



**Pour un plan stratégique de développement durable à la hauteur  
des vrais défis**

Mémoire déposé par Projet Montréal  
à la Commission permanente du conseil d'agglomération sur l'environnement, le  
transport et les infrastructures

Le 23 novembre 2006, à l'Hôtel de Ville

## 1- Remarques générales

### a. Un plan d'action sans budget et presque sans objectifs

Bien que plusieurs intervenants aient déjà mentionné ce fait, il nous paraît important d'insister sur le fait qu'un vrai plan d'action fait état, notamment, des responsables des actions, d'un échéancier précis, d'un objectif atteignable et d'un financement adéquat. Or, la proposition de plan d'action 2007-2009 oublie le plus souvent ces aspects fondamentaux. Nous prendrons la mesure 2.8 à titre d'exemple : « Mettre en œuvre des mesures d'apaisement de la circulation ». Le descriptif est convaincant et nous persuadés que la majorité des Montréalais attendent de telles mesures sur leurs rues résidentielles. Mais qui est responsable de cette action ? Lorsqu'on connaît un peu la structure de la nouvelle Ville, on sait que les rues résidentielles relèvent de la compétence des arrondissements et que cette action est donc de leur responsabilité (même si ce n'est pas écrit en toutes lettres dans le plan). Est-ce que certains arrondissements se sont déjà engagés à réaliser cette action ? Devront-ils payer la facture en entier ? Où ces aménagements seront-ils réalisés ? D'ici combien de temps ? Autant de questions dont les réponses auraient dû figurer dans le plan d'action.

### b. L'ampleur du problème est disproportionnée par rapport aux actions proposées

Le présent plan d'action, tout comme son prédécesseur, n'est pas à la hauteur des défis réels. Nous utiliserons deux exemples pour illustrer nos propos. Tout d'abord, la gestion des matières résiduelles. La *Politique québécoise de gestion des matières résiduelles* stipule que les municipalités devront valoriser 60 % du verre, du plastique, du métal, des fibres, des encombrants et de la matière putrescible d'ici l'an 2008. Le taux de recyclage de la Ville de Montréal était de 34 % en 2004 pour l'ensemble des quatre premiers éléments. Comment un plan directeur de gestion des matières résiduelles à peine terminé pourra-t-il permettre de presque doubler le taux de recyclage d'ici 2008 ? Et comment pourrions-nous valoriser 60 % de la matière putrescible produite à Montréal si, à la fin de 2006, nous en sommes encore à souhaiter offrir la collecte aux montréalais sans avoir de plan d'action avec des responsables, un échéancier et un financement attaché ?

Projet Montréal a confiance envers les Montréalais et les citoyens de l'agglomération. Après 20 ans de collecte sélective, ils sont prêts à intégrer de nouvelles façons de gérer leurs matières résiduelles. Mais si la Ville ne fournit pas les outils, ils ne peuvent agir concrètement. En fonction de l'objectif 2008, nous croyons qu'il est temps d'agir et de cesser de rédiger des plans stratégiques.

En ce qui concerne la qualité de l'air et la réduction des émissions de GES, la situation est encore plus préoccupante puisque le problème s'intensifie avec les années. En effet, Projet Montréal a calculé que, chaque année au cours des quatre dernières années, 46 700 véhicules se sont ajoutés sur le réseau routier de la région métropolitaine de Montréal, dont 10 700 provenant de l'île de Montréal même. Ces voitures augmentent la pollution atmosphérique et les émissions de GES. Il faut donc tout d'abord arrêter la progression du nombre d'automobiles sur nos routes avant même de penser pouvoir réduire la pollution et les GES. C'est pourquoi les actions du plan devraient permettre pour le moins de faire en sorte que les 10 700 personnes (plusieurs milliers de plus si on considère que de nombreux banlieusards viennent en voiture sur l'île) qui achètent une voiture chaque année n'achètent pas de voiture et choisissent plutôt des moyens de transport alternatifs pour se déplacer ! Tout un programme ! Et, malheureusement, les actions 2005-2006 et 2007-2009 ne correspondent pas à cet ordre de grandeur.

c. La protection des milieux naturels n'est pas une priorité

Nous sommes un peu surpris de voir que le fait d'améliorer la protection de la biodiversité, des milieux naturels et des espaces verts ne soit pas une priorité de ce plan. Cette problématique est pourtant cruciale à Montréal. Nombre de terrains à protéger sont menacés par des projets immobiliers un peu partout sur l'île et de manière encore plus prononcée aux pointes est et ouest de l'île. L'importance de cette thématique est d'ailleurs facile à constater dans le tableau de la page 4 du plan d'action puisque six (6) Politiques et autres plans de la Ville concerne ce sujet.

## **2- Améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre**

a. Déplacements neutres en carbone

L'action 2.1 propose d'implanter des mécanismes de compensation pour des déplacements neutres en carbone. C'est une très bonne idée. Mais Projet Montréal pense que les exemples cités, plantation d'arbres dans les écoles et réduction des îlots de chaleur urbains, sont plus ou moins efficaces pour atteindre l'objectif souhaité.

Considérant que de récentes études remettent en question le rôle de la forêt comme puits de carbone ;

Considérant que, comme le mentionne si bien le présent plan d'action, « le transport est un des principaux responsables des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques à Montréal » (p. 7) ;

Considérant que le prix de la CAM a une influence non négligeable sur le nombre d'usagers du transport en commun à Montréal ;

Considérant que l'offre de transport en commun est un des facteurs-clé influençant l'achalandage ;

Considérant que les gens qui prennent le transport en commun n'utilisent pas leur voiture ;

Projet Montréal propose que la Ville de Montréal et les partenaires intéressés implantent des mécanismes de compensation pour des déplacements neutres en carbone en versant des compensations financières à un organisme qui est à même de pouvoir réduire la production de GES à Montréal, c'est-à-dire la STM. Afin d'avoir l'effet désiré, l'argent versé devra être utilisé uniquement pour réduire le coût de la CAM et/ou améliorer l'offre de transport en commun.

b. Matériel roulant : prendre exemple sur les partenaires

Des carburants propres, cela n'existe pas. Bien sûr, on peut invoquer une amélioration marginale ici ou là. Mais on n'y parvient souvent qu'en omettant de prendre en compte l'ensemble du cycle de vie d'un carburant. Par exemple, le maïs dont est issu l'éthanol est produit à grands renforts de tracteurs diesel, de fertilisants chimiques et de pesticides. Au-delà de ces subtilités, le fait est que tout ce qui brûle dans un moteur à combustion interne produit des émanations polluantes et des GES. Fi donc du biodiesel, de l'éthanol et de la vieille huile à patates frites : c'est à l'électrification des transports urbains, de tous les transports urbains, qu'il faut passer.

Un véhicule électrique a une efficacité énergétique 5 à 7 fois supérieure à un autre doté d'un moteur à combustion interne, ce qui signifie qu'à service égal, l'énergie présentement utilisée dans les transports routiers sur l'île de Montréal pourrait être remplacée par 5 à 7 fois moins d'énergie électrique. Le développement durable ne commande-t-il pas non seulement de recourir à des énergies propres, mais aussi à moins d'énergie ? L'électricité

est à émanation zéro, est-il besoin de le souligner. Les véhicules mus à cette énergie ont cette autre qualité, inestimable en milieux urbains denses, que d'être silencieux. Tout ce qui roule présentement dans nos rues, automobiles, camions de toutes tailles, bennes à ordures, autobus et autres modes de transport collectif, pourrait être à motorisation électrique. Le Québec est le premier producteur d'hydroélectricité du monde. Il suffit qu'on le veuille pour qu'il devienne aussi un grand producteur d'électricité d'origine éolienne.

Projet Montréal pense que, concernant cette action, la Ville de Montréal aurait tout avantage à prendre exemple sur ses partenaires qui se sont dotés, selon l'information fournie dans le bilan 2005 du Plan de développement durable, de véhicules hybrides ou semi-hybrides ou de Toyota Echo.

c. Infrastructures pour vélo : attention aux mots !

Piste cyclable, bande cyclable, voie cyclable, lien cyclable, ce sont les mots que l'on retrouve dans les différents documents de la Ville. Bien que ces mots soient toujours suivis de l'adjectif « cyclable », ils ne définissent pas du tout la même réalité. **Tous** les experts s'entendent sur ce fait, et ce même s'ils peuvent être en désaccord sur leur légitimité. Attention donc à la confusion des genres, confusion qui est déjà visible dans le bilan 2005. En effet, en page 11 de ce bilan, on peut lire que l'objectif est d' « ajouter au moins 50 kilomètres de piste cyclable au réseau panmontréalais d'ici la fin 2006 ». Or, dans la section « Réalisations de la Ville en 2005 », nous voyons qu'aucune *piste cyclable* n'a été ajoutée ! En effet, les 14,2 km listés sont, et c'est écrit noir sur blanc, des *voies cyclables*. Il faut de toute urgence corriger cette erreur par souci de transparence et d'honnêteté intellectuelle. Deux options sont sur la table : biffer le mot *piste* de l'objectif ou faire de vraies *pistes cyclables*. Il va sans dire que Projet Montréal rejette la première option et appuie sans condition la deuxième.

### 3- Assurer la qualité des milieux de vie résidentiels

a. Quartiers 21 : vers de nouveaux projets

La nouvelle action 2.5 propose de « soutenir financièrement des projets Quartiers 21 hautement novateurs et adaptés au cadre local ». Espérons que les nouveaux projets ne soient pas que des plans de verdissement comme lors de la première phase. Le développement durable au niveau local, c'est beaucoup plus complexe que de planter des arbres. Le projet des Ateliers Rosemont, actuellement sur la table à dessin, serait une occasion en or de réaliser un petit Quartier 21 totalement intégré. Verdissement, mixité des logements et valorisation de la marche et du transport en commun au détriment de l'automobile seraient les éléments-clé du projet. De ce que nous avons pu comprendre du projet, les 2 projets éléments semblent acquis. Le projet devrait cependant être revu pour intégrer le troisième aspect, tel que présenté dans le mémoire de Projet Montréal sur cette question.

b. Réviser le règlement sur le bruit

À l'action 2.7, on parle « d'établir des lignes directrices minimales en matière de bruit ». Que cela veut-il dire exactement ? Il serait peut-être plus clair d'écrire que le règlement sur le bruit doit être complètement révisé. En effet, le règlement sur le bruit à Montréal est ancien et ne tient pas compte des nouveaux concepts développés en la matière, ni des nouvelles recherches sur le sujet.

### 4- Pratiquer une gestion responsable des ressources

a. N'oublions pas le réseau d'égout unitaire



L'action 2.13 traite des eaux pluviales qui se déversent dans les cours d'eau. Il faut évidemment s'attaquer à ce problème. Mais il ne faudrait pas oublier que les eaux usées du réseau d'égout unitaire se déversent également quelques fois par année dans le fleuve St-Laurent sans avoir subi de traitement préalable. En effet, lors de fortes pluies, les eaux pluviales dirigées vers le réseau d'égout unitaire font augmenter de manière importante le volume d'eaux usées arrivant à la station d'épuration, laquelle ne fournit plus. Au lieu de faire déborder les égouts en pleine ville, on envoie l'eau en surplus directement dans le fleuve. Ce phénomène est pour l'instant marginal, mais, si rien n'est fait, il pourrait prendre de l'ampleur avec l'artificialisation croissante du sol de Montréal qui a pour effet d'augmenter le volume d'eaux pluviales ruisselant directement dans les égouts.

En guise de conclusion, Projet Montréal pense que les Montréalaises et les Montréalais ainsi que les employés de la Ville sont prêts pour l'action. Fournissons-leur les outils qui leur permettront d'agir, jour après jour, pour que Montréal se développe en respectant les principes du développement durable.