

Ensemble pour une métropole du 21^e siècle

Développement durable – Vers une meilleure gestion
de nos ressources naturelles



MAI – JUIN 2011

INTRODUCTION

La société modifie son regard sur le monde et passe d'une vision à court terme à une vision à long terme. Cette conception temporelle amène un changement des mœurs qui implique autant la collectivité que l'individu.

Aujourd'hui, il est impératif de travailler ensemble afin que notre ville puisse continuer de s'épanouir pour offrir à tous une meilleure qualité de vie dans une optique de vision à long terme, plus précisément de développement durable.

Nous aimerions connaître votre point de vue et vos recommandations pour une meilleure gestion de nos ressources naturelles soit : la tarification de notre utilisation de l'eau potable, du compostage et de la récupération énergétique. Nous traiterons également de la transformation de nos déchets en combustible par la biométhanisation.

L'utilisation de l'automobile n'est plus aujourd'hui une solution de transport qui répond à un développement durable de la société. Si les avantages environnementaux des transports collectifs et actifs (vélo, marche) sont largement mis de l'avant, leurs répercussions sur les sphères économiques et sociales semblent, elles, moins connues ou peut-être moins comprises par une majorité de gens pour qui le développement durable n'est qu'un regard strictement écologique porté sur nos modes de vie.

Nous souhaitons également mieux cerner les enjeux du développement durable en approfondissant les aspects social et économique du transport à Montréal. Nous souhaitons faire ressortir les avantages des transports collectifs et actifs par rapport à l'utilisation de l'automobile C'est aussi parler des enjeux de la prolongation des lignes de métro, du train de l'Est, etc.

Ce qu'Union Montréal désire?

Union Montréal veut démystifier le concept de développement durable auprès de ses militants en en exposant toutes ses facettes. L'expression « développement durable » circule depuis 1987 suite à la publication du rapport de la Commission mondiale sur l'environnement, « *Notre avenir à tous* ». Les spécialistes s'entendent pour dire que cette dénomination est galvaudée. Pourtant, le développement durable ce n'est pas sorcier. Suffit d'y voir un peu plus clair pour découvrir que déjà nous posons quotidiennement certains gestes qui font partie des mesures à prendre pour rendre notre vie présente et à venir plus saine dans un plus grand respect de nos ressources.

Cet atelier devrait nous permettre de prendre conscience, chacun dans notre région, que nos habitudes de vie ont un impact sur l'ensemble de notre société et, surtout, sur notre collectivité. Nous souhaitons également recueillir vos recommandations pour que les projets qui vous concernent en tant que Montréalais soient représentatifs de vos besoins réels. Celles-ci seront déposées au congrès des membres du 5 novembre prochain.

Pour ce faire, nous nous pencherons lors des colloques sur deux grands thèmes incontournables dans une perspective de développement durable :

- **Vers une meilleure gestion de nos ressources**
- **La dynamique migratoire et l'urbanisme**

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

De nos jours, on entend de toutes parts parler de développement durable. Mais qu'en est-il vraiment ? Pour une majorité de personnes, le développement durable signifie que nous devons protéger l'environnement. Cette affirmation n'est pas fausse, mais ce concept englobe beaucoup plus que cette unique idée environnementale.

Agir dans une perspective de développement durable signifie qu'il faut répondre «aux besoins des générations du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs.¹» Cette définition comprend deux concepts importants, soit de répondre impérativement aux besoins des plus démunis et de prendre en compte nos avancements technologiques et leurs limites dans la capacité qu'à l'environnement de répondre aux besoins de tous aujourd'hui et demain.

Le développement durable englobe désormais quatre sphères d'activité qui font partie inhérente du concept, c'est-à-dire les sphères économique, sociale, culturelle et environnementale des sociétés. Ces quatre aspects du développement durable sont intrinsèquement reliés entre eux, et c'est sur les quatre ensembles qu'il faut miser. Il est important de comprendre que les liens entre économie, social, culture et environnement sont indissociables et que les répercussions d'une action sont globales. Les compromis sont de moins en moins souhaitables et possibles.

En réalité, «pour être soutenable, le développement durable doit créer de la richesse, il doit répondre aux besoins sociaux des communautés et il doit se faire dans le respect de la capacité des écosystèmes, de manière à préserver les ressources, ainsi que la qualité de l'environnement au bénéfice des générations futures.²»

« Par ailleurs, Montréal est le siège de la Convention sur la biodiversité, signée à Rio en 1992 et mise en application dès l'année suivante. »³

¹ Rapport Brundtland

² *Cadre de référence en matière de développement durable*. Arrondissement Saint-Laurent. Juillet 2009. p. 3

³ Mathieu-Robert Sauvé, *Le futur prêt-à-porter : Comment la science va changer nos vies*.

Développement durable fort et faible : qu'est-ce que cela veut dire?

Il existe deux types de développement durable : un fort (radical) et un faible (progressif). Le premier, le fort (radical), prône de garder intact le capital naturel qu'il nous reste, de ne plus y toucher et de n'utiliser que les intérêts de notre capital naturel présent. Le second, le faible (progressif), compte sur les investissements dans les nouvelles technologies pour remédier à la perte du capital naturel. Dans cette philosophie, les nouvelles technologies agissent en tant que substituts. **Nous devons aménager des espaces de vie, de culture, de savoir et des moyens de transport qui conviennent aux besoins des individus, qui contribuent au développement de la richesse et de l'économie tout en ayant un impact moindre sur notre environnement.** La technologie doit contribuer au remplacement des ressources naturelles que nous consommons.

Selon Pierre-Olivier Pineau, professeur agrégé au Service de l'enseignement des méthodes quantitatives de gestion des HEC, **il est important de trouver un juste équilibre entre ces deux courants de pensées.** Car aucune des deux n'est tenable dans son extrême :

Si en théorie on veut vouloir souscrire au développement durable fort, à cette idée de durabilité forte où jamais on ne touche à notre capital naturel, il faut admettre que dans la situation dans laquelle on est, on va être obligé de passer par un développement durable au sens faible parce qu'à l'heure actuelle on n'en est pas même à compenser notre impact sur la nature. **La société occidentale et le monde entier est en train de gruger son capital naturel.** Donc notre empreinte écologique est telle que la capacité de nos écosystèmes à fournir les services d'air propre, d'eau propre, des services nutritionnels, d'agriculture sont en décroissance. **Il faut vraiment d'abord qu'on arrive à un stade où on arrête de diminuer la capacité des écosystèmes à nous fournir les services essentiels naturels dont on a besoin pour vivre.** Et pour ça, ça va passer par un

développement au sens faible, c'est-à-dire où on gruge de moins en moins sur le capital naturel, où on augmente nos capacités technologiques à fournir les services qui sont essentiels pour nous, **donc un plus grand investissement dans le capital humain et technologique et progressivement aller vers une préservation des systèmes.** C'est une urgence. Il faut agir très rapidement, mais **se donner un idéal qui est inaccessible qu'on devrait avoir tout de suite, eh bien, c'est un petit peu décourageant et de toute façon impossible à réaliser alors allons-y par étapes, mais commençons dès aujourd'hui.**⁴

⁴ Citation de Pierre-Olivier Pineau lors d'une rencontre à son bureau des HEC.

LE PLAN DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2010-2015

VILLE DE MONTRÉAL

Le plan de développement durable 2010-2015 s'articule autour des cinq objectifs suivants :

- Améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES).
- Assurer la qualité des milieux de vie résidentiels.
- Pratiquer une gestion responsable des ressources.
- Adopter de bonnes pratiques de développement durable dans les industries, commerces et institutions (ICI).
- Améliorer la protection de la biodiversité, des milieux naturels et des espaces verts.

THÉMATIQUE

TRANSPORTS COLLECTIFS ET ACTIFS

TRANSPORTS COLLECTIFS ET ACTIFS

Il est maintenant temps de revoir nos façons de penser et de modifier nos façons de faire, car nous sommes aujourd’hui confrontés à une production de gaz à effet de serre (GES) beaucoup trop importante pour que toutes formes de vie ne soient pas compromises à long terme. **Montréal s’est doté en 2007 d’un Plan de transport dont les enjeux sont le développement des transports actifs et collectifs, la diminution de la place de l’automobile et la sécurité des déplacements.** Ces enjeux s’inscrivent dans une **volonté de réduire de façon significative les émissions de GES** afin d’être en mesure de léguer aux générations suivantes un environnement sain.

Ces émissions de GES ont de lourdes répercussions sur la santé, principalement chez les enfants et les personnes âgées, hypothéquant ainsi leur qualité de vie. D’ici 2020, **Montréal s’est engagée à diminuer de 30 % ses émissions de GES.** La principale source de GES provient du transport puis ensuite de la trop grande consommation énergétique des bâtiments. Le Plan de transport de Montréal vise dans un premier temps à combattre notre dépendance à l’automobile.

L’un des buts visés par la Ville de Montréal en matière de transport sur 10 ans – 21 chantiers (selon le Plan de transport) :

- Offrir des conditions optimales de déplacement
- Améliorer la qualité de vie des citoyens
- Améliorer la qualité de l’environnement
- Soutenir le dynamisme de l’économie montréalaise

Il est utopique de croire que nous pouvons tous, dès demain, mettre notre voiture au rancart pour adopter illico les transports actifs ou collectifs. Pour certains, l’automobile demeure incontournable.

« Évidemment le transport en commun n'est pas fait pour tout le monde. Par contre, avec les nouveaux services que nous voulons mettre en place, j'espère le rendre plus accessible pour les besoins de la population. », —Michel Labrecque, président de la STM

Les utilisateurs et les transports collectifs

Quelques faits :

«En matière d'utilisation des services de transport en commun, Montréal se classe au premier rang des villes canadiennes et américaines avec une moyenne de 140 déplacements en transport en commun par personne et par année, ce qui est comparable, voire plus élevé que les indices d'utilisation du transport en commun de plusieurs villes européennes.⁵»

Selon l'Association canadienne des automobiles, le coût annuel d'une automobile se situe entre 6 500 \$ et 8 600 \$ lorsque l'on calcule les coûts liés à l'essence, l'immatriculation, les assurances et à la dépréciation du véhicule.

«Les bénéfices du transport en commun sont nombreux : gain de pouvoir d'achat pour les ménages, facilité de déplacement, réduction des coûts de congestion et augmentation de la valeur foncière des immeubles environnants.⁶»

Cinq conditions pour un transport collectif efficace :

- La ponctualité (fiabilité)
- La fréquence
- La sécurité
- Le confort
- Le coût

Bien que les tarifs de la STM aient été augmentés plusieurs fois dans les dernières années, il est à noter «que **les tarifs actuels de la STM demeurent parmi les plus bas en Amérique du Nord** et que le niveau de service et la qualité de l'offre demeurent les principales conditions de succès pour l'augmentation de l'achalandage.⁷»

⁵ *Plan de transport2007. Réinventer Montréal.* p. 37

⁶ Chambre de commerce du Montréal métropolitain. *Le transport en commun. Au cœur du développement économique de Montréal.* Novembre 2010. p. 25

⁷ *Plan de transport2007. Réinventer Montréal.* p. 35

Transports actifs

Les villes ont été développées en fonction de l'automobile. Depuis longtemps, les infrastructures construites répondent à notre dépendance à la voiture. C'est ce qui rend si difficile la pratique de la marche et du vélo comme moyens de transport. Il faut adapter nos infrastructures pour les rendre plus conviviales pour les marcheurs et les cyclistes. De la même manière, Montréal doit continuer à développer les transports collectifs et actifs pour offrir à tous des alternatives compétitives.

Le taux de population affichant un surplus de poids est tel que l'organisation mondiale de santé (OMS) parle d'épidémie d'obésité. Un enjeu majeur lié au transport est donc la santé. Le choix d'un transport actif tel la marche et le vélo constitue des moyens simples, facilement accessibles et peu dispendieux d'augmenter son niveau d'activité physique afin de contrer les problèmes de santé liés à l'embonpoint et à l'obésité.

La congestion automobile

Selon Pierre-Olivier Pineau, professeur agrégé au Service de l'enseignement des méthodes quantitatives de gestion des HEC, l'utilisation de l'automobile est une véritable perte de productivité, et ce, au sens large. Les congestions engendrent une perte de temps pour les loisirs, le repos, le travail. Les parents perdent du temps de qualité passé avec leurs enfants. Alors que le transport en commun, s'il est bien desservi, redonne du temps au gens et leur permet de socialiser.

Les automobilistes des « deuxièmes » banlieues, nord et sud, contribuent aux embouteillages dont l'achalandage ne cesse d'augmenter.

Malgré le prolongement de la ligne orange du métro vers la station Montmorency et le service de trains de l'AMT, les problèmes liés à la circulation automobile s'aggravent.

L'horaire des trains n'est toujours favorable aux utilisateurs.

Il en est de même pour les Montréalais des « premières banlieues ». Les lignes de métro projetées ou en cours de réalisation offriront une meilleure alternative aux citoyens.

Plusieurs familles sont aux prises avec une gestion laborieuse de leurs déplacements et un manque de temps pour la famille et les loisirs.

LES TRANSPORTS

Autobus⁸ :

- Lignes d'autobus de nuit revues et corrigées ;
- Les 31 lignes les plus fréquentées offrent au moins 6 passages à l'heure de 6 h à 21 h ;
- 850 nouveaux abribus ;
- Enjeu de financement. Construire une voie de métro coûte 150 millions du kilomètre. Alors que construire une voie réservée pour l'autobus coûte 7 millions du kilomètre ;
- À compter de 2025 les bus achetés par la STM seront à zéro émission;
- Développement du bus 100 % électrique québécois (STM);
- Voies réservées et feux prioritaires pour les autobus;
- Réseau de systèmes rapides par bus (SRB). Ces systèmes permettront aux bus de circuler sur des voies en site propre et posséderont un aménagement moderne ainsi qu'un système d'information à la clientèle performant;
- Le premier SRB sera mis en service sur l'axe Pie-IX en 2013. Un second sur l'axe Henri-Bourassa est prévu en 2018.

Pourquoi ne faites-vous pas le choix du transport collectif et actif ?

Quelle est en général votre perception du service utilisé?

Que proposez-vous pour améliorer le service dans votre région?

Quels sont les moyens qui devraient être proposés pour financer le développement des transports collectifs et actifs ?

Devrait-on instaurer une redevance sur l'utilisation des routes (péages, permis d'accès)?

Quelle serait la meilleure façon de sensibiliser les citoyens aux retombées positives de l'utilisation des transports en commun?

⁸ cf. Plan stratégique 2020. Document synthèse, projet pour consultation. Décembre 2010

Métro :

Prolongement des lignes de métro

- La ligne bleue vers Anjou en 2016 : de l'intersection du boulevard Pie-IX et de la rue Jean-Talon jusqu'au boulevard des Galeries-d'Anjou ;
- La ligne orange de la station Côte-Vertu vers Bois-Franc en 2019 ;
- De nouvelles voitures MPM-10 ;
- L'offre de service s'élèvera à 97,2 millions de kilomètres.

La technologie sans-fil sera implantée dans l'ensemble du réseau de métro.

La planification actuelle pour votre région est-elle conforme à vos attentes ?

Sinon, quelles améliorations pourraient être apportées?

Train :

Train de l'Est

- Entrée en service d'ici l'été 2012 ;
- Construction d'un nouveau tronçon de 12 kilomètres pour un total d'un trajet de 52 kilomètres;
- Ajout de 11 gares qui permettront de relier le centre-ville de Montréal à Mascouche ;
- Correspondances vers la ligne 2 (orange) du métro aux stations Sauvé et Bonaventure (Gare Centrale) ;
- Capacité de 5 500 passagers par période de pointe, dont près de 30 % qui utilisent actuellement leur automobile ;
- Coût total du projet estimé à 435 M\$.

La planification actuelle pour votre région est-elle conforme à vos attentes ?

Sinon, quelles améliorations pourraient être apportées?

Train de l'Ouest

- Études préliminaires en cours ;
- Entrée en service d'ici 2016 ;
- Reliera Hudson au centre-ville de Montréal ;
- Aucun partage des voies avec les trains de marchandises ;
- Nombre de départs quotidiens passera de 21 à 43 ;
- Intervalle moyen entre le passage de deux trains : 12 minutes à l'heure de pointe et à 30 minutes en semaine hors des périodes de pointe ;
- Coûts du projet estimés entre 870 millions et un peu plus d'un milliard de dollars.

Quelles sont vos attentes par rapport au projet?

Quelles améliorations pourraient être apportées?

Tramway :

Selon Pierre-Olivier Pineau, professeur agrégé au Service de l'enseignement des méthodes quantitatives de gestion des HEC, le tramway est une bonne idée quand on désire l'utiliser pour revitaliser un quartier, ce qui ne s'inscrit pas dans l'idée de développement durable, mais dans un contexte touristique, le tramway ne répond qu'à une question économique. Le tramway doit être un complément aux autres services.

«Le tramway est une bonne idée en principe surtout si on avait accès à énormément de capital financier disponible. Le problème actuel, c'est que nous faisons face à une crise financière, une crise des finances publiques. La capacité des ménages aussi à augmenter leurs paiements vers les gouvernements est très limitée. Donc on ne peut pas avoir accès à tant d'argent que c'est possible d'investir dans le tramway alors que la priorité devrait être d'améliorer le service de transport en commun.»

Citation de Pierre-Olivier Pineau, professeur agrégé au Service de l'enseignement des méthodes quantitatives de gestion des HEC

Quelle est votre opinion au sujet du tramway ?

Charte du piéton⁹

Montréal s'est dotée d'une Charte des piétons pour une meilleure harmonisation des transports.

- Partie du Plan de transport de la ville ;
- Vise le respect du Code de sécurité routière et l'adoption de comportements sécuritaires ;
- «la Charte du piéton contribuera à:
 - orienter les actions de la Ville en faveur de l'amélioration des conditions de déplacement des piétons;
 - considérer l'apport économique des piétons en aménageant différemment l'emprise publique;
 - veiller à ce que la rue redevienne un lieu de rencontres et d'échanges.¹⁰»
- Installation de feux piétons à décompte numérique avec plus de temps pour la traversée des piétons ;
- Augmentation du nombre de policiers affectés à la circulation ;
- Contrôle de la vitesse automobile ;
- Planification de nouvelles infrastructures en fonction des besoins des piétons ;
- Responsabilisation du piéton.

Considérez-vous que les automobilistes, les cyclistes et les piétons soient respectueux les uns envers les autres ?

Quelle mesure pourrait augmenter le sentiment de sécurité des piétons ?

Serait-il bon de sensibiliser davantage les Montréalais concernant la Charte des piétons?

⁹ c.f. *Charte du piéton. Document de consultation. Juin 2006.*

¹⁰ *Charte du piéton. Document de consultation. Juin 2006. p. 1*

BIXI¹¹

Les Bixi représentent un symbole fort de Montréal. Ce moyen de transport actif avant-gardiste a raflé des prix prestigieux à l'international. Le système Bixi a reçu le prix Or du meilleur produit 2009 dans la catégorie *Énergie et développement durable* des Edison Awards. A également obtenu le Bronze de l'International Design Excellence Awards dans la catégorie *Transport*.

- TIME Magazine a classé le système en 19e position de son palmarès des 50 meilleures inventions de 2008, avant même sa mise en service ;
- Service accessible à tous ;
- 24 heures par jour, sept jours par semaine ;
- Trois saisons par année, d'avril à novembre ;
- 405 stations avec bornes dotées de panneaux solaires ;
- Disponible dans 11 arrondissements (nouveaux arrondissements 2011 : Notre-Dame-de-Grâce, Ahuntsic et Verdun) ;
- Entretien des vélos fait par CycloChrome, entreprise d'économie sociale, qui contribue à lutter contre le décrochage scolaire ;
- Programme corporatif disponible ;
- Combo STM et BIXI.

Voulez-vous des BIXI ? Dans quel contexte et à quels endroits ?

¹¹ c.f. www.bixi.com

Autopartage :

Communauto¹²

- Entreprise fondée en 1994 ;
- 19^e position du palmarès *Les Leaders de la croissance* de la revue *L'actualité* en 2007 avec une croissance de 332 % en cinq ans ;
- Adultes de 25-44 ans représentent 65 % de la clientèle de Communauto à Montréal ;
- Un véhicule Communauto équivaut à 8 voitures privées hors de la route ;
- Réduction de 30 à 40 % des kilomètres parcourus ;
- Réduction de 60 % des émissions de CO2 par année par personne ;
- Économie de 5 900 \$ par année par abonné par rapport à la propriété d'un véhicule ;
- Réduction des besoins en espaces de stationnement ;
- Offre corporative disponible ;
- Combos STM, BIXI et/ou Communauto disponibles ;
- Projet à l'étude : «En ville, je PEP ma voiture». PEP : prêt entre personnes de leurs voitures personnelles.

En savez-vous suffisamment sur la manière d'utiliser ce service ?

¹² c.f. *Le projet auto+bus. Évaluation d'initiatives de mobilité combinée dans les villes canadiennes.* Telsuc. Juin 2006.

L'accessibilité universelle

L'accessibilité universelle vise l'autonomie des personnes et la participation citoyenne. La Ville de Montréal « souhaite que tous les utilisateurs, peu importe leurs capacités, puissent profiter, de manière comparable, des possibilités offertes par un bâtiment, un espace urbain, un programme, un service ou une information... Conséquemment la Ville de Montréal vise à réduire les obstacles, à les éliminer ou à offrir des alternatives facilitantes.^[1]»

On peut penser au pédibus (autobus pédestre) pour les tout-petits, à l'accès des métros par ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite, aux mesures d'apaisement de la circulation automobile, au *Programmes montréalais de soutien à l'accompagnement en loisir pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles*, au Publiphone qui diffuse un résumé des communiqués de presse de la ville et tout ce qu'il y a à savoir sur l'actualité municipale, et j'en passe.

De plus, dans une société où la population est vieillissante, il est fondamental de se questionner sur nos aménagements pour favoriser une riche qualité de vie pour nos aînés. Des mesures d'apaisement de la circulation aux abords des résidences pour les retraités, des temps de traverse de rue plus longs, des trottoirs plus larges semblent aujourd'hui nécessaires pour favoriser l'intégration de toutes les tranches d'âges dans la métropole.

^[1] *L'accessibilité universelle : Un engagement de la Ville de Montréal*. Édition 2010, p. 7

THÉMATIQUE

VERS UNE MEILLEURE GESTION DE NOS RESSOURCES NATURELLES

FONDS ÉNERGIE

La création du Fonds Énergie a été la première mesure entreprise dans le cadre du Plan d'action corporatif « Pour préserver le climat », qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de la Ville de 20 % d'ici 2012. Ce fonds **finance, grâce à des prêts sans intérêt**, des projets d'efficacité énergétique réalisés par les services municipaux et les arrondissements.

Le Fonds Énergie est un important levier qui facilite l'implantation de mesures de réduction des GES dans les bâtiments municipaux. Cette initiative, comparable à une banque interne, dispose d'une enveloppe budgétaire de trois millions de dollars pour financer les projets d'efficacité énergétique des services municipaux et des arrondissements.

Le Fonds Énergie a remporté en juin 2010 un prix Phénix de l'environnement dans la catégorie «Municipalités et organismes municipaux – Adaptation et lutte aux changements climatiques ».

Depuis sa création en 2008, deux millions \$ d'aide financière ont été accordés dans le cadre de huit projets permettant une réduction de près de 800 tonnes éq. CO₂.

Parmi les projets financés par le Fonds Énergie, l'on retrouve:

- La construction d'une piscine intérieure au Centre Jean-Claude-Malépart dans l'arrondissement Ville-Marie (contribution de 300 000 \$).
- Le projet de remplacement du système de chauffage (conversion du mazout au gaz naturel par une chaudière à haute efficacité) au Centre Lafond dans l'arrondissement Rosemont—La Petite-Patrie (contribution de 120 000 \$).
- Projet de réfection des systèmes mécaniques et d'éclairage de l'aréna Martin-Lapointe dans l'arrondissement Lachine (contribution de 300 000 \$).
- Le Biodôme, les Muséums nature de Montréal, l'Hôpital général juif de Montréal, l'Hôpital général de Montréal.

Ceci sont des investissements importants dont les retours sur l'investissement sont probants à court terme aux plans énergétiques et financiers.

Doit-on établir une norme précise de réduction des pertes énergétiques obligeant les industries à construire des bâtisses à faible consommation énergétique ?

LE COMPOSTAGE ET LA BIOMÉTHANISATION

D'ici 2020, c'est tout le Québec devra se mettre au compostage pour répondre à la nouvelle Politique de gestion des matières résiduelles. Toutes les matières organiques devront être compostées, car il sera dès lors interdit d'enfouir ces dernières. **Cette politique vise une récupération de 60 % des matières organiques d'ici 2015. La Ville de Montréal a déjà commencé à investir pour la construction de deux centres de compostage, situés à St-Michel et Dorval, qui devrait débiter leurs activités d'ici 2014.** En 2009, seulement 10 % de ces résidus étaient récupérés.

L'activité de **compostage servira à contribuer à la réduction des gaz à effet de serre** et à une importante **réduction de la quantité de liquide contenue dans les déchets** et ainsi **éviter une contamination importante de l'eau**. Certaines personnes paient pour que les matières organiques soient récupérées. Il existe quelques organismes montréalais qui répondent à la demande de ceux qui ont déjà le désir de voir leurs matières putrescibles récupérées. **L'avantage du compost est que la poubelle devient plus petite, qu'elle dégage moins d'odeurs et qu'elle devient plus propre. Le compost produit pourra servir d'engrais.**

Les matières organiques composent 47 % des sacs d'ordure des Montréalais.

Montréal innove encore en environnement en allant de l'avant avec **l'installation d'usines de bio-méthanisation** qui nous permettront à moyen de terme de **transformer nos matières résiduelles pour obtenir un combustible moins polluant que le pétrole.**

L'étape de la recherche de sites étant désormais complétée, la Ville s'attaque maintenant à l'analyse des terrains choisis. Ces études permettront de réaliser des plans d'implantation des centres de traitement et de choisir la facture architecturale qui leur permettra de s'intégrer dans leurs milieux. Elles permettront également d'évaluer l'impact de l'implantation de ces centres sur le bruit et la circulation.

Les usines de bio-méthanisation seront situées à Montréal-Est et LaSalle.

Avant d'aller de l'avant avec la construction des quatre centres, la Ville soumettra ses projets à une consultation publique qui sera menée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). **Selon les données de la Ville, les usines de biométhanisation pourront traiter 60 000 tonnes de résidus alimentaires. Les centres de compostage auront, quant à eux, la charge de 79 000 tonnes de matières organiques.**

«Nous ne regrettons pas d'avoir plongé, a affirmé le maire suppléant de Pointe-Claire, Aldo Lermieri. Nous avons une liste d'attente de gens qui veulent profiter de la collecte, et ceux qui l'ont déjà nous aiment pour ça.»

« Nous vivons actuellement l'âge d'or de la voiture individuelle. **Au cours des prochaines années, je dirais au maximum 30 ans, nous allons traverser une crise énergétique profonde à cause de la fin du pétrole disponible à profusion** ». — Normand Mousseau, *Au bout du pétrole*

« Nous vivons donc les dernières années d'un combustible qui a fait la prospérité de l'Occident et sur lequel on a bâti une culture et un mode de vie. Et l'auto électrique ? **Il est impensable de convertir 800 millions de voitures à l'électricité.** Selon Normand Mousseau, qui est titulaire de la Chaire de recherche en physique numérique des matériaux complexes, le transport des personnes, dans un siècle sera très différent de ce qu'on connaît aujourd'hui. **On aura appris à se servir de ressources renouvelables pour nos déplacements** et l'on utilisera aussi souvent que possible la technologie pour éviter les déplacements – par exemple, on tiendra des rencontres virtuelles plutôt que de grands congrès internationaux. Les transports en commun ainsi que la marche et la bicyclette, avec ou sans assistance motorisée, seront plus que jamais à la mode. De deux choses l'une, fait observer le directeur de l'urbanisme de l'université de Montréal, Gérard Beaudet : ou l'on aura trouvé de nouvelles sources de propulsion pour nos voitures, ou bien la voiture individuelle sera un concept révolu, auquel cas les grandes banlieues, particulièrement celles qui sont à plus de 30 kilomètres du centre-ville, seront abandonnées. Les ménages à deux voitures des lointaines périphéries auront vendu – à perte – leur maison et se seront rapprochés de leur lieu de travail. Une évolution peut-être pour les ennemis de l'auto, mais un dur coup pour l'économie. Avant d'en arriver là, on peut penser que l'humanité

aura su s'adapter. » —Normand Mousseau, *Au bout du pétrole* ; Mathieu-Robert Sauvé, *Le futur prêt-à-porter : Comment la science va changer nos vies*.

Quelle est votre perception du compostage ?

Êtes-vous prêt à contribuer au financement des installations de compostage par une redevance qui aiderait à financer la cueillette et le transport des matières résiduelles ?

Préféreriez-vous que le tarif soit le même pour tous ou selon le volume de déchets de chacun des ménages?

LA CONSOMMATION DE L'EAU

Pays aux 4500 rivières, le Canada est un grand consommateur d'eau. L'abondance semble nous faire oublier que tous n'ont pas cette chance et que cette ressource doit être protégée. Dans le monde, c'est 25 % des villes qui n'ont pas accès à l'eau potable et à l'assainissement. Cette situation d'insalubrité est la première cause de mortalité mondiale. La gestion de l'eau doit se faire de façon responsable pour que le plus grand nombre puisse en bénéficier.

C'est pourquoi le gouvernement québécois entend faire baisser la consommation d'eau de 20% d'ici 2017. Pour ce faire, il invite les municipalités à faire leur part. **Dès le début de l'année prochaine, elles devront fournir un bilan de l'utilisation de l'eau et un plan de réduction de leur utilisation d'eau.** Québec prévoit l'imposition d'installation de compteurs d'eau pour les industries, les commerces et les institutions si l'objectif n'est pas atteint d'ici 2017.

En France, on compte une consommation moyenne de 150 litres d'eau par jour et par personne. Les Français reçoivent une facture moyenne de 312,37 euros pour 120 m³ d'eau. À Nancy, par exemple, la population débourse 3,32 € le m³. **Les Québécois sont les deuxièmes plus grands consommateurs mondiaux d'eau potable avec un niveau global de la consommation à près de 800 litres par personne par jour et une moyenne de consommation résidentielle de 400 litres par jour et par personne.** Si nous voulons souscrire au développement durable de façon à ce que les générations futures bénéficient d'une bonne qualité de vie, il est impératif de mieux gérer notre consommation d'eau. Montréal, comme toutes les municipalités, doit trouver une façon d'agir.

Quelles sont les stratégies auxquelles vous pensez pour réduire la consommation de l'eau ?

ANNEXE

Les Bons Coups Transport – Prix et Mentions

- Plan de transport de Montréal – Prix du leadership climatique – Copenhague;
- Parcours cyclable le long du canal Lachine classé 3e meilleur au monde selon Time Magazine;
- La STM est l'une des meilleures sociétés de transport en Amérique du Nord (2010)
- Le système Bixi a reçu le prix Or du meilleur produit 2009 dans la catégorie Énergie et développement durable des Edison Awards. A obtenu le Bronze du International Design Excellence Awards dans la catégorie Transport;
- Tarifs plus bas en Amérique du Nord et bon achalandage;
- Premier rang des villes canadiennes et américaines avec 140 déplacements par personne et par année;
- Indice de possession de véhicules personnels 0,4 véhicule/personne (plus bas qu'aux USA et autres villes canadiennes mais plus élevé qu'en Europe);
- Autopartage : «Montréal compte sur la présence d'un des plus importants services d'autopartage au monde, le premier en importance en Amérique du Nord avec environ 12 000 abonnés.» p. 37;
- Ligne d'autobus 747 : trajet entre l'aéroport international Montréal-Trudeau et le centre-ville;
- Programme «Entre deux arrêts»;
- Baisse de la vitesse permise à 40km/h sur les rues locales.