

Armitage, H, Doyon, A, Madenian, H et Van Neste S L. 2023. **Approches en matière d'équité et de justice dans les plans climat : comparaison entre Vancouver et Montréal.**

In *Regards croisés sur les études urbaines au Québec et en Colombie-Britannique*, Ed Breux, S. et Holden, M., Presses de l'Université Laval, Collection Études urbaines, p.165-192.

Version acceptée avant mise en page.

Introduction

Devant l'incertitude et la lenteur de la mobilisation des politiques internationales et nationales, les villes explorent des avenues nouvelles et radicalement différentes pour lutter contre leur vulnérabilité croissante face aux changements climatiques. Nous entrons dans une ère de leadership urbain qui milite pour la carboneutralité. À partir de 2016, les autorités municipales et les institutions du monde entier ont commencé à déclarer l'état d'urgence climatique. Aujourd'hui, quelque 1 925 institutions ont rejoint ce mouvement. Motivées par cet élan sans précédent, une vague de villes a dès lors adopté des plans d'action pour le climat pour la période 2020-2030. En décembre 2020, le C40 a présenté son analyse des plans d'urbanisme de 54 villes et a soutenu qu'ils étaient « sur la bonne voie pour limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C ». Si leur mise en œuvre est réussie, ces plans devraient également « protéger les résidents, créer des emplois ainsi que s'attaquer aux inégalités » (C40, 2020). Or, les études suggèrent que les inégalités et les injustices liées au climat, ainsi que la question de la justice climatique dans les villes, ne sont toujours pas abordées concrètement, comme nous le verrons plus loin.

Les publications en études urbaines et en politique environnementale s'intéressent de plus en plus à l'émergence d'un leadership urbain en matière de changements climatiques et de durabilité ces dernières années, tant dans la littérature francophone qu'anglophone (Emelianoff, 2013, Bulkeley et coll., 2014, Holden, 2017). Ce leadership marque un tournant dans la représentation des villes qui, comme Holden (2017) l'a exprimé avec éloquence, se sont transformées : de trous noirs écologiques, elles sont devenues des étoiles, voire des supernovæ, du développement durable.

Les spécialistes des questions urbaines soulignent les implications des politiques urbaines durables dans les inégalités et la justice environnementale. La place accordée à la durabilité et à la lutte contre les émissions de carbone a été interprétée comme un élément des stratégies de développement urbain et un moyen de se distinguer dans un environnement concurrentiel (White et coll., 2010, Jonas et coll., 2011). Bon nombre de chercheurs ont remarqué que la justice sociale est la troisième dimension, moins développée, de la durabilité urbaine, la priorité étant donnée au développement économique et aux innovations écologiques, y compris dans les premières générations d'écoquartiers urbains (Haase et coll., 2017) Les travaux sur les phénomènes d'« éco-embourgeoisement » et de « rénovictions » (Bouzarovski et coll., 2018, Manta et Maroko, 2018) ont renforcé le sentiment d'urgence autour des conséquences néfastes que peut avoir un développement urbain « écologique ». Plusieurs

chercheurs se sont particulièrement inquiétés de la multiplication et de l'exacerbation des inégalités induites par les politiques climatiques dans les villes (Anguelovski et coll., 2016, Shi et coll., 2016, Long et Rice, 2020).

Au Québec, les travaux universitaires sur les politiques urbaines durables se sont penchés sur les défis de la planification urbaine tels que les difficultés de mise en œuvre, la participation publique et les conflits (Morin et Paulhiac, 2017, Combe et coll., 2012, Scanu et coll., 2020). On s'est également intéressé au rôle et à la participation des groupes communautaires et des initiatives citoyennes dans le verdissement urbain (Cournoyer-Gendron, 2014, Chabot, 2016, Cloutier et coll., 2018). Par la même occasion, les géographes ont mis en évidence les inégalités environnementales et sanitaires en matière de mobilité, de sécurité routière et de verdissement, par rapport au statut socioéconomique, à l'âge et au mode de transport (par exemple, Lachapelle et Cloutier, 2017, Apparicio et coll., 2016). Pour ce qui est de l'action climatique urbaine et des voies de la transition écologique, ce n'est que récemment que les chercheurs ont commencé à mettre les questions d'inégalités au centre de leurs interrogations, telles les études sur l'éco-habitation (Lessard, 2020), les transitions énergétiques (Hourcade et Van Neste, 2019), le développement adapté au transport en commun (Tremblay-Racicot, en cours), et l'adaptation et la résilience aux changements climatiques (Van Neste et coll., 2021, Da Cunha et Thomas, 2017).

En Colombie-Britannique, les débats sur les répercussions sociales des politiques urbaines durables sont abordés depuis longtemps dans la sphère publique, ainsi que dans les travaux universitaires (Holden, 2012). C'est une question particulièrement brûlante face à l'inabondabilité des logements, alors que des études sur les initiatives de densification des quartiers dans la ville de Vancouver ont révélé des cas d'embourgeoisement dans les quartiers ouvriers traditionnels (Questal et coll., 2012), ainsi qu'une résistance « pas dans ma cour » à la densification dans les quartiers plus aisés (McKendry, 2016).

Nous souhaitons étudier cette disparité et explorer comment l'équité s'intègre dans les plans de lutte contre les changements climatiques. Le présent chapitre compare l'approche de la Ville de Vancouver et celle de la Ville de Montréal en matière d'équité et de justice dans leurs plans d'action climatique. Ces deux villes sont classées parmi les leaders climatiques et disposent de plans ambitieux en matière de changements climatiques. Elles ont des cibles fondées sur la science et conformes à l'Accord de Paris, font partie des premiers signataires de la déclaration d'urgence climatique, et se sont engagées à devenir carboneutres d'ici 2050 (C40, 2020). À Montréal, les cibles concrètes de carboneutralité sont fixées pour le secteur du bâtiment, tandis qu'à Vancouver, elles incluent également le transport et la séquestration du carbone. Pourtant, les deux villes connaissent une augmentation des inégalités en matière de revenus (CPA, 2017), et des études montrent que les nouveaux arrivants, les ménages des Peuples Autochtones et les minorités visibles sont plus susceptibles de souffrir d'injustices climatiques comme la précarité énergétique (CUSP, 2019).

Nous comparons les villes en examinant comment la notion d'équité est définie et intégrée dans les plans. Nous sommes particulièrement intéressées à la façon dont l'équité a été prise en compte dans l'ensemble du plan, ainsi que dans des actions spécifiques. L'évaluation et le suivi des actions et des résultats liés à l'équité nous intéressent particulièrement. Notre étude comparative porte également sur les similitudes et les différences, ainsi que sur les forces et les faiblesses des deux approches. Notre objectif n'est pas seulement d'étudier ces deux villes, mais aussi de contribuer à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une politique

climatique urbaine équitable au Canada. Les recherches effectuées pour ce chapitre ont pris la forme d'une analyse documentaire des deux plans d'action climatique, ainsi que de documents liés au contexte politique plus large et à l'histoire des politiques climatiques à Vancouver et à Montréal. Le présent chapitre s'inspire également des recherches en cours menées par les autrices de ce chapitre à Vancouver et à Montréal sur les actions et les politiques liées au climat dans leurs villes respectives.

Cadre de l'équité climatique

Partout dans le monde, l'urbanisme est aux prises à des pressions croissantes pour garantir des pratiques équitables à toutes les étapes de la planification urbaine. Ainsi, le Nouveau Programme pour les villes des Nations Unies (2016) stipule que l'intégration de l'équité dans l'aménagement du territoire est une question de justice sociale. Les organismes nationaux de planification du monde entier sont exhortés à mettre en œuvre des objectifs de développement durable qui incluent l'équité entre les sexes et la réduction des inégalités. Les chercheurs et les décideurs sont appelés à créer conjointement des solutions aux défis liés au développement non durable et inéquitable en s'associant aux communautés locales dans des processus décisionnels équitables (Rice et Hancock, 2016; Shi et coll., 2016). L'inclusion sociale, le respect, la bienveillance et la justice ne sont pas suffisamment mis en avant dans les initiatives urbaines actuelles en matière de changements climatiques (Barrett et coll., 2016; Ranganathan et Bratman, 2021). À mesure que la planification de la lutte contre le réchauffement climatique et le renforcement de la résilience des communautés deviennent de plus en plus nécessaires, les organisations et les municipalités du Canada et du monde entier auront besoin de conseils concrets sur la façon de s'engager équitablement dans la planification de la lutte contre le réchauffement climatique à plusieurs échelles.

La justice climatique vise principalement à aider les personnes les plus affectées par les effets des changements climatiques (Lyster, 2015). Elle reconnaît que les répercussions des changements climatiques, la vulnérabilité et la responsabilité ne sont pas réparties également, et que les changements climatiques peuvent aggraver les vulnérabilités existantes (Steele et coll., 2012; Barnett, 2006). Dans cette optique, nous avons cherché à savoir dans quelle mesure les villes de Montréal et de Vancouver identifient les personnes les plus affectées par le réchauffement climatique ainsi que par leurs politiques d'action climatique. Nous avons constaté que les deux villes n'ont pas de définition précise de l'équité dans leurs plans climatiques et demeurent floues quant aux cibles, mesures ou indicateurs liés à l'équité, et à leur mise en œuvre. Un plan d'action climatique équitable doit permettre de cerner les personnes les plus affectées par les risques climatiques, ainsi que de reconnaître les vulnérabilités préexistantes qui sont aggravées par le réchauffement climatique. C'est ce que Ranganathan et Bratman (2021) appellent la précarité intersectionnelle, soit la manière dont les impacts climatiques interagissent avec d'autres facteurs de pauvreté et de discrimination, tels que la violence, la discrimination raciale et de genre, l'accès au logement, l'insécurité alimentaire, etc. (Ranganathan et Bratman, 2021). Une perspective d'équité sur l'action climatique doit également tenir compte des conséquences des politiques climatiques sur l'équité, en plus des inégalités sociospatiales préexistantes et des traumatismes passés liés aux interventions de l'État (Anguelovski et coll., 2016).

La planification de la lutte contre les changements climatiques « nécessite une prise de conscience à la fois des diversités géographiques des capacités d'adaptation et des compromis en matière de résilience entre différentes échelles » [traduction libre] (Chelleri et coll., 2015, p. 193). Cependant, peu d'études ont évalué les répercussions des plans émergents sur les populations marginalisées (Shi et coll., 2016), et ces dernières sont rarement engagées ou incluses de manière significative dans les processus de planification en matière de lutte contre le réchauffement climatique (Anguelovski et coll., 2016; Hughes, 2015; Schrock et coll., 2015). Une approche « universelle » est donc peu susceptible de tenir compte des multiples perspectives des diverses entités concernées et de répondre à leurs différents besoins. Bulkeley et coll. (2013) appellent à davantage de travaux de recherche qui explorent la manière dont la justice climatique s'articule dans des lieux particuliers. Les démarches équitables en matière de planification de la lutte contre le réchauffement climatique doivent refléter la portée et le contexte dans lesquels elles s'inscrivent.

Pour planifier la lutte au réchauffement climatique, il est important d'examiner les modèles et conditions de gouvernance préexistants (Coaffee et coll., 2018). Et pour agir, les villes doivent disposer des capacités nécessaires pour mobiliser le changement à la fois dans les dispositifs de gouvernance et les pratiques quotidiennes des acteurs de la mise en œuvre, notamment en tenant compte des relations de pouvoir qui y sont ancrées (Coaffee et coll., 2018). Anguelovski et coll. (2016) affirment que pour que la planification de la lutte contre les changements climatiques remette en question le statu quo et favorise des changements transformateurs, la justice doit être placée au premier plan de la mise en œuvre. Nous devons aller au-delà du simple constat des injustices pour trouver des moyens d'intégrer la justice et l'équité dans l'action climatique urbaine (Hughes et Hoffmann, 2020) et admettre les contradictions actuelles de ces « villes respectueuses du climat » (Rice et coll., 2020). Des processus de planification et de prise de décision robustes et inclusifs font partie intégrante de la planification de communautés saines et résilientes aux changements climatiques. Si les questions d'équité ne sont pas au cœur de ces processus, les intervenants ne pourront pas corriger les inégalités existantes et risquent même de les perpétuer.

Analyse par villes

Vancouver

La Colombie-Britannique (C.-B.) et ses municipalités sont reconnues comme des chefs de file de la lutte contre les changements climatiques au Canada grâce à leurs cadres et programmes législatifs novateurs qui stimulent les mesures d'atténuation et d'adaptation aux changements climatiques (Dale, et coll., 2018). En outre, la Ville de Vancouver est reconnue mondialement pour ses objectifs ambitieux en matière de développement durable (Affolderbach et Schulz, 2017). L'objectif de la Ville de Vancouver est de réduire sa pollution par le carbone de 50 % d'ici 2030. À l'heure actuelle, 54 % des émissions de carbone proviennent de l'utilisation du gaz naturel dans les bâtiments et 39 % découlent de la consommation d'essence et de diesel par les véhicules, les 6 % restants provenant de l'électricité et des déchets (Ville de Vancouver, 2020a). Bien que la Ville accorde une attention particulière à l'environnement, l'équité n'est pas solidement intégrée aux politiques en matière de lutte aux changements climatiques ni à la planification en général. Selon une analyse de CBC News, seules deux des 21 municipalités du Grand Vancouver (Vancouver et New Westminster) appliquent des politiques d'équité ou de lutte contre le racisme dans leurs opérations (McElroy, 2020). Cela est particulièrement important lorsque l'on tient compte du fait que Vancouver est située sur

les territoires non cédés des nations x^wməθk^wəy'əm (Musqueam), Sk̓wx̓ wú7mesh (Squamish) et sə́ lílwətaʔł (Tsleil-Waututh). En effet, plus de 50 % de la population se reconnaissent comme appartenant à une minorité visible (Ville de Vancouver, 2020b), et la ville est reconnue comme faisant partie des dix principaux marchés du logement les moins abordables dans l'enquête de longue date de Demographia (Cox et Pavletich, 2020).

La ville de Vancouver est assujettie à la Vancouver Charter. Cette charte prévoit des règles qui régissent le fonctionnement de la Ville et lui confère le pouvoir d'adopter certains règlements, d'acheter et de vendre des biens, de percevoir certaines taxes, d'approuver des dépenses, de contracter des dettes, d'accorder des subventions et d'embaucher et de congédier des employés. La municipalité fait également partie du Grand Vancouver, un organisme politique régional composé de 24 administrations locales dans la région. La Ville de Vancouver est dirigée par un conseil municipal, composé du maire et de 10 conseillers, tous élus par la population générale pour un mandat de quatre ans. À l'instar de Montréal, le conseil municipal de Vancouver se distingue par le fait que ses conseillers ne sont pas affiliés à des partis provinciaux ou fédéraux; il existe plutôt des partis politiques locaux et des candidats indépendants. Le conseil actuel a été élu en 2018 et est composé de quatre membres de partis et d'un membre indépendant. Bien que le conseil ait soutenu à l'unanimité la déclaration d'urgence climatique, certaines objections ont été formulées à l'égard du plan. Des oppositions ont notamment été soulevées quant à la tarification du transport en commun ainsi qu'aux critères minimaux et restrictions en matière de stationnement. Lorsque le conseil a été appelé à approuver la poursuite des travaux du *Climate and Equity Working Group* et à demander au personnel d'élaborer une charte de justice climatique, deux membres se sont opposés, un s'est abstenu du vote et un s'est absenté du vote en raison d'un conflit d'intérêts (Smith, 2020).

Montréal

Le Québec est reconnu comme un leader en matière de climat grâce à sa politique de plafonnement et d'échange de crédits carbone et à sa source d'énergie, l'hydroélectricité. Toutefois, les progrès réalisés récemment dans sa lutte contre les changements climatiques ont ralenti. Montréal dispose d'une hydroélectricité relativement propre pour le chauffage, et d'un bilan carbone relativement faible par rapport aux autres villes canadiennes (Fercovic et Gulati, 2016). Malgré ce leadership, la province du Québec, y compris Montréal et sa grande région métropolitaine, peine à réduire les émissions de GES du secteur des transports et à augmenter l'utilisation du transport public (Ville de Montréal, 2018a; CMM, 2021). Depuis 2017, la lutte contre le réchauffement climatique s'est imposée comme un enjeu politique majeur à Montréal avec l'élection de Valérie Plante comme mairesse et cheffe du parti politique Projet Montréal. Sous Projet Montréal, les enjeux sociaux et environnementaux sont de plus en plus intégrés à la politique urbaine. La convergence de la justice sociale et des enjeux environnementaux est importante dans le contexte des changements climatiques à Montréal, où près de 40 % de la population fait partie d'une minorité visible et où environ 20 % des Montréalais vivent dans la pauvreté. La politique climatique de Tiohtià:ke/Montréal devrait également reconnaître que la ville est située sur les terres non cédées de la nation Kanien'kehá:k, et est connue comme un lieu de vie et de rassemblement pour de nombreuses communautés des Premières Nations.

La Ville de Montréal est également dotée d'une charte et dispose de pouvoirs supplémentaires par rapport aux autres municipalités de la province. Les pouvoirs de

Montréal ne sont toutefois pas aussi étendus que ceux de Vancouver (Kitchen, 2016). La Ville fait partie de la Communauté métropolitaine de Montréal, une entité urbaine et régionale qui coordonne les différents efforts de planification à l'échelle de 82 municipalités. Depuis 2017, la structure administrative de Montréal a changé sous la direction de Projet Montréal, notamment en ce qui concerne l'environnement et la durabilité. Ainsi, on a créé le Bureau de la transition écologique et de la résilience, qui remplace le Bureau du développement durable, et on a regroupé les services d'urbanisme et de transport pour améliorer les synergies entre l'urbanisme et la mobilité durable. Projet Montréal dispose d'une majorité au conseil municipal, et il n'y a pas eu d'objection à l'adoption du plan climatique par le conseil, bien que certaines mesures aient été critiquées par les partis d'opposition dans les médias, notamment la création d'une zone zéro émission au centre-ville de Montréal (Goudreault, 2020). Certains défis subsistent quant au partage des responsabilités entre les 19 arrondissements de Montréal. De nombreux pouvoirs et responsabilités en matière de planification urbaine (règlements de zonage) et de services locaux sont décentralisés à l'échelle locale.

Les plans

Le plan d'action d'urgence climatique de Vancouver

En 2010, le conseil municipal de Vancouver a lancé le plan d'action Greenest City Action Plan 2020 (GCAP), une stratégie visant à faire de Vancouver la ville la plus verte du monde d'ici 2020 (Ville de Vancouver, 2012). Le plan d'action comprend dix objectifs et des cibles ambitieuses : doubler le nombre d'emplois verts entre 2010 et 2020, réduire les émissions de gaz à effet de serre de la collectivité de 33 % par rapport au niveau de 2007, effectuer plus de 50 % des déplacements à pied, à vélo et en transport en commun, et réduire de 50 % par rapport au niveau de 2008 les déchets solides destinés aux sites d'enfouissement ou aux incinérateurs. Toutefois, le plan GCAP a suscité de vives tensions et oppositions, notamment en ce qui concerne l'impact des mesures de densification et de construction écologique sur l'accessibilité au logement (Afforderbach et Schulz, 2017; Quastel et coll., 2012). Malgré certains progrès dans la réduction des émissions de GES (réduction de 9 % en 2019 par rapport au niveau de référence) dans le cadre du GCAP (Ville de Vancouver, 2020d), la Ville devra redoubler d'efforts pour réduire les émissions de carbone si elle veut atteindre les nouvelles cibles climatiques établies dans le nouveau *Climate Emergency Action Plan* (CEAP).

En janvier 2019, la Ville de Vancouver a rejoint les rangs de centaines de villes du monde entier en déclarant l'état d'urgence climatique. Pour accroître ses efforts de lutte contre le réchauffement climatique à l'échelle locale, le conseil municipal de Vancouver a approuvé le rapport sur les mesures d'urgence climatique en avril 2019. Ce document recommandait au conseil d'adopter une série d'objectifs climatiques à l'échelle de la ville, l'objectif final étant d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050. La Ville de Vancouver a fixé de nouvelles cibles audacieuses en matière d'action climatique avec la publication de son plan d'action d'urgence climatique 2020-2030 (Climate Emergency Action Plan, CEAP), qui a été approuvé par le conseil en novembre 2020 (Ville de Vancouver, 2020a). Le plan d'action d'urgence climatique décrit six grands chantiers que la Ville entreprendra pour atteindre ses objectifs climatiques : changer la façon dont les Vancouverois se déplacent (grands chantiers 1 à 3),

construisent et rénovent (grands chantiers 4 et 5) et séquestrent le carbone (grand chantier 6) (Ville de Vancouver, 2020a). La Ville vise à mettre en œuvre le plan de manière équitable et inclut des critères d'équité dans ses indicateurs de suivi de son plan climat.

De février à avril 2020, la Ville a invité les résidents à contribuer à l'élaboration du plan d'action d'urgence climatique par l'entremise d'une série de consultations publiques. Cette initiative avait pour objectif de recueillir des commentaires sur l'action proposée, de mobiliser les citoyens et partenaires et d'améliorer la compréhension des causes et des impacts des changements climatiques à l'échelle locale. Selon une étude menée par la Ville en prévision de la stratégie de consultation publique, 92 % des personnes interrogées se sont déclarées très préoccupées par les changements climatiques, mais seulement 7 % d'entre elles savaient que le gaz naturel était la principale source locale de pollution par le carbone. Il était évident que la Ville devait informer le public dans le cadre de sa stratégie de participation citoyenne. En marge de la participation du grand public, la Ville a mis en place un groupe de travail sur l'équité climatique afin de garantir une diversité de voix et de points de vue. Le groupe comprend des organismes et des citoyens aux perspectives diverses, notamment des nouveaux arrivants, des personnes handicapées, des personnes à faible revenu et des Autochtones vivant en milieu urbain. L'objectif du groupe est de fournir des conseils aux employés municipaux sur les politiques, les programmes et l'engagement liés au climat dans une optique de justice climatique.

Intégration du concept d'équité

Le plan d'action d'urgence climatique de Vancouver a pour principal objectif d'être un « plan équitable », ce qui se décline en quatre principes : « réduire au minimum les fardeaux pour ceux qui éprouvent déjà des difficultés, avoir des attentes plus élevées envers ceux qui peuvent se le permettre, déterminer et financer les travaux nécessaires pour aller plus loin, et rendre des comptes au moyen d'indicateurs d'équité » [traduction libre] (Ville de Vancouver, 2020e). À ces quatre éléments s'ajoutent des considérations plus spécifiques sur des mesures d'équité prises par la Ville. La Ville parle principalement de « groupes touchés de manière disproportionnée » lorsqu'elle fait référence aux groupes en quête d'équité. Elle définit ces groupes comme étant « des communautés aux prises avec des défis systémiques et intersectionnels qui amplifient les risques climatiques, y compris la discrimination raciale, la pauvreté, le handicap, l'insécurité en matière de logement, l'isolement linguistique, la mauvaise qualité de l'air et plus encore... Les personnes que nous considérons comme étant « touchées de manière disproportionnée » peuvent changer en fonction de la politique publique envisagée » [traduction libre] (Ville de Vancouver, 2020a, p. 14). Parmi ses indicateurs d'équité, la Ville commencera à recueillir des données désagrégées, y compris des renseignements sur le sexe, l'âge, l'origine ethnique, la race, la langue, l'immigration, la capacité physique, l'éducation, le revenu, les familles et les personnes à charge, la géographie et l'accès à la propriété (p. 57), ce qui l'aidera à mieux adapter ses mesures d'équité et à mieux définir les groupes touchés de façon disproportionnée, en fonction des vulnérabilités intersectionnelles au sein des collectivités.

L'équité est mentionnée plus de 200 fois dans le plan d'action d'urgence climatique, mais aucune définition explicite de ce concept n'est fournie. Le lecteur a plutôt une idée de la

manière dont la ville utilise l'équité à travers différents exemples et l'utilisation de termes tels que les « groupes affectés de manière disproportionnée » mentionnés ci-dessus, ou la mention de la distribution inégale de la charge et des contributions liées aux changements climatiques. Ainsi, le plan d'action d'urgence climatique commence par énoncer que « les personnes qui ont le moins contribué aux changements climatiques en subiront les pires conséquences » [traduction libre] (Ville de Vancouver 2020c, p. 2). La Ville affirme que les personnes susceptibles d'être avantagées ou désavantagées sont au cœur de la planification de ses politiques dans le cadre du CEAP (Ville de Vancouver 2020a, p. 57). Cette reconnaissance des inégalités conduit à leur reconnaissance explicite de la justice climatique pour lutter contre la discrimination de longue date au sein de la ville.

Considérations relatives à l'équité

Vu la composition politique, culturelle et sociale unique de Vancouver, la question de l'équité est non seulement cruciale pour l'action climatique, mais elle exige aussi une application et une exécution complexes. Le plan d'action d'urgence climatique met en évidence trois principales mesures d'équité. La première est l'élaboration de la charte de justice climatique, qui inclura des indicateurs d'équité, des avantages économiques ciblés et une répartition équitable du budget. En second lieu, la Ville vise à mobiliser les personnes affectées de manière disproportionnée, notamment les personnes à faible revenu et les minorités ethniques. Enfin, les programmes de développement durable actuels seront révisés afin d'inclure l'équité dans tous ces efforts, et pas seulement à travers le CEAP (Ville de Vancouver, 2020a).

Il est important de noter que la charte de justice climatique fournira des conseils pour lutter contre le racisme envers les Noirs et les Autochtones dans la planification, ainsi que pour cerner le racisme institutionnel et créer des applications efficaces en matière d'équité pour toutes les communautés concernées (Ville de Vancouver, 2020a). L'élaboration de la charte de justice climatique s'appuie sur les travaux du groupe de travail sur l'équité climatique. Le groupe initial était composé de 17 membres ayant une expérience de vie ou de travail avec des groupes affectés de manière disproportionnée. Les invitations ont été spécifiquement adressées aux Premières Nations locales. La première cohorte de ce groupe s'est réunie tous les mois pour discuter de la forme que devraient prendre l'action climatique et la justice climatique. Au moment de la rédaction du présent chapitre, un appel est lancé pour une nouvelle cohorte, et la charte de la justice climatique est toujours en cours d'élaboration.

Le CEAP de Vancouver soutient qu'une ville plus équitable comprendrait un système de transport à faible coût, des possibilités égales de vivre dans des bâtiments à zéro émission, une répartition équitable des coûts associés à la réduction des émissions et des occasions de participer à une économie carboneutre (Ville de Vancouver, 2020a). Pour ce qui est du transport à faible coût, la Ville « milite auprès de Translink pour qu'elle réduise les tarifs de transport en commun pendant les heures de faible affluence, ce qui procurerait un avantage plus important aux résidents à faible revenu » [traduction libre] (Ville de Vancouver, 2020a, p. 33). La répartition équitable des coûts est actuellement étudiée dans le cadre de l'action de tarification des transports du grand chantier 2, et de la taxe carbone pour les permis de stationnement résidentiels dans le grand chantier 3. Les deux actions visent à mettre en œuvre une stratégie de tarification équitable. À l'heure actuelle, la taxe carbone ne s'appliquera qu'aux modèles récents de véhicules à essence ou diesel, et la tarification sera modifiée en

fonction de l'abordabilité des véhicules électriques à l'avenir. Cette initiative vise les personnes qui peuvent vraisemblablement se permettre le coût supplémentaire, tout en utilisant cette nouvelle taxe pour financer les infrastructures de transport public, les déplacements à pied et à vélo.

Les grands chantiers 4 et 5 sont consacrés aux émissions provenant des bâtiments et des matériaux, et bien que la Ville cherche à accroître l'accès aux bâtiments à faibles émissions de carbone, celle-ci a reconnu que les rénovations sobres en carbone augmenteront le déplacement des résidents dans des logements locatifs du marché et hors marché. La réponse de la Ville est d'exclure ces bâtiments des limitations en matière de pollution jusqu'à ce qu'une stratégie soit mise en place pour atténuer les impacts négatifs pour les locataires (comme les évictions). Le plan d'action d'urgence climatique vise également à augmenter la disponibilité des emplois verts et des formations sur l'économie carboneutre, mais il n'y a pas encore de considérations spécifiques en matière d'équité pour cette action.

Vancouver entend être un chef de file en matière de réconciliation à l'échelle municipale au Canada. Cet effort est présent dans le plan d'action d'urgence climatique par la reconnaissance de l'emplacement de la ville sur des territoires non cédés de Skwx̱wú7mesh (Squamish), sə́ lílwətaʔł (Tsleil-Waututh) et xʷməθkʷəy'əm (Musqueam). L'annexe N, qui est consacrée à la rétroaction du groupe de travail sur l'équité climatique, a identifié le racisme envers les Autochtones comme étant un élément qui doit être directement abordé dans le cadre du CEAP et de la charte de justice climatique qui suivra. Le groupe de travail a présenté certains domaines où la Ville peut apporter des améliorations pour lutter contre le racisme, comme le racisme envers les Noirs et les Autochtones : la reconnaissance et la prise en compte des injustices historiques et des déracinements, la nécessité d'un engagement significatif et de l'établissement de relations, l'importance d'un personnel diversifié et représentatif de la communauté, et la priorité à accorder au financement de ces travaux. Une autre initiative pour cet objectif consiste à soutenir les Premières Nations hôtes locales dans leurs propres plans climatiques, dans la mesure du possible.

Le Plan climat 2020-2030 de Montréal

La Ville de Montréal s'est engagée dans la lutte contre les changements climatiques depuis plusieurs années, avec un objectif de réduction des émissions de GES fixé en 2005, dans le cadre du Plan stratégique de développement durable. Cette démarche a donné lieu à un plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre en 2013 et à un plan d'adaptation aux changements climatiques en 2015. Les questions liées au climat et à l'équité font également partie du Plan de développement durable 2016-2020, dont les principaux défis sont les suivants : cibles de réduction des émissions de carbone, équité et renforcement du rôle exemplaire de la Ville en matière de développement durable (Ville de Montréal 2016, p. 9). La Ville a aussi adopté une stratégie de résilience en 2018. Depuis 2018, Montréal a rehaussé ses ambitions climatiques en signant la One Planet Charter (Ville de Montréal, 2018c), déclarant l'urgence climatique, et en signant une entente de collaboration avec le C40 Cities Climate Leadership Group, la Fondation Trottier et la Fondation David Suzuki afin de développer un plan pour intervenir face à l'urgence climatique et environnementale.

Dans la foulée de la signature de l'entente, un comité climatique composé d'environ 20 personnes a été créé pour élaborer le plan. Ce comité, en lien direct avec la mairesse, était coprésidé par la Fondation David Suzuki et la Caisse de dépôt et placement du Québec. Les membres du comité comprenaient des intervenants d'autres fondations ou ONG œuvrant dans le domaine de l'environnement, ainsi que le CIUSS (Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux) de l'Est-de-l'Île-de-Montréal, un centre qui offre des services de santé et des services sociaux et qui coordonne les projets de recherche régionaux à Montréal (Ville de Montréal, 2019). Le comité était soutenu par cinq sous-comités travaillant sur des dossiers spécifiques : transport, bâtiments, adaptation et résilience, mobilité et industrie. Contrairement à Vancouver, il n'y a pas de sous-comité responsable de l'équité ou de la justice. La publication du plan résultant de ce processus, prévue en mars 2020, a été repoussée en décembre 2020 en raison de la COVID-19. Bien que l'accent a été mis sur la collaboration avec des acteurs externes pour développer le plan au sein de ces comités, il n'y a pas eu de consultation publique ouverte.

Le Plan climat s'inscrit dans le cadre du plan stratégique décennal de la Ville, Montréal 2030, qui se présente comme un plan de relance avec une vision à long terme, dans le contexte de la pandémie. L'objectif du Plan climat est d'atteindre, d'ici 2030, une réduction d'au moins 55 % des émissions de GES sous le niveau de 1990, permettant à Montréal de devenir carboneutre d'ici 2050. Il compte 46 actions d'atténuation et d'adaptation aux changements climatiques, dont 16 actions phares regroupées en 5 chantiers d'intervention : 1) mobilisation de la communauté montréalaise ; 2) mobilité, urbanisme et aménagement ; 3) bâtiments ; 4) exemplarité de la Ville ; et 5) gouvernance.

Définition et intégration de l'équité dans le plan

Le Plan climat vise à créer une ville inclusive, résiliente et carboneutre. Un des thèmes clés du plan est qu'« aucun Montréalais et aucune Montréalaise ne soit laissé pour compte » dans la transition écologique (Ville de Montréal 2020, p. 31). Le glossaire du Plan climat définit l'équité sociale comme le « fait d'offrir à chaque citoyen et à chaque citoyenne, quelles que soient ses ressources économiques ou ses caractéristiques personnelles, des conditions de vie justes et équitables afin de répondre à ses besoins fondamentaux (nourriture, vêtements, logement, éducation, etc.). » Le plan identifie également les groupes vulnérables aux changements climatiques, qui incluent, entre autres, « les personnes âgées, les enfants, les personnes en situation d'itinérance et les personnes en situation de précarité et de pauvreté. » Le Plan climat vise à accorder une attention particulière à ces groupes. Dans le cadre de ses efforts de mobilisation, le plan « créera des programmes qui tiendront compte des différences de culture, de générations, de genre et de niveau d'engagement présents dans la communauté montréalaise » (idem, p. 45). La Ville mentionne également qu'elle travaillera avec les parties prenantes pour aider les travailleurs à revaloriser leur expertise et leur formation et favoriser une transition juste.

Contrairement à Vancouver, le plan de Montréal ne reconnaît pas sa situation sur des territoires autochtones non cédés. Les populations autochtones ne sont pas du tout mentionnées, et la reconnaissance des répercussions actuelles et historiques de la discrimination et de la colonisation est absente. Pourtant, la Ville a annoncé en 2018 son intention de devenir une « métropole de la réconciliation » (Ville de Montréal 2018b, voir

chapitre Guimont-Marceau et coll.), et lancé une stratégie quinquennale de réconciliation avec les peuples autochtones en novembre 2020, qui mentionne certains des enjeux abordés dans le Plan climat. La stratégie vise notamment à « favoriser la protection d’espaces et environnements naturels selon le principe des 7 générations » (Ville de Montréal, 2020). Il n’est pas non plus question de racisme ou d’actions antiracistes dans le plan. En revanche, dans le cadre d’une politique distincte, la Ville a officiellement reconnu l’existence du racisme systémique en juin 2020, et une commissaire à la lutte contre le racisme et la discrimination systémique a été nommée en 2021 pour se pencher sur ces enjeux à Montréal.

Considérations relatives à l’équité

D’ici 2030, le Plan climat envisage un « portrait de Montréal à l’aube de la transition écologique », où « la Ville de Montréal tient compte des personnes les plus vulnérables dans toutes les démarches de planification urbaine, ce qui a réduit les inégalités sociales, économiques et environnementales sur le territoire » (Ville de Montréal 2020, p. 39). Bien que le terme « équité » ne soit employé que sept fois dans le plan et qu’il n’y ait pas de référence directe à la justice climatique, les préoccupations en matière d’équité transparaissent dans la notion de solidarité de quartier et de résilience communautaire. En effet, les termes « communauté(s) » et « communautaire(s) » sont utilisés à plus de soixante reprises, notamment en référence au rôle des organisations locales et du capital social dans la solidarité et la résilience des quartiers. L’approche montréalaise de l’équité dans le Plan climat est influencée par la pandémie de COVID-19 et son impact sur la ville, la stratégie de résilience précédente ayant déjà établi des liens entre les changements climatiques et d’autres risques potentiels pour Montréal.

Les pôles de résilience et le développement du capital social constituent deux actions phares liées à l’équité sociale dans le Plan climat. Ces actions sont ancrées dans les concepts de communautés, de cohésion sociale et de solidarité de quartier, avec un certain soutien de la part de l’État. Un pôle de résilience est défini comme un « lieu de centralisation des ressources et de la formation au service de la communauté visant à appuyer la capacité d’agir des citoyens et des citoyennes, la cohésion sociale et le sentiment de sécurité dans les quartiers [...] afin que les communautés deviennent plus autonomes et plus connectées » (idem, p. 116). La Ville veut soutenir le développement du capital social et réduire l’isolement, car elle estime que le capital social « servira d’indicateur en matière de résilience des communautés face aux enjeux climatiques, environnementaux et de santé publique » (idem, p. 57). Cette mesure dépend de la collaboration avec d’autres ministères, comme la santé publique et la planification sociale. Il s’agit de la seule initiative sociale du plan dotée d’une stratégie concrète de mise en œuvre et de suivi. Plus particulièrement, la ville produira tous les cinq ans un rapport détaillé sur la force des liens sociaux et du capital social dans les différents quartiers de la ville. La manière dont les initiatives en faveur de communautés résilientes et du développement du capital social aideront spécifiquement les populations discriminées et marginalisées n’est toutefois pas abordée.

Le coût et l’abordabilité sont considérés comme des facteurs d’équité importants pour d’autres interventions, notamment en ce qui a trait aux logements, aux rénovations, à la mobilité et, plus implicitement, à la résilience des communautés. Le Plan climat stipule que les règlements urbanistiques et administratifs seront utilisés pour accélérer l’efficacité

énergétique et la résilience pour les rénovations et les nouvelles constructions. Cependant, il est admis que cette initiative peut avoir des implications financières. Des ressources pourraient être mises à la disposition des propriétaires d'immeubles résidentiels à logements multiples afin de s'assurer que les coûts supplémentaires ne soient pas transférés aux locataires et que la Ville puisse « réduire les conséquences sur les ménages à faible revenu » (idem, p. 77). Le Plan climat recommande également que le soutien financier de la Ville pour le logement social et communautaire comporte des critères favorisant la résilience aux changements climatiques et l'efficacité énergétique. Montréal compte plus d'un demi-million de logements locatifs, et la Ville veut intensifier « ses efforts pour maintenir cette offre résidentielle, tout en la gardant abordable pour la population » (idem, p. 84). Le caractère abordable des logements est considéré comme un aspect important de l'équité sociale face aux changements climatiques.

La mobilité est un autre secteur lié à l'équité dans le Plan climat. La Ville souhaite ainsi développer le transport collectif et actif dans tous les quartiers de Montréal. Pour ce faire, la Ville collaborera avec des partenaires pour « bonifier l'offre de services en mobilité durable dans certains secteurs de la ville mal desservis, et souvent défavorisés » (idem, p. 62). Le prolongement de la ligne bleue du métro dans l'est de Montréal (dont la planification est en cours depuis des décennies) en est un exemple. Le Plan climat reconnaît également l'importance de l'accès universel aux modes de transport durables. Une solution consiste à travailler avec des partenaires à la « mise en place d'une tarification sociale du transport collectif régional ». Si la Ville n'a pas le contrôle exclusif de cette tarification, le Plan climat précise que des sommes ont déjà été réservées dans le budget de la Ville « afin de réduire de 50 % le tarif du transport collectif pour les personnes âgées à Montréal et offrir la gratuité pour les enfants de moins de 12 ans » (idem, p. 62). Un accès universel signifie également que la Ville doit rendre les transports en commun accessibles aux personnes handicapées (Van Neste et Bherer, 2014). L'électrification des transports et la réduction des émissions de GES provenant du transport sont également des éléments importants des mesures relatives à au volet mobilité du Plan climat. Pourtant, aucun impact ou résultat lié à l'équité n'a été inclus.

L'équité, ainsi que les considérations connexes, est mentionnée tout au long du Plan climat, mais aucun objectif ni aucun échéancier précis n'est fourni pour chaque action ou problématique d'équité. En revanche, le plan inclut les prochaines étapes, notamment la mise en place de mesures, et les plans ou programmes futurs. Le Plan d'urbanisme et de mobilité de la Ville, qui sera la pierre angulaire de ses efforts d'atténuation et d'adaptation, en est un exemple. La Charte montréalaise des écoquartiers, qui fait partie de ce plan, vise à innover dans des domaines clés à travers la ville, notamment la mobilité, l'énergie, le verdissement, l'économie circulaire et l'inclusion sociale, grâce à l'amélioration et à la mise en commun des services et des équipements locaux pour soutenir des « formes d'auto-organisation citoyenne » (idem, p. 48). Selon le Plan climat, le plan d'urbanisme et de mobilité va comprendre une analyse plus détaillée des vulnérabilités climatiques à travers la ville afin d'orienter les règlements d'urbanisme. L'augmentation de la végétation dans toute la ville, en mettant l'accent sur la planification et la plantation de 500 000 arbres dans les zones vulnérables aux vagues de chaleur, a également été identifiée comme une priorité.

Discussion

En Amérique du Nord, l'équité sociale revêt une importance grandissante dans la planification de la lutte contre le réchauffement climatique (Schrock et coll., 2015). Vancouver et Montréal ont toutes deux reconnu la nécessité d'améliorer l'équité sociale dans leurs plus récents plans climatiques. Les deux villes ne définissent cependant pas clairement l'équité sociale dans le cadre de l'action climatique. Cette situation soulève des questions de transparence, et peut-être même de responsabilité, car une autorité ne peut être tenue responsable des progrès accomplis vers un objectif ou une cible qui ne sont pas spécifiquement définis. Le Plan climat de Montréal fournit une définition de l'équité sociale dans son glossaire, mais cette définition n'est pas directement appliquée aux changements climatiques ou aux mesures d'action climatique privilégiées. Pour sa part, le plan d'action de Vancouver ne définit pas clairement l'équité sociale, mais fait allusion aux personnes qui pourraient être les plus affectées par les répercussions des changements climatiques.

Les deux plans sont également dépourvus de mesures concrètes liées à l'équité qui bénéficieraient directement aux populations vulnérables ou en quête de cette équité. Shi et coll. (2016) soutiennent qu'à tout le moins, la planification de la lutte contre les changements climatiques devrait éviter les actions ou les éléments qui exacerbent les inégalités existantes. Dans cette optique, la mise en œuvre équitable du CEAP de Vancouver souligne les différences entre les groupes socioéconomiques, et la façon dont les mesures peuvent toucher certaines personnes plus que d'autres. Certaines mesures liées aux prix, par exemple, visent spécifiquement les citoyens plus nantis : des frais de stationnement plus élevés s'appliqueront aux voitures à essence et diesel, mais pas aux modèles plus anciens. De telles mesures directes et précises ne figurent pas dans le Plan climat de Montréal. Toutefois, nous devons aussi chercher plus loin et nous attaquer activement aux causes profondes des inégalités (Anguelovski et coll., 2016; Hughes et Hoffmann, 2020).

La planification de l'action climatique dans une perspective d'équité sera une activité récurrente pour les villes dans les prochaines années. Ces plans doivent être considérés comme des documents évolutifs, tout en étant pourvus d'une certaine portée et autorité. Les plans des deux villes s'appuient largement sur des actions et des résultats liés à l'équité dans le cadre de plans, de projets ou d'indicateurs futurs. Ces scénarios prospectifs jouent un rôle déterminant dans l'amélioration de la capacité des deux villes à lutter activement contre les inégalités liées aux changements climatiques. L'absence de mesures concrètes peut être attribuable en partie au manque de données ou de précisions sur des interventions stratégiques. Citons par exemple la charte de justice climatique de Vancouver, qui comprendra des indicateurs d'équité et fournira un cadre d'équité plus solide pour le CEAP. Montréal mise sur de futures analyses de vulnérabilité, ainsi que sur le développement de pôles de résilience dans les quartiers pour développer le capital social et le soutien communautaire. Seul l'avenir nous dira si nous devons être critiques à l'égard d'une intervention qui repose sur de futures promesses, en gardant à l'esprit que la planification produit constamment de nouveaux plans et tend à être intrinsèquement optimiste quant à la mise en œuvre de grands objectifs (Abram et Weszkalnys, 2013). Ces incertitudes sont liées au contexte politique éclaté des deux villes, en plus d'éventuels changements de direction politique. Malgré l'adoption unanime du Plan climat par le conseil municipal de Montréal et

la position majoritaire de Projet Montréal, la coordination des efforts avec les 19 arrondissements de la métropole demeure un exercice fragmentaire. À Vancouver, la fragmentation est présente au sein du conseil municipal, qui est composé d'une poignée de partis politiques différents et d'indépendants, ainsi qu'au sein de la grande région de Vancouver, qui compte 23 membres.

Les approches des deux villes en matière d'équité dans la politique climatique peuvent s'expliquer en partie par leur culture locale et leur passé récent dans la planification de la durabilité. Cette constatation est conforme à la littérature sur ce sujet qui a révélé que la multiplicité des cultures de planification et des modes de gouvernance joue un rôle prépondérant dans l'encadrement de l'équité au sein de l'action climatique et influe sur les processus choisis pour accomplir ces actions (Bulkeley et coll., 2013, Coaffee et coll., 2018, Hughes et Hoffman, 2020). Les principales considérations d'équité de Vancouver s'articulent autour de la lutte contre la discrimination et les écarts de richesse tout en atteignant un objectif zéro émission. Le plan montréalais mentionne l'abordabilité, mais se concentre particulièrement sur une approche horizontale de la résilience communautaire et de la solidarité de quartier. Cette différence s'explique en partie par le fait que le plan de Montréal comporte à la fois des objectifs d'atténuation et d'adaptation, tandis que le plan de Vancouver est principalement axé sur l'atténuation (Vancouver a aussi une stratégie d'adaptation distincte). Elle fait en outre écho aux débats antérieurs à Vancouver à propos des conséquences du Greenest City Action Plan (GCAP) sur l'équité et l'abordabilité de la ville (Quastel et coll., 2012). Ces débats portaient explicitement sur l'équité et ont inspiré le développement du groupe de travail sur l'équité climatique et de la charte de justice climatique. À Montréal, les précédentes politiques en matière de développement durable n'ont pas soulevé de tels débats. Toutefois, ce constat ne justifie ni n'explique l'absence de considération envers les communautés autochtones et les groupes racialisés dans les mesures climatiques de Montréal. Le racisme systémique a été à l'origine d'événements tragiques et de débats intenses au Québec en 2020. L'approche communautaire de Montréal peut s'expliquer par le vaste réseau d'organismes communautaires qui participent aux interventions sociales, sanitaires et environnementales de la ville depuis des décennies (Germain et coll., 2004) et qui sont aujourd'hui célébrés dans la stratégie de résilience et le plan de relance de la ville après la pandémie.

Le présent chapitre s'est principalement intéressé à l'approche des plans d'action climatique de Vancouver et de Montréal en matière d'équité. Nous ne pouvons toutefois pas passer sous silence l'importance de la justice sociale et des processus de participation qui ont été mis en place lors de l'élaboration des plans et de la mise en œuvre des initiatives. Les deux villes ont eu du mal à faire en sorte que les efforts d'engagement représentent fidèlement leur population, ou n'ont pas réussi à mobiliser les communautés minoritaires ou vulnérables. Malheureusement, cet enjeu est monnaie courante dans l'action climatique urbaine, comme les processus d'engagement excluent fréquemment les groupes de défense de la justice sociale ou ne permettent pas l'élaboration collaborative de politiques (Shi et coll., 2016). À Vancouver, le groupe de travail sur l'équité climatique a constitué la principale stratégie d'engagement des communautés marginalisées. La ville a cherché à inclure une diversité de voix, mais il a été noté dans la première version du groupe que les Premières Nations locales, les personnes LGBTQ+ et les personnes âgées n'étaient pas bien représentées. Vancouver a également cherché à réduire les obstacles à la mobilisation au cours de l'élaboration de son plan climatique au moyen d'outils de dialogue et d'enquêtes qui s'appuyaient sur les

membres de la communauté pour mener des activités de protection climatique et recueillir des données. Certains dialogues et documents ont été réalisés en mandarin, cantonais, vietnamien, espagnol et pendjabi. Dans le cas du plan de Montréal, il n'y a pas eu de consultation publique, mais des acteurs du milieu philanthropique ont participé à l'élaboration de son orientation et de son contenu. Rien ne prouve l'implication directe des populations marginalisées ou des groupes de justice sociale dans la création du Plan climat. Or, certaines des actions du plan sont liées à des questions pour lesquelles des groupes de justice sociale se mobilisent depuis plusieurs années à Montréal, comme l'abordabilité du logement et du transport public. Les questions structurelles de cumul des désavantages, de racisme, et de leur intersectionnalité avec la pauvreté et les problèmes liés au climat n'ont pas été abordées.

Conclusion

Dans ce chapitre, nous avons étudié la place de l'équité dans les plans climatiques 2020-2030 de Vancouver et de Montréal. Si les deux villes se présentent comme des leaders en matière de climat et se penchent sur certains aspects de l'équité, elles ne parviennent pas à proposer des actions concrètes et immédiates pour cette problématique. Des promesses de solutions garantissant l'abordabilité des logements et du transport public sont présentes dans les deux plans, mais elles reposent sur d'autres acteurs publics et les détails doivent encore être précisés. Montréal peut apprendre du travail accompli par Vancouver pour faire le lien entre son plan climatique et sa stratégie de réconciliation avec les communautés autochtones et définir clairement les populations affectées de manière disproportionnée et les actions liées à l'inégalité des revenus. À son tour, Montréal peut inspirer Vancouver par son programme climatique plus transversal (atténuation et adaptation) qui inclut des partenariats avec des acteurs de la société civile, la valorisation du capital social et des organisations communautaires locales, et son lien étroit avec les politiques du prochain plan d'urbanisme et de mobilité visant à améliorer la qualité de vie.

References

- Abram, S. & Weszkalnys, G. (2013). *Elusive Promises: Planning in the contemporary world*. Berghahn Books.
- Affolderbach, J. & Schulz, C. (2017). Positioning Vancouver through urban sustainability strategies? The Greenest City 2020 Action Plan, *Journal of Cleaner Production*, 164(15), 676-685. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2017.06.234>
- Anguelovski, I., Shi, L., Chu, E., Gallagher, D., Goh, K., Lamb, Z., Reeve, K., Teicher, H. (2016). Equity impacts of urban land use planning for climate adaptation: Critical perspectives from the global north and south. *Journal of Planning Education and Research*, 36(3), 333-348. <https://doi.org/10.1177/0739456X16645166>
- Barnett, J. (2006). Climate change, insecurity, and injustice. In W. N. Adger, J. Paavola, S. Huq, & M. Mace (Eds.), *Fairness in adaptation to climate change*. (pp.115-129). MIT Press.
- Bulkeley, H., Carmin, J., Castán Broto, V., Ewards, G.A.S. & Fuller, S. (2013). Climate justice and global cities: Mapping the emerging discourses. *Global Environmental Change*, 23(5), 914-925. <http://dx.doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2013.05.010>

Canadian Urban Sustainability Practitioners Network. (2019). *Equity implications of energy poverty in Canada*. https://energypoverty.ca/Equity_Energy_Poverty_EN_Nov19.pdf.

C40. (n.d). *New Analysis Shows World's Major Cities on Track to Keep Global Heating to 1.5°C*. https://www.c40.org/press_releases/new-analysis-world-cities-on-track.

Chelleri, L., Watersm J.J., Olazabal, M. & Minucci, G. (2015). Resilience trade-offs: addressing multiple scales and temporal aspects. *Environment & Urbanization*, 27(1), 181-198. <http://doi.org/10.1177/0956247814550780>

City of Vancouver, 2012. *Greenest City 2020 Action Plan*. <http://vancouver.ca/files/cov/Greenest-city-action-plan.pdf>

City of Vancouver, 2020a. *Climate emergency action plan*. <https://council.vancouver.ca/20201103/documents/p1.pdf>

City of Vancouver, 2020b. *City social indicators profile 2020*. <https://vancouver.ca/files/cov/social-indicators-profile-city-of-vancouver.pdf>

City of Vancouver, 2020c. *Climate emergency action plan summary 2020-2025*. <https://vancouver.ca/files/cov/climate-emergency-action-plan-summary-2020-2025.pdf>

City of Vancouver, 2020d. *Greenest city 2020 action plan: 2019-2020 progress highlights and dashboard*. <https://vancouver.ca/files/cov/greenest-city-action-plan-implementation-update-2019-2020.pdf>

City of Vancouver, 2020e. *An equitable plan*.

<https://vancouver.ca/green-vancouver/an-equitable-plan.aspx>

Coaffee, J., Therrien, M. C., Chelleri, L., Henstra, D., Aldrich, D. P., Mitchell, C. L., & Rigaud, É. (2018). Urban resilience implementation: A policy challenge and research agenda for the 21st century. *Journal of Contingencies and Crisis Management*, 26(3), 403–410. <https://doi.org/10.1111/1468-5973.12233>

Communauté métropolitaine de Montréal, Observatoire du Grand Montréal. (2021, March). *Suivi du PMAD Edition 2021*. https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2021/03/CMM_9e_Cahier_Metropolitain_VFINALE.pdf

Cox, W. & Pavletich, H. (2020). *16th annual demographia international housing affordability survey: 2020, Rating middle-income housing affordability*, Performance Urban Planning. <http://www.demographia.com/dhi2020.pdf>

Da Cunha, Antonio et Isabelle Thomas. 2017. *La ville résiliente: comment la construire ?* s.l.: Les Presses de l'Université de Montréal.

Dale, A., Burch, S., Robinson, J. & Strashok, C. (2018). Multilevel governance of sustainability transitions in Canada: Policy alignment, innovation, and evaluation. In Hughes, S., Chu, E.K. & Mason, S.G. (Eds) *Climate Change in Cities*. (pp. 343-358). Springer.

Fong, F. (2017). *Income inequality in Canada: The urban gap*. Chartered Professional Accountants of Canada (CPA).

- Germain, A., Morin, R., & Sénécal, G. (2004). L'évolution du mouvement associatif montréalais : un retour au territoire programmé par l'État ? *Lien social et politiques*, 52, 129-138. <https://doi.org/10.7202/010595ar>
- Goudreault, Z. (2020, Décembre 10). GES: virage électrique et 500 000 arbres pour le plan climat de Montréal . *Métro*. <https://journalmetro.com/actualites/Montréal/2587587/ges-Montréal-plan-climat-vers-un-virage-electrique-des-deplacements-et-la-plantation-de-500-000-arbres/>.
- Hughes, S. (2015). A meta-analysis of urban climate change adaptation planning in the U.S. *Urban Climate*, 14(1), 17–29. <https://doi.org/10.1016/j.uclim.2015.06.003>
- Hughes, S. & Hoffmann, M. (2020). Just urban transitions: Toward a research agenda, *WIREs Climate Change*. <https://doi.org/10.1002/wcc.640>
- Kitchen, H. (2016). *Is 'Charter-City Status' a Solution for Financing City Services in Canada — or Is That a Myth?* School of Public Policy, University of Calgary.
- Lyster, R. (2015). *Climate Justice and Disaster Law*. Cambridge University Press.
- McElroy, J. (2020, Jun 18). Here's what Metro Vancouver municipalities are doing to combat racism — or, more accurately, aren't. CBC News Retrieved from: <https://www.cbc.ca/news/canada/britishcolumbia/metro-vancouver-racism-municipalitiespolicies-1.5615831>
- Office de consultation publique de Montréal.(2018). *Le rapport de la consultation publique sur le racisme et la discrimination systémique en questions*. <https://ocpm.qc.ca/fr/actualite/rapport-consultation-publique-sur-racisme-et-discrimination-systemique-en-questions>.
- Quastel, N., Moos, M., & Lynch, N. (2012). Sustainability-As-Density and the Return of the Social: The Case of Vancouver, British Columbia. *Urban Geography* 33(7),1055-1084. <https://doi.org/10.2747/0272-3638.33.7.1055>.
- Ranganathan, M., & Bratman, E. (2021). From Urban Resilience to Abolitionist Climate Justice in Washington, DC. *Antipode*, 53(1), 115-37. <https://doi.org/10.1111/anti.12555>.
- Rice, M. & Hancock, T. (2016). Equity, sustainability and governance in urban settings. *Global Health Promotion*, 23(1), 94-97. <https://doi.org/10.1177/1757975915601038>
- Rice, J. L., Cohen, A.D., Long, J., & Jurjevich, J. R. (2020). Contradictions of the climate-friendly city: New perspectives on eco-gentrification and housing justice. *International Journal of Urban and Regional Research*, 44(1), 145–165. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12740>.
- Schrock, G., Bassett, E.M., & Green, J. (2015). Pursuing equity and justice in a changing climate assessing equity in local climate and sustainability plans in U.S. cities. *Journal of Planning Education and Research*, 35(3), 282–295. <https://doi.org/10.1177/0739456X15580022>
- Shi, L., Chu, E., Anguelovski, I., Aylett, A., Debats, J., Goh, K., Schenk, T., Seto, K.C., Dodman, D., Roberts, D, Roberts. J.T., & VanDeveer, S.D. (2016). Roadmap towards justice in urban climate adaptation research. *Nature Climate Change*, 6(2), 131–137. <https://doi.org/10.1038/nclimate2841>

Steele, W., Maccallum, D., Byrne, J., & Houston, D. (2012). Planning the Climate-Just City. *International Planning Studies*, 17, 67–83. <https://doi.org/10.1080/13563475.2011.638188>

Trottier Foundation. (n.d). *About*. Trottier Family Foundation. <https://www.trottierfoundation.com/about>.

Vérificateur général de la Ville de Montréal.(2020). *Report of the auditor general of the Ville de Montréal for the Year Ended December 31, 2019 to the City Council and to the Urban Agglomeration Council*. https://www.bvgmtl.ca/wp-content/uploads/2021/02/AR_2019_EN_FullVersion.pdf.

Ville de Montréal. (2016). *Montréal durable 2016-2020 Ensemble pour une métropole durable*.

Ville de Montréal. (2018a). *Suivi du Plan de réduction des émissions de GES de la collectivité montréalaise 2013-2020*.

Ville de Montréal. (2018b). *La Ville de Montréal pose un nouveau jalon dans le processus historique de réconciliation avec les peuples autochtones*. http://ville.Montréal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,42657625&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=30288&ret=http://ville.Montréal.qc.ca/pls/portal/url/page/prt_vdm_fr/rep_annonces_ville/rep_communiques/communiques

Ville de Montréal. 2018c. « Changements climatiques - La Ville de Montréal signe la One Planet Charter et s’engage à aller plus loin dans sa lutte contre les changements climatiques. » 14 septembre. <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/changements-climatiques---la-ville-de-montreal-signe-la-one-planet-charter-et-sengage-a-aller-plus-loin-dans-sa-lutte-contre-les-changements-climatiques-693277201.html>.

Ville de Montréal. (2020a). *Montréal Climate Plan: Objective Carbon-Neutral by 2050*.

Ville de Montréal.(2020b). *Montréal dévoile sa Stratégie de réconciliation avec les peuples autochtones 2020-2025*. <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/Montréal-dévoile-sa-stratégie-de-reconciliation-avec-les-peuples-autochtones-2020-2025-843574877.html>.