RÉPONSE DU COMITÉ EXÉCUTIF AU RAPPORT ET RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION PERMANENTE SUR L'EAU, L'ENVIRONNEMENT, LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET LES GRANDS PARCS PORTANT SUR LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, LES BONNES PRATIQUES ET LES OUTILS D'AIDE À LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES).

La Commission permanente sur l'eau, l'environnement, le développement durable et les grands parcs s'est donné le mandat, en vertu de son pouvoir d'initiative, d'étudier en séance de travail certains des enjeux associés à la lutte contre les changements climatiques et les pratiques innovantes de mesure des émissions de GES qui pourraient être mise en place à la Ville de Montréal, dans un objectif de réduction.

Pour mener à bien ce mandat, la Commission a rencontré le personnel de direction de différents services municipaux engagés dans les efforts de lutte contre les changements climatiques de la collectivité montréalaise ainsi qu'une experte du domaine. La Commission a également pu échanger avec les directions de certains services dont les activités ont une incidence particulièrement marquée sur le bilan d'émissions de GES de l'administration municipale.

À partir des constats qui ont pu être tirés de ces rencontres, la Commission a formulé et adopté une série de recommandations visant globalement à inciter les acteurs concernés à poursuivre leurs efforts pour réduire les émissions de GES et accélérer les progrès dans la démarche collective de lutte contre les changements climatiques à Montréal.

Les recommandations ont été déposées au conseil municipal le 22 octobre 2019 et au conseil d'agglomération le 24 octobre 2019.

Le comité exécutif remercie la Commission et tous ses participants. Il a pris connaissance du rapport de la Commission et répond à ses 18 recommandations.

Recommandations

I. MESURE DES ÉMISSIONS DE GES

R-1

Développer des indicateurs prospectifs d'évaluation des émissions de GES de la collectivité et de l'administration montréalaises (y compris les villes de l'agglomération) qui soient accessibles, appropriés, mesurables et efficaces et qui s'intègrent à la prise de décision.

Réponse à R-1

Le comité exécutif n'envisage pas le développement d'indicateurs prospectifs des émissions de GES spécifiques pour la collectivité. Comme les facteurs influençant les émissions de GES sont multiples et complexes, aucune des organisations proposant des méthodologies d'inventaire de GES reconnues comme étant les bonnes pratiques du domaine (ISO, GHG Protocol, Carbon Disclosure Project, C40, Covenant of Mayors) ne propose d'indicateurs prospectifs.

Cependant, dans le cadre du Plan climat 2020-2030, le comité exécutif a mandaté le Bureau de la transition écologique et de la résilience (BTÉR) pour développer, en collaboration avec le Service des

finances et le Bureau des projets et programmes d'immobilisations (BPPI), des critères accessibles, appropriés, mesurables et efficaces de réduction des émissions de GES et d'adaptation aux changements climatiques (test climat) qui seront intégrés aux processus décisionnels de la Ville (action 43). Ces critères permettront de limiter les émissions de GES des projets et de maximiser leurs impacts positifs sur l'adaptation aux changements climatiques, et ce, sur l'ensemble de leur cycle de vie.

Par ailleurs, l'avancement du Plan climat 2020-2030 sera mesuré annuellement selon huit indicateurs :

- Émissions de GES de la collectivité et des activités municipales
- Consommation de combustibles fossiles de la collectivité montréalaise (essence, diesel, gaz naturel, mazout et propane)
- Utilisation des différents modes de déplacement et part modale de l'automobile
- Pourcentage de véhicules électriques immatriculés sur le territoire de Montréal
- Nombre d'arbres plantés par la Ville et ses partenaires (en priorité dans les secteurs vulnérables)
- Superficie des aires protégées
- État des différents aléas climatiques illustré par les cartes de vulnérabilité
- Superficie des îlots de chaleur

R-2

Assurer une actualisation et une divulgation annuelle des évaluations des émissions de GES, de façon à avoir les données les plus à jour possible, en tout temps.

Réponse à R-2

En 2016 paraissait l'Inventaire des émissions de GES 2013 – Collectivité montréalaise. Depuis, un inventaire des GES de la collectivité est publié annuellement, ce qui respecte les engagements de la Ville auprès du Covenant of Mayors et du C40. Un délai d'environ 3 ans entre l'année de publication et l'année couverte par l'inventaire est cependant inévitable. En effet, les données sur lesquelles sont basés les calculs d'inventaire sont tirées de rapports gouvernementaux fédéraux et provinciaux publiés eux-mêmes avec un délai de 2 à 3 ans.

L'inventaire des émissions de GES des activités municipales est, pour sa part, publié régulièrement. Le prochain couvrira les émissions des années 2019 et 2020 et paraîtra au début de 2022.

Le Bureau de la transition écologique et de résilience (BTÉR) produit l'inventaire des émissions de GES de la collectivité annuellement à partir des données les plus récentes disponibles et évaluera la possibilité d'augmenter la fréquence de production de l'inventaire des émissions de GES des activités municipales. Bien que les inventaires soient publiés avec un certain délai, il est important de rappeler que les activités des unités administratives en matière de réduction des émissions de GES sont suivies et que, dans le cadre du Plan climat 2020-2030, le comité exécutif a mandaté le BTÉR pour développer des indicateurs en ce sens.

R-3

Intégrer la prise en compte des émissions indirectes de niveau 3 (ou scope 3) dans l'exercice d'inventaire des émissions de GES de la collectivité et de l'administration municipale.

Et intégrer par exemple au calcul global des émissions associées au secteur de la gestion des matières résiduelles, une estimation des émissions de GES générées par le transport des matières collectées à Montréal et par leur disposition dans des lieux d'enfouissement situés à l'extérieur du territoire de l'agglomération.

Réponse à R-3

Le comité exécutif tient à rappeler que depuis l'inventaire des émissions de GES de la collectivité couvrant l'année 2009, tous les inventaires de la collectivité intègrent les émissions indirectes (champs d'application 3 ou scope 3) des matières résiduelles, incluant celles qui sont acheminées vers des lieux d'enfouissement situés à l'extérieur du territoire de l'agglomération.

Dans le cadre du Plan climat 2020-2030, le comité exécutif a mandaté le BTÉR pour inventorier les émissions de GES découlant de la consommation de la collectivité montréalaise (action 39). En effet, grâce à de nouvelles méthodologies d'analyse de données sur les échanges commerciaux interrégionaux, la Ville déterminera les principales sources de GES directes et indirectes découlant de la consommation de sa collectivité. En s'appuyant sur cet inventaire, elle bonifiera ses stratégies et choisira les mesures à adopter pour réduire l'empreinte carbone de la communauté montréalaise.

Pour ce qui est des inventaires des émissions de GES des activités municipales, ils intègrent les émissions liées à la collecte et au transport des matières résiduelles, ainsi qu'au déneigement, effectués en régie. Depuis l'inventaire couvrant l'année 2010, les émissions indirectes (champs d'application 3) de ces mêmes activités réalisées par des sous-traitants ont été ajoutées.

De plus, le BTÉR ajoutera des émissions du champ d'application 3 à l'inventaire 2020 des émissions de GES des activités municipales, par exemple les émissions d'autres activités sous-contractées comme les serveurs utilisés pour la suite Google.

R-4

Dans le cadre de l'élaboration du Plan d'action climat et de la révision du Plan d'urbanisme, évaluer la pertinence de recourir systématiquement à des indicateurs environnementaux pour la planification urbanistique, par exemple l'empreinte écologique moyenne par résidente ou résident, l'indice de potentiel piétonnier ou de marchabilité, ou encore des indicateurs de verdissement des espaces publics et privés.

Réponse à R-4

Le comité exécutif est favorable à cette recommandation et considère le rôle des indicateurs environnementaux dans la planification urbanistique comme important. À cet égard, le comité exécutif mandate le Service de l'urbanisme et de la mobilité pour intégrer dans la démarche de révision du Plan d'urbanisme et de mobilité de tels indicateurs, afin de s'assurer que les actions municipales vont dans le sens de la transition écologique.

Les indicateurs qui seront identifiés par le Service de l'urbanisme et de la mobilité seront établis en fonction des orientations soulevées par le Plan climat 2020-2030, toujours dans une perspective environnementale. Les indicateurs seront identifiés lors de la rédaction du projet de plan d'urbanisme et de mobilité au courant de l'année 2022.

R-5

Systématiser le recours aux outils existants ou développer des outils permettant à chaque service municipal de mesurer ses émissions de GES dans une perspective de cycle de vie, afin d'en connaître

les points chauds et de l'aider dans la diminution de son empreinte carbone globale, sans déplacer les impacts à une autre étape du cycle de vie ou à d'autres enjeux environnementaux lors d'une prise de décision.

Réponse à la R-5

Le comité exécutif est favorable à cette recommandation et a mandaté le Bureau de la transition écologique et de la résilience (BTÉR) dans le cadre du Plan climat 2020-2030 pour développer en collaboration avec le Service des finances et le Bureau des projets et programmes d'immobilisations (BPPI) des critères de réduction des émissions de GES et d'adaptation aux changements climatiques (test climat) qui sont graduellement intégrés aux processus décisionnels de la Ville (action 43). Ces critères permettront de limiter les émissions de GES de ses projets et de maximiser leurs impacts positifs sur l'adaptation aux changements climatiques, et ce, sur l'ensemble de leur cycle de vie.

De plus, la Ville de Montréal se dotera d'un cadre de mesure de rendement pour chacune de ses orientations, dont celle en matière de transition écologique et de la résilience. Le suivi et l'évaluation du Plan climat 2020-2030 se fera en conformité avec ce cadre de suivi, d'évaluation et d'apprentissage. Afin d'obtenir des résultats tangibles, les objectifs liés à la transition écologique et à la résilience sont intégrés aux priorités organisationnelles de la Direction générale et aux objectifs de performance des cadres de la Ville. La Direction générale, avec l'appui du BTÉR, veillera à cette intégration et accompagnera les directions des principaux services et des arrondissements dans la définition de leurs objectifs spécifiques et mesurera leurs performances (action 41 du Plan climat 2020-2030).

Également dans le cadre du Plan climat 2020-2030, pour que chaque personne employée par la Ville s'engage dans la transition écologique, le comité exécutif a mandaté le BTÉR pour déployer un programme en gestion du changement au sein de l'administration municipale. Elle émettra des communications régulières afin d'informer son personnel sur sa vision, de promouvoir ses outils et de faire connaître les bons coups des unités. Elle développera et diffusera un programme d'activités et d'ateliers de formation pour sensibiliser chaque membre de son personnel aux enjeux de la crise climatique et environnementale, et pour renforcer le rôle de chaque unité dans la transition écologique (action 42). Une première activité de formation en ligne est déjà accessible pour tout le personnel. Elle permet aux participants de devenir des ambassadeurs de la transition écologique. Voir aussi la réponse à la R-10.

R-6

Recueillir les données pertinentes qui pourront permettre une optimisation accrue du parc de véhicules municipaux, notamment dans le but de valider les besoins et d'optimiser les déplacements pour diminuer globalement leurs impacts environnementaux, dans une perspective cycle de vie. Cet exercice d'optimisation pourrait se faire, entre autres, en collaboration avec le Laboratoire d'innovation urbaine de Montréal.

Réponse à R-6

Le comité exécutif est favorable à cette recommandation. Dans le cadre du Plan climat 2020-2030, il a mandaté le Service du matériel roulant et des ateliers (SMRA), en collaboration avec le Bureau de la transition écologique et de la résilience (BTÉR), pour évaluer les besoins opérationnels réels en vue d'optimiser l'usage des ressources existantes et futures, de réduire le nombre de véhicules qu'elle achète et de faire l'acquisition des plus petits véhicules ou équipements possible (action 35). Pour ce faire, une étude sera réalisée afin de valider les besoins des clients du SMRA (services et arrondissements) et de proposer des solutions pour optimiser les déplacements ou pour diminuer globalement leurs impacts

environnementaux (ex. : mutualisation des véhicules, création d'un parc de réserve, réduire les cylindrées, etc.).

R-7

Mettre en place une veille scientifique et technologique sur les véhicules électriques afin d'associer le remplacement des automobiles à énergie fossile par des véhicules électriques à des critères basés sur des données scientifiques à jour, dans une perspective cycle de vie.

Par exemple, des études d'analyse du cycle de vie comparative de véhicules à essence et électriques ont démontré qu'un véhicule électrique avait un impact moindre pour l'environnement seulement après un certain nombre de milliers de kilomètres parcourus, compte tenu des enjeux environnementaux liés à sa fabrication et à sa disposition en fin de vie. Si l'utilisation d'un véhicule électrique ne permet pas d'atteindre ces conditions environnementales favorables, son achat devrait être remis en cause.

Réponse à R-7

Le comité exécutif est favorable à cette recommandation et mandate le Bureau de la transition écologique et de la résilience (BTÉR) pour mettre en place une veille scientifique et technologique sur les véhicules électriques afin d'associer le remplacement des automobiles à énergie fossile par des véhicules électriques à des critères basés sur des données scientifiques à jour, dans une perspective de cycle de vie.

Par ailleurs, l'équipe technique du Service du matériel roulant et des ateliers (SMRA) est constituée de huit ingénieurs spécialisés qui effectuent sur une base continue une veille stratégique du marché par la consultation de documents, la participation à des événements spécialisés et l'expérimentation d'actifs.

De plus, dans le cadre du Plan climat 2020-2030, le comité exécutif a mandaté l'Administration pour donner l'exemple en électrifiant son parc de véhicules et ses équipements auxiliaires en exigeant, lorsqu'ils seront désuets, des solutions de rechange électriques équivalentes dès que celles-ci seront offertes sur le marché (action 34). De plus, elle mènera enfin un éventail de projets de recherche et de projets pilotes dans plusieurs secteurs afin de juger de l'occasion d'adopter des technologies vertes, particulièrement dans le domaine de la mobilité électrique (action 33).

Le BTÉR a révisé l'analyse de cycle de vie la plus récente applicable au contexte québécois¹. Cette étude démontre un gain majeur de réduction des GES après 32 000 km parcourus par un véhicule électrique. La technologie étant encore émergente, le BTÉR continuera à effectuer une veille sur ces études et travaillera avec le SMRA pour minimiser l'impact environnemental des véhicules et équipements de la Ville de Montréal en fonction de leur durée de vie, de la fréquence des recharges, du recyclage des composantes, etc.

R-8

Procéder, dans le cadre de l'étude de faisabilité, à une analyse du cycle de vie qui viendrait compléter l'analyse technico-économique des solutions de remplacement qui auront été identifiées, notamment les solutions possibles dans une perspective d'économie circulaire.

¹ CIRAIG (2016), Rapport Technique - Analyse du cycle de vie comparative des impacts environnementaux potentiels du véhicule électrique et du véhicule conventionnel dans un contexte d'utilisation québécois, préparé pour Hydro-Québec, avril 2016, tiré de <http://www.hydroquebec.com/data/developpement-durable/pdf/analyse-comparaison-vehicule-electrique-vehicule-conventionnel.pdf> (page consultée le 20 avril 2021).

Réponse à R-8

Le comité exécutif est favorable à cette recommandation et mandate le Service de l'eau pour réaliser une analyse du cycle de vie comparative des solutions de remplacement des incinérateurs identifiées dans les conclusions de l'étude de faisabilité.

II. RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GES

R-9

En tenant compte des spécificités des différents territoires sur l'île de Montréal, notamment les secteurs moins bien desservis en transport collectif, agir activement et en priorité à la diminution des émissions de GES associées au secteur des transports à l'échelle de l'agglomération, notamment en adoptant des mesures permettant d'améliorer le financement du transport collectif, en favorisant les initiatives pour augmenter le transport actif, en favorisant les initiatives de covoiturage, en assurant une gestion du stationnement comme outil de transfert modal et en misant sur l'électrification des transports dans une perspective cycle de vie, le tout en veillant à répartir les charges fiscales à l'ensemble des utilisateurs des infrastructures routières et de transport collectif de l'île de Montréal (qu'ils soient résidents de l'agglomération montréalaise ou non).

Réponse à R-9

Dans le cadre du Plan climat 2020-2030, Montréal s'est engagée à réduire de 50 % les émissions de GES liées au transport routier par rapport à 1990 et à réduire de 25 % la part modale de l'auto solo.

Pour ce faire, elle développera massivement le transport collectif, les infrastructures pour le transport actif et les autres solutions de rechange à l'auto solo, dont l'autopartage et le covoiturage, incontournables pour l'utilisation de la voiture. Elle repensera aussi la place qu'occupe l'automobile, notamment dans la gestion des espaces de stationnement sur rue et hors rue. Divers outils, mesures et règlements municipaux seront mis en place pour répondre à ces impératifs.

Plusieurs actions du Plan climat 2020-2030 contribueront à ces objectifs. Le comité exécutif a mandaté :

- le Service de l'urbanisme et de la mobilité pour intégrer à l'aménagement de la Ville des mesures pour réduire de 50 % les émissions de GES provenant du transport routier et des mesures pour s'adapter aux changements climatiques (action 17);
- le Bureau de la transition écologique et de la résilience en collaboration avec le Service des finances pour réserver 30 % des espaces de stationnement aux véhicules partagés, aux covoitureurs ou aux véhicules électriques et favoriser le développement des grandes aires de stationnement hors rue situées à proximité des services de transport en commun (action 18);
- le Service de l'urbanisme et de la mobilité pour développer massivement le transport collectif et actif ainsi que la mobilité partagée (action 11);
- le Bureau de la transition écologique et de la résilience pour établir une zone zéro émission au centre-ville de Montréal (action 13).

R-10

Intégrer systématiquement une approche cycle de vie aux processus décisionnels, notamment en matière d'approvisionnement (incluant l'achat de véhicules motorisés) et de gestion des matières résiduelles.

Réponse à R-10

Le comité exécutif est favorable à cette recommandation. Le Service de l'approvisionnement travaille de concert avec l'ECPAR (Espace de concertation sur les pratiques d'approvisionnement responsable) et d'autres organismes (STM, Aéroports de Montréal, Hydro-Québec, Ville de Lévis, etc.) sur un projet pilote visant l'application de l'approche cycle de vie au domaine de la collecte, du transport, de l'élimination et de la valorisation des matières résiduelles, particulièrement pour les résidus de construction, de rénovation et de démolition (CRD). L'objectif de ce projet est d'intégrer l'approche des coûts totaux de possession (CTP) dans les formules d'octroi et dans le choix des méthodes de sollicitation du marché dans les appels d'offres, et ce, tout en respectant le cadre légal prescrit par la Loi sur les cités et villes.

Le projet vise également à développer des outils d'aide à la décision uniformes et harmonisés dans plusieurs autres domaines, tels que l'achat de véhicules motorisés. Ces outils serviront à tous les organismes participants et répondront aux objectifs d'achat responsable établis par le Service de l'approvisionnement.

Le Service de l'approvisionnement travaille toujours à finaliser les critères de sélections et d'évaluations qui seront pris en compte dans ces analyses. Avec l'adoption du projet de loi 67 en mars 2021 qui viendra apporter des modifications au Règlement de gestion contractuelle de la Ville de Montréal ainsi qu'à la Loi sur les cités et villes, le Service de l'approvisionnement doit revoir certains critères d'achat local et responsable avant l'intégration du principe de CTP dans ses appels d'offres.

Il est aussi à noter que depuis l'inventaire des émissions de GES de la collectivité couvrant l'année 2009, tous les inventaires de la collectivité évaluent les émissions des matières résiduelles sur l'ensemble du cycle de vie des matières, incluant celles qui sont acheminées vers des lieux d'enfouissement situés à l'extérieur du territoire de l'agglomération. Quant à eux, les inventaires des émissions de GES des activités municipales intègrent les émissions liées à la collecte et au transport des matières résiduelles, effectués en régie et par des sous-traitants. Ceci permet d'évaluer les solutions permettant de réduire au maximum les émissions de GES sur l'ensemble du cycle de vie de la gestion des matières résiduelles.

R-11

Intégrer, à l'échelle de chaque service municipal et d'ici la fin du mandat, des objectifs de diminution des émissions de GES pour l'ensemble de leurs activités ainsi qu'un plan d'action détaillant les mesures qui seront prises pour les atteindre, le tout permettant d'atteindre globalement les objectifs de réduction des émissions de GES de l'agglomération montréalaise.

Réponse à R-11

Le comité exécutif est favorable à cette recommandation. Dans le cadre du Plan climat 2020-2030, le comité exécutif a mandaté la Direction générale pour intégrer les objectifs du Plan climat 2020-2030 aux priorités organisationnelles de la Direction générale et aux objectifs de performance des cadres de la Ville. Le comité exécutif mandate le Bureau de la transition écologique et de la résilience pour accompagner les directions des principaux services et des arrondissements dans la définition de leurs objectifs et pour mesurer leurs performances (action 41).

R-12

Assurer le développement d'une expertise interne permettant le suivi des mesures prises en vue de l'atteinte des objectifs de réduction, tant à l'échelle locale au sein des arrondissements qu'à la ville centre.

Réponse à R-12

Le comité exécutif est favorable à cette recommandation. Lors du budget 2020, le comité exécutif a octroyé des ressources supplémentaires au Bureau de la transition écologique et de la résilience qui a permis l'embauche de 16 personnes ressources venant compléter l'expertise des 15 professionnels généraux et scientifiques qui y étaient déjà employés dans le but d'assurer le maintien de l'expertise interne.

R-13

Développer des mécanismes de partage d'expériences et de bonnes pratiques entre arrondissements et villes liées concernant l'adoption, à l'échelle locale, de mesures contribuant à la réduction des émissions de GES, notamment des exemples d'expériences d'aménagement du territoire qui s'appuient explicitement sur les principes de densité, de compacité et de diversité des usages.

Réponse à R-13

Le comité exécutif est favorable à la recommandation et a mandaté le Bureau de la transition écologique et de la résilience dans le cadre du Plan climat 2020-2030 pour créer un pôle d'expertise composé des unités qui innovent en transition écologique pour bonifier leurs connaissances, rendre leur expertise rapidement accessible et la mettre au service de la population montréalaise. Un réseau de leaders associé à ce pôle fera circuler les connaissances, expériences et apprentissages entre les administrations locales et les services centraux municipaux. Le comité exécutif mandate le Bureau de la transition écologique et de la résilience pour accompagner tous les arrondissements pour augmenter leur capacité à mettre en œuvre des projets qui favorisent la mobilisation et la participation citoyenne (action 42).

R-14

Produire un guide de réduction des émissions de GES à l'intention des citoyennes et citoyens, tel que suggéré dans le Suivi du Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise, ainsi qu'une application intelligente afin de faciliter son appropriation et sa diffusion.

Réponse à R-14

Le comité exécutif est favorable à cette recommandation et mandate le Bureau de la transition écologique et de la résilience (BTÉR) pour accompagner les citoyennes et les citoyens et les entreprises dans la réduction de leurs émissions de GES. Entre autres, dans le cadre du Plan climat 2020-2030, le BTÉR :

- Mobilisera la communauté montréalaise pour mener la transition écologique dans tous les quartiers (action 1)
- Soutiendra les partenaires de la transition écologique (action 2)
- Élaborera une Charte montréalaise des écoquartiers (action 3)
- Déploiera des stratégies d'incitation à l'adoption de pratiques écoresponsables (action 4)
- Stimulera et consolidera l'économie circulaire par la création de réseaux entre entreprises, commerces et organismes communautaires (action 5)
- Formera une équipe de travail multipartite pour éliminer les émissions de GES des chantiers de construction (action 6)
- Mettra sur pied une stratégie pour réduire le gaspillage alimentaire de 50 % d'ici 2025 et faciliter le don et la valorisation des textiles (action 7)

- Sensibilisera la population montréalaise à la transition écologique en priorisant la résilience des personnes en situation de vulnérabilité (action 8)
- Appuiera l'émergence locale de pôles de résilience climatique (action 9)
- Mesurera et soutiendra le développement du capital social des Montréalais et des Montréalaises (action 10)

R-15

Intégrer la prise en compte des certifications environnementales reconnues dans les critères utilisés pour la vérification de la conformité des produits et services acquis par l'intermédiaire du Service de l'approvisionnement.

Réponse à R-15

Le comité exécutif est favorable à cette recommandation et a mandaté le Service de l'approvisionnement pour procéder à une analyse visant à introduire et à encadrer l'utilisation de ces critères ainsi que leurs impacts sur le règlement en vigueur pour les achats de gré à gré (moins de 25 K\$ et de 25 K\$ à 100 K\$) qui sont régis par le Règlement de gestion contractuel de la Ville de Montréal.

Cependant, la prise en compte des certifications environnementales dans les critères de conformité des produits est possible et a déjà été appliquée dans le cadre de certains appels d'offres. Les analyses de marché ont démontré que l'introduction de ce critère a occasionné une fermeture de marché et une réduction du nombre de soumissionnaires potentiels. Plusieurs fournisseurs offrent des produits ou des services conformes, mais ne détiennent pas forcément ces certifications. L'approche que préconise le Service de l'approvisionnement est de permettre une pondération pour ce critère qui avantagerait les fournisseurs certifiés relativement à leurs concurrents.

Cependant, contrairement à la Loi sur les contrats des organismes publics (LCOP), la Loi sur les cités et villes (LCV) n'est pas claire quant à la possibilité de pondérer les critères d'évaluation d'ordre environnemental et social en matière d'adjudication de contrats, ce qui justifie d'ailleurs le recours systématique des municipalités à la formule du plus bas soumissionnaire conforme (PBSC) dans le cadre d'appels d'offres publics.

Des démarches sont en cours avec le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH), afin de clarifier la position de la LCV quant à la possibilité d'intégrer des éléments d'ordre environnemental et écologique dans la liste des critères d'évaluation de la conformité technique des produits et des services en vue d'adjuger un contrat.

R-16

Inciter l'ensemble des arrondissements et des villes liées à se doter de politiques locales d'approvisionnement responsable, qui incluent des cibles précises en matière de réduction des émissions de GES.

Réponse à R-16

La Ville de Montréal s'est dotée d'une Politique d'approvisionnement responsable et équitable qui établit les orientations de la Ville de Montréal en matière d'approvisionnement responsable et vise, entre autres, à intégrer, lorsqu'applicable, les principes du développement durable dans les processus d'acquisition, et ce, en tenant compte des enjeux sociaux, économiques et environnementaux lors de la prise de décision.

Suite au dépôt au conseil municipal, en décembre 2019, de la motion pour privilégier l'achat local, le Service de l'approvisionnement a reçu le mandat d'émettre et de recommander à l'Administration des orientations portant sur l'achat local suivant une analyse des meilleures pratiques, et de bonifier la Politique d'approvisionnement responsable et équitable en vigueur. Ce travail consistera, entre autres, à recenser et à analyser les politiques d'achat local existantes au sein des divers arrondissements de la Ville, à effectuer un balisage auprès d'autres municipalités et organismes publics, à élaborer des critères d'évaluation pour la priorisation des achats locaux et à recommander des modifications à la politique actuelle afin d'y intégrer les aspects d'achat local, sociétal et écoresponsable.

La révision de la Politique d'approvisionnement inclura de nouvelles orientations. Elle sera également appuyée par de nouvelles directives qui permettront un meilleur suivi auprès des unités d'affaires de la Ville, ainsi que la mise en place de nouveaux indicateurs. Toutefois, le dépôt du projet de loi 67, qui prévoit des modifications à la Loi sur les cités et villes, ralentit la mise en place de la nouvelle politique, puisque celle-ci devra être harmonisée aux nouvelles consignes sur les définitions et clauses dorénavant possibles dans les appels d'offres.

R-17

En s'inspirant de l'expérience d'autres villes ayant réduit leur parc automobile municipal, démarrer sans délai l'élaboration d'une stratégie de mutualisation, d'optimisation et de partage d'équipements en fonction des besoins des arrondissements et des services centraux en matière de matériel roulant et inciter les villes liées de l'agglomération à en faire autant.

Réponse à R-17

Le comité exécutif est favorable à cette recommandation et mandate le Bureau de la transition écologique et de la résilience ainsi que le Service du matériel roulant et des ateliers (SMRA) pour élaborer une stratégie de mutualisation graduelle de certains véhicules et équipements par les arrondissements et services.

R-18

Adopter des normes et principes ambitieux, transparents et vérifiables en matière de recyclage des batteries des véhicules électriques municipaux qui seront en fin de vie utile dans une dizaine d'années, en s'appuyant sur les meilleures pratiques connues à ce jour et en maintenant une veille technologique à cet effet.

Réponse à la R-18

Le comité exécutif est favorable à cette recommandation et mandate le Bureau de la transition écologique et de la résilience pour maintenir une veille technologique sur les meilleures pratiques en matière de recyclage des batteries des véhicules électriques municipaux et pour conseiller le Service du matériel roulant et des ateliers pour adapter le processus de disposition des batteries en fonction des meilleures pratiques identifiées.