



**La lutte aux changements climatiques :
Un défi commun
Une action concertée**

Mémoire de la Ville de Montréal

présenté à l'occasion des consultations particulières et des auditions publiques
de la Commission des transports et de l'environnement
de l'Assemblée nationale du Québec
sur le document de consultation intitulé :
« *Cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre du Québec pour 2030* »

Québec, le 20 octobre 2015, 10 h 45

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	3
1. MONTRÉAL, UNE VILLE PROACTIVE EN MATIÈRE DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE	4
2. POUR UN PARTENARIAT STRUCTURÉ ET EFFICACE ENTRE LE QUÉBEC ET SA MÉTROPOLE	7
a. UNE CIBLE QUI DOIT ABOUTIR À DES RÉSULTATS TANGIBLES	7
b. LE SECTEUR DU TRANSPORT : LE PRINCIPAL DÉFI À COURT ET À MOYEN TERME	8
c. LE DÉVELOPPEMENT D'UNE ÉCONOMIE SOBRE EN CARBONE	10
d. LE STATUT DE MÉTROPOLE COMME OCCASION D'UN PARTENARIAT DANS LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES.....	11
3. LA MOBILISATION CITOYENNE : LE CŒUR DU DÉFI, LE CŒUR DE L'ACTION	12
4. RECOMMANDATIONS	14

Avant-propos

La Ville présente ce mémoire dans le contexte des consultations particulières et des auditions publiques de la *Commission des transports et de l'environnement* de l'Assemblée nationale du Québec sur la cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour le Québec.

Dans ce mémoire, la Ville appuie la proposition du Gouvernement du Québec de fixer la cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) pour 2030 à 37,5 % sous le niveau de 1990. La Ville entend être un partenaire du gouvernement dans l'atteinte de cette cible. En ce qui a trait à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la collaboration entre le Québec et sa métropole est inéluctable. L'atteinte de leurs objectifs respectifs en dépend.

Dans ce contexte, l'enjeu principal consiste à définir et à amorcer rapidement les actions qui permettront au Québec et à sa métropole d'atteindre ces cibles. Le mémoire contient à cet égard des recommandations en faveur d'un partenariat permettant de réduire les émissions de GES dans la métropole, d'adapter la communauté montréalaise aux changements climatiques et de mobiliser les ressources nécessaires pour arriver à cette fin.

À l'approche de la 21^e Conférence des parties de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (COP21), il importe plus que jamais de développer des mécanismes efficaces de collaboration entre les villes et les gouvernements, et ce, dès à présent, afin de garantir l'atteinte des résultats attendus.

1. Montréal, une ville proactive en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre

L'engagement de la Ville de Montréal dans la lutte aux changements climatiques ne date pas d'hier. Déjà au Sommet de la Terre de 1992 à Rio de Janeiro, le maire de Montréal de l'époque avait été désigné par ses collègues pour présenter la position des villes à la tribune de la conférence. L'action de la Ville s'est poursuivie depuis lors sur les deux fronts complémentaires du développement durable et de la lutte aux changements climatiques.

- La Ville a adopté et mis en œuvre des plans stratégiques de développement durable qui font de la lutte aux changements climatiques un de leurs piliers¹. Ces plans d'action font en effet directement référence à l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Un travail est en cours avec nos partenaires montréalais pour préparer la prochaine version du plan de développement durable, qui entrera en vigueur à partir de 2016.
- La Ville s'est également dotée d'un plan « corporatif » de réduction des émissions de gaz à effet de serre, lequel prévoyait pour 2012 une réduction des émissions municipales de 20 % sous le niveau de 2002². Cet objectif a été atteint en avance sur l'échéancier, puisque l'inventaire des émissions de GES des municipalités de l'agglomération réalisé en 2010 indiquait déjà une réduction de 28 %³.
- La Ville s'est également dotée d'un plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour l'ensemble de la collectivité montréalaise⁴. Sur l'horizon de 2020, ce plan établit un objectif de réduction de 30 % des émissions sous le niveau de 1990. L'atteinte de la cible de 30 % d'ici 2020 va exiger un effort additionnel de l'ensemble

1. En fait, la Ville de Montréal s'est dotée de deux plans de développement durable : l'un pour ses propres activités (*Le plan corporatif de Montréal en développement durable 2010 – 2015*, Ville de Montréal, 2010), et l'autre pour l'ensemble de la collectivité montréalaise (*Le plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010 – 2015*, Ville de Montréal 2010).

2. Le choix de l'année 2002 comme année de référence vient du fait qu'il s'agit de la première année d'existence de la nouvelle Ville de Montréal (après les fusions) et que les données pour les années précédentes n'étaient pas disponibles.

3. *Inventaire 2010 des émissions de gaz à effet de serre corporatives*, Ville de Montréal 2013, page 7. Cet inventaire a été réalisé en respectant les exigences du programme *Climat municipalité*. Le premier plan d'action « corporatif » qui fixait ces cibles pour 2012 avait été adopté en 2007 : *Plan d'action corporatif pour préserver le climat*, Ville de Montréal 2007. Le plan actuel vaut pour la période de 2013 à 2020 : *Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre corporatives 2013 – 2020*, Ville de Montréal, 2013.

4. *Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013 – 2020*, Ville de Montréal, 2013.

des acteurs publics et privés de la Métropole, incluant le Gouvernement du Québec⁵. Au moment du dernier inventaire disponible, soit pour 2009, la réduction alors atteinte par la collectivité était de l'ordre de 6 %. Le défi à relever est d'envergure et va nécessiter la mobilisation de l'ensemble des acteurs de la Métropole. Il faut toutefois noter que les émissions de gaz à effet de serre *per capita* demeurent nettement moins élevées sur l'île de Montréal (7,5 tonnes éq. CO₂ / habitant en 2009) que pour l'ensemble du Québec (10,4 tonnes) et pour l'ensemble du Canada (20,4 tonnes)⁶, ce qui montre bien les avantages pour le Québec d'intégrer le soutien à sa métropole dans ses stratégies de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

- Sur le plan corporatif, il faut souligner que certains secteurs d'activité ont connu des réductions très significatives entre 1990 et 2009. Le secteur des matières résiduelles, par exemple, a connu une réduction de 72 % de ses émissions atteinte grâce à la récupération du méthane des sites d'enfouissement, à l'élimination des dernières pratiques d'incinération des matières résiduelles et au meilleur contrôle de la combustion des boues d'épuration des eaux usées⁷.

Indépendamment de tous ces efforts, les changements climatiques demeurent une réalité. Ces changements, que l'on observe déjà, auront un impact inévitable sur le Québec et sa métropole. Se voulant également proactive à cet égard, la Ville de Montréal s'apprête d'ailleurs à publier son premier Plan d'adaptation aux changements climatiques pour la période 2015 à 2020⁸.

Tout comme le Québec, qui s'est imposé comme un chef de file en matière de lutte aux changements climatiques parmi les États fédérés en Amérique du Nord, la Ville de Montréal entend maintenir et intensifier ses efforts au cours des 15 prochaines années pour jouer un rôle de leader parmi les grandes villes du continent et du monde.

Dans ses propres champs d'activité, la Ville entend continuer de prêcher par l'exemple.

- Au cours des prochaines années, la Ville va compléter la mise en place d'un réseau d'**usines de biométhanisation** sur son territoire, un investissement considérable réalisé avec l'appui du Gouvernement du Québec et qui va contribuer au développement d'une économie circulaire (où les matières résiduelles d'une activité sont récupérées pour servir d'intrants pour une autre activité) et d'un territoire urbain

5. *Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013 – 2020*, op. cit., page vi.

6. *Inventaire 2009 des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise*, Ville de Montréal, 2009, page v.

7. *Inventaire 2009 des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise*, op. cit., pages 20-22.

8. *Plan d'adaptation aux changements climatiques de l'agglomération de Montréal 2015 – 2020*, Ville de Montréal, 2015 – **publication à venir**.

sobre en carbone. Ces investissements, et d'autres, s'inscrivent dans le cadre du **Plan de gestion des matières résiduelles** que la Ville a rendu public en 2009⁹.

- Elle va également appuyer le développement d'un secteur de **chimie verte** sur son territoire, particulièrement dans une stratégie de développement économique de l'Est de Montréal. De façon générale, la Ville de Montréal a l'intention de mettre de l'avant les principes et le développement de l'**économie circulaire** dans ses stratégies économiques.
- La Ville va poursuivre les efforts qu'elle a amorcés voilà plusieurs années déjà pour bonifier et diversifier l'offre de transport dans d'autres domaines que l'automobile (**transport en commun, transport actif**). Le présent mémoire reviendra plus loin sur cet aspect essentiel de la lutte aux changements climatiques.
- La Ville veut également se positionner comme un leader mondial en matière d'**électrification du transport urbain**. En électrifiant sa flotte de véhicules, en appuyant la mise en place et le développement d'un réseau de véhicules électriques en libre-service et en soutenant les efforts de la STM pour électrifier sa propre flotte d'autobus, la Ville de Montréal s'inscrit concrètement en complémentarité de la stratégie québécoise d'électrification des transports récemment dévoilée par le gouvernement. Elle a à cet effet énoncé en 2012 une Politique verte du matériel roulant qui a notamment pour effet de réduire les émissions de gaz à effet de serre de sa flotte¹⁰.
- La Ville de Montréal va continuer d'appuyer l'amélioration de la **performance énergétique de ses bâtiments municipaux** dans l'ensemble de son parc immobilier.
- La Ville entend poursuivre sa politique consistant à exiger le respect de la **certification LEED-Or** pour la construction de ses nouveaux bâtiments significatifs et va continuer à exiger la certification LEED-Argent pour les projets de rénovation de bâtiments existants. Nous sommes fiers de posséder deux des quatre bâtiments certifiés LEED-Platine au Québec, le Planétarium Rio Tinto Alcan et la bibliothèque du Boisé, mais nous ne voulons pas nous arrêter là.

Les activités de la Ville sont donc structurées de manière à être pleinement cohérentes avec ses engagements en matière de développement durable et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

9. *Plan directeur de gestion des matières résiduelles de l'agglomération de Montréal 2010 – 2014*, Ville de Montréal, 2009.

10. *Politique verte du matériel roulant – Deuxième génération – 2012 – 2015*, Ville de Montréal, août 2012. Cette « deuxième génération » constituait la suite de la première *Politique verte du matériel roulant 2007 – 2011*, Ville de Montréal, 2007.

Toutefois, il importe de rappeler que les émissions municipales de gaz à effet de serre ne comptent que pour un maigre 2 % du total des émissions de l'ensemble de la collectivité. Les réductions additionnelles dont sera tributaire l'atteinte des cibles prévues pour 2020 et 2030 devront donc venir principalement de la mobilisation de l'ensemble des acteurs de l'île et de la région métropolitaine. Des actions concrètes devront provenir des ménages eux-mêmes (choix de transport, voire de mode de vie), des entreprises (émissions des secteurs industriel et commercial / institutionnel) et de la société civile (mobilisation citoyenne, projets locaux ou régionaux, etc.).

Concernant ce dernier aspect, à la suite d'une demande de groupes de citoyens, la Ville a mandaté l'*Office de consultation publique de Montréal (OCPM)* pour tenir une consultation publique sur le thème de la réduction de notre dépendance aux énergies fossiles. Les travaux de l'OCPM commenceront dès la fin du mois d'octobre et se poursuivront en 2016, alors que l'on connaîtra entre autres choses les résultats de la COP21. L'un des principaux objectifs de cet exercice sera de clarifier les rôles respectifs de chacun et d'identifier des recommandations concrètes pour atteindre nos cibles et pour contribuer à faire de Montréal une ville sobre en carbone.

Tous ces efforts devront cependant profiter d'un appui soutenu de la part du Gouvernement du Québec et du Gouvernement du Canada. La suite du présent mémoire portera sur des recommandations que la Ville de Montréal désire soumettre à la Commission des transports et de l'environnement.

2. Pour un partenariat structuré et efficace entre le Québec et sa métropole dans la lutte aux changements climatiques

Le partenariat proposé s'appuie sur des résultats concrets qui sont déjà en œuvre et présente plusieurs projets à réaliser au cours des prochaines années.

a. Une cible qui doit aboutir à des résultats tangibles

La Ville de Montréal appuie la proposition gouvernementale de fixer à 37,5 % sous le niveau de 1990 la cible québécoise de réduction des émissions de gaz à effet de serre sur l'horizon de 2030. Cette cible est cohérente avec les cibles que la ville de Montréal s'est déjà fixées.

La Ville est prête à relever le défi en apportant sa contribution à l'atteinte de cet objectif tout en reconnaissant l'ampleur de la tâche à accomplir au cours des cinq prochaines années. Toute réduction additionnelle qu'il sera possible d'obtenir au-delà des 30 % actuellement visés pour la collectivité montréalaise viendra appuyer l'atteinte de l'objectif québécois de 20 % en

2020 qui a été établi par le Gouvernement du Québec et soulagera d'autant l'effort à faire pour l'atteinte, 10 ans plus tard, de l'objectif de 37,5 %.

Il est important de souligner que l'atteinte de cette cible se traduira par une réduction absolue de la consommation québécoise de carburants fossiles, lesquels constituent, année après année – et de loin – le principal poste déficitaire de la balance commerciale du Québec. Que ce soit par des mesures d'efficacité énergétique ou par la substitution de ces hydrocarbures importés par une énergie produite localement (comme l'hydroélectricité), l'atteinte de la cible québécoise de réduction des émissions de gaz à effet de serre se traduira par une bonification de nos politiques énergétiques ainsi que par une amélioration significative de notre balance des paiements et des termes de nos échanges avec le reste du monde. Des milliards de dollars actuellement consacrés à payer des importations pourront ainsi être recyclés dans des usages beaucoup plus productifs pour le Québec.

Mais pour ce faire, nous avons impérativement besoin (1) d'un appui réel du Gouvernement du Québec et (2) d'une mobilisation importante de la communauté montréalaise non seulement à l'échelle de l'île, mais aussi à l'échelle de la Communauté métropolitaine pour les questions de transport.

b. Le secteur du transport : le principal défi à court et à moyen terme

Depuis quelques décennies déjà, les enjeux de transport, incluant la mobilité des personnes, ont été clairement identifiés comme des éléments critiques du développement économique et du développement urbain de la métropole. En outre, à lui seul, ce secteur compte pour près de 40 % des émissions de gaz à effet de serre dans l'agglomération montréalaise.

Plusieurs objectifs ont réussi à faire un relatif consensus à Montréal au cours des dernières décennies. Par exemple :

- Accroître la part modale du transport en commun et du transport actif dans les déplacements de personnes.
- Améliorer la fluidité de la circulation sur le réseau routier et les coûts qu'il engendre pour la collectivité.
- Établir et maintenir un équilibre entre les investissements consacrés au développement de l'offre de services et ceux visant l'entretien des équipements existants.
- Appuyer l'électrification du transport terrestre privé et public.
- Réduire les niveaux de pollution atmosphérique associés au transport et à la mobilité des personnes, de manière à réduire les impacts de la fonction de transport sur la santé publique.
- Privilégier les modes de transport de marchandises qui ont les plus faibles émissions de gaz à effet de serre (maritime et ferroviaire, en particulier).

Ces consensus ont été exprimés et réitérés dans une série de politiques publiques, de stratégies et de plans d'action au cours des dernières décennies, tant au niveau du

Gouvernement du Québec qu'à celui de la Communauté métropolitaine de Montréal, de l'Agglomération (l'île) et de la Ville de Montréal. La mise en œuvre des mesures appropriées à l'atteinte de ces grands objectifs doit reposer sur deux conditions préalables, la gouvernance et le financement.

Le projet de loi attendu sur la gouvernance du transport collectif devrait bientôt aboutir à la mise en place de structures et de mécanismes qui vont grandement améliorer la situation. Il devrait bientôt être possible de concevoir, de démarrer et de compléter les grands projets nécessaires pour le développement de la métropole et pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans des calendriers beaucoup plus rapides et avec une meilleure efficacité des moyens. La Ville de Montréal entrevoit avec optimisme le nouveau cadre qui sera bientôt mis sur pied.

En ce qui concerne le financement, nous sommes conscients que le développement de grands projets de transport, incluant ceux qui auront pour effet de réduire les émissions de gaz à effet de serre, coûte cher. Par exemple, le financement du Plan d'action gouvernemental sur les changements climatiques (PACC) viendra d'abord et avant tout des revenus que le Gouvernement du Québec va tirer du marché du carbone, lequel est encadré par le Système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions de gaz à effet de serre (SPEDE). Le gouvernement a aussi innové au cours des dernières années en constituant des fonds (Fonds vert et FORT) permettant de structurer le financement de projets dans le domaine du transport. Or pour la seule région métropolitaine de Montréal, les besoins financiers globaux requis pour le transport sont supérieurs à 20 G\$. L'atteinte des cibles québécoises et montréalaises de réduction des émissions de gaz à effet de serre dépend des efforts financiers qui seront déployés dans le domaine du transport.

Il faut aussi penser aux générations futures et les préserver de charges environnementales, économiques et financières considérables. La lutte aux changements climatiques soulève en fait des enjeux d'équité intergénérationnelle aussi importants que ceux liés à la dette publique.

Par exemple, les investissements en transport ont tout intérêt à se concentrer dans les axes reliant les zones urbaines à plus forte densité. Tel est le principe retenu dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) qui est en vigueur depuis 2012 et qui privilégie le développement à haute densité dans les zones dites TOD. (*Transit Oriented Development*). La mise en œuvre du PMAD vise à assurer une cohérence étroite entre l'aménagement du territoire et le transfert modal des déplacements de personnes de l'automobile vers le transport en commun – électrifié ou non.

À cet effet, dans un mémoire qu'elle déposait à l'occasion des auditions publiques sur le projet de loi 38¹¹, la Ville a manifesté son appui à la décision du gouvernement d'accroître le rôle de la *Caisse de dépôt et placement du Québec* dans des projets d'infrastructures. L'expertise acquise par la Caisse dans de grands projets d'infrastructures de transport à l'extérieur du Québec pourra ainsi être mise à profit dans la conception, le financement, le développement et la gestion de projets métropolitains qui contribueront directement aux efforts québécois et montréalais de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

c. Le développement d'une économie sobre en carbone

Au cours des dernières décennies, les émissions de gaz à effet de serre venant de l'activité industrielle ont diminué sur l'île de Montréal, reflétant en partie les changements dans la base industrielle de la métropole ainsi que l'introduction de procédés et de technologies ayant un moindre effet sur les émissions de gaz à effet de serre. Par contre, les émissions associées aux secteurs commerciaux et institutionnels ont augmenté de 1990 à 2009¹².

Dans l'ensemble, le principal défi posé à la collectivité montréalaise d'ici à 2030 est de poursuivre ou d'amorcer une transition vers une économie sobre en carbone, où d'importantes réductions absolues d'émissions de gaz à effet de serre s'accompagnent d'une croissance économique responsable, d'un niveau soutenu d'innovation et d'une mobilisation de tous les acteurs (ménages, entreprises, administrations publiques et société civile).

La Ville de Montréal entend à cet égard soutenir le déploiement d'une économie circulaire, où les rejets et les sous-produits de secteurs économiques alimentent et servent d'intrants à d'autres activités de production.

- Cette approche s'inscrit par exemple dans la mise en place de notre réseau d'usines de biométhanisation, avec l'appui du Gouvernement du Québec. Les gaz générés par le traitement des matières organiques seront ainsi récupérés dans le réseau de Gaz Métro.
- La même approche permettra également de développer un nouveau secteur de la chimie verte, qui pourra bénéficier d'étroites synergies avec le secteur plus traditionnel de la pétrochimie basé dans l'Est de Montréal et en Montérégie. Encore là, une action concertée du Gouvernement du Québec, de la Ville de Montréal et de

11. *Commentaires de la Ville de Montréal dans le cadre des consultations particulières et des auditions publiques sur le projet de loi 38 (Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec)*, Ville de Montréal, 13 mai 2015.

12. *Inventaire 2009 des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalais*, op. cit., pages 9-13.

l'industrie a le potentiel de donner des résultats probants à la fois sur le plan environnemental et sur le plan de la diversification économique de la métropole.

Cette transformation doit également se manifester dans l'amélioration de la performance énergétique des bâtiments dans le secteur commercial et institutionnel, lesquels sont fortement regroupés dans le centre-ville de Montréal. De concert avec les acteurs de ces milieux, et avec l'appui du Gouvernement du Québec et d'Hydro-Québec, la Ville de Montréal veut développer un « grand » centre-ville vert et sobre en carbone, un lieu qui pourrait devenir une référence à l'échelle de villes similaires.

Au cours des prochaines années, il est possible de combiner :

- des investissements (publics et privés) dans l'amélioration de l'efficacité énergétique de ces grands bâtiments et dans la conversion des systèmes au mazout vers l'électricité;
- la mise en œuvre de notre plan d'urbanisme et la réalisation de plans particuliers d'urbanisme dans des secteurs présentant de bons potentiels de réduction de gaz à effet de serre;
- la conclusion d'ententes avec les propriétaires et les gestionnaires de grands bâtiments commerciaux ou institutionnels;
- au besoin, la mise en place de programmes d'appui technique ou financier à la réalisation de tels programmes.

La mise en marche rapide et concertée d'une telle approche pourrait apporter une contribution majeure à la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant de ce secteur commercial et institutionnel, tant à l'horizon de 2020 qu'à celui de 2030.

d. Le statut de métropole comme occasion d'un partenariat dans la lutte contre les changements climatiques

Le partenariat entre le gouvernement, la métropole et les municipalités doit également couvrir les responsabilités que doivent assumer tous les acteurs municipaux et régionaux à l'égard de la lutte aux changements climatiques. À cet effet, le nouveau pacte fiscal prévoit un mécanisme formel de consultation à mettre en place lorsque le Gouvernement du Québec envisage d'accroître de façon significative les responsabilités municipales et de leur imposer des exigences ou des coûts supplémentaires. Le cas échéant, il est impératif que ces mécanismes soient rapidement activés, en amont des décisions, de manière à ce que les partenaires puissent faire consensus sur les actions à poser, plutôt que de s'engager dans de longs et stériles débats sur leurs juridictions respectives.

En ce qui concerne plus particulièrement la métropole, la Ville de Montréal propose que des dispositions spécifiques sur la lutte aux changements climatiques soient intégrées dans la démarche visant à doter Montréal d'un statut de métropole. Cela fournirait une occasion privilégiée de préciser les termes et les priorités d'un véritable partenariat sur cet enjeu majeur des prochaines décennies. Il pourrait ainsi aboutir à la mise en place, le cas échéant, de mesures législatives, réglementaires, administratives, fiscales et financières en appui à la lutte aux changements climatiques dans la métropole¹³.

3. La mobilisation citoyenne : le cœur du défi, le cœur de l'action

Le partenariat entre le Québec et sa métropole est un élément nécessaire d'une lutte efficace contre les changements climatiques. La mobilisation citoyenne est du même ordre : elle constitue une condition centrale de l'atteinte de nos objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation aux changements climatiques.

Voilà pourquoi la Ville de Montréal accorde une si grande importance à la consultation sur la réduction de notre dépendance aux énergies fossiles, laquelle débutera à la fin d'octobre et se poursuivra en 2016, au retour de la Conférence de Paris.

Au-delà de la participation active de la société civile et du milieu des affaires de Montréal, l'un des résultats attendus de cette consultation sera la capacité de mobilisation des citoyens et des citoyennes dans des choix allant des modes de transport (automobile *versus* transport collectif ou transport actif) aux modes de vie (consommation d'énergie domestique, choix de consommation responsables, participation à la collecte sélective des matières résiduelles, etc.).

Au terme de cette consultation, la Ville et ses partenaires devront élaborer et mettre en œuvre des stratégies de moyen et de long terme pour transposer chez les citoyens des attitudes et des comportements qui soient en phase avec l'effort collectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation aux changements climatiques.

Aussi, la Communauté métropolitaine de Montréal a tenu une consultation spéciale sur la question du transport d'hydrocarbures sur son territoire, plus précisément sur le projet d'oléoduc Énergie Est de la compagnie TransCanada. Ces consultations se sont terminées le

13. Le statut de la métropole donnera également la liberté à Montréal d'adapter certains programmes à ses propres réalités. Par exemple, le programme ClimatSol est actuellement sous-utilisé, n'étant pas adapté aux réalités des terrains de Montréal, qui sont souvent très pollués, héritage d'un lourd passé industriel. Les sommes allouées pour chaque promoteur ne permettent pas le développement rentable de plusieurs terrains qui demeurent vacants et nuisent à la vitalité économique de Montréal.

8 octobre, et le rapport sera bientôt déposé. Au total, près de 160 organisations, municipalités et citoyens se sont exprimés sur le projet d'oléoduc et 8 séances publiques ont eu lieu dans l'ensemble de la région métropolitaine. Ce rapport sera porté au BAPE ainsi qu'à l'Office national de l'Énergie. C'est toute la question du transport de pétrole et de notre dépendance aux énergies fossiles qui est en jeu dans cette consultation.

Cette démarche au niveau de la ville de Montréal ou de la Communauté métropolitaine doit par ailleurs se prolonger au niveau des milieux de vie ainsi que des quartiers et s'ajoute de mesures d'adaptation aux changements climatiques.

Par exemple, la Ville de Montréal poursuit depuis plusieurs années déjà un programme de plantation d'arbres pour accroître la canopée urbaine dans des secteurs désavantagés. Cette stratégie vise souvent les îlots de chaleur, dont les retombées sur la santé publique sont bien réelles et risquent de prendre de l'ampleur avec l'élévation des températures intra-urbaines et l'accroissement des pointes de chaleur estivales. Mais cette stratégie a aussi pour effet d'améliorer l'ambiance et l'habitabilité des quartiers, donc une incidence positive sur les valeurs foncières.

Une autre approche ayant des effets similaires sur la qualité de vie dans les quartiers est le développement de circuits d'approvisionnement courts, qui permettent de relier plus directement, dans le cas des marchés alimentaires en particulier, les producteurs, distributeurs et consommateurs dans les quartiers. Les marchés publics montréalais, en particulier ceux qui visent un marché de proximité, contribuent à enrichir la qualité de la vie. L'agriculture urbaine joue le même rôle à plusieurs égards.

La multiplication et le maillage de telles initiatives économiques et sociales à petite échelle apportent par ailleurs une contribution modeste, mais bien réelle à la lutte aux changements climatiques :

- Les arbres urbains facilitent l'adaptation au réchauffement du climat en réduisant significativement l'écart des températures entre les quartiers urbains et l'environnement à la périphérie des villes. En outre, ils captent une certaine quantité de carbone.
- La distance que doivent parcourir les produits alimentaires entre leur lieu de production et leur lieu de consommation finale est grandement diminuée dans des circuits d'approvisionnement courts, réduisant d'autant leur empreinte en carbone.
- À une autre échelle, on retrouve les projets innovateurs mis de l'avant par l'Institut de biologie végétale de Montréal, associé à notre Jardin botanique, et visant la décontamination des sols par des techniques de phytoremédiation. Par ces projets-pilotes, on tente de tirer profit des bienfaits des plantes, tant pour la décontamination des terrains que pour la création d'îlots de fraîcheur.

4. Recommandations

Les trois recommandations proposées s'appuient toutes sur la volonté exprimée dans ce mémoire de concentrer nos efforts communs sur les résultats et sur les moyens à déployer pour atteindre les cibles proposées, notamment grâce à un véritable partenariat entre le Gouvernement du Québec et la métropole.

Recommandation 1

Considérant la prochaine conférence des parties de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (COP21), qui a pour objectif de rassembler les pays développés et en développement autour d'un « résultat ayant force de loi »;

Considérant l'importance du dialogue et de la cohérence des actions entre les différents gouvernements, particulièrement en ce qui a trait à l'atteinte de la cible proposée de réduction de GES du Québec pour 2030;

Considérant la volonté du gouvernement de reconnaître les municipalités québécoises en tant que gouvernements de proximité;

Considérant la volonté du Gouvernement du Québec de reconnaître un statut particulier à la métropole;

Il est recommandé que le Gouvernement du Québec et la métropole portent un message commun dans le cadre de la COP 21 et que ce message comprenne les éléments suivants :

- Les cibles ambitieuses, aussi louables et souhaitables soient-elles, ne pourront être atteintes sans une volonté ferme de mettre l'accent sur les résultats.
- Dans une perspective d'atteinte de ces résultats, de nombreuses actions à déployer passeront par les gouvernements locaux de proximité, lesquels sont à même de travailler de concert avec les citoyens et un réseau de partenaires afin d'agir sur les comportements collectifs. Ce sont eux qui détiennent les clés de l'action en matière de transport, d'aménagement et de transition vers une économie sobre en carbone, **à condition que les gouvernements supérieurs les appuient.**

Recommandation 2

Considérant la cible proposée de réduction de 37,5 % sous le niveau de 1990 des émissions de gaz à effet de serre du Québec pour 2030;

Considérant que la réduction des émissions de gaz à effet de serre dues au transport représente le plus grand défi pour l'agglomération montréalaise;

Considérant que 85 % des émissions du secteur des transports de l'agglomération sont attribuables au transport routier;

Considérant que les besoins en transport en commun dans la région métropolitaine sont importants et nécessitent des investissements majeurs sur l’horizon de 2030;

Considérant l’apport économique indéniable et démontré du transport collectif;

Il est recommandé qu’au retour de la COP21 soit conclu un partenariat entre le Gouvernement du Québec et la métropole autour des enjeux relatifs au transport de personnes.

Ce partenariat aurait pour pivot une stratégie conjointe en matière d’électrification des transports. Montréal souhaite également saisir pleinement les possibilités de développement qui seront générées par la réforme de la gouvernance du transport en commun et par les projets financés par la Caisse de dépôt et placement du Québec. Ces investissements devraient permettre de poursuivre et d’accélérer la réduction des émissions de gaz à effet de serre, le développement du transport collectif et la mise en valeur du territoire dans la région métropolitaine.

Recommandation 3

Considérant la volonté commune du Gouvernement du Québec et de la métropole d’encourager la transition vers une économie sobre en carbone;

Il est recommandé que des dispositions soient incluses dans le Statut de métropole pour soutenir les stratégies de transition de l’économie montréalaise vers une économie sobre en carbone, incluant :

- le développement d’une économie circulaire,
- le déploiement d’un secteur de la chimie verte en synergie avec les secteurs plus traditionnels,
- le soutien à un centre-ville vert,
- et d’autres initiatives visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre occasionnées par la production de biens et de services dans la métropole.