



PRENONS LA VOIE RAPIDE POUR RÉDUIRE LA DÉPENDANCE AUX ÉNERGIES FOSSILES !

Mémoire déposé dans le cadre de la consultation publique sur la réduction de la dépendance aux énergies fossiles menée par l'Office de consultation publique de Montréal



2 mars 2016

Description de l'équipe

Ce mémoire a été préparé par :
Catherine Gauthier

Ce mémoire a été révisé par :
Amélie Trottier-Picard
Jérôme Normand

Mots-clés :

Dépendance, énergies fossiles, hydrocarbures, Montréal, culte de la voiture, habitudes de vie, transport actif, « Vision Zero », gaz à effet de serre, changements climatiques, réduction de la consommation, gestion des matières résiduelles, politique d'achat local et de saison, information, participation publique, éducation, sensibilisation

Présentation d'ENvironnement JEUnesse

Créé en 1979, ENvironnement JEUnesse (ENJEU) est un organisme d'éducation relative à l'environnement qui vise à conscientiser les jeunes du Québec aux enjeux environnementaux, les outiller à travers ses projets éducatifs et les inciter à agir dans leur milieu. ENJEU est un réseau qui valorise le développement de l'esprit critique et qui donne la parole aux jeunes engagés afin qu'ils fassent connaître leurs préoccupations, leurs positions et leurs solutions concernant les enjeux environnementaux actuels.

Nos objectifs sont les suivants :

- Développer les connaissances, les attitudes et les habiletés des jeunes pour qu'ils puissent agir en tant qu'agents multiplicateurs dans leur milieu ;
- Informer et former les jeunes et les intervenants sur des enjeux environnementaux ;
- Rassembler et motiver les jeunes, les groupes de jeunes et les intervenants dans un réseau dynamique et favoriser les échanges à l'intérieur et à l'extérieur de ce réseau ;
- Concevoir, diffuser et mettre à jour des projets, des animations et du matériel pédagogique, ainsi que des outils de soutien à l'action, pour les jeunes ;
- Assurer le rayonnement d'ENJEU dans les milieux de l'éducation, de la jeunesse et de l'environnement ;
- Participer à des consultations et des débats publics sur les enjeux environnementaux et y promouvoir la place des jeunes et de l'éducation relative à l'environnement ;
- Initier les jeunes à la vie démocratique et à la gouvernance d'une organisation communautaire.

Les activités d'implication citoyenne et projets pédagogiques d'ENJEU touchent divers enjeux, dont la gestion des matières résiduelles, le transport et l'énergie, les changements climatiques, la consommation responsable, l'eau, et l'intégration du développement durable en milieu institutionnel et commercial.

Introduction

À l'automne 2015, ENvironnement JEUnesse a participé à la consultation en ligne sur la réduction de la dépendance aux énergies fossiles de Montréal. ENvironnement JEUnesse s'est penché sur l'une des cinq thématiques soumises à la consultation, à savoir les habitudes de vie des personnes. L'organisme a suggéré de soutenir les projets d'éducation relative à l'environnement, de miser davantage sur la jeunesse et de mettre en place des infrastructures pour encourager les changements de comportement.

Aujourd'hui, ENvironnement JEUnesse dépose un mémoire dans lequel la première section porte sur le bilan des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité. Celui-ci permet de contextualiser la volonté de réduire la dépendance aux énergies fossiles de la Ville de Montréal dans une perspective globale d'atténuation des émissions de gaz à effet de serre.

La deuxième partie résume les enjeux liés au secteur des transports à partir de données de la Société de l'assurance automobile du Québec et de la Ville de Montréal. Elles permettent de démontrer l'importance du culte de la voiture, encore bien présent dans la métropole.

Enfin, les troisième et quatrième sections se penchent sur des pistes d'action concrètes visant à réduire la dépendance de Montréal aux énergies fossiles. ENvironnement JEUnesse aborde les thématiques du transport actif et de l'éducation et de la sensibilisation sur la gestion des matières résiduelles et sur l'alimentation.

1. Bilan des émissions de gaz à effet de serre de la Ville de Montréal

L'inventaire des émissions de gaz à effet de serre (GES) de la collectivité montréalaise a révélé que 14 090 kt éq. CO₂ ont été émises par les citoyens, les entreprises et les institutions de l'agglomération de Montréal en 2009, une baisse de 6 % par rapport aux émissions de 1990, lesquelles s'élevaient à 15 013 kt éq. CO₂ (Ville de Montréal, 2013b : iv). En d'autres mots, cette baisse représente une diminution de 923 kt éq. CO₂ par habitant entre 1990 et 2009.

L'objectif pour 2020 est d'atteindre 10 509 kt éq. CO₂ (Ville de Montréal, 2013b : 13). Pour atteindre cette cible ambitieuse de réduction de 30 % d'ici 2020, on parle de réduire de 24 % nos émissions en 11 ans. C'est un rythme près de 7 fois plus rapide... sans compter que nous sommes déjà en 2016 ! ENvironnement JEUnesse salue cette audace, mais s'inquiète quant au respect de la cible annoncée. Il aurait été intéressant de connaître l'état de la situation actuelle pour mieux saisir l'ampleur des efforts à déployer. En effet, ENvironnement JEUnesse est d'avis que la Ville de Montréal pourrait mesurer les émissions GES et réaliser des inventaires plus fréquemment ; le dernier inventaire remonte à 2009. Si des données plus récentes existent, il serait pertinent de les rendre accessibles dans le cadre de cette consultation.

- ENvironnement JEUnesse recommande à la Ville de Montréal de mesurer les émissions de GES plus fréquemment et de rendre publiques les données dès que possible.

Les émissions de GES de la collectivité montréalaise par habitant, quant à elles, sont passées de 8,4 t éq. CO₂ en 1990 à 7,5 t éq. CO₂ en 2009 (Ville de Montréal, 2013a : v). Cette baisse est attribuable en large partie aux mesures mises en place pour améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments et convertir les systèmes de chauffage au mazout en des systèmes électriques ou alimentés au gaz naturel.

2. Enjeux liés au secteur des transports

Comme pour le Québec en général, le secteur des transports demeure responsable de la plus grande part des émissions, soit 39 % des émissions de GES de l'agglomération montréalaise (Ville de Montréal, 2013b : 22). Afin d'atteindre la cible ambitieuse de réduction de 30 % des émissions de Montréal d'ici 2020, des mesures drastiques doivent être mises en place pour décourager l'utilisation de la voiture.

Dans son bilan 2014, la SAAQ relevait 6 240 266 véhicules en circulation au Québec, soit une hausse de 0,8 % par rapport à 2013 (SAAQ, 2015 : 22). En outre, ce nombre n'a fait qu'augmenter au cours des cinq dernières années (SAAQ, 2015 : 6). À l'échelle de la province, on observe « que ce sont les automobiles et les camions légers utilisés aux fins de promenade qui, avec une hausse de 41 230 véhicules (0,9 %), ont contribué le plus à l'augmentation du parc automobile en 2014 » (SAAQ, 2015 : 22).

Contrairement à ce qu'on pourrait croire, la Ville de Montréal n'y échappe pas. Dans son *Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020*, la Ville admet que « [l]e plus grand changement depuis 1990 en ce qui a trait au transport routier est la hausse de la part des émissions attribuable aux camions légers (passée de 18 % à 28 %) » (Ville de Montréal, 2013b : 22). Les camions légers, dont la popularité s'est accrue, comprennent les véhicules utilitaires sport (VUS), les fourgonnettes et les camionnettes de 4 000 kg ou moins. Sur l'île de Montréal, le nombre de ces véhicules immatriculés a augmenté de 115 % lors de la période 1990-2013 (Ville de Montréal, 2013b : 22). Ainsi, le culte de la voiture demeure encore bien présent dans l'agglomération de Montréal, malgré deux décennies de sensibilisation aux impacts climatiques.

3. Place accordée au transport actif et collectif

Selon ENvironnement JEUnesse, la réduction de la consommation devrait occuper une place primordiale dans le plan d'action de la Ville de Montréal. On peut consommer mieux (véhicules plus efficaces), différemment (véhicules électriques), mais l'idéal demeure de réduire à la source la consommation d'énergies fossiles en pratiquant le transport actif et le transport collectif.

L'organisme est heureux d'observer que le maintien « des conditions de pratique des transports actifs pendant 4 saisons », l'inclusion systématique « des mesures pour les cyclistes et piétons dans les réaménagements de rues » et la valorisation du « transport en commun au cœur du développement économique de Montréal » figurent parmi les idées proposées ayant reçu le plus d'appuis (OCPM, 2015 : 22).

Ailleurs dans le monde, une ville comme Stockholm en Suède a vu naître le concept de « Vision Zero ». Expliqué simplement, « Vision Zero » considère qu'aucune perte de vie n'est acceptable et vise à réduire le nombre de décès et de blessures graves liés au trafic grâce à des infrastructures plus sécuritaires, des lois et des politiques, et de la sensibilisation (Goodyear, 2015).

Afin de dépasser la culture du *char*, il est nécessaire de miser sur la protection des piétons et des cyclistes en milieu urbain. Aux États-Unis, les villes de Seattle, Chicago, New York, Los Angeles, Portland, Oregon et San Francisco ont emboîté le pas en adoptant des politiques « Vision Zero ». En septembre 2015, la Ville d'Edmonton a annoncé qu'elle serait la première ville canadienne à adopter la « Vision Zero » (City of Edmonton, 2016).

Avec une cible annoncée d'« [e]ffectuer un transfert modal de 3 % du véhicule personnel vers le transport actif » (Ville de Montréal, 2013b : 33), la Ville de Montréal ne fait pas preuve d'audace. Le transport actif devrait être une priorité dans le plan d'action, d'autant plus que les infrastructures requises pour favoriser la marche ou le vélo sont peu coûteuses et requièrent peu de planification ; l'efficacité est au rendez-vous.

- ENvironnement JEUnesse recommande à la Ville de Montréal de réaliser un transfert modal de 5 % à 10 % du véhicule personnel vers le transport actif d'ici 2020.

Le *Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020* fait d'ailleurs état de nombreux moyens pour augmenter la part modale des transports actifs : l'application de la Charte du piéton, la réalisation d'aménagements favorisant la pratique du vélo, le développement du territoire couvert par BIXI, l'augmentation substantielle de la capacité d'accueil des vélos dans le transport en commun, le développement et l'entretien du réseau cyclable à l'année et l'offre de cours pour se familiariser avec la pratique du vélo en ville (Ville de Montréal, 2013b : 34) ».

Le transport collectif permet également de réduire l'utilisation de la voiture. ENvironnement JEUnesse croit qu'il est impératif d'augmenter l'offre de service en transport collectif. Pour reprendre les « scénarios dressés par la STM en 2014, nous pourrions bonifier de près de 20% l'offre de services globale à Montréal d'ici 2020 à partir des flottes actuelles » (SWITCH, 2016 : 28). Pour y parvenir, la Ville de Montréal pourrait aller chercher un montant annuel de 50 M\$ dans l'enveloppe du Fonds vert qui y est dédiée (SWITCH, 2016 : 28).

En outre, Montréal compte parmi les villes des plus congestionnées en Amérique du Nord. On estime qu'« un accroissement de la part modale du transport collectif de seulement 3 % réduirait le coût annuel de la congestion automobile [...] de 63,8 M\$ » (SWITCH, 2016 : 29). Au centre-ville, Montréal peut également mettre en place des incitatifs pour favoriser l'utilisation des transports actifs et collectifs et du taxi, et diminuer progressivement l'accès aux voitures.

- ENvironnement JEUnesse recommande à la Ville de Montréal de se doter d'une politique de transport collectif, qui assure un financement suffisant et récurrent, et d'établir des objectifs d'augmentation de l'offre de services.

4. L'éducation et la sensibilisation

Au cours de la consultation menée à l'automne dernier, plusieurs idées proposées et appuyées par un grand nombre de participants touchaient à l'éducation et à la sensibilisation des citoyens. Par exemple, « [a]dopter les règles d'écoconduite comme éteindre les moteurs tournant au ralenti » ou encore « réduire sa consommation de viande » (OCPM, 2015 : 22).

Pour ENvironnement JEUnesse, l'éducation et la sensibilisation du public demeurent au cœur de tout changement de comportement, et une partie d'un plan d'action sur la réduction de la dépendance aux énergies fossiles et son financement doit y être consacrée. En outre, il faut s'attaquer aux habitudes de vie néfastes pour l'environnement et la santé humaine. Le réflexe premier peut être d'imposer une taxe, mais d'autres outils s'avèrent efficaces : publicité ciblée, infrastructures plus accueillantes, règlements municipaux, etc.

La formation et la sensibilisation accrues de la collectivité montréalaise permettraient d'aller plus loin dans la collecte des matières résiduelles. Pour la collecte de matières organiques, par exemple, davantage de sensibilisation des citoyens serait nécessaire afin d'accroître le nombre de ménages participant à la collecte.

De plus, les différentes collectes de matières résiduelles (déchets, matières organiques et recyclables) pourraient se faire de manière plus efficace. Afin de réduire la distance parcourue par les camions en deux, les citoyens pourraient déposer leurs bacs du même côté de la rue : les années paires, les citoyens placent leurs bacs du côté est ou sud, et les années impaires du côté ouest ou nord. Cette mesure pourrait être mise en place rapidement, sans attendre une flotte de véhicules électriques, et réduirait de manière significative les émissions de GES liées à la collecte des matières résiduelles.

L'éducation et la sensibilisation ne concernent pas que les citoyens ; elle peut être orientée vers les commerçants dans le but de les amener à changer de comportements ou à modifier leurs offres de produits. La question alimentaire semble négligée dans les récentes consultations, et ce thème pourrait être mis de l'avant. ENvironnement JEUnesse suggère à la Ville de Montréal de soutenir l'achat local et les produits de saison par une politique, par exemple.

- ENvironnement JEUnesse recommande à la Ville de Montréal d'adopter des mesures d'éducation et de sensibilisation destinées aux citoyens et aux entreprises sur son territoire. Une part significative des fonds d'un plan d'action pour réduire la dépendance aux énergies fossiles devrait être consacrée aux mesures d'éducation et de sensibilisation.

Conclusion

La Ville de Montréal est dans une situation avantageuse pour faire preuve de leadership et servir d'exemple au Québec et ailleurs : les infrastructures permettant de délaissier la voiture sont disponibles. Cette opportunité de leadership doit toutefois être supportée par des actions concrètes qui permettent d'atteindre les cibles fixées. La cible de réduction de 30 % des émissions de GES d'ici 2020 est intéressante et ambitieuse, mais la Ville de Montréal n'aura de crédibilité que si elle se donne les outils pour atteindre cette cible. Avec l'appui de la population et des groupes comme ENvironnement JEUnesse, la Ville de Montréal doit maintenant se donner concrètement les moyens de ses ambitions.

Références

City of Edmonton. 2016. *Vision Zero*. En ligne : http://www.edmonton.ca/transportation/traffic_safety/vision-zero.aspx (page consultée le 25 février 2016).

Goodyear, Sarah. 2015. « How Stockholm Became the Ultimate Walkable City », *The Atlantic*. En ligne : http://www.citylab.com/commute/2015/03/how-stockholm-became-the-ultimate-walkable-city/388433/?utm_source=SFFB (page consultée le 25 février 2016).

OCPM. 2015. *Synthèse de la contribution citoyenne de la phase 1 de la consultation publique sur la réduction de la dépendance aux énergies fossiles*. En ligne : <http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P80/vertmtl-synthese-20151121.pdf> (page consultée le 24 février 2016).

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). 2015. *Le Bilan 2014 : accidents, parc automobile et permis de conduire*. En ligne : http://www.saaq.gouv.qc.ca/rdsr/sites/files/12015001_0.pdf (page consultée le 25 février 2016).

SWITCH. 2016. *Vers une société décarbonisée. Au tour du secteur des transports de faire sa part dans la lutte aux changements climatiques. Plan d'action*. En ligne : http://allianceswitch.ca/wp-content/uploads/2016/01/Plan-action-transport_SWITCH_FINAL.pdf (page consultée le 2 mars 2016).

Ville de Montréal. 2013a. *Inventaire 2009 des émissions de GES de la collectivité montréalaise*. En ligne : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ENVIRO_FR/MEDIA/DOCUMENTS/INVENT_COLLECTIVITE_2009_VF.PDF (page consultée le 24 février 2016).

Ville de Montréal. 2013b. *Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020*. En ligne : <http://rapportdd.ville.montreal.qc.ca/gaz-effet-de-serre.php> (page consultée le 24 février 2016).