



Mémoire de la Ville de Montréal

**Présenté dans le cadre du projet de loi n° 44,
Loi visant principalement la gouvernance efficace de la lutte contre les
changements climatiques et à favoriser l'électrification**

Le 22 janvier 2020

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
UN POUVOIR DISCRÉTIONNAIRE À BALISER	3
POURSUIVRE ET ACCROITRE LE SOUTIEN AUX INITIATIVES QUI FONCTIONNENT DÉJÀ	4
AGIR PLUS SIGNIFICATIVEMENT DANS LA MISE EN PLACE DE MESURES EFFICACES DE RÉDUCTION D'ÉMISSIONS DE GES	5
MESURES D'ADAPTATION POUR LES INFRASTRUCTURES MUNICIPALES	11
UN PARTENARIAT AVEC LA MÉTROPOLE	12
CONCLUSION	14
RAPPEL DES RECOMMANDATIONS.....	15

Introduction

Résolument engagée sur la voie de la transition écologique, la Ville de Montréal se démarque par la proactivité de ses actions en matière de lutte aux changements climatiques. Dès 2005, en marge de la Conférence sur le climat des Nations Unies (COP 11) tenue à Montréal, la Ville s'est fixé un premier objectif de réduction de 30 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2020 par rapport à 1990. Depuis, la Ville s'est dotée d'outils de planification climatique pour sa collectivité et ses activités municipales, contribuant à une réduction substantielle (- 28 %) des émissions de GES sur son territoire par rapport à 1990, selon le dernier inventaire produit (2015).

Plus récemment, depuis 2016, la Ville s'est engagée au sein du regroupement du C40, qui regroupe 96 grandes villes déterminées à réduire les émissions de GES et à s'adapter aux changements climatiques. Par la suite, la Ville de Montréal a signé en décembre 2017 la Charte de Chicago et, en juin 2018, la Déclaration d'Edmonton¹ qui prévoient des actions à prendre en matière de réduction de l'empreinte carbone des modes de transports, des bâtiments ainsi que des infrastructures de l'administration municipale et de la collectivité. Lors de son passage au Sommet mondial de l'action climatique de San Francisco en septembre 2018, la Ville de Montréal a également annoncé la signature de la *One Planet Charter* qui engage les signataires à développer un plan climatique détaillé, concret, mesurable et compatible avec l'objectif de réchauffement de 1,5°C de l'accord de Paris, le *Paris-compatible Climate Action Plan Commitment (Deadline 2020)*. Dans la foulée de la signature de cette charte, la Ville a conclu en décembre 2018 une entente de collaboration le C40, la Fondation David Suzuki et la Fondation Familiale Trottier, afin de permettre à la société civile de se mobiliser et contribuer à l'atteinte des cibles du « Deadline 2020 ». Enfin, en septembre 2019 au Sommet de l'ONU sur l'urgence climatique, la mairesse de Montréal a annoncé que la Ville visait une réduction de 55 % des émissions de GES d'ici 2030. Les actions de la Ville s'inscrivent ainsi en cohérence avec les objectifs de l'accord de Paris.

D'ailleurs, dans un rapport² publié en 2018, le Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat (GIEC) concluait qu'afin d'éviter des impacts irréversibles et potentiellement catastrophiques pour la planète, il sera nécessaire de réduire les émissions de GES anthropiques de 45 % à l'échelle mondiale d'ici 2030 par rapport au niveau de 2010, ce qui, pour le Québec, représente un effort de réduction de l'ordre de 48 % par rapport à 1990³. Les conclusions de ce collectif d'experts sont sans équivoque : pour limiter le réchauffement planétaire à 1,5 degré Celsius, la carboneutralité mondiale doit être atteinte d'ici 2050. Dans ce contexte, les

¹La Déclaration d'Edmonton confirme qu'il est essentiel de se préparer à répondre adéquatement aux impacts des changements climatiques.

²Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat. (2018). Réchauffement planétaire de 1,5 °C. Résumé à l'intention des décideurs (publié sous la direction de V. Masson-Delmotte, P. Zhai, H. O. Pörtner, D. Roberts, J. Skea, P.R. Shukla, A. Pirani, W. Moufouma-Okia, C. Péan, R. Pidcock, S. Connors, J. B. R. Matthews, Y. Chen, X. Zhou, M. I. Gomis, E. Lonnoy, T. Maycock, M. Tignor et T. Waterfield). https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/2/2019/09/IPCC-Special-Report-1.5-SPM_fr.pdf 2 Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat. (2018, 8 octobre). Summary for Policymakers of IPCC Special Report on Global Warming of 1.5°C approved by governments [Communiqué]. https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/11/pr_181008_P48_spm_en.pdf

³ Estimation effectuée à partir des données du *Tableaux des émissions annuelles de gaz à effet de serre au Québec de 1990 à 2017* produit par le Ministère de l'Environnement et de la lutte contre les changements climatiques (MELCC) <http://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2017/tableaux-emissions-annuelles-GES-1990-2017.pdf>

gouvernements supérieurs doivent agir concrètement, très significativement et, surtout, dans des délais plus rapides que jamais.

En matière de lutte aux changements climatiques, le gouvernement du Québec ne pourra faire cavalier seul : la Ville de Montréal demeure, pour lui, un allié incontournable. Selon une étude récente de Dunsky⁴, l'atteinte de la cible québécoise de réduction de GES de -37,5% par rapport à 1990, va de pair avec une réduction de 55% des émissions produites sur le territoire de l'agglomération montréalaise.

Dans ce contexte, la Ville de Montréal accueille avec intérêt le dépôt du projet de loi n° 44, *Loi visant principalement la gouvernance efficace de la lutte contre les changements climatiques et à favoriser l'électrification*. Les pages qui suivent contiennent différentes observations et recommandations afin d'en clarifier ou encore d'en bonifier la teneur. Des gestes significatifs, notamment pour hausser l'offre de transport collectif dans la région montréalaise afin de réduire les émissions de GES du secteur des transports routiers, seront nécessaires à très court terme. Également, un partenariat efficace entre la Ville et le gouvernement doit, dès à présent, être conclu.

Enfin, la Ville de Montréal souhaite, par le biais de l'actuelle consultation, encourager le gouvernement du Québec à entreprendre un virage transformateur en faveur d'une réduction efficace des GES mais aussi, et plus globalement, en faveur d'une réelle transition vers une économie verte et une société carboneutre.

⁴ Selon les résultats d'une modélisation technico-économique ciblant le territoire de l'agglomération montréalaise, de méthodologie similaire à celle produite pour le compte du Ministère de l'Environnement et de la lutte contre les changements climatiques (MELCC) en juin 2019. DUNSKY (2019), les secteurs plus difficiles à décarboniser, notamment les procédés industriels et l'agriculture, sont sous-représentés sur le territoire de l'agglomération montréalaise par rapport au reste du Québec. Ainsi, les mesures de réduction des émissions de GES les plus efficaces pour le Québec (\$/ t éq. CO₂) se concentrent au sein de l'agglomération, notamment pour les secteurs du transport et des sources fixes. *Trajectoires de réduction d'émissions de GES du Québec – Horizons 2030 et 2050*, Juin 2019, <http://www.environnement.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/trajec-toires-emissions-ges.pdf>

Déposé le 31 octobre 2019, le projet de loi n° 44, *Loi visant principalement la gouvernance efficace de la lutte contre les changements climatiques et à favoriser l'électrification*, a pour principal objectif de modifier significativement la structure et la finalité du Fonds vert actuel, lequel devient *Fonds d'électrification et de changements climatiques* (ci-après FECC). Le ministre devient ainsi le conseiller du gouvernement en matière de lutte contre les changements climatiques en étant notamment responsable d'assurer la cohérence et la coordination des mesures gouvernementales en ces aspects. Pour ce faire, le ministre pourra s'appuyer sur un comité consultatif sur les changements climatiques.

Le projet de loi n° 44 jette les bases, et notamment les assises financières, de ce qui constituera le prochain Plan d'action gouvernemental en matière de lutte contre les changements climatiques en misant, d'abord et avant tout, sur la réduction des gaz à effet de serre (GES) et l'électrification (transport, bâtiments, industries, etc.).

1. Un pouvoir discrétionnaire à baliser

En créant le FECC, le projet de loi n° 44 tend vers une simplification accrue de l'approche gouvernementale en matière de lutte contre les changements climatiques et cible l'atteinte de résultats concrets. Il confie au ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, le rôle de « gardien » de ces résultats notamment parce que le ministre et son ministère assureront désormais l'ensemble des fonctions autrefois assumées par le Conseil de gestion du Fonds vert.

La Ville de Montréal accueille cette réforme avec intérêt et salue la volonté du gouvernement de suivre avec plus de rigueur les résultats escomptés par les investissements publics en faveur de la transition énergétique. Toutefois, si le fait d'associer une plus grande imputabilité du ministre aux résultats effectifs obtenus grâce aux initiatives financées par le FECC constitue une avancée, il demeure que l'ampleur du pouvoir discrétionnaire qui est, subsidiairement, conféré au ministre demeure quelque peu préoccupante. Celui-ci soulève notamment des questionnements quant à la sélection des projets qui pourront bénéficier d'un financement.

Dans ce contexte, d'importants efforts gouvernementaux devront être déployés afin de garantir l'objectivité et l'impartialité du processus de sélection. Il sera notamment primordial que le comité consultatif qui doit être mis sur pied pour accompagner le ministre dans ses démarches fasse preuve de la plus grande rigueur. Compte tenu de l'immense expertise municipale en matière d'adaptation et de résilience aux changements climatiques, notamment au plan des infrastructures et de la réponse d'urgence en cas d'épisodes climatiques extrêmes, la présence d'un représentant issu du milieu municipal au sein de ce comité s'avère autant incontournable que nécessaire.

Corolairement, par la mise en œuvre des programmes de soutien financier alimentés par le FECC, les municipalités seront aux premières loges de la réalisation de la future Politique cadre sur les changements climatiques. La Ville de Montréal souhaite par conséquent qu'une consultation approfondie et significative du milieu municipal, incluant la métropole, soit prévue en amont de la rédaction de cette dernière. Les municipalités seront aux premières loges de la réalisation des objectifs de la future politique : elles doivent avoir voix au chapitre dans la définition de ces derniers.

Mémoire de la Ville de Montréal

Présenté dans le cadre du projet de loi 44

*Loi visant principalement la gouvernance efficace de la lutte Contre les
Changements climatiques et à favoriser l'électrification*

Page 3 sur 20

Recommandations :

Qu'à titre d'intervenant de première ligne en lien avec les conséquences des changements climatiques sur le territoire du Québec, le milieu municipal soit représenté au sein du comité consultatif qui sera mis sur pied par le ministre pour sélectionner les projets à être financés par le FECC ;

Que la métropole soit consultée, de façon substantielle et significative en amont de l'adoption de la première politique cadre sur les changements climatiques (PCCC).

2. Poursuivre et accroître le soutien aux initiatives qui fonctionnent déjà.

Les impacts sur les municipalités de la réforme proposée par le présent projet de loi sont multiples. Rappelons, par exemple, que le Fonds vert est présentement capitalisé à un peu plus de 85 % par les revenus issus de la bourse du carbone et à un peu plus de 14 % par les redevances pour l'élimination des matières résiduelles⁵. Le projet de loi n° 44 modifiera substantiellement le portrait des programmes actuellement financés par le Fonds vert. La Ville de Montréal s'interroge sur la portée de tels changements sur ses opérations courantes et futures.

La Ville de Montréal est notamment grandement interpellée par l'introduction, à l'article 6 du projet de loi, d'une modalité abolissant la contrainte légale pour le gouvernement de dédier les deux tiers des revenus issus de la bourse du carbone aux mesures applicables aux transports. Or, s'il veut atteindre ses propres engagements et sa propre cible de réduction de GES, le gouvernement québécois doit agir là où les besoins sont les plus manifestes, c'est-à-dire exactement dans le domaine du transport. En effet, le plus récent inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre indiquait que «le secteur qui produisait le plus d'émissions de GES au Québec, en 2017, était celui des transports (...) soit 43,3 % des émissions » totales et qu'à lui seul, le sous-secteur du transport routier représente 34,5 % des émissions totales de GES »⁶. Plus encore, depuis 1990, les émissions du secteur des transports routiers ont augmenté d'environ 50%⁷.

Compte tenu du fait que les impacts des émissions de la collectivité montréalaise représentent environ 14 % du total des émissions québécoises⁸ et que le transport compte pour 40% des émissions⁹ totales de la collectivité montréalaise, la Ville s'inquiète des conséquences d'une telle décision. Les projets et mesures en transport financés par le Fonds vert représentent près de 530 M\$ à l'échelle du Québec, dont environ 80 M\$ pour la Société de transport de Montréal (STM).

⁵ Pour l'exercice financier 2017-2018, ces sommes représentaient un total de près de 932 M\$.

⁶ Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2017 et leur évolution depuis 1990
<http://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2017/inventaire1990-2017.pdf>

⁷ Idem.

⁸ Année de référence : 2015

⁹ Émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise –inventaire 2015
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ENVIRO_FR/MEDIA/DOCUMENTS/INVENTAIRECOLLECTIVITEGES_2015.PDF

Il importe donc de préserver – il est même nécessaire de les augmenter – les sommes dédiées au financement du transport collectif à l'intérieur du nouveau FECC et ce, afin de maintenir et d'accroître l'offre sur le territoire de la métropole. Des réductions des émissions de GES substantielles seront observées en plus de maintenir l'effet du transport collectif sur les émissions de GES évitées.

D'autre part il importe de rappeler que le Fonds vert finance actuellement des programmes liés à la gestion des matières résiduelles et à la gouvernance de l'eau. Or, le projet de loi n° 44 abolit les modalités de financement de ces programmes, essentiels pour assurer des opérations municipales centrales tels que le recyclage, le compostage et la protection des milieux humides et hydriques, pour les diriger vers d'autres fonds. Le projet de loi ne précise aucunement les modalités de ces transferts de fonds et les impacts potentiels sur les municipalités : la Ville de Montréal souhaite rappeler l'importance de préserver la mission de ces programmes ainsi que d'accroître le financement dédié à la réalisation de projets locaux.

Recommandations :

Que la disposition actuelle prévoyant que les 2/3 des revenus du Système québécois de plafonnement et d'échange de droits d'émission (SPEDE) soient dédiés au financement de projets de transport, et notamment de projets de transport collectif, soit maintenue.

Que les investissements essentiels dans les programmes d'aide financière en gestion des matières résiduelles et en gouvernance de l'eau soient préservés et accrus.

3. Agir plus significativement dans la mise en place de mesures efficaces de réduction d'émissions de GES

3. 1 Transport collectif et actif

Comme nous l'évoquions en introduction, il convient de rappeler qu'à l'échelle métropolitaine, les transports collectifs permettent d'éviter l'émission de 3,9 millions de tonnes (Mt) par année, soit l'équivalent de près de 5 % des émissions québécoises totales¹⁰. Pour la Société de transport de Montréal (STM) seulement, ce sont 2,3 MT de GES qui sont évitées annuellement, soit l'équivalent de 20,7 % des émissions de GES de la collectivité montréalaise. Les déplacements effectués par les usagers de la STM permettent d'éviter la présence de 475 000 voitures sur le réseau routier. Ainsi, pour chaque tonne de GES émise par la STM, pas moins de 20 tonnes sont évitées¹¹ dans la grande région de Montréal. En outre, la réduction de la congestion routière attribuable au transport collectif métropolitain permet quant à elle d'éviter des coûts de 1,85 G\$ annuellement¹².

¹⁰ Golder Associés, *Rapport de quantification des émissions de gaz à effet de serre évités par le transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal*, 2016.

http://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/rapport_quantification_ges_evites.pdf

¹¹ <http://www.stm.info/fr/a-propos/informations-entreprise-et-financieres/developpement-durable/etude-sur-les-ges-evites-par>

¹² Société de transport de Montréal, Octobre 2019, Mémoire de la STM présenté dans le cadre de la consultation sur le Plan d'électrification et de changements climatiques (PECC).

Mémoire de la Ville de Montréal

Présenté dans le cadre du projet de loi 44

Dans le cadre des consultations afférentes au Chantier du financement de la mobilité, la Ville de Montréal et la Société de transport de Montréal (STM), ont insisté sur l'importance de mettre les bouchées doubles en matière de mobilité durable au Québec: les transports collectifs constituent des investissements réels et non de simples dépenses. Il est impératif que le gouvernement du Québec les considère comme des leviers du développement économique sur la communauté. Les contributions gouvernementales injectées dans le transport en commun, notamment pour les modes électriques, de même que pour le transport actif et adapté, génèrent davantage d'impacts économiques que ceux investis dans le transport routier. Au même titre que les projets routiers, les sommes allouées au transport collectif et actif doivent refléter leur importance dans l'économie et dans le bilan des émissions GES du Québec.

Le modèle, les sources de financement et les efforts gouvernementaux actuels en transport collectif et actif sont insuffisants. Dans l'état actuel, ceux-ci ne permettront pas l'atteinte de nos objectifs collectifs en matière de mobilité durable et de réduction des émissions de GES et ce, malgré les projets structurants actuellement en cours de réalisation dans la région métropolitaine : un virage encore plus significatif s'impose. Il importe de diminuer la pression importante et croissante sur les coûts du transport collectif essentiellement à la charge des municipalités et des usagers. À cet égard, le gouvernement doit rapidement donner suite à son engagement, inclus dans la Politique de mobilité durable 2030, de bonifier les taux de financement¹³ des programmes de transport collectif et ainsi garantir à la région métropolitaine les ressources nécessaires pour s'attaquer à ce défi.

□ **Accroître l'offre de services**

La mise en place, dans le cadre de la Politique québécoise de transport collectif (2007-2012), du programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC), financé par le Fonds vert, a été déterminante pour relancer le transport collectif à Montréal : celui-ci a permis le financement de 50 % des coûts de l'offre additionnelle. Depuis 2006, et grâce à cette initiative, la STM a augmenté son offre de service globale de 36 %, dont 50 % au métro. Durant cette même période, l'achalandage a augmenté de 27 %. Depuis 2015 seulement, l'offre d'autobus a augmenté de 6 % et de 15 % pour l'offre métro.

Le Fonds d'électrification et de changement climatique doit bâtir sur cet acquis et bonifier substantiellement le budget du PADTC et ce, de sorte à atteindre l'ambitieux objectif québécois¹⁴ d'accroître les services de transport collectif québécois de 60 % d'ici 2030. La Ville de Montréal insiste également sur l'importance d'agir sur la diversification de l'offre pour tous, ce qui inclut davantage de soutien pour le transport adapté¹⁵. Le financement gouvernemental du transport adapté doit suivre la croissance de la demande de déplacement pour ainsi stabiliser la contribution municipale.

¹³ Dans ce contexte particulièrement, l'abolition de la norme exigeant que les 2/3 des revenus du SPEDE soient dédiés aux projets de transport s'explique difficilement.

¹⁴ « Afin d'atteindre la cible de 37,5 % de réduction des émissions de GES, il est nécessaire d'augmenter l'offre de service de transport en commun de 5 % par année », Ministère des transports du Québec, *Plan d'action 2018-2023 de la Politique québécoise de mobilité durable 2030*, p.21

¹⁵ À ce chapitre, il importe de rappeler qu'en 10 ans, la contribution municipale pour les coûts des services de transport adapté de la STM est passée de 23 % à 35 %.

□ S'attaquer au déficit d'investissement

Il importe notamment d'aborder rapidement la question du déficit d'investissement puisqu'il va de soi que l'entretien adéquat des infrastructures est au cœur de la performance et de la fiabilité des services. Or, le bon entretien de ces équipements contribue également au caractère attractif du transport collectif. À la STM seulement, le déficit d'investissement a atteint 3,5 G\$ en 2018¹⁶. Au cours des 10 prochaines années, la STM prévoit des investissements de 18 G\$. Parmi les projets déjà autorisés, 68% des investissements iront au maintien des actifs. Ces sommes s'ajoutent aux projets majeurs de développement nécessaires, tels que le prolongement de la ligne bleue, la construction du garage Côte-Vertu et l'agrandissement et construction de nouveaux centres de transport. Conséquence de la croissance des investissements, le service net de dette de la STM a plus que doublé entre 2015 et 2021, pour atteindre 171 M\$.

3.2 Oui à l'électrification... collective!

Le Québec possède une grande disponibilité d'électricité propre qui en fait un territoire approprié pour l'usage des voitures électriques. La province s'est fixé l'objectif d'avoir 100 000 véhicules rechargeables sur les routes dès 2020. Si plus de 50 000 voitures électriques ou hybrides sont sur les routes du Québec en 2019, cela ne représente encore qu'environ 0,6 % du total de véhicules en circulation¹⁷. L'électrification des véhicules est certes nécessaire, mais elle ne pourra, seule, permettre d'obtenir les réductions de GES en transport indispensable à l'atteinte des objectifs fixés par les gouvernements.

Si la Ville de Montréal appuie la volonté gouvernementale de maximiser les efforts en électrification, elle souhaite par ailleurs insister sur l'importance d'investir en priorité dans les infrastructures collectives plutôt qu'individuelles. En effet, les investissements publics dans les infrastructures électriques collectives (métro, tramway, autobus) constituent des mesures pérennes et durables. En revanche, la multiplication des initiatives pour appuyer les moyens individuels d'électrification, tels que les subventions pour achat de véhicule électrique personnel, même si celles-ci peuvent a priori sembler attrayantes et convenables pour certaines réalités locales, comprennent plusieurs impacts globaux dont il importe de mesurer les effets.

Il convient notamment de rappeler que la simple transition vers l'utilisation des véhicules électriques personnels ne règle en rien les problématiques liées à l'étalement urbain et à l'autosolo. À Montréal par exemple, plusieurs externalités négatives associées à l'utilisation des véhicules personnels demeurent, peu importe la source d'énergie des véhicules, notamment les coûts associés à la congestion routière¹⁸, la sécurité des autres usagers de la rue et les enjeux liés aux infrastructures de recharge en milieu urbain densément peuplé. Il demeure donc préférable d'agir en priorité sur les moyens collectifs d'électrification et, à cet égard, la Ville de Montréal accueille très favorablement le pouvoir récemment octroyé à Hydro-Québec de financer les équipements fixes

¹⁶ Société de transport de Montréal, Programme d'immobilisation 2020-2029. http://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/pi_20-29.pdf

¹⁷ Rapport préliminaire de la SAAQ, Université de Sherbrooke.

¹⁸ Le Rapport de suivi du PMAD 2012-2018 produit par la CMM faisait état de l'accroissement des coûts de la congestion qui auraient doublé en 10 ans pour se situer à 4,2 milliards \$ en 2018 https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/02/cahiersMetropolitains_no07.pdf

nécessaires à l'électrification des transports collectifs et souhaite, à ce chapitre, une plus grande collaboration entre la société d'État et la STM pour la mise en place de plusieurs projets.

Pour sa part, la STM entend acquérir uniquement des véhicules électriques d'ici 2025. D'ici là, elle n'acquiert plus que des véhicules hybrides et ce, en plus d'expérimenter divers types de véhicules électriques et de technologies de recharge. En plus des trois bus 100 % électriques à recharge rapide déjà en service dans le cadre du projet Cité Mobilité, la STM a récemment lancé des appels d'offres pour l'acquisition de 40 bus électriques supplémentaires de divers modèles et technologies. De plus, la STM étudie présentement la possibilité de déployer, dès 2022, une vingtaine d'autobus articulés entièrement électriques pour la mise en service du SRB Pie-IX. Le soutien financier du gouvernement à ce chapitre demeure toutefois essentiel.

La transition vers l'électrification des transports n'est toutefois pas qu'une question de *véhicules* : les neuf centres de transport de la STM devront, par exemple, permettre la *recharge* d'une flotte de bientôt plus de 2100 autobus. Une première évaluation préliminaire estime à au moins 1 G\$ l'électrification de ces mêmes centres. Par ailleurs, les équipements de recharge de véhicules de promenade devront également faire l'objet d'une stratégie qui tienne compte de la réalité montréalaise et des enjeux de densité qui lui sont propre, en déployant des équipements de recharge sur rue à la fois performants et bien intégré, tant fonctionnellement que visuellement, à la trame urbaine. La transition vers des réseaux de surface entièrement électriques exigera donc des investissements considérables, à plusieurs niveaux, qui ne pourront se faire sans un engagement et un soutien fermes du gouvernement du Québec.

Enfin, la Ville de Montréal accueille très favorablement les projets d'électrification du transport des marchandises et d'initiatives permettant d'en réduire l'empreinte carbone de façon durable. Elle souhaite que le gouvernement du Québec, notamment par l'entremise du FECC, accroisse significativement son soutien à des projets permettant d'agir conjointement pour une meilleure mobilité en plus de réduire significativement les émissions de GES du secteur des transports.

3.3 Matières résiduelles

La création du nouveau Fonds d'électrification et de changements climatiques et la refonte proposée par le projet de loi n° 44 prévoient un recentrage du financement des sommes du défunt Fonds vert autour de projets plus directement liés à la lutte aux changements climatiques. L'introduction de cette réforme « déplace » donc le financement des projets municipaux de matières résiduelles sans préciser le contexte et les modalités qui en découleront. La Ville souhaite toutefois rappeler que les matières résiduelles constituent une source non négligeable d'émission de GES : il sera donc nécessaire que des actions concrètes continuent d'émaner du FECC afin de réduire les émissions municipales liées à ce secteur d'activité.

Bien que des systèmes de captation performants soient en place dans les sites d'enfouissement, la décomposition des matières résiduelles enfouies aujourd'hui continuera de produire du méthane, un GES 25 fois plus puissant que le CO₂, et d'autres polluants atmosphériques, pendant plusieurs décennies. À Montréal seulement,

l'enfouissement des matières résiduelles représente une empreinte carbone équivalente à l'utilisation d'environ 100 000 véhicules automobiles¹⁹.

La Ville de Montréal est fortement engagée sur la voie de la réduction des déchets. À l'instar d'autres grandes villes du monde, elle souhaite notamment bannir de son territoire l'usage plastique non valorisé et d'autres matières à usage unique. La Ville entend également prendre une part encore plus active dans la poursuite des initiatives de compostage et de biométhanisation. Elle souhaite toutefois rappeler que les municipalités constituent des partenaires absolument incontournables de la Politique québécoise de gestion des matières résiduelles. Sans cadre financier clair et de prise en compte des capacités de traitement réelles et des délais de construction, il demeurera difficile pour la Ville de Montréal d'offrir un traitement, même partiel, des matières organiques issues des institutions, commerces et industries (ICI). Rappelons que, selon les données d'élimination de 2017, les ICI sont les plus grands générateurs de déchets destinés à l'enfouissement sur le territoire de l'agglomération montréalaise (48 %), suivi des ordures ménagères générées par les citoyens (38%) et des résidus de construction, rénovation et démolition (14%)²⁰.

Parallèlement, la Ville de Montréal n'est actuellement pas compensée pour les quantités substantielles – pas moins de 107 000 tonnes annuellement – de matières recyclables acheminées vers l'enfouissement. En plus d'occasionner des coûts substantiels pour les citoyens montréalais, ces matières enfouies représentent une opportunité de réduire davantage les émissions de GES. La responsabilité élargie des producteurs (REP) constitue, à cet égard, une planche de salut généralement reconnue : à cet effet, la Ville de Montréal appelle le gouvernement à s'engager encore plus fortement en faveur de la REP et, dans cette perspective, de limiter la prise en charge publique, par le biais du FECC ou d'autres véhicules de financement, de solutions qui incombent, au premier chef, aux producteurs générant ces matières.

3.4 Conversion écoénergétique des bâtiments

En 2015, plus de 27 %²¹ des émissions de GES de la collectivité montréalaise provenaient des bâtiments résidentiels, commerciaux et institutionnels (ICI). Ces émissions étaient principalement liées aux équipements de chauffage qui fonctionnent aux énergies fossiles (mazout, gaz naturel et propane). Montréal étant une ville déjà largement bâtie, les initiatives permettant de réduire les émissions de GES issues des bâtiments doivent donc nécessairement dépasser le cadre des constructions neuves : il importe d'agir également sur les immeubles et résidences existants.

La réduction de l'empreinte carbone des bâtiments est donc conditionnelle à l'amélioration de leur efficacité énergétique. Inversement, une meilleure performance énergétique permettra de réduire les besoins en énergie nécessaire pour le chauffage et la climatisation. Cette même réduction des besoins énergétiques a un impact direct sur

¹⁹ Hypothèses de calcul fondées sur le taux de consommation moyen d'essence du parc automobile de 9,24 L/100km parcourant 13 058 km/an et dont le facteur d'émission de GES est de 2 317,06 g éq. CO₂/l d'essence.

¹⁹MELCC, *Données d'élimination des matières résiduelles au Québec*,
<http://www.environnement.gouv.qc.ca/matieres/donnees-elimination/Tonnages-2017-MRC.pdf>

²⁰ Émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise –inventaire 2015, *op.cit.*

le recours aux énergies fossiles, permettant ainsi de réduire les émissions de GES et d'améliorer, particulièrement dans le cas du mazout, la qualité de l'atmosphère. Elle permettra également, dans le cas de bâtiments dont la source d'énergie est déjà l'hydroélectricité, d'accroître la capacité d'électrifier davantage de bâtiments et de véhicules avec les réseaux de distribution et de production existants.

La Ville de Montréal souhaite l'implantation de mesures robustes de soutien à l'efficacité énergétique des bâtiments. De telles initiatives, qui devraient être soutenues par le FECC, doivent permettre d'assurer des efforts conjugués tant dans les bâtiments municipaux, les résidences privées que les immeubles commerciaux et institutionnels.

D'autre part, la Ville de Montréal invite le gouvernement du Québec à adopter une approche innovante en matière de soutien aux citoyens, institutions et entreprises privées à cet égard. À l'heure actuelle, seul l'impact tarifaire est considéré à titre de mesures d'efficacité énergétique avancées par les distributeurs d'énergie (Hydro-Québec, Énergir), ce qui explique leur relative timidité. En conformité avec le nouveau plan d'électrification et de changements climatiques, il apparaît nécessaire que la Régie de l'énergie introduise, dans les meilleurs délais, des critères relatifs aux enjeux climatiques et aux coûts sociaux du carbone, dans l'analyse des programmes et des tarifs énergétiques et ce, de sorte à développer des mesures incitatives réellement attrayantes pour les citoyens, commerces et institutions.

Recommandations

Tel que mentionné dans le mémoire de la Ville de Montréal et de la STM relatifs au financement de la mobilité et, puisque le secteur du transport constitue le secteur d'activité émettant la plus grande quantité de GES dans la région montréalaise, que le gouvernement établisse un partenariat financier avec la métropole du Québec en matière de transport collectif et actif pour les 10 prochaines années.

Que le gouvernement du Québec, par le biais du Fonds d'électrification et de changement climatique ou d'autres véhicules de financement, augmente à 50 % la proportion des investissements du transport collectif versus le transport routier et qu'il ajuste ses programmes de financement en conséquence.

Que le gouvernement du Québec soutienne en priorité les projets d'électrification des sociétés de transport, et ce, en s'ajoutant aux ressources nécessaires au maintien des actifs et des services

Que le gouvernement du Québec soutienne les initiatives permettant de réduire de façon durable l'empreinte carbone du transport de marchandises, notamment les projets d'électrification des flottes de véhicules.

Considérant que le secteur des matières résiduelles constitue un secteur d'activité qui contribue à l'émission de quantités significatives de GES, que le gouvernement du Québec déploie des moyens permettant le financement de nouveaux projets détournant les matières destinées à l'enfouissement.

Que le gouvernement du Québec implante des programmes d'aide pour la conversion écoénergétique des bâtiments, incluant les bâtiments municipaux.

Mémoire de la Ville de Montréal

Présenté dans le cadre du projet de loi 44

Loi visant principalement la gouvernance efficace de la lutte Contre les Changements climatiques et à favoriser l'électrification

Page 10 sur 20

Que des critères relatifs aux enjeux climatiques et aux coûts sociaux du carbone soient introduits, dans l'analyse des programmes et des tarifs énergétiques et ce, de sorte à développer des mesures incitatives écoénergétiques réellement attractives.

4. Mesures d'adaptation pour les infrastructures municipales

Les effets des changements climatiques sont démontrés et se font déjà sentir tant dans l'agglomération montréalaise qu'ailleurs au Québec : inondations et crues printanières, vagues de chaleur, verglas et vents violents causent, chaque année, d'importants dégâts matériels et financiers en plus de perturber les activités des citoyens.

L'agglomération de Montréal compose donc déjà avec des changements très concrets qui touchent le milieu naturel, le cadre bâti, la population et l'économie. Si d'importantes actions sont impérativement nécessaires en vue de réduire les émissions de GES au Québec, il importe également de considérer l'autre pendant des changements climatiques que représente notre adaptation collective à ces nouvelles réalités.

L'adaptation aux changements climatiques consiste à évaluer les effets des changements climatiques et à mettre en place les mesures nécessaires pour en minimiser les impacts. Par exemple, le plan montréalais d'adaptation aux changements climatiques²², de même que le futur Plan climat de la Ville, identifient des mesures concrètes et efficaces pour rendre l'agglomération montréalaise plus résiliente aux changements climatiques, c'est-à-dire capables de réagir et de se réorganiser tout en conservant ses fonctions essentielles. L'approche québécoise dans la lutte contre les changements climatiques doit prendre appui sur ces deux aspects indissociables que constituent la réduction des émissions de GES et les mesures d'adaptation.

Par ailleurs, dans une analyse produite en septembre 2019²³, la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et le Bureau d'assurance du Canada (BAC) observent, que « les municipalités, en tant que propriétaires et d'exploitants de 60 % des infrastructures publiques au pays, sont directement touchées par les impacts des changements climatiques et se retrouvent au premier plan des solutions destinées à protéger les Canadiens ». Cette étude conclut notamment qu'un investissement annuel moyen correspondant à 0,26 % du produit intérieur brut (PIB) serait nécessaire pour faire face à ces mêmes impacts. Un tel niveau d'investissement s'inscrit d'ailleurs en cohérence avec ceux historiquement mis en place par d'autres grandes villes du monde, notamment Londres, New York et Paris, qui ont consacré des sommes correspondant approximativement à 0,22 % de leur PIB respectif à des initiatives privées et publiques d'adaptation aux changements climatiques. Ainsi, suivant l'analyse de la FCM et du BAC, l'estimation des besoins en investissements annuels en adaptation serait de plus de 352 M\$ par an pour le territoire de l'agglomération montréalaise²⁴.

²²https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7237_75085661&_dad=portal&_schema=PORTAL

²³Fédération canadienne des municipalités et Bureau d'assurance du Canada, *Investir dans l'avenir du Canada: Le coût de l'adaptation au climat*, septembre 2019. <https://data.fcm.ca/documents/focus/investir-dans-avenir-du-canada-le-cout-de-adaptation-au-climat-summary.pdf>

²⁴ Le PIB de l'agglomération de Montréal est de l'ordre de 135,6 milliards \$ en 2018. http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6897_67887843&_dad=portal&_schema=PORTAL

Dans cette perspective, la Ville de Montréal appelle le gouvernement du Québec à également tenir compte des besoins très significatifs en matière d'adaptation des infrastructures municipales à la réalité mouvante des changements climatiques. Ainsi, et contrairement à son défunt ancêtre (Fonds vert), le FECC doit prévoir des sommes significatives pour les projets municipaux d'adaptation, de même que permettre le financement de mesures de verdissement, tel que l'acquisition de terrains, et la mise en valeur des infrastructures naturelles.

Recommandation

Que le FECC permette le financement de projets municipaux d'adaptation aux changements climatiques tels que le verdissement, la création et la mise en valeur de milieux naturels et la création d'ouvrages naturalisés de rétention.

5. Un partenariat avec la métropole

Si la Ville de Montréal accueille la réforme proposée par le projet de loi n° 44 avec ouverture et optimisme, force est d'admettre que les changements qu'il propose ne pourront, à eux seuls, paver la voie de la véritable transition écologique du Québec. Le présent projet de loi jette néanmoins les bases d'un renouveau intéressant quoique, somme toute, timide et certainement insuffisant pour répondre à l'ampleur des réalités nouvelles opérées par les changements climatiques dans les collectivités. Afin d'introduire des actions réellement transformatrices en cette matière, le gouvernement du Québec ne pourra agir seul : il devra s'appuyer sur les alliés solides et, au premier chef, sur la métropole.

Tel que mentionné précédemment, l'atteinte de la cible québécoise de réduction des émissions de GES de 37,5% par rapport à 1990 d'ici 2030 passe, inévitablement, par une réduction de 55% des émissions GES émises dans l'agglomération montréalaise. Considérant le rôle capital ainsi joué par la métropole dans le bilan GES de l'ensemble du Québec, une alliance forte et affirmée entre la Ville et le gouvernement du Québec s'avère indispensable. Elle est également nécessaire pour remplir leurs obligations respectives. Un tel « partenariat pour le climat » constitue donc l'une des clés du succès collectif en matière de lutte aux changements climatiques en arrimant visions, actions et investissements là où les besoins sont les plus criants mais, également, là où les résultats seront les plus profitables pour le Québec.

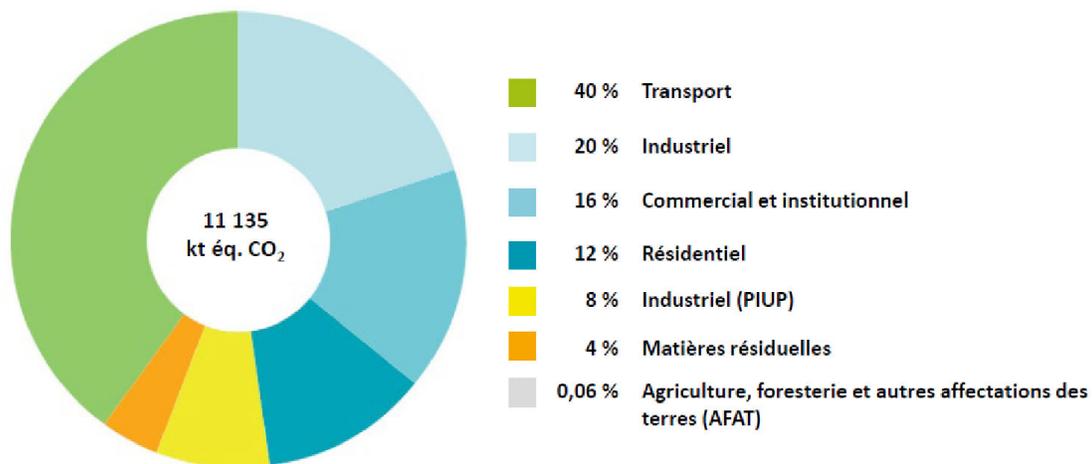
Heureusement, au cours de la dernière décennie, la Ville de Montréal a fait des avancées significatives en faveur de la lutte aux changements climatiques. Elle a, notamment en raison d'une solide mobilisation citoyenne en faveur d'une réduction à la dépendance collective aux énergies fossiles²⁵, entrepris un virage fort en faveur de la transition écologique et de l'économie verte. Afin d'aller plus loin, elle s'est également dotée d'un Bureau de la transition écologique et de la résilience duquel relève la

²⁵ En 2016, à la suite d'un mandat d'initiative citoyenne, l'Office de consultation publique de Montréal a tenu une vaste consultation publique sur la réduction de la dépendance de Montréal aux énergies fossiles. Le rapport de consultation a été publié en mai de la même année. <http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P80/rapport-energies-fossiles.pdf>

responsabilité de produire, dès 2020, un plan d'action global de la collectivité montréalaise sur le climat.

Dans cette perspective, la Ville de Montréal exhorte le gouvernement du Québec à rapidement convenir d'une entente avec la métropole et ce, afin d'appuyer cette dernière la mise en œuvre de son Plan Climat. Une telle entente²⁶ devrait permettre au gouvernement du Québec de s'attaquer avec sérieux à réduire les émissions de GES produites par la collectivité montréalaise²⁷ en développant des plans d'action adaptés aux différents secteurs d'activités concernés (voir Figure 1). Ce partenariat constituerait une approche tout à fait compatible et complémentaire à l'Entente-cadre Réflexe Montréal pour la reconnaissance du statut particulier de la métropole, de même qu'avec les différents chantiers déjà en cours pour revitaliser l'Est de Montréal et ce, en plus d'arrimer les intentions et les messages autour de choix sensés, bénéficiant à l'ensemble du Québec.

Figure1. Distribution des émissions de GES- Inventaire 2015 - Collectivité montréalaise



Recommandation

Qu'un Partenariat pour le climat soit rapidement conclu entre la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec afin d'appuyer cette dernière dans la réalisation de son Plan climat, en cohérence et complémentarité avec les objectifs québécois de réduction d'émission de GES et de lutte aux changements climatiques.

²⁶ La Ville de Montréal reconnaît la pertinence de l'article 12.2 qui prévoit la possibilité de déléguer à une municipalité la gestion d'un programme lié à l'objet du projet de loi. La Ville est toutefois d'avis que la portée de l'article 12.2 doit, dans le cas de Montréal, être étendue à une entente encore plus structurante.

²⁷ Ce qui inclut les émissions corporatives de la Ville de Montréal pour lesquelles un plan de réduction ambitieux est en cours et dont les résultats sont encourageants. Ces émissions corporatives comptent pour moins de 2% des émissions totales de la collectivité montréalaise.

Conclusion

La Ville de Montréal accueille avec intérêt le dépôt du projet de loi n° 44, *Loi visant principalement la gouvernance efficace de la lutte contre les changements climatiques et à favoriser l'électrification* et entrevoit, dans la réforme proposée, la nécessité d'agir avec sérieux et rapidité pour atteindre des résultats concrets en matière de réduction des émissions de GES et de lutte contre les changements climatiques.

Elle appelle le gouvernement du Québec à utiliser cette réforme comme tremplin vers un mode encore plus structurant de gouvernance durable. Pour ce faire, un partenariat étroit avec la métropole du Québec s'impose.

Au cours des prochaines années, les citoyens du Québec demanderont aux pouvoirs publics de continuer d'innover et de trouver des solutions pour agir encore plus concrètement pour la planète. A terme, des mesures structurantes pour favoriser l'achat local, l'économie circulaire, développer des processus d'approvisionnement plus durables, éliminer l'enfouissement de matières résiduelles seront exigées : le gouvernement du Québec devra faire face à ces défis et il pourra compter sur l'entière collaboration de la Ville de Montréal pour y arriver.

Rappel des recommandations

Qu'à titre d'intervenant de première ligne en lien avec les conséquences des changements climatiques sur le territoire du Québec, le milieu municipal soit représenté au sein du comité consultatif qui sera mis sur pied par le ministre pour sélectionner les projets à être financés par le FECC ;

Que la métropole soit consultée, de façon substantielle et significative en amont de l'adoption de la première politique cadre sur les changements climatiques (PCCC).

Que la disposition actuelle prévoyant que les 2/3 des revenus du Système québécois de plafonnement et d'échange de droits d'émission (SPEDE) soient dédiés au financement de projets de transport, et notamment de projets de transport collectif, soit maintenue.

Que les investissements essentiels dans les programmes d'aide financière en gestion des matières résiduelles et en gouvernance de l'eau soient préservés et accrus.

Tel que mentionné dans le mémoire de la Ville de Montréal et de la STM relatifs au financement de la mobilité et, puisque le secteur du transport constitue le secteur d'activité émettant la plus grande quantité de GES dans la région montréalaise, que le gouvernement établisse un partenariat financier avec la métropole du Québec en matière de transport collectif et actif pour les 10 prochaines années.

Que le gouvernement du Québec, par le biais du Fonds d'électrification et de changement climatique ou d'autres véhicules de financement, augmente à 50 % la proportion des investissements du transport collectif versus le transport routier et qu'il ajuste ses programmes de financement en conséquence.

Que le gouvernement du Québec soutienne en priorité les projets d'électrification des sociétés de transport, et ce, en s'ajoutant aux ressources nécessaires au maintien des actifs et des services.

Que le gouvernement du Québec soutienne les initiatives permettant de réduire de façon durable l'empreinte carbone du transport de marchandises, notamment les projets d'électrification des flottes de véhicules.

Considérant que le secteur des matières résiduelles constitue un secteur d'activité qui contribue à l'émission de quantités significatives de GES, que le gouvernement du Québec déploie des moyens permettant le financement de nouveaux projets détournant les matières destinées à l'enfouissement.

Que le gouvernement du Québec implante des programmes d'aide pour la conversion écoénergétique des bâtiments, incluant les bâtiments municipaux.

Que des critères relatifs aux enjeux climatiques et aux coûts sociaux du carbone soient introduits, dans l'analyse des programmes et des tarifs énergétiques et ce, de sorte à développer des mesures incitatives écoénergétiques réellement attrayantes.

Que le FECC permette le financement de projets municipaux d'adaptation aux changements climatiques tels que le verdissement, la création et la mise en valeur de milieux naturels et la création d'ouvrages naturalisés de rétention.

Qu'un Partenariat pour le climat soit rapidement conclu entre la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec afin d'appuyer cette dernière dans la réalisation de son Plan climat, en cohérence et complémentarité avec les objectifs québécois de réduction d'émission de GES et de lutte aux changements climatiques.