



**Lettre d'opinion à destination du comité de consultation
publique sur la feuille de route montréalaise en
économie circulaire**

20 avril 2023

Comité de rédaction

Auteurs

Mathilde Mieske

Pierre Chênél

Relecteurs

Alex Bigouret

Benoît Waeckel

Florian Simoni

Julien Letrouit

Wolfgang Sourdeau

L'association des Shifters Montréal (Nom officiel 2C Paris 2100) a pris connaissance de la consultation publique entourant le dépôt de la « Feuille de route montréalaise en économie circulaire » par la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation de la Ville de Montréal. Tout en soulignant l'ambition de celle-ci, les Shifters Montréal se proposent d'y apporter une opinion dont l'objectif est une orientation plus appuyée vers une économie libérée de la contrainte carbone ainsi qu'une implication citoyenne. Bien que l'ensemble des secteurs visés par la feuille de route auraient pu faire l'objet de la présente lettre d'opinion, nous avons préféré nous orienter sur les secteurs de la construction et de la mobilité. Cette décision émane de l'essence même de l'association, dont l'expertise principale est les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) et les thématiques connexes. Ont également été considérés les besoins importants en ressources et les matières résiduelles générées.

Logistique et transport

Considérant les émissions de GES relatives à la logistique et au transport au sein de notre Métropole (39 % des GES à Montréal dont 73 % attribuables au seul transport routier)¹, il apparaît essentiel de porter des actions efficaces avec un impact immédiat et pérenne. En outre, une diminution de la quantité des véhicules motorisés sur le territoire diminuerait l'ensemble des besoins inhérents à la maintenance des infrastructures routières et des véhicules et ainsi à leurs conséquences directes et indirectes (résidus de Construction, Rénovation et Démolition (CRD), abrasifs routiers, résidus issus de la maintenance des véhicules et de leur utilisation ...).

Logistique urbaine

Tout d'abord, concernant le volet logistique, nous appuyons la Ville de Montréal dans ses plans encourageant la logistique urbaine décarbonée. Au-delà de la mesure 13.2 de la Stratégie d'électrification, nous pensons que l'implantation de pôles de logistique urbaine doit être réalisée dans l'ensemble des quartiers de la municipalité. Ceux-ci devraient, par ailleurs, être composés d'un pourcentage minimum de vélos cargo (à assistance électrique ou non) au sein de sa flotte active, par exemple de 50 %. Aussi, une réglementation devrait être mise en place afin d'en inciter l'utilisation. Cette réglementation pourrait viser deux aspects distincts :

- L'obligation d'une livraison en vélo cargo pour les distances inférieures à 5km du centre de distribution lorsque les dimensions (poids et volumes) le permettent ;
- L'obligation d'un transit par les pôles logistiques décarbonés les plus proches pour les livraisons provenant de l'extérieur de la municipalité.

1 Ville de Montréal, Bureau de la transition écologique et de la résilience, Émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise–Inventaire 2018, 2022.

Dans un objectif d'exemplarité et afin d'appuyer sa volonté de contribuer à ses cibles de carboneutralité² lors de ses achats, la Ville de Montréal devrait se prémunir d'une clause d'approvisionnement. Cette clause spécifiant un chargement minimum des véhicules effectuant des livraisons lui étant destinées lorsque celles-ci ne peuvent être effectuées par le biais de vélo cargo. En effet, une optimisation du chargement des véhicules permet de limiter le nombre de livraisons et de réduire les conséquences mentionnées au préalable.

Transport

Considérant à présent le volet transport, nous pensons que le déploiement d'un ensemble de mesures tant incitatives que réglementaires encouragerait une diminution de l'utilisation des véhicules personnels motorisés au sein de la municipalité. En premier lieu et compte tenu de la spécificité géographique de la Ville de Montréal, un système de droit de circulation pourrait être mis en place. Basé sur un mécanisme similaire à la taxe de circulation londonienne, l'accès au territoire deviendrait payant. Le paiement pourrait être réalisé « au passage » ou par le biais d'un abonnement. La tarification appliquée pourrait être proportionnelle aux émissions, dimensions des véhicules et, dans la mesure du possible, à la tranche de revenus du propriétaire. Les résidents auraient par ailleurs, sur présentation d'un justificatif de domicile, accès à un abonnement gratuit ou à tarif préférentiel pour un unique véhicule par adresse. Les abonnements supplémentaires ne devraient pas être soumis à un montant financier, mais à de l'investissement communautaire. En effet, le droit à la possession de plusieurs véhicules ne serait ainsi pas basé sur des ressources financières, mais sur du temps rendu à la société. Ainsi un résident souhaitant obtenir un droit de circulation pour son deuxième véhicule sur le territoire devrait réaliser 12 heures de bénévolat dans une association reconnue par la Ville de Montréal. Dans le cas d'une entreprise, des journées de bénévolat d'entreprise pourraient être mises en place de la même manière, cette fois le total d'heures serait proportionnel au nombre d'employés (par exemple 1h annuelle par employé). Les montants récupérés par la taxe circulation seraient ensuite réinvestis dans la mise en place de nouvelles lignes de transport ou dans l'intensification des lignes existantes (en particulier les lignes en direction des zones industrielles).

Par ailleurs, nous adhérons totalement à l'instauration récente des BIXI toutes saisons. Nous pensons en effet qu'il s'agit d'une mesure bénéfique à la réduction des véhicules motorisés sur le territoire, tout comme le prolongement des heures auxquelles les vélos sont autorisés au sein du réseau métropolitain de la STM. Relativement aux stations BIXI hivernales, nous préconisons toutefois des solutions à faible technologie pour la préservation des cycles (bâche de protection fixée au support par exemple). Dans la même mesure, la mise en place de zones de dépôt sécurisées pour vélos aux abords des stations de métro et de train de banlieue apporterait sans aucun doute un sentiment de confiance supplémentaire et ainsi une augmentation de l'utilisation des transports actifs et en commun pour les trajets supérieurs à dix kilomètres. Un abri sécurisé de ce type est d'ores et déjà disponible aux abords de la station Lionel-Groulx.

2 Ville de Montréal, Politique d'approvisionnement responsable de la Ville de Montréal, 2021.

À la suite de ces deux mesures et dans une volonté d'appuyer la transition de l'autosolo au profit des transports actifs ou communs, deux obligations pourraient être mises en place. Premièrement, tous les ICI devraient mettre à disposition des stationnements pour les vélos. La seconde mesure concerne spécifiquement les ICI ayant un stationnement pour les véhicules motorisés. Plus précisément, cette mesure vise l'ensemble des ICI ayant une station de transport en commun dans un périmètre inférieur à 100 mètres, accessible à pied de façon sécuritaire et dont la fréquence minimale de passages est acceptable durant les heures de pointe. La mesure viserait une obligation de verdissement des espaces de stationnement jusqu'à une hauteur de 20 %. Ces espaces devraient contenir chacun plusieurs espèces végétales dont l'entretien, si nécessaire, ne serait pas assuré par des outils ou engins motorisés. Cette dernière mesure serait d'autant plus bénéfique et impactant avec la reprise et le maintien de façon pérenne d'un réseau de transport en commun à haute fréquence, et ce, particulièrement pour les secteurs périphériques au centre-ville de Montréal.

Enfin, une consolidation de l'opinion favorable du public quant aux transports actifs, quelle que soit la saison est nécessaire, notamment pour la saison hivernale. Ceux-ci peuvent être encouragés par le biais de plusieurs mesures. Tout d'abord, la piétonnisation annuelle de certains tronçons de rue permettrait de favoriser l'ensemble des transports actifs. De la même manière, le non-déneigement d'une largeur suffisante à la circulation de fondeurs offrirait l'opportunité à la population montréalaise d'utiliser cette activité comme moyen de déplacement. Cette activité pourrait également être promue grâce à l'organisation d'une Montréal-lopet ou par une plus importance publicisation des Navettes Natures durant la saison hivernale.

Construction

Le bâtiment est un secteur consommant et générant une grande quantité de résidus de construction de divers types notamment des minéraux, des métaux et de la biomasse. D'après le document Montréal circulaire, les immeubles résidentiels représentent 56 % de la matière résiduelle générée par le secteur du bâtiment, les bâtiments commerciaux et à usage mixte représentent quant à eux 29 % tandis que les autres installations et infrastructures de génie civil 15 %³. La ville qui délivre chaque année plus de 16 000 permis de construction ou de modification et menant avec ses arrondissements plus de 500 projets de construction par année a un rôle de premier plan à jouer pour accroître la circularité de ce secteur primordial.

La proposition de feuille de route de la Ville et les divers documents déjà produits à ce sujet comportent des propositions pertinentes qui, selon l'opinion des Shifters, pourraient être bonifiées des propositions énumérées ci-dessous et regroupées dans quatre catégories :

3 Circle Economy, Évaluation de référence, 2022. Disponible [ici](#).

Efficacité des bâtiments

Pour limiter l'étalement urbain et se détourner du modèle de démolition suivi d'une construction neuve, il est indispensable de privilégier la rénovation du bâti existant pour notamment prolonger sa durée de vie. Effectivement, la construction de nouveaux édifices est nettement plus consommatrice d'énergie et de matières premières que la rénovation. De plus, cette dernière constitue l'opportunité d'améliorer l'efficacité énergétique du bâtiment, ce qui est d'autant plus pertinent au vu du parc immobilier montréalais. Pour favoriser les rénovations, nous suggérons de moduler la taxe d'habitation en fonction de l'efficacité énergétique du bâtiment. Une surtaxe serait par ailleurs appliquée au-dessus d'un certain seuil de consommation de kWh par pied carré. Cette mesure nécessiterait d'instaurer un bilan énergétique obligatoire par logement et bâtiment à l'instar de ce qui peut être observé en France. Dans ce pays, chaque propriétaire a la responsabilité de payer la réalisation du bilan énergétique de son bâtiment. Depuis peu, les propriétaires ont d'ailleurs l'interdiction de louer des logements en dessous d'un certain seuil de performance. Nous pensons que des critères comme la blancheur du toit ou la végétalisation du bâti pourraient être inclus dans le calcul de pondération de la taxe municipale, ceci dans le but de lutter contre les îlots de chaleur.

Afin de limiter le risque d'une augmentation immodérée des loyers en conséquence des travaux de rénovation énergétique, cette mesure doit, selon nous, être couplée avec la mise en place du registre des loyers.

Permis délivrés par la Ville de Montréal :

Nous encourageons le projet de la Ville de Montréal d'exiger un Plan de Gestion des Matières Résiduelles (PGMR) lors de l'émission d'un permis de construire. Néanmoins, nous recommandons à la Ville d'exiger que ce dernier identifie tous les types de matières générées lors du chantier. Des précisions sur la fin de vie devraient être apportées pour les trois plus gros pourcentages de matières résiduelles produites. Nous préconisons également à la Ville d'imposer un PGMR pour tous les permis délivrés, c'est-à-dire aussi bien pour la construction, la rénovation et la démolition.

Afin de limiter la consommation d'énergie, et ainsi les émissions de gaz à effet de serre en découlant, la forme de circularité devant être privilégiée est la réutilisation. Ceci est notamment préconisé par le cadre élaboré par la Fondation MacArthur d'économie circulaire à destination du bâtiment ReSOLVE (Régénérer, Partager (share), Optimiser, Boucler (loop), Virtualiser et Échanger)^{4 5}. Pour ce faire, nous recommandons la mise en place d'une plateforme sur laquelle les entrepreneurs indiqueraient les différents matériaux identifiés dans leur PGMR. Cette plateforme, accessible dans un premier temps aux entreprises de seconde main et aux organismes de logements sociaux répertorierait sur une carte les chantiers et les matériaux disponibles pour favoriser leur réutilisation.

4 Samuel Tremblay, Comment appliquer l'économie circulaire au secteur du bâtiment en tant qu'ingénieur.e, 2022. Disponible [ici](#).

5 Arup, Circular Economy in the Built Environment, 2016. Disponible [ici](#).

À l'instar de ce qui a été réalisé par l'entrepreneur ESPÉ Montréal, une journée porte ouverte sur le chantier permettra aux intéressés de venir récupérer des matériaux⁶. Suite à une première phase de test durant laquelle l'utilisation de la plateforme serait facultative, elle pourrait devenir obligatoire pour les chantiers représentant plus que 2 millions de dollars par exemple.

Exemplarité de la ville

La Ville de Montréal doit se montrer exemplaire et doit faire preuve d'initiatives novatrices afin d'augmenter les chances d'atteindre la cible de 17 % de circularité. En ce sens, nous recommandons les éléments suivants :

- **Chantiers de la ville de Montréal :**
 - Les chantiers dont la Ville est le donneur d'ordre devraient contenir une obligation minimale, par exemple 10 %, de matériaux réutilisés ou recyclés en accord avec le précepte des 3R (Réduire, Réutiliser, Recycler).
 - La Ville de Montréal devrait s'inspirer de l'exemple de la Régie Intermunicipale de Traitement des Matières Résiduelles de la Gaspésie (RITMRG) qui a réalisé le défi audacieux de déconstruire plutôt que de démolir. Ce projet pilote amorcé en 2022 a permis de tester la déconstruction et le réemploi sur l'ancienne quincaillerie BMR de Grande-Rivière et l'ancien Bistro Cyr de Chandler⁷.
- **Protection du patrimoine :** Dans le cadre de la protection du patrimoine montréalais, la Ville devrait élargir les zones dont l'architecture est protégée tel que dans le quartier du Plateau Mont-Royal. Ce programme de protection étendue du patrimoine devrait être accompagné de subventions pour permettre aux propriétaires de réutiliser les mêmes matériaux en cas de rénovation pour assurer la continuité architecturale. Cette initiative permettrait de conserver la spécificité architecturale de Montréal tout en réduisant la quantité de matières résiduelles générées par les rénovations.
- **Intégration de granulats recyclés :** Un des principaux matériaux générés lors de la démolition des bâtiments est l'agrégat. La Ville de Montréal devrait encourager le développement d'une filière de réutilisation de ce matériau abondant.
 - **Infrastructures de la Ville de Montréal :** Le service d'approvisionnement de la Ville de Montréal devrait exiger l'intégration d'un certain pourcentage de composés recyclés pour la construction et l'entretien de son réseau routier (en conformité avec les normes du Ministère des Transports du Québec), son réseau immobilier et ses stationnements.
 - **Institutions :** La Ville de Montréal pourrait prendre une mesure pour obliger les institutions construisant des stationnements sur l'île à utiliser uniquement des matériaux d'origine recyclée.

6 Québec habitation, Des nouvelles du projet pilote visant le tri sur le chantier. Disponible [ici](#).

7 Marie-France Bujold, La déconstruction une voie d'avenir, 2023. Disponible [ici](#).

En conclusion, les secteurs du bâtiment et de la logistique sont des secteurs gourmands en énergie et en matériaux d'où la nécessité d'en améliorer la circularité. Dans cette lettre d'opinion, nous avons pu présenter des mesures qui nous semblent indispensables à l'atteinte de l'objectif de circularité visé par la Ville de Montréal. Nous aimerions souligner que les mesures réglementaires mises en place doivent être accompagnées de contrôles rigoureux pour en garantir le succès. D'autre part, la transition écologique nécessite des transformations structurelles et doit répondre aux enjeux de justice sociale afin d'en assurer l'acceptabilité. À cet égard, les citoyens et les citoyennes doivent être impliqués dans le processus d'élaboration des stratégies visant à améliorer la circularité de la Ville de Montréal, car ce sont eux qui la composent. La présente consultation publique est un exemple de la prise en considération des diverses opinions, toutefois la feuille de route doit viser les citoyens et l'écosystème d'affaires et non uniquement ce dernier.