



CONSULTATION PRÉBUDGÉTAIRE 2023

AVIS DÉPOSÉ À LA COMMISSION DES FINANCES ET DE
L'ADMINISTRATION DE LA VILLE DE MONTRÉAL
9 JUIN 2022





Conseil régional de l'environnement de Montréal
Maison du développement durable
50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300
Montréal (Québec) H2X 3V4
Tél. : 514-842-2890
info@cremtl.org
www.cremtl.org

Le **Conseil régional de l'environnement de Montréal** (CRE-Montréal) est un organisme de bienfaisance indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal depuis 1996. Par le regroupement et la concertation de ses membres, par ses activités de sensibilisation, de représentation publique et ses différents projets-action, il contribue à l'amélioration de la qualité des milieux de vie et de l'équité sociale sur l'île de Montréal.

SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATION 1 : Faire de la transition écologique l'élément transversal du budget et du PDI.

RECOMMANDATION 2 : Préciser dans le budget et dans le PDI les montants alloués pour les différentes mesures du Plan Climat et identifier à quelle hauteur ces montants contribuent à l'atteinte des objectifs du Plan.

RECOMMANDATION 3 : Tenir un grand chantier sur la fiscalité et impliquer la société civile dans les travaux, entre autres en matière d'écofiscalité.

RECOMMANDATION 4 : Interpeller les gouvernements du Canada et du Québec afin qu'ils soutiennent la Ville de Montréal dans ses actions.

RECOMMANDATION 5 : Prévoir les budgets nécessaires afin de soutenir financièrement les organisations de la société civile engagées au côté de la Ville de Montréal dans la transition écologique.

RECOMMANDATION 6 : Allouer des fonds supplémentaires aux infrastructures, aux campagnes d'éducation ainsi qu'aux innovations sociales et technologiques de la mobilité durable.

RECOMMANDATION 7 : Respecter l'approche Réduire-Transférer-Améliorer (RTA) dans le choix des mesures et des investissements en mobilité durable.

RECOMMANDATION 8 : Étendre le territoire d'application de la taxe sur le stationnement à l'ensemble de la Ville.

RECOMMANDATION 9 : Moduler la taxe sur le stationnement en fonction de l'offre d'alternatives à la voiture et des autres externalités liées à ces espaces (gestion de l'eau de pluie, pertes de revenus fonciers, etc.).

RECOMMANDATION 10 : Développer un programme de bonus-malus afin d'inciter les propriétaires à mieux gérer et aménager leurs stationnements.

RECOMMANDATION 11 : Adopter une tarification reflétant le vrai coût du stationnement sur rue

RECOMMANDATION 12 : Consacrer 15 % du budget du PDI à l'adaptation dès 2023.

RECOMMANDATION 13 : Explorer de nouveaux mécanismes permettant de financer la protection des espaces verts et des milieux naturels.

RECOMMANDATION 14 : Établir une taxation réglementaire associée à l'atteinte de cibles d'intégration d'infrastructures vertes sur les terrains privés, sur base du coefficient de biotope par unité de surface ou d'autres indices plus spécifiques (canopée, bandes riveraines, toit blanc). Une attention particulière devra être portée aux mécanismes d'équité environnementale.

RECOMMANDATION 15 : Prévoir dans le budget de fonctionnement des montants récurrents pour assurer l'entretien et la gestion des milieux naturels et des espaces verts.

RECOMMANDATION 16 : Préciser dans le budget les montants alloués à la mise en œuvre des mesures du PDGMR ainsi que leur impact dans l'atteinte de l'objectif Zéro déchet selon l'échéancier du PDGMR.

RECOMMANDATION 17 : Accélérer la réflexion sur les mesures d'écofiscalité en matière de gestion des matières résiduelles.

RECOMMANDATION 18 : Financer une campagne d'information, sensibilisation et éducation (ISÉ) en matière de gestion des matières résiduelles.

RECOMMANDATION 19 : Allouer les montants nécessaires afin d'assurer le respect des réglementations en place.

Les récents rapports du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) sont sans appel, il est urgent d'agir afin de réduire nos émissions de gaz à effet de serre et afin d'adapter nos villes aux impacts des changements climatiques. Les petits pas ne sont plus suffisants, des actions d'envergure sont nécessaires et pour y parvenir, la Ville de Montréal doit se donner les moyens tant financiers que réglementaires.

Montréal a choisi de faire de l'accélération de la transition écologique l'une des 4 orientations principales de son plan stratégique **Montréal 2030**. Le Plan Climat, adopté en 2020, constitue une feuille de route solide pour les prochaines années afin d'atteindre l'objectif de carboneutralité et de renforcer la résilience de nos milieux de vie. L'élaboration du nouveau Plan d'urbanisme et de mobilité constitue également un momentum à saisir pour transformer la ville.

Dans cette optique, il nous apparaît incontournable que la transition écologique et l'amélioration de la qualité des milieux de vie guident l'élaboration du budget de fonctionnement et du Programme décennal d'immobilisations (PDI). Chaque choix de l'administration doit venir appuyer les efforts de la collectivité montréalaise vers la carboneutralité et l'augmentation de la résilience.

RECOMMANDATION 1

Faire de la transition écologique l'élément transversal du budget et du PDI.

Le Plan Climat comprend 46 mesures qui doivent permettre à Montréal d'atteindre ses cibles climatiques. La mise en œuvre de ces mesures nécessite que la Ville se donne les moyens nécessaires. Or, actuellement, il n'est pas possible de connaître les montants alloués à chacune des mesures dans le budget. Cette information nous apparaît pourtant nécessaire afin de s'assurer que les efforts sont investis là où l'impact est optimal.

RECOMMANDATION 2

Préciser dans le budget et dans le PDI les montants alloués pour les différentes mesures du Plan Climat et identifier à quelle hauteur ces montants contribuent à l'atteinte des objectifs du Plan.

Nous comprenons les défis auxquels fait face la métropole en matière de financement et de la nécessité de diversifier les sources de revenus. Dans cette perspective, le CRE-Montréal appuie la volonté de l'administration de mener un grand chantier sur la fiscalité afin de mettre sur la table toutes les options.

Le CRE-Montréal sera heureux de collaborer aux travaux du chantier et d'alimenter les réflexions sur les aspects climatiques, sur les leviers à mettre en place ainsi que sur la communication entourant ces décisions. Ce chantier devra être le moment de se pencher sur les mesures d'écofiscalité dans les différents volets touchant à la transition écologique. Nous tenons à insister sur le fait que cette démarche devra se faire de façon

équitable et que les plus grands pollueurs et consommateurs de ressources devront être concernés au premier plan afin d’avoir un effet significatif pour l’atteinte des cibles.

RECOMMANDATION 3

Tenir un grand chantier sur la fiscalité et impliquer la société civile dans les travaux, entre autres en matière d’écofiscalité.

La réussite de la transition écologique passera par un engagement de toutes et tous. La Ville de Montréal ne pourra y arriver seule et les gouvernements du Canada et du Québec doivent répondre présents tant au niveau de la réglementation que du financement.

RECOMMANDATION 4

Interpeller les gouvernements du Canada et du Québec afin qu’ils soutiennent la Ville de Montréal dans ses actions.

Les organisations de la société civile jouent également un rôle central en matière de transition écologique. Par leurs réseaux, leurs expertises et les projets qu’elles mènent, elles contribuent concrètement à l’atteinte des objectifs climatiques de Montréal.

RECOMMANDATION 5

Prévoir les budgets nécessaires afin de soutenir financièrement les organisations de la société civile engagées au côté de la Ville de Montréal dans la transition écologique.

Nous avons choisi de cibler un nombre limité de propositions dans trois thématiques : mobilité, adaptation aux changements climatiques et gestion des matières résiduelles. Ces propositions sont dans certains cas des recommandations précises et dans l'autre cas, des pistes de réflexion qui demandent à être plus élaborées.

MOBILITÉ

Afin d'accélérer le rythme vers des cibles de mobilité durable de Montréal, des fonds supplémentaires devront être alloués aux infrastructures, aux campagnes d'éducation ainsi qu'aux innovations sociales et technologiques de la mobilité durable.

Rappelons notamment que la ville s'est donné les cibles suivantes :

- réduire à zéro le nombre de morts et de blessés graves sur son réseau routier d'ici 2040 (Vision zéro);
- faire passer la part modale du vélo d'environ 5% à 15% dans les quartiers centraux d'ici 2027;
- réduire la part modale de l'auto solo de 25% (Plan climat).

Rappelons également que la contribution de l'électrification des transports à la stratégie de réduction de GES de la ville et du Québec est bien incertaine et qu'elle échappe, pour l'essentiel, au contrôle de la ville. En effet, l'électrification des transports table sur une capacité industrielle des constructeurs qui est aujourd'hui inexistante et qui n'est en rien garantie à l'échelle mondiale.

C'est pour cette raison que, selon les modélisations de la firme Dunsky produites en 2020 pour le BTER, les cibles d'électrification du Grand Montréal n'étaient atteintes que dans un scénario techno-industriel optimiste et avec différentes mesures complémentaires amenant une réduction de la motorisation des ménages de l'île de 9 % d'ici 2030 et la stagnation dans le reste de la CMM.

Ainsi, en plus de participer aux stratégies des paliers supérieurs et d'aller y chercher des fonds additionnels, Montréal devra utiliser tous ses leviers et déployer des mesures d'un ordre inédit et judicieusement ciblé pour atteindre ses cibles à courte et moyenne échéances.

L'approche reconnue Réduire - Transférer - Améliorer (RTA), voulant qu'il faille d'abord réduire les besoins de transports, avant d'inciter au transfert vers des modes durables et, en dernier recours, d'améliorer les modes existants, notamment par l'électrification, est une clé du succès des mesures de la Ville et une assurance que les fonds des contribuables pour la transition seront investis plus efficacement en réduction qu'en amélioration.

RECOMMANDATION 6

Allouer des fonds supplémentaires aux infrastructures, aux campagnes d'éducation ainsi qu'aux innovations sociales et technologiques de la mobilité durable.

RECOMMANDATION 7

Respecter l'approche Réduire-Transférer-Améliorer (RTA) dans le choix des mesures et des investissements en mobilité durable

La taxe sur les parcs de stationnement est une mesure intéressante en matière d'écofiscalité. Appliquée jusqu'ici au Centre-ville seulement, sur les portions au-delà de 380 m² des grandes aires, cette taxe génère 20 M\$ par année, dédiés au financement des transports collectifs. Pour en comprendre l'importance en matière de revenus, on peut la mettre en relation avec la contribution de 650 M\$ que verse la Ville à l'ARTM pour financer les transports collectifs, environ 3%, ou aux 19,1 M\$ de l'enveloppe destinée au rabais tarifaire offert aux aînés.

La taxe sur le stationnement bénéficie d'un large appui dans la population. Selon un sondage réalisé par la commission des transports de la CMM en 2019, pas moins de 70% de la population sont favorables à une taxe sur le stationnement finançant les transports collectifs¹.

À son importance en matière de source de revenus dédiés aux transports collectifs, s'ajoute le message qu'envoie cette taxe aux propriétaires quant à l'importance de rationaliser leur offre en stationnement, un déterminant reconnu de l'utilisation de la voiture, et de consacrer leurs terrains à des usages plus porteurs économiquement, socialement et environnementalement.

Le CRE-Montréal appuie la Ville dans sa volonté d'étendre la taxe sur les parcs de stationnement au-delà de son territoire actuel. Nous encourageons du même souffle la ville à étendre cette taxe à tout le territoire et à la moduler en fonction de l'offre d'alternatives à la voiture et des autres externalités liées à ces espaces (gestion de l'eau de pluie, pertes de revenus fonciers, etc.).

Bien sûr, les secteurs des aires TOD de la CMM² sont des aires à cibler par une application rapide et un niveau de taxation supérieur. Ces revenus devraient contribuer à combler le manque à gagner de la STM dû à la diminution des revenus tarifaires notamment.

Le reste du territoire, qui doit se donner les moyens de réaliser sa part de la transition vers la mobilité durable ne devrait cependant pas être exempté d'une taxe sur le stationnement. Une taxe hors des aires TOD devrait être employée à bonifier l'offre de mobilité active, collective et partagée, d'une part, et, d'autre part, à encourager les propriétaires de stationnement à aménager leurs aires de façon à réduire leurs impacts négatifs en termes d'ilots de chaleur, de gestion d'eau de pluie, de sous-utilisation du foncier, de dégradation de l'expérience des piétons et des cyclistes.

¹ Sources de financement des transports collectifs, Rapport final de la commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal (2019), pages 22-23

² Carte des aires TOD de la CMM

Dans ce cas, un programme de bonus-malus du stationnement pourrait prélever des revenus chez les uns afin de financer les études vouées à l'amélioration des aires de stationnement chez les autres. Les aires rencontrant un niveau de performance suffisant pourraient ensuite être exemptées de la taxe.

La [Démarche et l'Attestation stationnement écoresponsable](#) développées depuis 2017 par le CRE-Montréal démontre que des sommes relativement modestes permettent d'accompagner les propriétaires dans la planification et l'attestation de leurs aires de stationnement écoresponsables.

RECOMMANDATION 8

- **Étendre le territoire d'application de la taxe sur le stationnement à l'ensemble de la ville**

RECOMMANDATION 9

- **Moduler la taxe en fonction de l'offre d'alternatives à la voiture et des autres externalités liées à ces espaces (gestion de l'eau de pluie, pertes de revenus fonciers, etc.).**

RECOMMANDATION 10

- **Développer un programme de bonus-malus afin d'inciter les propriétaires à mieux gérer et aménager leurs stationnements**

Le stationnement, gratuit ou à peu de frais, en bordure de rue est un incitatif majeur à la motorisation des ménages. Il constitue un service public offert par la Ville qui va de moins en moins de soi. Dans une logique d'équité envers les contribuables non motorisés, la tarification du stationnement sur rue devrait à tout le moins refléter les coûts de construction, d'entretien, de déneigement, de gestion, de surveillance et d'utilisation du foncier. Ces frais qui peuvent atteindre plusieurs milliers de dollars mériteraient d'être chiffrés avec plus de précision. Une étude des tarifs de 2020 montre que l'ensemble des arrondissements fournissent le stationnement sur rue bien en deçà du prix coûtant.

	Vignette par résident	Vignette par adresse	Tarif 1ère vignette (annuel)	Tarif vignette supplémentaire (annuel)
Ahuntsic-Cartierville	1	Illimité	45 \$ à 95 \$	90 \$ à 190 \$
Anjou	1	Illimité	11,50 \$	23 \$
Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce	1	Illimité	50 \$ à 120 \$	170 \$ à 240 \$
Lachine	–	Illimité	28,74 \$	28,74 \$
LaSalle	–	5	Gratuite	60 \$
Le Plateau-Mont-Royal	1	–	164,41 \$ à 263,29 \$	234,55 \$ / 427,71 \$
Le Sud-Ouest	1	Illimité	70 \$ à 160 \$	170 \$ à 260 \$
L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève	–	2	125 \$	2 \$
Mercier–Hochelaga-Maisonneuve	1	Illimité	71,47 \$ à 140,59 \$	281,18 \$
Montréal-Nord			Pas de zones SRRR	
Outremont	1	Illimité	100 \$ à 140 \$	275 \$
Pierrefonds-Roxboro	1	Illimité	Gratuite	Gratuite
Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles			Pas de zones SRRR	
Rosemont–La Petite-Patrie	1	–	64 \$ à 125 \$	304 \$
Saint-Laurent	–	2	75 \$	150 \$
Saint-Léonard	–	–	Gratuite	Gratuite
Verdun	–	Illimité	82 \$	163 \$
Ville-Marie	1	2	100 \$ à 250 \$	350 \$
Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension	1	–	52 \$ à 109 \$	104 \$ à 219 \$
Westmount	–	3	200 \$	400 \$ / 600 \$

* Le Plateau-Mont-Royal, Outremont et Ville-Marie proposent un tarif social. / Le Sud-Ouest réduit le coût de 50 % pour les personnes de 65 ans et plus.

Tableau 1 - Politiques de tarification du stationnement sur le domaine public sur l'île de Montréal (2020)

Une tarification reflétant le vrai coût du stationnement est la mesure la plus équitable puisqu'elle ne fait pas peser la charge sur l'ensemble des foyers, notamment sur ceux ne disposant pas de véhicule, qui sont globalement les foyers les plus défavorisés ou les plus écoresponsables.

RECOMMANDATION 11

Adopter une tarification reflétant le vrai coût du stationnement sur rue

ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Il est urgent de poser des gestes forts afin d'augmenter la résilience de nos milieux de vie face aux impacts des changements climatiques. En matière d'adaptation, les infrastructures vertes ont un rôle majeur à jouer. Réduction des îlots de chaleur, gestion durable des eaux pluviales, meilleur contrôle des crues, de nombreuses mesures ont démontré leur efficacité face aux aléas climatiques auxquels est confronté Montréal (augmentation des températures moyennes, pluies abondantes, vagues de chaleur, tempêtes destructrices, sécheresses et crues).

Ces projets d'infrastructures vertes requièrent des investissements importants. Le Plan Climat prévoit ainsi dans la mesure 46 que 10 à 15 % du budget du Programme décennal d'immobilisations (PDI) soit consacré à l'adaptation. Les travaux de réfection de rue sont par exemple des momentum à saisir pour implanter les mesures d'adaptation. Il nous apparaît donc important que cette mesure soit rapidement implantée afin de ne rater aucune occasion.

Considérant l'ampleur des défis, mais également les multiples co-bénéfices sur la qualité des milieux de vie qui accompagnent l'implantation des infrastructures vertes, nous recommandons également à la Ville de Montréal d'attribuer 15 % du budget du PDI aux projets d'adaptation.

RECOMMANDATION 12

Consacrer 15 % du budget du PDI à l'adaptation dès 2023.

L'attachement à la nature et aux espaces verts est de plus en plus important au sein de la population. [Un récent sondage](#) mené par l'équipe du professeur J. Dupras et la Chaire de recherche du Canada en économie écologique de l'Université du Québec en Outaouais a ainsi montré que les Montréalais sont prêts à faire un don d'environ 50 \$ / an pour la protection des milieux humides.

Si l'ensemble de la population active de l'agglomération ([environ 1,1 M de personnes en 2021](#) selon Montréal en statistique) y participait, ce sont près de 50 M\$ qui pourraient être dégagés annuellement. À titre de comparaison, le PDI 2022-2032 prévoyait environ 280 M\$ sur 10 ans pour l'acquisition de milieux naturels.

RECOMMANDATION 13

Explorer de nouveaux mécanismes permettant de financer la protection des espaces verts et des milieux naturels.

L'intégration des infrastructures vertes dans les projets d'aménagement sur le domaine privé devrait être un incontournable. De par la *loi sur la fiscalité municipale*, la Ville de Montréal dispose depuis 2009 d'un pouvoir de taxation réglementaire qui se décline notamment en matière d'environnement.

La réglementation en terrain privé peut être un important levier de changement de comportement, que ce soit pour sanctionner les comportements nuisibles ou pour encourager l'adoption de pratiques écoresponsables. Plusieurs types d'infrastructures végétales peuvent ainsi être encouragés, notamment la canopée, la déminéralisation et le verdissement des espaces extérieurs et les bandes riveraines.

Le Coefficient de biotope par unité (CBS) de surface est globalement un bon outil pour évaluer la qualité et l'efficacité des mesures mises en place sur un terrain. Il permet de diversifier les interventions (toitures vertes, murs végétaux, sols perméables) selon le contexte d'implantation.

Le CBS peut également être remplacé localement par un indice plus spécifique, si nécessaire :

- **Un indice de canopée** afin de stimuler l'implantation spécifique d'arbres et de haies vives dans les jardins des particuliers, ou encore de boisés, zones tampons ou micro-forêts en terrain industriel ou commercial.
- **Un indice spécifique sur la régénération des bandes riveraines** en terrain privé serait également un puissant outil pour la restauration des milieux humides sur l'île de Montréal, dont on sait bien que l'état de santé est déterminant dans la lutte contre les inondations, l'érosion des berges et la pollution des eaux de la Rivière-des-Prairies et du fleuve Saint-Laurent.
- **Un indice d'espace gazonné** pourrait aussi ultimement être construit, permettant de lutter contre la monoculture de gazon dont on sait bien qu'elle est fortement dommageable à l'environnement: grains enrobés, ajouts de pesticides et fongicides, arrosages excessifs, tontes rases et fréquentes, enlèvement de la biomasse issue de la tonte ... L'ensemble de ces pratiques polluent fortement les sols et les nappes phréatiques, gaspillent l'eau potable, épuisent les sols et ne permettent pas à une réelle biodiversité de s'installer.

Les progrès en télédétection sont tels qu'il est désormais envisageable de vérifier annuellement par images satellitaires ou par drone l'état du verdissement et de le détailler par type d'infrastructures.

Un bonus-malus pourrait être associé au coefficient choisi afin d'inciter les propriétaires à intégrer les infrastructures vertes dans leurs projets. Il est cependant plus difficile d'évaluer la qualité des espaces verts extérieurs que leur quantité. C'est pourquoi il est indispensable dans un premier temps de cibler certains grands propriétaires fonciers (industriels et commerciaux, grandes unités de logement), dont l'impact sera fort et pour lesquels un contrôle sera plus aisé. Une sensibilisation générale à cet enjeu pourra être entreprise avant l'introduction d'une taxation généralisée sur certaines infrastructures.

Des villes nord-américaines ont développé des programmes afin d'encourager le développement des toitures végétalisées : New York - [Green roof tax Abatement](#) / Toronto - [Éco-roof incentive Program](#) / Seattle - [Green Factor](#).

Montréal pourrait s'en inspirer pour développer un programme basé sur le coefficient de biotope par unité de surface ou bien donner une exemption de taxe pour les propriétaires installant un toit vert. Les toits blancs sont une obligation réglementaire pour toute construction ou rénovation dans plusieurs arrondissements de Montréal. La généralisation de cette pratique pourrait être encouragée par la Ville par un système de bonus-malus appliqué à l'ensemble du territoire montréalais.

De telles redevances réglementaires peuvent générer des cercles vertueux significatifs en associant les populations locales aux efforts de la municipalité. Cependant, le pouvoir général de taxation de la Ville inclut celui de faire des distinctions, soit par secteurs géographiques, soit par types de terrains ou de propriétaires. Il est donc particulièrement important que la Ville procède avec discernement, afin d'assurer l'équité sociale et environnementale de ses mesures fiscales.

Les nombreux services écosystémiques offerts par les infrastructures végétalisées ont tous un impact particulièrement important, notamment sur les populations défavorisées, qui souffrent globalement d'un accès plus restreint aux espaces verts et d'une plus grande vulnérabilité aux effets des changements climatiques, que les autres catégories d'habitants :

- Réduction du ruissellement des eaux pluviales et diminution du risque de surverses et donc de pollution des milieux naturels ;
- Rafraîchissement de l'espace urbain pendant les canicules l'été et tempérance des grands froids l'hiver ;
- Création d'habitats pour les oiseaux et les insectes utiles, notamment les pollinisateurs, voire création de corridors verts et actifs, connexion et consolidation des pôles de biodiversité ;
- Amélioration de l'apparence d'un quartier et participation majeure à sa valorisation sans nécessairement entraîner une gentrification verte ;
- Amélioration de la santé physique et mentale de la population ;
- Augmentation des interactions sociales et de l'appartenance identitaire au quartier ;
- Diminution de la criminalité.

RECOMMANDATION 14

Établir une taxation réglementaire associée à l'atteinte de cibles d'intégration d'infrastructures vertes sur les terrains privés, sur base du coefficient de biotope par unité de surface ou d'autres indices plus spécifiques (canopée, bandes riveraines, toit blanc). Une attention particulière devra être apportée aux mécanismes d'équité environnementale.

Au-delà de l'acquisition de milieux naturels et de leur mise en valeur, l'entretien des espaces nécessite des budgets récurrents. Dans [son rapport de 2019](#), la vérificatrice générale recommandait « au Service des grands parcs, du Mont-Royal et des sports de réévaluer les coûts annuels par hectare, pour l'acquisition des connaissances et l'entretien écologique des milieux naturels sous sa responsabilité, et de prévoir ce montant récurrent à son budget annuel, et ce, afin de s'assurer de pouvoir réaliser les travaux requis pour maintenir la valeur écologique de ces milieux naturels. »

À titre d'exemple, plusieurs millions de dollars sont investis pour la fermeture des sentiers informels sur le Mont-Royal, mais aucun budget d'entretien n'est disponible pour s'assurer du maintien de leur intégrité écologique par la suite.

RECOMMANDATION 15

Prévoir dans le budget de fonctionnement des montants récurrents pour assurer l'entretien et la gestion des milieux naturels et des espaces verts

GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES

Le [Plan directeur de gestion des matières résiduelles](#) (PDGMR) a comme objectif l'atteinte du Zéro déchet d'ici 2030. Le dossier de la GMR est complexe et nécessite des investissements majeurs tant dans les infrastructures que dans l'accompagnement de la population. Bien entendu, la Ville de Montréal n'est pas seule dans ce dossier et les gouvernements du Québec et du Canada ont des rôles importants à jouer tant au niveau de la réglementation que du financement.

RECOMMANDATION 16

Préciser dans le budget les montants alloués à la mise en œuvre des mesures du PDGMR ainsi que leur impact dans l'atteinte de l'objectif Zéro déchet selon l'échéancier du Plan

Le PDGMR prévoit dans son action 6.2.4 de « *Considérer la dimension de l'écofiscalité dans la gestion des matières résiduelles* ». Plusieurs initiatives en matière d'écofiscalité ont d'ailleurs été développées dans d'autres municipalités (ex. Beaconsfield). Depuis l'adoption du PDGMR en août 2020, aucune proposition n'a été faite en matière d'écofiscalité.

RECOMMANDATION 17

Accélérer la réflexion sur les mesures d'écofiscalité en matière de gestion des matières résiduelles.

L'accompagnement et le soutien des organisations et de la population sont également un élément clé pour assurer une adhésion aux efforts de réduction à la source et d'amélioration du réemploi et du recyclage. La Ville doit également se donner les moyens de faire respecter les règlements qu'elle a récemment mis en place.

RECOMMANDATION 18

Financer une campagne d'information, sensibilisation et éducation (ISÉ) en matière de gestion des matières résiduelles.

RECOMMANDATION 19

Allouer les montants nécessaires afin d'assurer le respect des réglementations en place

CONCLUSION

Avec cet avis non exhaustif, le CRE-Montréal souhaite partager plusieurs recommandations afin d'ancrer la transition écologique au cœur du budget de la Ville de Montréal. Ce document est une base à une réflexion élargie et plus poussée qui devra être menée au cours des prochains mois.

Dans cette optique, le CRE-Montréal offre à la Ville de Montréal son entière collaboration dans le déploiement du chantier sur la fiscalité et ne manquera pas de partager des éléments entre autres en matière d'écofiscalité.



50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300
Montréal (Québec) H2X 3V4

tél.: 514 842-2890
info@cremtl.org
cremtl.org

suivez-nous!

