

Richard Bergeron, chroniqueur urbain
Ici Radio-Canada Première 95,1 FM, émission Le 15-18

Plan climat de la Ville de Montréal

Chronique du 14 janvier 2021

En décembre dernier, la Ville de Montréal a rendu public son Plan climat 2020-2030, dont l'objectif principal est de :

- Réduire de 55 % les émissions de GES d'ici 2030, par rapport au niveau de 1990 ;
- Que Montréal soit carboneutre d'ici 2050.

À l'image du Plan stratégique de l'ARTM examiné il y a deux semaines, constatons d'abord que **ce Plan climat reprend le jargon du genre**, décliné comme suit :

- 1 objectif, la réduction des GES
- 4 orientations
- 5 chantiers
- 20 priorités
- 46 actions :
 - Dont 16 actions phares
- Le tout suivant 3 échelles d'intervention

Mais encore une fois, allons à l'essentiel

Montréal par rapport au reste du Québec

La performance de Montréal en matière de réduction des GES doit d'abord être située dans le contexte du Québec... **ce que ne fait pas le Plan d'action.**

Tout d'abord, si l'on accepte le fait que la production de GES de Montréal est de 11 millions de tonnes en 2020 et que cela représente une réduction de 30 % par rapport à 1990, **comme le soutient le Plan d'action**, cela donne les chiffres de réduction suivants :

Production de GES de l'agglomération de Montréal

	de tonnes		Réduction, millions de tonnes et pourcentages par rapport à 1990		
1990	15,7	}	-4,7	-30%	Réalisé 1990-2020
2020	11,0				
2030	7,1		-3,9	-55%	Objectif 2030

Ce qui permet, d'une part, de comparer la production de GES des Montréalais à celle des habitants du reste du Québec, d'autre part de déterminer la contribution des premiers et des seconds à la réduction des GES au Québec depuis 1990 :

Production de GES par habitant, en 2020

	Population	Tonnes	Par habitant
Montréal	2 050 910	11 000 000	5,4
Reste du Québec	6 434 055	67 640 000	10,5
Le Québec	8 484 965	78 640 000	9,3

Note : Année 2017 pour ce qui concerne la production de GES au Québec, à un niveau quasi stationnaire depuis 2014.

Réduction 1990-2020 de GES au Québec imputable à Montréal

	Millions de tonnes	Proportions
Montréal	-4,7	66%
Reste du Québec	-2,41	34%
Le Québec	-7,11	100%

Ces chiffres démontrent que les Montréalais :

- Produisent chacun 2 fois moins de GES que les habitants du reste du Québec ;
- Que les 2 millions de Montréalais ont depuis 1990 contribué au 2/3 de la réduction globale des GES du Québec.

Distinction au sein même du groupe des Montréalais

Mais encore, il ne suffit pas de distinguer les Montréalais des habitants du reste du Québec, il faut aussi distinguer entre les Montréalais eux-mêmes :

- Je mettrais ma main au feu que le million d'habitants des quartiers centraux de Montréal produit 2 fois moins de GES que le second million vivant aux deux extrémités de l'île ;
- Soit, pour fixer les esprits :
 - Autour de 3,5 tonnes par habitant chez les Montréalais vivant dans les quartiers centraux ;
 - Contre plutôt 7,5 tonnes par habitant aux deux extrémités de l'île.

Facteurs explicatifs de cette différence

Sachant que les transports routiers pèsent aujourd'hui 43 % des émissions de GES au Québec, le premier facteur explicatif est le **taux de motorisation** au sein de Montréal et au sein de l'ensemble métropolitain, soit, selon l'Enquête O-D 2018 :

- 788 autos / 1 000 ménages dans les Quartiers centraux de Montréal, contre ;
 - 1 319 en parties Est et Ouest de l'île de Montréal ;
 - 1 511 à Laval et Longueuil ;
 - 1 800 en couronnes Nord et Sud.

Qui se surprendra que le taux de motorisation soit fortement corrélé à **l'usage plus ou moins intensif de l'automobile** ? Effectivement, toujours selon l'Enquête O-D 2018 :

- L'auto est utilisé pour 44 % des déplacements des habitants des Quartiers centraux de Montréal, contre :
 - 73 % chez les habitants des parties Est et Ouest de l'île de Montréal ;
 - 79 % chez ceux de Laval et Longueuil ;
 - 89 % chez ceux des couronnes Nord et Sud.

Ajoutons que le **kilométrage moyen annuel d'une auto** croît en proportion de l'éloignement par rapport au centre-ville de Montréal.

Ces énormes différences au niveau de la **motorisation**, de **l'usage de l'automobile** et des **distances moyennes parcourues** résultent d'une réalité incontournable :

- Soit un ménage vit dans un **habitat à la fois dense et plurifonctionnel**, où tout est accessible à faible distance, par transports collectifs ou actifs ;
- Soit encore il vit dans un **habitat peu dense aménagé suivant le principe de la ségrégation spatiale des fonctions urbaines**, où tout n'est accessible qu'en auto.

J'ajoute que l'habitat dense et même hyper dense, à la façon des 30 000 logements qui furent construits au centre-ville de Montréal ces 10 dernières années, un centre-ville par ailleurs ultra plurifonctionnel, constitue à l'époque actuelle **la forme la plus achevée qui soit de développement urbain durable**.

Montréal n'est pas qu'une île

Il n'est pas une idée vertueuse typique de notre époque que l'on ne retrouve dans le Plan climat de Montréal :

- Transition écologique, ville à échelle humaine, solidarité, équité, inclusion sociale, démocratie, participation et mobilisation citoyenne, groupes vulnérables, créativité, économie verte et circulaire, verdissement, résilience, innovation, acteurs et actrices, glorification des jeunes, etc.

Oh ! qu'il ferait bon de vivre sur l'île de Montréal quand tout cela aurait été atteint.

Sauf que s'agissant d'un Plan climat, l'enjeu principal est ailleurs :

- Année après année, Montréal enregistre une perte nette supérieure à 20 000 habitants au reste de la grande région métropolitaine ;
- Concernant la production de GES, l'année de référence 1990. La perte nette totale au titre de l'exode vers les banlieues approche le chiffre fantastique de 600 000 habitants¹ ;

¹ À environ 25 000 près... écart qui, COVID aidant, sera assurément comblé d'ici la mi 2021. Je rappelle que les séries démographiques de l'ISQ courent du 1^e juillet d'une année au 30 juin de l'année suivante.

Chacun sait que le principal motif d'exode est la première accession à la propriété pour les jeunes familles. C'est ce qui permet de dire que « quitter Montréal » est en fait une formulation erronée. Car en vérité, ce sont les quartiers denses et plurifonctionnels du centre de l'île, des quartiers habités à 72 % par des locataires, que l'on quitte. Ainsi, depuis 1990 :

- 600 000 personnes, au net, produisant en moyenne 3,5 tonnes de GES chacune ;
- Ont déménagé en banlieues pour y produire chacune 10 tonnes et plus de GES.
- **Cet écart de 6,5 tonnes, multiplié par 600 000 individus, s'est traduit par 4 millions de tonnes supplémentaires de GES émis au Québec en 2020.**

Ce dont on déduit que la contribution la plus significative de Montréal à la réduction des GES – et autres objectifs environnementaux :

- Ne serait pas de réduire de 3,5 à 3,0 tonnes la production de GES de ses habitants vivant en quartiers centraux ;
- Ou de 7,5 à 6 tonnes celle des habitants vivant aux deux extrémités de l'île ;
- Mais bien de retenir son monde, de répondre aux besoins de ses habitants, à chacune des étapes de leur cycle de vie.

Conclusion

Sauf à souhaiter que Montréal devienne une Ville-État, elle ne peut adopter un Plan climat qui fasse totalement abstraction du reste de la région métropolitaine et du Québec.

- À cet égard, l'exode des Montréalais pour la banlieue n'est même pas mentionné.

J'ai par ailleurs démontré par une comparaison avec Mirabel que le développement de l'habitation en densité et très haute densité au centre-ville permettait de préserver jusqu'à 60 fois plus de superficies agricoles et forestières ailleurs dans l'espace métropolitain².

- Sans oublier le différentiel de motorisation de 1,1 auto par ménage.

Rétention des familles, Densité et Centralité, voilà les trois concepts qui eurent dû structurer la Plan climat 2020-2030 de la Ville de Montréal, mais qui en sont malheureusement absents.

² *Évolution 1961-2016 des aires du métro de Montréal et de Toronto*, conférence URBA 2015, Université du Québec à Montréal, 6 novembre 2018. J'y reviendrai dans une prochaine chronique.