals. Web. <<https://www.sustainabilityprofessionals.org/files/Cool%20Trends.pdf>>