



*Favoriser l'économie
circulaire sur le
territoire de la Ville de
Montréal en priorisant
les premières stratégies
de circularité*



*Mémoire présenté dans le cadre de la consultation
pour le projet de Feuille de route montréalaise en
économie circulaire*

Avril 2023

Équiterre

Contributions

RÉDACTION

Julie-Christine Denoncourt
Conseillère en recherche

RÉVISION

Alizée Cauchon
Directrice adjointe des relations gouvernementales

Amélie Côté
Analyste en réduction à la source

Table des matières

À propos d'Équiterre	4
1. Introduction	5
2. Résumé des recommandations	7
3. AEE et ameublement : des chaînes de valeur à prioriser	9
3.1 LES IMPACTS DE LEUR CONSOMMATION EFFRÉNÉE	9
3.2 UNE OCCASION DE CIRCULARITÉ À SAISIR	11
4. Actions proposées	13
4.1 AEE, AMEUBLEMENT ET TEXTILES	13
4.1.1 Favoriser la réparation auprès de la population	14
4.1.2 Soutien aux cafés, lieux et événements de réparation	20
4.1.3 Développement de bibliothèques d'objets et d'outils	21
4.2 PLASTIQUES	24
4.2.1 Cibles de réduction des articles, contenants et emballages à usage unique	24
4.2.2 Réglementation interdisant certains produits en plastique à usage unique	24
4.2.3. Favoriser le vrac et la réduction des emballages	27
4.2.4 Soutien aux initiatives de réemploi dans le secteur de la restauration	28
4.3 MOBILITÉ	30
4.3.1 Soutien aux initiatives de mobilité active et partagée	30
4.3.2 Mesures d'écofiscalité pour encourager la sobriété en mobilité	32
4.4 EXEMPLARITÉ DE LA MÉTROPOLE	34
Conclusion	36
Références	37

À propos d'Équiterre

Équiterre s'est donné pour mission de travailler à rendre tangibles, accessibles et inspirantes les transitions vers une société écologique et juste. D'ici 2050, Équiterre vise à contribuer à l'émergence de solutions sur le terrain, à la transformation des normes sociales et à l'adoption de politiques publiques permettant de concrétiser de nouvelles façons de se nourrir, produire, consommer et se déplacer qui sont sobres en carbone, compatibles avec les écosystèmes et la justice sociale, et conçues à l'échelle de nos territoires et de leurs communautés.

Reconnue pour sa crédibilité et son pragmatisme, l'organisation réunit des expertes et experts en sensibilisation, en mobilisation et en politiques publiques. Équiterre s'active à influencer les décisions des citoyennes et citoyens, organisations et gouvernements afin d'accélérer la transition juste et écologique vers une société plus résiliente. L'organisme propose des solutions permettant de démontrer, rallier et influencer afin d'atteindre des résultats tangibles pour la transformation sociale souhaitable. Son expertise, ses

réalisations, son réseau et sa portée en font un acteur incontournable du mouvement climatique et environnemental. Forte de 30 ans d'expérience, Équiterre est l'une des organisations environnementales les plus influentes au Québec et au Canada, avec plus de 126 000 sympathisantes et sympathisants et 22 500 membres.

L'une des orientations d'Équiterre est d'accélérer la transition vers une économie durable et circulaire, axée sur le bien-être collectif, qui internalise les impacts sur les humains et l'environnement. La réduction à la source et l'économie circulaire ont donc été identifiées comme des axes prioritaires par l'organisme afin de se tourner vers une consommation plus sobre. La révision des modes de production et de consommation pour réduire le gaspillage des ressources et le développement d'alternatives permettant de valoriser l'existant et de favoriser la réduction à la source et réemploi font partie des recommandations mises de l'avant pour favoriser la mise en œuvre d'une économie circulaire axée sur la sobriété.

1. Introduction

Équiterre souhaite souligner l'importance de la démarche de la Ville de Montréal ayant pour but la création d'une Feuille de route en économie circulaire au regard des enjeux de gestion des matières résiduelles actuels. Une telle stratégie à l'échelle montréalaise a un grand potentiel d'impact, en plus d'inspirer d'autres municipalités ou paliers gouvernementaux à lui emboîter le pas. Les propositions mises de l'avant par Équiterre dans le cadre de cette consultation visent avant tout à favoriser les premières stratégies du modèle circulaire, soit la réduction à la source, l'économie collaborative, la réparation et le réemploi.

La mise en œuvre de stratégies d'économie circulaire sur le territoire de la Ville de Montréal fait partie des solutions pour répondre aux défis actuels que posent notre consommation et notre gestion des matières résiduelles. Le Québec et sa métropole ne sont pas à l'abri de la crise mondiale du gaspillage des ressources. L'économie québécoise n'est circulaire qu'à 3,5 % et près de 271 millions de tonnes de matières y sont consommées chaque année, soit un niveau supérieur à la moyenne canadienne (Circle economy, 2021). Il est donc urgent de trouver des solutions

permettant de limiter la surconsommation de ces ressources et de les utiliser intelligemment.

L'adoption d'un modèle circulaire peut également être une solution à l'inflation actuelle qui touche les citoyennes et citoyens ainsi que les entreprises, car les diverses stratégies de circularité permettent de réaliser des économies.

Les villes ont un rôle important à jouer dans la transition vers un modèle circulaire. À l'échelle mondiale, leurs activités économiques sont liées à 75 % de la consommation de

ressources naturelles et elles génèrent 50 % des matières résiduelles éliminées. Cependant, grâce à leur forte concentration de ressources matérielles, financières et humaines, les villes sont particulièrement bien placées pour amorcer une transition vers l'économie circulaire. (Fondation Ellen MacArthur, s.d.)

Le projet de Feuille de route montréalaise en économie circulaire a un fort potentiel d'impact, car il pourrait toucher environ deux millions de personnes, soit près d'un quart de la population québécoise. Équiterre se réjouit de la démarche participative de la Ville dans le cadre de la présente consultation et souhaite contribuer grâce à son expertise et ses recommandations à bonifier son contenu, comme l'organisme l'a déjà fait par le passé. En effet, Équiterre a participé aux dernières consultations de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) sur la révision du Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles (PMGMR) et à celles portant sur le projet de Plan directeur de gestion des matières résiduelles 2020-2025 (PDGMR) de la Ville de Montréal, lors desquelles nous avons déposé un mémoire en collaboration avec le Conseil régional de l'environnement de Montréal.

Ce document présente les recommandations d'Équiterre dans le cadre de la consultation de la Ville de Montréal pour le projet de Feuille de route montréalaise en économie circulaire. Nos propositions touchent cinq chaînes de valeur, dont deux que nous proposons d'ajouter à celles déjà identifiées par la Ville, soit les appareils électroménagers et électroniques (AEE) ainsi que les meubles. Les trois autres chaînes de valeur abordées sont les textiles, les plastiques et la mobilité. Pour ces cinq secteurs, Équiterre est d'avis que la priorité devrait être donnée aux premières stratégies de l'économie circulaire, en misant sur la réduction à la source, l'économie collaborative, la réparation et le réemploi.

La réduction à la source fait partie de la première stratégie circulaire, soit de « repenser » pour réduire la consommation de ressources vierges consommées. L'économie collaborative entre dans la deuxième stratégie de l'économie circulaire, soit « d'optimiser », car elle permet d'utiliser les produits plus fréquemment. Quant à la réparation et au réemploi, ces deux actions font également partie de cette deuxième stratégie circulaire, puisqu'elles visent à prolonger la durée de vie des produits (Québec circulaire, 2019).

2. Résumé des recommandations

Nos recommandations pour favoriser l'économie circulaire sur le territoire de la Ville de Montréal pour les cinq chaînes de valeur identifiées, qui seront détaillées dans les prochaines sections, sont les suivantes :



AEE, meubles et textiles :

1. Ajouter les AEE et les meubles aux chaînes de valeur à prioriser.
2. Instaurer une subvention à la réparation pour la population pour diverses catégories de biens et en assurer la promotion.
3. Mettre sur pied un réseau municipal de réparateurs et réparatrices certifié(e)s pour diverses catégories de biens et en assurer la promotion.
4. Soutenir les cafés, lieux et événements de réparation en offrant une aide financière adéquate, un soutien logistique et une visibilité.
5. Appuyer le développement de bibliothèques d'objets à travers le réseau des bibliothèques municipales.
6. Appuyer le développement de bibliothèques d'outils par le biais d'un financement récurrent ou d'un fonds dédié.



Plastiques :

7. Ajouter des cibles et un échéancier pour la réduction des articles, contenants et emballages à usage unique.
8. Bonifier la réglementation interdisant certains articles en plastique à usage unique en ajoutant des articles bannis, certaines obligations pour les restaurants et des redevances à l'achat d'articles et emballages à usage unique en plastique.

9. Favoriser l'achat en vrac et la réduction des emballages en appliquant des obligations et interdictions pour les commerces alimentaires.
10. Soutenir les initiatives de réemploi en restauration par le biais d'un financement adéquat et de campagnes d'information, sensibilisation et éducation.



Mobilité :

11. Offrir un soutien financier à long terme pour les initiatives citoyennes de mobilité partagée et active.
12. Proposer un règlement type pour appuyer les arrondissements dans la modernisation de leurs règlements d'urbanisme afin de soutenir le déploiement d'initiatives de mobilité partagée.
13. Offrir une subvention à l'achat d'un vélo, avec un soutien plus important pour les ménages moins favorisés, dans tous les arrondissements.
14. Demander à la SAAQ d'appliquer une taxe supplémentaire sur le territoire montréalais pour l'immatriculation des gros véhicules.



Exemplarité municipale :

15. Inclure des critères de circularité dans tous les appels d'offres municipaux.

3. AEE et ameublement : des chaînes de valeur à prioriser

En plus des cinq chaînes de valeur déjà ciblées par la Ville de Montréal, celles des appareils électroménagers et électroniques (AEE) et des meubles devraient être considérées. Consommés en grande quantité par la population, la fabrication de ces biens génère des impacts environnementaux et socio-économiques néfastes. Leur taux de circularité étant très bas, ils se retrouvent souvent prématurément à l'élimination, participant à la saturation actuelle des lieux d'enfouissement technique.

3.1 LES IMPACTS DE LEUR CONSOMMATION EFFRÉNÉE

Les AEE et les meubles requièrent une grande quantité de ressources naturelles pour leur fabrication. Le poids total des ressources nécessaires à la production d'un électroménager est 15 à 100 fois plus élevé que sa masse finale. Pour un appareil électronique, le poids de l'ensemble des ressources requises est 50 à 350 fois plus élevé que celui du produit final, sauf pour un téléphone intelligent qui requiert environ 600 fois son poids en ressources naturelles. Pour un meuble, cette

quantité est moindre, mais peut tout de même représenter sept fois sa masse finale. (ADEME et al., 2018a) Certains minéraux critiques, comme le cuivre, le plomb et le nickel, dont les réserves mondiales se vident rapidement, font partie de nos AEE.

La fabrication de ces biens génère également une grande quantité de gaz à effet de serre (GES) en raison des activités d'extraction et de transformation de ces ressources. Ces étapes représentent entre 25 % et 50 % de l'ensemble des GES émis pendant le cycle de vie d'un électroménager (ADEME et al., 2018b), jusqu'à

78 % pour un appareil électronique et jusqu'à 80 % pour certains meubles (ADEME et al., 2018a).



La fabrication d'une laveuse peut émettre jusqu'à 275 kilogrammes (kg) d'équivalent de CO₂ (éq. CO₂) (ADEME et al., 2018a), soit presque autant qu'un aller-retour en avion entre Winnipeg et Toronto¹. La production d'une télévision de 30 à 49 pouces émet autant de GES qu'une voiture ayant parcouru 1 277 kilomètres (km) et, pour un sofa en tissu, c'est l'équivalent de 415 km² (ADEME et al., 2018a ; HOP, 2021).

La production des AEE présente également des coûts sociaux et humains non négligeables. L'extraction de certains minéraux contenus dans ces appareils contribue à exacerber des tensions sociopolitiques dans certaines régions du monde en plus de reposer parfois sur le travail forcé des enfants et de mettre à risque la santé des travailleurs et travailleuses de cette industrie (ADEME, 2020a).

Après leur usage, les AEE et les meubles sont peu réutilisés et recyclés

(Équiterre, 2022 ; Forti et al., 2020 ; Oakdene Hollins et Dillon, 2021), se retrouvant ainsi souvent dans les lieux d'élimination. Contenant des métaux toxiques, les déchets d'équipements électriques et électroniques contaminent l'environnement. Également, par leur volume important, les meubles et gros électroménagers qui se retrouvent dans les lieux d'enfouissement participent à leur saturation prématurée. D'ailleurs, la quantité d'encombrants éliminés au Québec a connu une croissance de 141 % entre 2011 et 2019 (RECYC-QUÉBEC, 2021a).



¹ Selon le calculateur de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

² Selon le calculateur de l'Agence de protection de l'environnement des États-Unis (EPA).

Le remplacement fréquent des AEE et des meubles entraîne des pertes financières considérables pour les ménages, étant donné le coût parfois élevé de ces produits. Au Québec, les dépenses moyennes par ménage en ameublement et équipements ménagers ont augmenté de 187 \$ entre 2015 et 2019 (Statistique Canada, 2021). L'inflation actuelle accentue ce poids financier : l'indice des prix à la consommation canadien pour les appareils ménagers a augmenté de 9 % en 2022 et celui pour l'ameublement a grimpé de 11,6 % (Statistique Canada, 2023).

3.2 UNE OCCASION DE CIRCULARITÉ À SAISIR

Bien que certains AEE soient couverts par des systèmes de responsabilité élargie des producteurs (REP) provinciaux, ces derniers n'encouragent pas réellement leur réemploi. Effectivement, la REP actuelle ne fournit pas d'incitatifs suffisants pour progresser vers les premières stratégies de l'économie circulaire (Dalhammar et al., 2021), car elle agit plutôt en aval du cycle de vie des produits. Les critères de réemploi inclus en 2023 dans le système de REP québécois ne sont pas contraignants (RECYC-QUÉBEC, 2019) et les objectifs de la REP constituent

des taux de récupération des appareils, ce qui ne signifie pas nécessairement leur recyclage, et encore moins leur réemploi. À titre d'exemple, en 2021, environ 11 % seulement des produits électroniques récupérés ont été dirigés vers le secteur du réemploi, alors que la filière du réemploi pour les appareils électroménagers était encore à développer (RECYC-QUÉBEC, 2021b).

Les processus de conservation de la valeur (PCV) pour les AEE et l'ameublement offrent des gains environnementaux et économiques importants. Selon une étude canadienne portant sur les PCV dans six secteurs³, les potentiels de réutilisation de matériaux et de réduction de GES seraient les plus importants dans le secteur de l'ameublement, suivi de près par les électroménagers. Pour la réduction des GES, ces deux mêmes secteurs arriveraient en première et deuxième places en termes de gains potentiels, alors que l'électronique suivrait au troisième rang. (Oakdene Hollins et Dillon, 2021)

Enfin, favoriser les premières stratégies de l'économie circulaire pour ces biens, comme l'économie collaborative, la réparation et le réemploi,

³ Les six secteurs étudiés dans le cadre de cette étude sont : l'aérospatial, l'automobile, l'électronique, les appareils électroménagers, les équipements lourds/hors route et l'ameublement.

aurait des impacts positifs sur le portefeuille de la population. Une étude française estime que d'allonger d'un an la durée de vie de 11 appareils communs⁴ – par le biais, notamment, de leur entretien, réparation et réemploi – permettrait à un foyer d'économiser 963 euros (€), soit environ 1 415 \$ (ADEME, 2020b).

Certaines mesures ont déjà été adoptées par l'administration montréalaise dans le but de favoriser la circularité des AEE et des meubles, comme le développement de quelques bibliothèques d'objets, mais d'autres initiatives peuvent être implantées par la Ville, en plus de renforcer celles déjà présentes. Quelques propositions à cet effet seront abordées dans la prochaine section, de même que des exemples de municipalités au Québec et à l'international ayant adopté de telles mesures.



RECOMMANDATION 1 :

Ajouter les AEE et les meubles aux chaînes de valeur à prioriser.

En résumé : pourquoi inclure les AEE et les meubles dans la Feuille de route montréalaise pour une économie circulaire?

- Ces biens demandent une grande quantité de ressources naturelles pour leur fabrication, dont certains minéraux critiques.
- Leur production émet également de grandes quantités de GES.
- Ils sont rarement réemployés ou recyclés, contribuant à la saturation des lieux d'enfouissement technique.
- Les systèmes de REP provinciaux actuels se concentrent plutôt sur leur recyclage.
- Les bénéfices environnementaux des PCV pour ces produits sont importants.
- Des leviers applicables à l'échelle municipale existent pour encourager la circularité de ces produits.

⁴ Télévision, ordinateur, téléphone intelligent, imprimante, laveuse, sècheuse, réfrigérateur, lave-vaisselle, four, micro-ondes et aspirateur.

4. Actions proposées

Les actions proposées par Équiterre dans le cadre de cette consultation touchent cinq chaînes de valeur : les AEE, l'ameublement, les textiles, les plastiques et la mobilité. Les mesures suggérées mettent l'accent sur la réduction à la source, l'économie collaborative, la réparation et le réemploi, soit des actions faisant partie des premières stratégies à prioriser pour réduire la quantité de déchets et les émissions de GES.

4.1 AEE, AMEUBLEMENT ET TEXTILES

Pour ces trois chaînes de valeur, la Ville de Montréal devrait favoriser la réparation. Il s'agit d'une des premières actions de l'économie circulaire à adopter, car en allongeant la durée de vie des biens, elle permet d'amortir les impacts de leur production tout au long de leur cycle de vie.

Selon une étude française, un foyer qui allonge d'un an la durée d'usage de 11 AEE communs nommés précédemment éviterait l'émission de 184 kg d'éq. CO₂ (ADEME, 2020b), soit presque autant qu'un aller-retour en avion entre les villes de Québec et de

Toronto⁵. L'utilisation d'une tablette ou d'un ordinateur pendant quatre ans plutôt que deux ans améliorerait leur bilan environnemental de 50 % (ADEME et Arcep, 2022).

En ce qui a trait aux meubles, une recherche européenne estime que l'empreinte carbone d'une chaise de bureau et d'un bureau peut être réduite de 45 % et 35 % respectivement, si un reconditionnement minimal permet de doubler la durée de vie du bien. (Donatello et al., 2017) Une autre étude a démontré que la réparation d'une chaise pouvait demander quatre à cinq fois moins de nouveaux

⁵ Selon le calculateur de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

matériaux que la fabrication d'une chaise neuve (Russell et al., 2022).

Du côté financier, une recherche américaine estime que de réparer ses AEE plutôt que de les remplacer pourrait faire économiser 382 US\$ à un foyer sur un an, soit environ 515 \$ canadiens (Proctor, 2023). Une étude européenne révèle que certains meubles reconditionnés se vendent 60 % moins cher que leur version neuve et des estimations plus conservatrices mentionnent tout de même des économies de 25 % à 50 %. (Donatello et al., 2017)

En ce qui a trait aux textiles, la réparation est d'autant plus intéressante que leur recyclage est peu développé au Québec, malgré des projets soutenus par la Ville de Montréal comme celui de Renaissance et Vestechpro. En plus, les lieux de réemploi montréalais destinés aux textiles en reçoivent plus de 34 tonnes annuellement, dont la plupart (55 %) est revendue à l'étranger et finit souvent par y être éliminée (Circle economy, 2022).

Le secteur de la réparation jouit d'un potentiel de création d'emplois locaux considérablement plus élevé que les autres secteurs de la gestion des matières résiduelles. Selon diverses recherches, la réparation créerait entre 200 et 700 fois plus d'emplois que l'élimination, pour chaque tranche de 1 000 tonnes de matières traitées (Gaïa, 2021 ; RREUSE, 2021).

Enfin, favoriser les activités de réparation pourrait aussi bénéficier à plusieurs groupes marginalisés, en situation de précarité ou sujets à la discrimination. Par exemple, les ménages à faible revenu sont plus enclins à se tourner vers la réparation. (FTC, 2021 ; Cooper et Salvia, 2018)

Malgré ces derniers bénéfices, peu de personnes font réparer leurs biens. Dans le cas des AEE, seulement 19 % des Canadiennes et Canadiens les font réparer (Équiterre, 2022). Une étude française s'intéressant aux AEE, meubles, chaussures, vélos et bijoux a évalué que 36 % de la population réparait ces biens alors que 54 % les remplaçait (ADEME et Harris Interactive, 2020).

Dans ce contexte, Équiterre propose six recommandations concrètes pour encourager la réparation de divers biens. Certaines font également partie de l'économie collaborative, une autre stratégie principale de l'économie circulaire. Ces recommandations sont détaillées dans les prochaines sous-sections.

4.1.1 Favoriser la réparation auprès de la population

Un des premiers obstacles à la réparation pour les AEE, meubles, textiles et d'autres biens est son coût (Équiterre, 2022 ; Manshoven et al., 2019 ; ADEME et Harris Interactive, 2020). Les frais de la réparation par rapport au prix parfois

peu élevé d'un bien neuf peuvent décourager les citoyennes et citoyens de faire réparer leur produit. Un des leviers récoltant le plus d'appui de la population canadienne pour faciliter l'accès à la réparation des AEE est d'ailleurs l'offre de prix de réparation plus bas (Équiterre, 2022).

Quelques villes européennes ont mis en place une subvention à la réparation et les retombées sont positives. En Autriche, la Ville de **Graz** a été la première ville européenne en 2016 à offrir une subvention couvrant la moitié des frais de réparation d'un AEE. En 2020, la Ville de **Vienne** lui a emboîté le pas en offrant la même subvention. (Piringer et Schanda, 2020) Le succès de ces deux initiatives a mené au déploiement de subventions semblables dans d'autres régions du pays et même à l'échelle nationale (Ganapini,

2023). En France, en plus d'une subvention disponible à l'échelle nationale depuis décembre 2022 (Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires et Ministère de la Transition énergétique, 2022), l'agglomération métropolitaine de **Toulouse** offre depuis 2021 le remboursement de 30 % des frais de réparation pour ses citoyennes et citoyens gagnant moins de 35 000 € par an (environ 51 000 \$) (Toulouse métropole, s.d. ; Ethikis, 2020).

Dans ces trois villes, pour avoir droit à la subvention, la population doit se tourner vers un service de réparation faisant partie d'un réseau de réparateurs et réparatrices enregistré(e)s. Ces réseaux seront abordés plus loin. Le tableau 1 présente les particularités de chacune de ces trois subventions.



Tableau 1. Particularités des subventions pour la réparation des Villes de Graz, Vienne et Toulouse

Ville	Montant alloué	Objets couverts	Admissibilité	Modalités d'application
Graz	→ 50 % des frais de réparation jusqu'à un maximum de 100 € (environ 145 \$) par ménage par an	Appareils électroménagers et électroniques (AEE)	Résidentes et résidents de la Ville de Graz	Déduction après la réparation après complétion d'un formulaire en ligne par le consommateur ou la consommatrice
Vienne	→ 50 % des frais de réparation jusqu'à un maximum de 100 € (environ 145 \$) par ménage par an → Couvre les frais de diagnostic même si l'appareil n'est pas réparé, jusqu'à un maximum de 45 € (environ 65 \$)	Appareils électroménagers et électroniques (AEE)	Toute personne faisant réparer un bien par une entreprise viennoise admissible, sans égard à son lieu de résidence	Déduction directement lors de la réparation sur présentation d'un bon de réduction
Toulouse	→ 30 % des frais de réparation jusqu'à un maximum de 100 € (environ 145 \$) par réparation	AEE, outils de jardinage, montres, articles de cordonnerie et instruments de musique	Résidentes et résidents de l'agglomération de Toulouse gagnant moins de 35 000 € par an (environ 51 000 \$)	Déduction après la réparation après complétion d'un formulaire en ligne par le consommateur ou la consommatrice



Les retombées des subventions à la réparation dans les villes de Graz, Vienne et Toulouse :

- À Graz, **24 %** des réparations effectuées sont attribuables à la subvention. Une compagnie située à la fois à Graz et à l'extérieur de la ville a observé une **augmentation de la demande de 33 %** au sein de la municipalité et une diminution de 7 % hors de la ville. (Lechner al., 2021)
- À Graz, la plupart des citoyennes et citoyens connaissent la subvention (Fachbach, 2020) et le nombre de demandes augmente d'année en année (Lechner et al., 2021).
- À Vienne, **90 %** des produits soumis sont réparés et 83 entreprises en profitent (Ganapini, 2023).
- À Toulouse, **75 %** des bénéficiaires auraient jeté leur bien sans cette subvention (Colin, 2022).
- La qualité des réparations, incluant la qualité des pièces détachées, tend à augmenter grâce à de telles subventions, car la clientèle est prête à investir davantage lorsqu'une partie des coûts lui est remboursée (Almén et al., 2021).

La promotion d'une telle subvention est également importante afin de la faire connaître auprès de la population et induire un changement de comportement. En Autriche et à Toulouse, les acteurs impliqués ont indiqué que ces initiatives devaient bénéficier de plus de visibilité pour qu'un nombre plus important de personnes en profitent (Lechner et al., 2021 ; Colin, 2022).

À l'échelle montréalaise, cette subvention pourrait être appliquée comme celles déjà offertes par plusieurs arrondissements à l'achat de produits menstruels durables ou de couches

lavables. La subvention offerte par l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville pour le vélo d'hiver peut aussi être citée en exemple (Ville de Montréal, 2022a). Le soutien financier à la réparation offert par la Ville de Vienne mériterait d'être étudié plus en profondeur par la Ville de Montréal en raison de la taille similaire des deux villes, soit une population d'environ deux millions d'habitantes et d'habitants.

Bien que les subventions dans les villes autrichiennes ne couvrent que certains AEE et que la subvention à Toulouse soit majoritairement utilisée pour

réparer ces appareils (Colin, 2022), cette aide financière devrait s'appliquer à une variété de biens en plus des AEE, comme les meubles, vêtements, articles de cordonnerie, accessoires, chaussures et vélos.

Le montant de la subvention devrait être déterminé en prenant en compte le fait que des études ont estimé que

les consommateurs et consommatrices ne veulent pas dépenser plus de 30 % à 50 % du prix d'achat du bien neuf (Fachbach et al., 2022 ; ADEME, 2015). Le montant de la subvention pourrait aussi être modulé en fonction du bris et/ou du type de bien, comme c'est le cas pour la subvention française offerte à l'échelle nationale depuis 2022⁶.

RECOMMANDATION 2 :

Instaurer une subvention à la réparation pour la population pour diverses catégories de biens (AEE, meubles, vêtements, articles de cordonnerie, accessoires, chaussures et vélos), en s'inspirant de villes européennes qui ont déjà mis en place une telle subvention, et en assurer la promotion.

Un autre obstacle à la réparation justifiant son faible recours est l'accès à l'information sur les services de réparation. Un peu plus du tiers (37,2 %) des Canadiennes et Canadiens ne savent pas où trouver un tel service. En plus, le manque de confiance envers les entreprises de réparation est aussi une barrière : 24,1 % croient qu'ils manquent de professionnalisme. (Équiterre, 2022) Pour contrer ces deux derniers freins, les villes de **Graz, Vienne et Toulouse** ont également mis sur pied un réseau

d'entreprises de réparation. À Graz, le réseau créé en 2018 se nomme *GRAZ Repariert* et regroupe une quarantaine de membres (Lechner et al., 2021). À Vienne, il s'agit du *Reparaturnetzwerk Wien* qui compte environ 80 entreprises de réparation (Union européenne, s.d.). À Toulouse, le réseau s'appelle « Répar'acteurs » et regroupe une cinquantaine de spécialistes. Ces trois réseaux listent les entreprises enregistrées sur un site internet, facilitant ainsi la recherche pour la popu-

⁶ Le Fonds réparation en vigueur à l'échelle nationale depuis décembre 2022 prévoit des montants de remboursement différents selon le bien. Les modalités de remboursement sont disponibles [ici](#).

lation. Comme mentionné précédemment, les citoyennes et citoyens qui souhaitent profiter de la subvention municipale à la réparation doivent faire appel à une de ces entreprises, ce qui permet de répondre à plusieurs freins à la réparation (le coût, ne pas savoir où trouver un service et le manque de confiance).

Pour faire partie du réseau de la ville de Graz, les entreprises de réparation doivent remplir cinq conditions, assurant ainsi un service de qualité et pouvant répondre au manque de confiance de la population. Les cinq critères sont les suivants :

1. Les services de réparation sont une partie essentielle du modèle d'affaires de l'entreprise ;
2. La transparence des coûts et l'interaction avec la clientèle en cas de dépassement de ceux-ci sont assurés ;
3. Le coût de l'estimation est couvert par l'entreprise si la réparation a lieu ;
4. L'entreprise s'engage à coopérer avec les autres membres du réseau (référence de clientes et clients, vente de pièces, etc.) ;
5. Un système de rétroaction de la clientèle est appliqué. (Lechner et al., 2021)

Les seuls critères de participation pour le réseau de la Ville de Vienne sont qu'un minimum de 50 % du personnel de la compagnie soit des réparateurs

et réparatrices et que les réparations soient effectuées pour un large éventail de marques (Piringer et Schanda, 2020).

Aucun critère n'est demandé pour faire partie du répertoire « Répar'acteurs » de la Ville de Toulouse. Seul un engagement de respecter les deux principes fondamentaux de réseau est demandé (Répar'acteurs, s.d.). Cette initiative reste tout de même un moyen intéressant de faire la promotion des entreprises de réparation de l'agglomération métropolitaine de Toulouse. Certaines entreprises non enregistrées au réseau sont également listées sur le site internet.

Les retombées de ces réseaux sont intéressantes. À Graz, les deux tiers des entreprises éligibles à la subvention ont enregistré une hausse de leurs revenus depuis qu'elles en font partie (Lechner et al., 2021). Le niveau de confiance de la population envers ce réseau est d'ailleurs très élevé (Fachbach, 2020). À Vienne, le réseau effectue environ 50 000 réparations par an, correspondant à environ 750 tonnes de déchets évités (Union européenne, s.d.).

Une telle visibilité des entreprises de réparation permet, entre autres, de mieux faire connaître des entreprises d'économie sociale, puisque la réparation est un secteur où ce modèle est assez répandu.

Tout comme les subventions à la réparation, ces réseaux de réparateurs et réparatrices certifié(e)s ont besoin de publicité et de promotion. À Graz par exemple, seulement 28 % de la population connaît le réseau et la plupart n'a pas vu de publicité à son sujet (Fachbach, 2020).

Au Québec et au Canada, des listes recensant les services de réparation oeuvrant au sein de diverses municipalités ou municipalités régionales de comté (MRC) existent déjà, bien qu'aucun critère pour en faire partie ne soit appliqué (ex. la liste des entreprises de réparation d'Entreprendre **Sherbrooke**, le bottin du Conseil régional de l'Environnement **Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine** et la liste de Metro Van Repair Cafés pour l'agglomération métropolitaine de **Vancouver**). À l'échelle québécoise, on retrouve également la Carte interactive des réparateurs et réparatrices d'appareils électroménagers, électroniques et de climatisation du magazine Protégez-Vous.



+ RECOMMANDATION 3 :

Mettre sur pied un réseau municipal de réparateurs et réparatrices certifié(e)s pour diverses catégories de biens (AEE, meubles, vêtements, articles de cordonnerie, accessoires, chaussures et vélos), en s'inspirant des critères appliqués dans les villes autrichiennes, et en assurer la promotion.

4.1.2 Soutien aux cafés, lieux et événements de réparation

L'autoréparation – soit l'action de réparer soi-même à domicile ou dans des ateliers de réparation – est une pratique de plus en plus populaire : environ un tiers des personnes ayant fait réparer leur AEE choisissent l'autoréparation (Équiterre, 2022). Les lieux et événements d'autoréparation offrent divers bénéfices à la communauté : ils ont l'avantage de baisser les coûts de réparation pour les consommateurs et consommatrices, car la main-d'œuvre y est gratuite, et permettent un échange de savoir-faire.

Ces derniers rencontrent toutefois quelques défis. Les responsables des événements de réparation mentionnent que leurs principaux obstacles sont :

- Avoir un nombre suffisant de bénévoles ;
- Accompagner les citoyennes et citoyens qui souhaitent organiser un tel événement dans leur quartier ;
- Trouver un local pour leurs activités ; et
- Se procurer les outils nécessaires. (T. Marquer, communication personnelle, 31 mars)

De plus, aucun soutien financier direct n'est offert par la Ville de Montréal pour ce genre d'activités.

Certaines régions en Europe et la Ville de Québec offrent une subvention à la création de cafés de réparation et/ou à la tenue d'ateliers d'autoréparation. En 2014, la Ville de **Graz** en Autriche a mis en place une aide financière pour la tenue d'activités d'autoréparation pouvant aller jusqu'à 1 200 € par an. Les activités doivent avoir lieu au moins deux fois par an et toucher au moins six personnes. (ADEME et al., 2018c) Pour l'année 2023, la Ville de **Québec** a accordé un montant de 75 000 \$ à l'Atelier La Patente - une coopérative offrant, notamment, des ateliers de réparation - pour « la tenue d'activités de formation et d'éducation en lien avec la réduction à la source, le

réemploi, la valorisation et la réparation d'objets d'usage courant » (Ville de Québec, 2023).

Cette subvention peut venir répondre à certaines difficultés logistiques rencontrées par les acteurs du milieu mentionnées plus haut. Elle peut aider à recruter davantage de bénévoles, car une compensation peut leur être offerte, et à se procurer des outils.

RECOMMANDATION 4 :

Soutenir les cafés, lieux et événements de réparation, notamment en :

- offrant un soutien financier récurrent ou en assurant une enveloppe financière dédiée ;
- proposant un soutien logistique et une visibilité ;
- mettant des locaux à disposition pour ces événements.

4.1.3 Développement de bibliothèques d'objets et d'outils

Les bibliothèques d'objets permettent de mettre en œuvre une autre stratégie de l'économie circulaire à privilégier, soit l'optimisation des biens.

Certaines bibliothèques municipales montréalaises offrent déjà la location de divers biens (instruments de musique, équipements de plein-air, lecteurs MP3 et laissez-passer pour des musées) (Ville de Montréal, 2021). Inclure ce service à même les bibliothèques déjà existantes a l'avantage qu'il soit accessible à un grand nombre de citoyennes et citoyens, comme chaque arrondissement montréalais possède au moins une bibliothèque. Toutefois, la variété de biens offerts est relativement limitée et des biens utilisés quotidiennement ne sont pas disponibles (ex. outils de cuisine).

En Ontario, la bibliothèque d'objets de **St. Catharines** offre une grande variété d'items, comme des instruments de musique, kits de réparation de vélos, consoles de jeux vidéo, articles de sport, kits d'outils et télescopes. À **Québec**, la bibliothèque Gabrielle-Roy devrait offrir le prêt d'instruments de musique, de matériel de cuisine et d'outils de jardinage lors de sa réouverture prévue en 2023 (Gaudreau, 2016).

Le partenariat entre la Ville de **Banff** et la bibliothèque publique de Banff pour offrir un tel service aux citoyennes et citoyens peut aussi servir d'exemple. À la suite d'un sondage auprès de la population, un projet pilote a été mis en place entre octobre et décembre 2021 et, à ce jour, le service est toujours disponible. Le sondage a permis

d'identifier les objets pour lesquels l'intérêt était le plus grand. Cette démarche est intéressante, car elle permet de connaître les besoins d'un secteur à l'autre qui peuvent varier selon la démographie du quartier (personnes âgées, familles, communauté étudiante, etc.). (Ville de Banff, 2021)

Ce service de prêt dans les bibliothèques peut aussi être mis en place grâce au don des usagères et usagers, comme le font l'Établi dans la Ville d'**Angers** en France et La Patente à Québec. À Banff, dans le cadre du sondage réalisé auprès des résidentes et résidents, plusieurs ont mentionné être intéressé(e)s à donner certains items. Cette manière de faire a l'avantage de réduire les coûts liés au développement du service. (Ville de Banff, 2021)



RECOMMANDATION 5 :

Appuyer le développement de bibliothèques d'objets dans chacun des arrondissements montréalais à travers le réseau existant de bibliothèques municipales, en priorisant les objets se prêtant le plus facilement et selon les besoins des différents quartiers.

De leur côté, les bibliothèques d'outils permettent à la population d'avoir accès à des items nécessaires pour réparer un bien, ce qui favorise l'auto-réparation, une action entrant dans une des premières stratégies de circularité, soit l'optimisation.



Les bibliothèques d'outils : des lieux populaires et aux bénéfices réels

- [La Remise](#) avait déjà 2 000 membres trois ans après son ouverture (Wong, 2019).
- L'Outil-O-thèque fait économiser en moyenne 500 \$ à ses membres qui font au moins un emprunt (Champagne, 2022).
- Une étude américaine sur la bibliothèque d'outils de Portland Nord a révélé que deux tiers de ses membres auraient acheté un nouvel outil sans l'existence de celui-ci (USDN, s.d.).

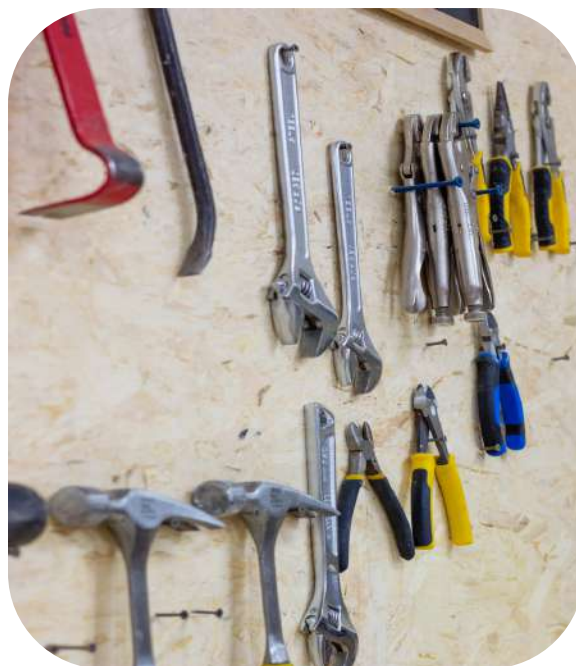
Toutefois, ces initiatives ne jouissent pas d'un soutien financier permettant de les faire vivre sur le long terme. Le financement accordé par le gouvernement du Québec en 2021 à l'organisme La Remise – qui offre, entre autres, une bibliothèque d'outils – dans le cadre du Fonds d'initiative et de rayonnement de la métropole lui a

permis d'ouvrir d'autres succursales à Montréal. Néanmoins, ce financement ne s'étend que sur deux ans (Paré, 2021 ; Gouvernement du Québec, 2021). Pour pérenniser les activités de ces nouvelles bibliothèques et que ce modèle se déploie dans d'autres arrondissements, davantage de fonds sont nécessaires. L'exemple de la subvention de la Ville de Québec à l'Atelier La Patente, qui offre également la location d'outils pour ses membres, peut encore une fois servir d'exemple.



RECOMMANDATION 6 :

Appuyer le développement de bibliothèques d'outils par le biais d'un financement récurrent ou d'un fonds dédié.



4.2 PLASTIQUES

L'interdiction de certains produits en plastique à usage unique sur le territoire montréalais en vigueur depuis le 28 mars 2023 est un bon pas vers la réduction à la source, et Équiterre tient souligner le leadership de la Ville de Montréal à ce sujet. Des cibles précises en matière de réduction des emballages sont toutefois requises afin que les citoyennes et citoyens de même que les commerces emboîtent réellement le pas. Il serait également possible de bonifier cette interdiction en s'inspirant d'autres réglementations en vigueur au Québec et en France et de mieux soutenir les initiatives de réemploi en restauration qui permettent d'éviter l'utilisation d'articles à usage unique.

4.2.1 Cibles de réduction des articles, contenants et emballages à usage unique

Actuellement, la Ville de Montréal n'a aucune cible ni d'échéancier pour la réduction des articles à usage unique et des emballages, pouvant limiter les actions prises en ce sens.

Dans le cadre de sa Loi anti-gaspillage pour une économie circulaire (AGEC), la **France** s'est fixée une cible de réduction des emballages plastiques de 20 % d'ici 2025, dont au minimum la moitié obtenue par recours au réemploi et à la réutilisation. De telles cibles font en sorte que de réels moyens

visant la réduction des emballages sont mis en œuvre.



RECOMMANDATION 7 :

Ajouter des cibles et un échéancier pour la réduction des articles, contenants et emballages à usage unique.

4.2.2 Réglementation interdisant certains produits en plastique à usage unique

Le règlement montréalais actuel ne bannit pas les assiettes, les contenants et leurs couvercles, les couvercles de boissons et les barquettes numérotés de 1 à 5, ni les tasses, verres et contenants de carton enduits de plastique, compostables ou non.

Les villes de **Mascouche** et **Terrebonne** ont inclus certains de ces articles dans leurs règlements entrés en vigueur le 1er mars 2023. En effet, les assiettes, les contenants et leurs couvercles, les couvercles de boissons et les barquettes numérotés de 1 à 5 sont interdits sur le territoire de ces deux villes. (Ville de Mascouche, 2022a ; Ville de Terrebonne, 2022)

Même avec une réglementation bannissant certains articles en plastique, d'autres items à usage unique peuvent être utilisés pour les remplacer (ex. tasses ou ustensiles en carton ou en

bambou). Afin de limiter cet effet indésirable, les Villes de Mascouche et de Terrebonne obligent les restaurants à accepter les contenants réutilisables de la clientèle pour rapporter leurs restants de repas (Ville de Mascouche, 2022a ; Ville de Terrebonne, 2022). Équiterre est d'avis que cette mesure devrait également être appliquée à l'ensemble des repas et breuvages pour emporter. En plus, au sein de ces deux municipalités québécoises de même qu'en France, les restaurants sont tenus d'utiliser de la vaisselle réutilisable pour la nourriture servie sur place (Ville de Mascouche, 2022a ; Ville de Terrebonne, 2022 ; République française, 2020).

Une réglementation forte en matière d'interdiction d'articles à usage unique est un élément essentiel d'un système favorisant le réutilisable en alimentation. En effet, ces interdictions et obligations permettent d'encourager les initiatives de réemploi existantes dans le secteur de la restauration, car elles incitent les commerçants à se tourner vers des contenants réutilisables.

Également, alors que des mesures d'écofiscalité sont utiles pour encourager un changement de comportement au sein de la population et internaliser les coûts de gestion de la pollution, la Ville de Montréal ne met actuellement aucun incitatif financier pour amener les citoyennes et

citoyens à se tourner vers le réutilisable.

Depuis le 1er juillet 2022, la Ville de **Prévost** oblige les consommateurs et consommatrices à payer une redevance à l'achat de certains articles à usage unique. Les municipalités de Mascouche et Terrebonne comptent inclure de telles redevances dans un second règlement au courant des prochains mois (Ville de Prévost, 2020 ; Ville de Mascouche, 2022b). Les fonds ainsi recueillis par la municipalité de Prévost sont ensuite investis dans le Fonds pour la consommation responsable de la Ville qui est utilisé pour financer les initiatives de réduction à la source de la municipalité ou d'un commerce (ex. achat d'un lave-vaisselle pour offrir de la vaisselle réutilisable) (Ville de Prévost, 2020).



Le tableau 2 présente le montant des redevances à payer selon le règlement de la Ville de Prévost.

Tableau 2. Redevances à payer par article selon le règlement de la Ville de Prévost

Articles	Redevance
Contenant de lave-glace (4L et moins)	0,50 \$
Bouteille et contenant d'eau, à l'unité ou en paquet de moins de 6 unités (moins de 750 ml)	0,10 \$
Paquet de 6 bouteilles ou contenants d'eau ou plus (moins de 750 ml)	0,50 \$
Verre pour breuvage chaud à usage unique, en toute matière, (sur place ou à emporter)	0,10 \$
Nappe à usage unique	0,25 \$
Paquet de bols, assiettes, verres, ustensiles, tasses et coupes à usage unique, en toute matière.	0,50 \$

De la même manière que ces redevances à l'achat d'articles à usage unique, la loi française AGEC demande une réduction de tarif pour la clientèle qui apporte son contenant réutilisable personnel lors de l'achat d'une boisson à emporter (Ministère de la

Transition écologique et de la Cohésion des territoires et Ministère de la Transition énergétique, 2023).

RECOMMANDATION 8 :

Bonifier la réglementation interdisant certains articles en plastique à usage unique en :

- bannissant davantage d'articles, soit :
 - Les assiettes, les contenants et leurs couvercles, les couvercles de boissons et les barquettes numérotés de 1 à 5 ;
 - Les tasses, verres et contenants de carton enduits de plastique, compostables ou non.
- obligeant les restaurants à accepter les contenants réutilisables personnels pour :
 - les commandes et breuvages à emporter ;
 - les restants de repas.
- exigeant le paiement de redevances à l'achat d'articles à usage unique et d'emballages en plastique, en s'assurant qu'elles augmentent au fil du temps et que les revenus engendrés soient investis dans des initiatives de réduction à la source et de réemploi.

4.2.3 Favoriser le vrac et la réduction des emballages

La population est prête à embarquer dans le mouvement zéro déchet dans le secteur de l'alimentation, mais l'offre manque pour répondre à cette demande. Selon notre récente étude sur la réduction des emballages dans les commerces alimentaires, 55 % des Canadiennes et Canadiens se disent prêts et prêtes à adopter au moins une pratique zéro déchet. L'option pour laquelle la population est la plus prête est de faire une portion de son épicerie en vrac dans son commerce habituel. La mesure qui recueille le plus d'appui parmi la population pour réduire la quantité de déchets est l'interdiction des emballages pour les produits qui n'en nécessitent pas. Cependant, un des principaux obstacles à l'achat en vrac pour la population est le manque d'option à proximité. (Équiterre, 2023)

Ainsi, cette offre de produits sans emballage doit se développer, surtout au sein des supermarchés qui sont fréquentés par 78 % de la population (Équiterre, 2023). Une réglementation plus forte peut amener ces commerces à changer leurs pratiques afin de répondre à la demande de la clientèle. Quelques initiatives privées ont vu le jour, comme la bannière Métro qui permet à sa clientèle d'amener ses contenants réutilisables personnels aux comptoirs de la charcuterie, des mets cuisinés, de la poissonnerie et de

la pâtisserie (Metro, 2023). Ces dernières initiatives étant volontaires, elles sont insuffisantes. Plusieurs ont même été suspendues en raison de la pandémie de COVID-19 et certaines bannières limitent les types de contenants acceptés (IGA, 2023 ; Équiterre, 2023 ; Metro, 2023).

Dans les Villes de **Mascouche**, **Terrebonne** de même qu'en **France**, les commerces alimentaires sont dans l'obligation d'accepter les contenants réutilisables de la clientèle (Ville de Mascouche, 2022a ; Ville de Terrebonne, 2022 ; Ministère de la transition écologique, 2021).

Au sein de ces deux dernières municipalités québécoises, les détaillants alimentaires doivent mettre à la disposition de la clientèle des sacs d'emballage réutilisables dans la section des fruits et légumes (Ville de Mascouche, 2022a ; Ville de Terrebonne, 2022). Une simple interdiction de mettre à disposition des sacs d'emballage dans ces rayons serait intéressante dans le but de limiter l'offre potentielle de sacs à usage unique en d'autres matériaux. De son côté, la France oblige les commerces alimentaires à vendre les fruits et légumes sans emballage (Ministère de la transition écologique, 2021). À l'échelle municipale, il serait intéressant d'agir pour réduire la quantité d'emballages à usage unique pour une quantité prédéterminée d'aliments, lorsque celle-ci est emballée par le commerçant.

Dans la Ville de **Prévost**, les commerces sont obligés d'offrir certains produits en vrac si leur version emballée est vendue (Ville de Prévost, 2020). Les items soumis à cette obligation sont les contenants de lave-glace de 4 litres et moins ainsi que les bouteilles et contenants d'eau non gazeuse de moins de 750 millilitres vendus à l'unité ou en paquet de moins de six unités (Ville de Prévost, 2020). Les commer-

ces – qui ne se limitent pas qu'aux détaillants en alimentation – sont donc dans l'obligation de fournir une station de remplissage de lave-glace ainsi qu'une fontaine d'eau sur leur terrain. Les municipalités de Mascouche et Terrebonne incluront une telle obligation dans un second règlement à venir dans les prochains mois (Ville de Mascouche, 2022b).

RECOMMANDATION 9 :

Favoriser l'achat en vrac et la réduction des emballages en :

- obligeant les commerces alimentaires à accepter tout type de contenant réutilisable personnel hermétique et propre ;
- interdisant la distribution de sacs à usage unique dans les rayons des fruits et légumes des commerces alimentaires ;
- interdisant l'emballage des fruits et légumes sur place pour les commerces alimentaires ;
- obligeant les commerçants à offrir certains produits en vrac si leur version emballée est vendue.

4.2.4 Soutien aux initiatives de réemploi dans le secteur de la restauration

Dans une perspective d'économie circulaire, il est essentiel de déployer l'offre de contenants réutilisables en restauration afin de limiter le remplacement des articles à usage unique bannis par d'autres produits à usage unique (ex. tasses et ustensiles en carton). Plus de la moitié de la popu-

lation canadienne (57 %) se dit prête à utiliser des contenants consignés ou le fait déjà (Équiterre, 2023). Afin de répondre à cette demande et atteindre les objectifs ambitieux de réduction à la source que la Ville s'est fixée, une approche systémique doit être mise de l'avant.

La Ville a déjà soutenu indirectement les organismes offrant des options réutilisables dans le secteur alimen-

taire (ex. La Tasse, La boîte, Retourzy), notamment avec la subvention attribuée pour le développement d'un réseau, en collaboration avec la Table de concertation du réutilisable en restauration, et avec le soutien financier octroyé à l'organisme La Vague pour accompagner des commerçants dans l'adoption de solutions de recharge réutilisables. La Ville appuie également ces initiatives par le biais du programme de l'Association des sociétés de développement commercial de Montréal (ASDCM) dans l'arrondissement Mont-Royal. Néanmoins, ces organismes souffrent actuellement d'un manque de soutien financier adéquat et adapté à leurs besoins.

Le soutien accordé par la Ville par le biais de l'ASDCM est un exemple intéressant appliqué à l'échelle d'un arrondissement, mais une mise à l'échelle de ces initiatives et davantage de sensibilisation sont nécessaires pour que l'utilisation des contenants réutilisables se déploient sur le territoire. Il serait judicieux que ce genre de subvention soit offerte à plus grande échelle, plutôt que dans le cadre d'un projet pilote sur un petit territoire, afin de toucher un plus grand bassin de commerces et d'adopter une approche systémique pour l'ensemble de la Ville de Montréal.

Également, les fonds provinciaux pour ces organismes sont principalement octroyés en début de projet, rendant ainsi difficile de faire vivre ces

initiatives sur le long terme. Le risque financier est donc pris par des petites entreprises, qui font souvent partie de l'économie sociale. Les acteurs et actrices du milieu déplorent aussi le fait que les programmes provinciaux soient souvent offerts « par projet ». Un nouveau projet doit être soumis afin d'obtenir une subvention, alors que leur projet actuel est bien enclenché, répond à un besoin, mais manque de fonds. Étant innovantes, portant le changement et répondant à un problème collectif qui représente des coûts importants pour la municipalité, un réel soutien financier devrait être offert à ces initiatives afin d'assurer leur pérennité et une mise à l'échelle de leur mission. (Séguin et Giroux, 2023)

La communication et la sensibilisation sont également essentielles pour encourager les commerces à se tourner vers ces initiatives. La Ville a déjà fait beaucoup de sensibilisation auprès des divers commerçants de son territoire pour faire connaître son règlement bannissant certains articles en plastique à usage unique et grâce au Guide de bonnes pratiques pour la réduction des emballages et du gaspillage alimentaire, mais beaucoup reste encore à faire afin de les amener à se tourner vers des options réutilisables plutôt que d'autres items à usage unique. Une campagne de sensibilisation adaptée aux réalités des commerçants, qui ont souvent peu

de temps et de disponibilités pour s'informer sur ces enjeux, devrait être mise en place par la Ville (outils de communication, brigade de sensibilisation, accompagnement complet, etc.).

RECOMMANDATION 10 :

Soutenir les initiatives de réemploi en restauration par le biais :

- d'un financement à long terme, complémentaire aux fonds provinciaux et couvrant directement les activités et la mission de ces organismes, plutôt que des projets pilotes à court terme ;
- de campagnes d'information, de sensibilisation et d'éducation adaptées aux commerçants afin qu'ils se tournent vers ces initiatives.

4.3 MOBILITÉ

En mobilité, les principales stratégies de circularité à privilégier sont de repenser les modes de déplacement et d'optimiser l'utilisation des véhicules

existants, dans le but de limiter le nombre de véhicules sur les routes. Pour ce faire, la Ville de Montréal pourrait soutenir les initiatives de mobilité active et partagée existantes et étudier l'application de mesures éco-fiscales encourageant ces deux manières de se déplacer. Diminuer le nombre d'automobiles représente non seulement des gains environnementaux importants, mais permet aussi d'atténuer la congestion et d'améliorer la sécurité routière.

4.3.1 Soutien aux initiatives de mobilité active et partagée

Tout comme les initiatives de réemploi en restauration, plusieurs projets favorisant la mobilité active et partagée reposent sur les épaules de petites organisations et des citoyennes et citoyens qui y contribuent. Par exemple, le projet LocoMotion de l'organisme Solon Collectif permet, entre autres, le prêt de voitures, de remorques pour vélo, de vélos à assistance électrique (VAÉ) et de vélos-cargos. Pour le moment, LocoMotion est développé dans le cadre de Montréal en Commun, mis en œuvre grâce au prix octroyé à la Ville de Montréal par le gouvernement du Canada dans le cadre du Défi des villes intelligentes pour qu'elle soutienne des initiatives de la communauté accélérant la transition écologique et l'inclusion sociale (Ville de Montréal, 2022b). Également, les mairies d'arrondissement offrent parfois quelques cen-

taines de dollars pour que ces initiatives se développent dans le quartier. Cependant, ces fonds sont insuffisants pour la mise à l'échelle du projet et le faire vivre à long terme. Il est temps de mettre en place des programmes de financement structurants permettant de soutenir durablement et pérenniser de telles initiatives citoyennes. (B. Armand, communication personnelle, 4 avril 2023 et M. Dykmans, communication personnelle, 24 avril 2023)

La Ville de Montréal pourrait offrir un tel soutien financier via le Fonds de stationnement. En effet, le Projet de loi n° 16 modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions prévoit d'élargir les usages de ce fonds pour une municipalité en lui permettant de l'utiliser « pour financer des projets de mobilité durable » (Assemblée nationale du Québec, 2023).

+ RECOMMANDATION II :

Offrir un soutien financier à long terme pour les initiatives de mobilité active et partagée.

Le soutien à certaines initiatives de mobilité partagée déjà existantes peut également passer par une modification de la réglementation dans le but de favoriser ces activités. Par exemple, malgré une demande croissante pour ses services, l'entreprise Communauto peine à trouver des places de stationnement pour augmenter son nombre de voitures « en station », notamment en raison des délais d'approbation d'espaces de stationnement (Cuchi, 2022). De telles initiatives visant la mutualisation des véhicules devraient être soutenues et facilitées en levant les barrières réglementaires pour que cette pratique se généralise (Conseil régional de l'environnement de Montréal, 2023).

Des arrondissements montréalais ont déjà intégré certaines exigences dans leur règlement d'urbanisme afin de contrôler le nombre et les types de stationnement offerts sur leur territoire. Par exemple, l'arrondissement de **Villeray-St-Michel-Parc-Extension** a récemment amorcé une révision de



ses règlements d'urbanisme et a aboli l'exigence d'offrir un nombre minimum de cases de stationnement pour tous les types de construction. Elle a aussi introduit un seuil minimal de 10 % de cases de stationnement non résidentiel devant accueillir une borne de recharge électrique (Ville de Montréal, 2023a). Ainsi, les règlements d'urbanisme des arrondissements montréalais ont le pouvoir de favoriser la mobilité durable.



RECOMMANDATION 12 :

Proposer un règlement type pour appuyer les arrondissements dans la modernisation de leurs règlements d'urbanisme afin de soutenir le déploiement d'initiatives de mobilité partagée.

4.3.2 Mesures d'écofiscalité pour encourager la sobriété en mobilité

Afin de réellement encourager les citoyennes et citoyens à délaissier leur voiture personnelle, la Ville de Montréal pourrait étudier la possibilité d'appliquer des mesures écofiscales. À Montréal, seulement 29 % des ménages n'ont pas de voiture (ARTM, 2020), alors que le service de transport en commun y est relativement bien développé. L'adoption de mesures écofiscales bien ciblées pourrait faire augmenter cette proportion.

L'arrondissement montréalais de **Saint-Laurent** offre une subvention à l'achat d'un vélo neuf ou usagé, d'un VAÉ ou d'équipements pour vélo. Le remboursement couvre 50 % du prix d'achat, avec un plafond qui diffère selon le bien acheté. Un soutien plus élevé est offert aux familles à faible revenu. (Ville de Montréal, 2023b) Une telle mesure fiscale devrait être offerte sur tout le territoire montréalais, car elle peut non seulement accroître l'usage de ce mode de transport parmi la population, mais aussi inciter des ménages à délaissier leur véhicule personnel pour un VAÉ.



RECOMMANDATION 13 :

Mettre en place une subvention à l'achat d'un vélo ou d'un VAÉ (neuf ou usagé) ou d'équipement de vélo pour la population, avec un soutien plus important pour les ménages moins favorisés, dans tous les arrondissements montréalais.

L'application de mesures fiscales décourageant l'achat de véhicules plus polluants peut aussi permettre d'influencer l'achat d'une voiture et de financer les subventions mentionnées précédemment. Par exemple, le **District de Columbia** dans l'État du Maryland aux États-Unis impose une taxe à l'achat d'un gros véhicule.

L'administration exige un paiement annuel de 500 US\$ pour les véhicules pesant plus de 2 720 kg, soit près de sept fois le coût d'enregistrement pour une voiture de type berline (Zipper, 2022).

Au Québec, depuis 2011, la Taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade exige un paiement supplémentaire pour les propriétaires d'un véhicule de promenade sur le territoire de l'agglomération de Montréal, si ce véhicule :

- est aménagé pour le transport d'au plus neuf occupantes ou occupants à la fois ;
- ne nécessite aucun permis de la Commission des transports du Québec ;
- est utilisé principalement à des fins personnelles.

Également, une taxe pour contribuer au transport au commun doit être payée par les propriétaires de véhicules de promenade dans certaines municipalités québécoises, dont Montréal. Ces deux dernières taxes sont perçues par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et redistribuées à la Ville de Montréal. (SAAQ, 2022)

Ainsi, une taxe similaire pourrait être ajoutée et perçue par la SAAQ pour les propriétaires de gros véhicules sur le territoire de la Ville de Montréal. Une exception pourrait être prévue pour

les personnes nécessitant ce véhicule pour leur travail, mais dans le District de Columbia, cet enjeu n'a pas fait surface (Zipper, 2022). D'ailleurs, notre récente étude réalisée en collaboration avec le CIRANO sur l'utilisation des camions légers au Canada le confirme : seulement 9 % des propriétaires de ce type de véhicule l'empruntent pour transporter du matériel dans le cadre de leur travail (Gruber et al., 2023).



RECOMMANDATION 14 :

Demander à la SAAQ d'appliquer une taxe supplémentaire sur le territoire montréalais à l'immatriculation d'un gros véhicule, en s'inspirant de la taxe du District de Columbia et en prévoyant des exceptions pour les besoins professionnels.



4.4 EXEMPLARITÉ DE LA MÉTROPOLE

Afin de véritablement encourager l'économie circulaire sur son territoire, la Ville de Montréal doit être exemplaire en la matière. Elle pourrait garantir une telle exemplarité en assurant un approvisionnement circulaire.

Puisque les besoins de la Ville de Montréal représentent un grand volume de demande – elle se procure annuellement plus de trois milliards de \$ en biens et services (Ville de Montréal, 2023c) –, une transition vers un approvisionnement public circulaire permet d'influencer la conception des produits et services et les pratiques des fournisseurs. Plusieurs exemples de villes européennes ayant adopté des stratégies de circularité dans leur approvisionnement peuvent inspirer l'administration montréalaise.

En 2018, la Ville suédoise de **Malmö** a décidé de tenter un projet pilote pour augmenter la proportion d'ameublement usagé utilisé par le personnel de bureau. Un cadre pour l'achat de meubles a été établi et priorise les actions d'approvisionnement :

1. l'utilisation de meubles déjà détenus par la Ville (entreposés ou disponibles sur la plateforme interne de vente seconde main) ;
2. le reconditionnement des meubles existants ;
3. l'achat usagé ; et

4. l'achat de mobilier neuf.

L'ancien ameublement doit être donné ou revendu à des acteurs du réemploi et ne doit être envoyé au recyclage qu'en dernier recours. La municipalité a estimé que ce cadre circulaire lui permet d'économiser 20 % à 30 % sur le prix d'achat des meubles. Des efforts de sensibilisation et d'information du personnel ont aussi été déployés afin de faire connaître ce nouveau cadre et qu'il soit utilisé. (Commission européenne, 2019a).

Le **Conseil du Comté de Stockholm**, responsable des soins de santé, des transports publics, de l'aménagement du territoire et de la culture dans 26 municipalités de la région de la capitale suédoise, applique depuis 2010 certaines exigences pour son approvisionnement en technologies de l'information et des communications (TIC). Pour ses ordinateurs fixes et portables, l'un des critères est qu'ils doivent avoir la certification TCO la plus à jour, qui comprend des critères de réparabilité et de durabilité. Le Conseil a tenu une réunion ouverte et des rencontres individuelles avec les fournisseurs et les critères de durabilité proposés leur ont également été envoyés pour qu'ils partagent leurs commentaires. (Commission européenne, 2019b)

Au Danemark, la Ville d'**Aalborg** s'est également dotée d'un cadre d'approvisionnement public incluant diverses

stratégies de circularité en 2020. La Ville a ainsi identifié les ordinateurs les plus durables sur le marché et a inclus l'option de louer son équipement de TIC au lieu de l'acheter. Ayant fait le constat que ses ordinateurs portables n'étaient utilisés que pendant trois ou quatre ans, elle s'est fixée comme objectif d'étendre leur durée d'usage à cinq ou six ans. (McLennan, 2020)

Pour l'accompagner dans cette démarche vers un approvisionnement public circulaire, la Ville de Montréal pourrait joindre le **Canadian Collaboration for Sustainable Procurement (CCSP)**, un réseau

canadien d'institutions publiques qui collaborent pour aligner leurs dépenses sur des valeurs et des engagements de durabilité dans une variété de secteurs. Plusieurs autres villes en font déjà partie. La **Fondation Ellen MacArthur** a aussi publié le guide *Circular public procurement: A framework for cities* pour aider les villes à développer une politique d'approvisionnement public circulaire.

**RECOMMANDATION 15 :**

Inclure des critères de circularité dans tous les appels d'offres municipaux.

Conclusion

Le projet de Feuille de route montréalaise en économie circulaire constitue une excellente opportunité d'encourager les premières stratégies de circularité, soit la réduction à la source, le réemploi, la réparation et l'économie de fonctionnalité. La Ville devrait également s'intéresser aux AEE et aux meubles, deux chaînes de valeur aux impacts environnementaux importants et dont elle a le potentiel d'augmenter la circularité grâce à diverses actions à sa portée.

Diverses mesures peuvent être appliquées par l'administration montréalaise afin de favoriser la circularité dans les secteurs des AEE, de l'ameublement, des textiles, des plastiques et de la mobilité. Le soutien – surtout d'ordre financier – aux différentes initiatives circulaires existantes reste primordial afin d'assurer leur mission et leur pérennité. Des actions concertées et couvrant tous les fronts permettront de contribuer à l'essor d'un modèle circulaire.

Références

ADEME. (2015). Réemploi, réparation et réutilisation - Édition 2015. URL : https://multimedia.ademe.fr/catalogues/guide_reemploi_reparation_reutilisation/common/data/catalogue.pdf

ADEME. (2020a). *Les métaux : des ressources qui pourraient manquer?* URL : <https://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie-terres-rares-ademe/>

ADEME. (2020b). Évaluation environnementale et économique de l'allongement de la durée d'usage de biens d'équipements électriques et électroniques à l'échelle d'un foyer. URL : <https://librairie.ademe.fr/dechets-economie-circulaire/125-evaluation-environnementale-et-economiquede-l-allongement-de-la-duree-d-usage-de-biens-d-equipements-electriques-et-electroniques-a-lechelle-d-un-foyer.html>

ADEME, Hervier, M., RDC Environnement, Logel, X. et Descos, I. (2018c). Benchmark du secteur de la réparation : Annexes- Fiches pays. URL : https://librairie.ademe.fr/cadic/1337/benchmark_reparation_2018_annexes-fiches-pays.pdf

ADEME, Lhotellier, J., Less, E., Bossanne, E. et Pesnel, S. (2018a). Modélisation et évaluation des impacts environnementaux de produits de consommation et biens d'équipement. URL : <https://librairie.ademe.fr/dechets-economie-circulaire/1189-modelisation-et-evaluation-desimpacts-environnementaux-de-produits-de-consommation-et-biens-d-equipement.html>

ADEME, Lhotellier, J., Less, E., Bossanne, E. et Pesnel, S. (2018b). Modélisation et évaluation du poids carbone de produits de consommation et biens d'équipement. ADEME. URL : <https://librairie.ademe.fr/consommer-autrement/1190-modelisation-et-evaluation-du-poids-carbone-de-produitsde-consommation-et-biens-d-equipement.html>

ADEME et Arcep. (2022). Évaluation de l'impact environnemental du numérique en France et analyse prospective : Évaluation environnementale des équipements et infrastructures numériques en France Rapport 2/3. URL : <https://librairie.ademe.fr/consommer-autrement/5226-evaluation-de-l-impact-environnemental-du-numerique-en-france-et-analyse-prospective.html>

ADEME et Harris Interactive. (2020). Les Français et la réparation : Perceptions et pratiques - Édition 2019. URL : <https://librairie.ademe.fr/cadic/249/rapport-francais-reparation-perception-pratique-2020.pdf>

Almén, J., Dalhammar, C. Milios, L et Richter, J.L. (2021). Repair in the Circular Economy: Towards a National Swedish Strategy. Conference paper : 20th European Round Table on Sustainable Consumption and Production (ERCSP), Graz, 8 au 10 Septembre 2021. URL :

https://www.researchgate.net/profile/Leonidas-Milios/publication/354496148_Repair_in_the_Circular_Economy_Towards_a_National_Swedish_Strategy/links/613b3297d17f314a0239a693/Repair-in-the-Circular-Economy-Towards-a-National-Swedish-Strategy.pdf

Assemblée nationale du Québec. (2023). Projet de loi n° 16 Loi modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions. URL : <https://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/projets-loi/projet-loi-16-43-1.html>

Association des sociétés de développement commercial de Montréal (ASDCM). *Transition écologique : L'ASDCM propose des services d'accompagnement aux commerçant-e-s de Montréal afin de les soutenir dans la réduction de l'utilisation des emballages à usage unique*. URL : https://asdc.com/wp-content/uploads/2022/11/cqe-recyc-quebec-annonce_2022.docx-1.pdf

Autorité régionale de transport métropolitain. (ARTM). (2018). Enquête origine-destination 2018. URL : https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/06/document-mobilite_FOD_2018.pdf

Champagne, É. (2022). Emprunter des outils, comme à la bibliothèque. *La Presse*. URL : <https://www.lapresse.ca/actualites/environnement/2022-04-18/planete-bleue-idees-vertes/emprunter-des-outils-comme-a-la-bibliotheque.php>

Circle economy. (2021). Rapport sur l'indice de circularité de l'économie du Québec. URL : https://assets.website-files.com/5e185aa4d27bcf348400ed82/60f530dea5b32210b22e0615_20210715%20-%20CGR%20Quebec%202021%20-%20report%20-%20FR%20-%20210x297mm.pdf

Circle economy. (2022). Montréal circulaire Évaluation de référence. URL : https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/vdm_montreal_circulaire_evaluation_de_ref_2023.pdf

Colin, B. (2022, 23 janvier). Toulouse : Une prime de réparation pour redonner vie aux objets au lieu de les jeter. *20 minutes*. URL : <https://www.20minutes.fr/planete/3221899-20220123-toulouse-prime-reparation-redonner-vie-objets-lieu-jeter>

Commission européenne. (2019a). Furniture framework applying circular economy principles City of Malmö (Sweden). *GPP In practice*, 88, Mai. URL : https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/news_alert/Issue_88_Case_Study_169_Malmo.pdf

Commission européenne. (2019b). Sustainable procurement of desktop and portable computers Region Stockholm (Sweden). *GPP in Practice*, 89, Juillet. URL : https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/news_alert/Issue_89_Case_Study_170_Stockholm.pdf

Conseil régional de l'environnement de Montréal. (2023). Le stationnement à Montréal : 23

propositions pour une mobilité efficace, équitable et écologique. URL : https://cdn.ca.yapla.com/company/CPYdNZRxWi163lmbLnVjgAqMF/asset/files/Outils/2023-03-02_CRE-Montreal_Livre-blanc-VF_numerique.pdf

Cooper, T. et Salvia, G. (2018). *Fix it: Barriers to repair and opportunities for change*. (1re édition). Routledge.

Dalhammar, C., E. Whilborg, L. Milios, J.L. Richter, s. Svensson-Höglund, J. Russell et A. Thidell. (2021). Enabling Reuse in Extended Producer Responsibility Schemes for White Goods: Legal and Organisational Conditions for Connecting Resource Flows and Actors. *Circular Economy and Sustainability*, 1, 671-695. <https://doi.org/10.1007/s43615-021-00053-w>

Cuchi, Maud. (2022, 22 novembre). Communauto sollicite l'aide des arrondissements pour répondre à la demande à Montréal. *ICI Grand Montréal*. URL : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1934640/autopartage-voiture-montreal-consommateur>

Donatello, S., Caldas, M. G. et Wolf, O. (2017). Revision of the EU Green Public Procurement (GPP) criteria for Furniture: Technical Report Final version. *JRC Science for policy report*. Commission européenne. <https://doi.org/10.2760/14246>

Équiterre. (2022). Pour des appareils électroménagers et électroniques réparables au Canada : Diagnostic, enjeux et solutions. URL : https://cms.equiterre.org/uploads/Initiatives/150_Pour-des-objets-durables-et-r%C3%A9parables/EQT_rapport_reparation_final2.pdf

Équiterre. (2023). Des solutions pour réduire les emballages chez les détaillants en alimentation au Canada. URL : https://cms.equiterre.org/uploads/Initiatives/150_Pour-une-r%C3%A9duction-des-d%C3%A9chets/EQT_rapport_ZD_FR.pdf

Ethikis. (2020). *Toulouse métropole innove avec la « prime réparation »*. URL : <https://ethikis.com/toulouse-metropole-innove-avec-la-prime-reparation/>

Fachbach, I. (2020). Exploration of the foundation of repair-decisions of Styrian citizens with an emphasis on the Repair Network "GRAZ repariert" [Mémoire de maîtrise, département de la production et de la gestion des opérations, Université de Graz]. Unipub. URL : <https://unipub.uni-graz.at/obvugrhs/download/pdf/5399528?originalFilename=true>

Fachbach, I., Lechner, G., et Reimann, M. (2022). Drivers of the consumers' intention to use repair services, repair networks and to self-repair. *Journal of Cleaner Production*, 346, 130969. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2022.130969>

Federal Trade Commission (FTC). (2021). *Nixing the Fix: An FTC Report to Congress on Repair Restrictions*. URL : <https://www.ftc.gov/reports/nixing-fix-ftc-report-congress-repair-restrictions>

Fondation Ellen MacArthur. (s.d.). *Cities and the circular economy: Deep dive*. URL : <https://ellenmacarthurfoundation.org/cities-and-the-circular-economy-deep-dive>

Forti, V., Baldé, C. P., Kuehr, R. et Bel, G. (2020). The Global E-waste Monitor 2020: Quantities, flows and the circular economy potential. Université des Nations unies, Institut des Nations unies pour la formation et la recherche, Union internationale des télécommunications et SWANA. URL : https://ewastemonitor.info/wp-content/uploads/2020/11/GEM_2020_def_july1_low.pdf

Gaïa. (2021). Zero waste and economic recovery : the job creation potential of zero waste solutions. URL : <https://www.no-burn.org/wp-content/uploads/Jobs-Report-ENGLISH-1.pdf>

Ganapini, C. (2023). *There is life on Mars! Success stories of financial incentives to make repair affordable*. Right to repair. Repéré à : <https://repair.eu/fr/news/there-is-life-on-mars-financial-incentives-to-make-repair-affordable/>

Gaudreau, V. (2016, 5 novembre). Vers les « bibliothèques d'objets ». *Le Soleil*. URL : <https://www.lesoleil.com/2016/11/06/vers-les-bibliotheques-dobjets-9c38db8d209b8e423ecec98b9e995f34>

Gouvernement du Québec. (2021). *Fonds d'initiative et de rayonnement de la métropole - La ministre Chantal Rouleau annonce une aide de 4,8 M\$ pour soutenir 31 projets qui favoriseront une métropole résiliente*. URL : <https://www.quebec.ca/nouvelles/actualites/details/fonds-dinitiative-et-de-rayonnement-de-la-metropole-la-ministre-chantal-rouleau-annonce-une-aide-de-48-m-pour-soutenir-31-projets-qui-favoriseront-une-metropole-resiliente>

Gruber, V., Peignier, I., Pentcheva, E. (2022). Analyse des motivations d'achat de camions légers au Québec. CIRANO. <https://doi.org/10.54932/KZYI1849>

Halte à l'obsolescence programmée (HOP). (2021). Petit écran, grand gaspillage : l'obsolescence des téléviseurs. URL : <https://www.halteobsolescence.org/wp-content/uploads/2021/06/Rapport-TV.pdf>

IGA. (2023). *(Ré)utilisez vos propres contenants propres*. URL : https://www.iga.net/fr/implication/environnement/contenant_reutilisable

Lechner, G., Wagner, M.J., Diaz Tena, A., Fleck, C. et Reimann, M. (2021). Exploring a regional repair network with a public funding scheme for customer repairs: The 'GRAZ Repariert'-case. *Journal of Cleaner Production*, 288(3) : 125588. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.125588>

Manshoven, S., Maarten, C., Vercaalsteren, A., Arnold, M., Nicolau, M., Lafond, E., Mortensen, L.F. et Coscieme, L. (2019). Textiles and the environment in a circular economy. URL : https://www.eionet.europa.eu/etcs/etc-wmge/products/etc-wmge-reports/textiles-and-the-environment-in-a-circular-economy/@@download/file/ETC-WMGE_report_final%20for%20website_rev20221118.pdf

McLennan, A. (2020, 28 avril). A journey to circular procurement –the unexpected outcomes of Aalborg’s circular ICT pilot. *Sustain Europe*. URL : <https://www.sustaineurope.com/a-journey-to-circular-procurement-%E2%80%93-the-unexpected-outcomes-of-aalborgs-circular-ict-pilot-20200428.html>

Metro. (2023). *Contenants réutilisables*. URL : <https://www.metro.ca/faq/contenant-reutilisable>

Ministère de la Transition écologique. (2021). La loi anti-gaspillage dans le quotidien des français : concrètement ça donne quoi? URL : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Document_LoiAntiGaspillage%20_2020.pdf

Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires et Ministère de la Transition énergétique. (2022). *Lancement du "bonus réparation" pour les appareils électriques et électroniques*. URL : <https://www.ecologie.gouv.fr/lancement-du-bonus-reparation-appareils-electriques-et-electroniques>

Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires et Ministère de la Transition énergétique. (2023). *La loi anti-gaspillage pour une économie circulaire*. URL : <https://www.ecologie.gouv.fr/loi-anti-gaspillage-economie-circulaire>

Oakdene Hollins et Dillon. (2021). Étude socioéconomique et environnementale du secteur canadien de la refabrication et des autres processus de conservation de la valeur dans le contexte de l'économie circulaire. Préparé pour Environnement et Changement Climatique Canada. URL : https://publications.gc.ca/collections/collection_2021/eccc/En4-438-2021-fra.pdf

Paré, J. (2021, 14 octobre). Une bibliothèque d'outils ouvre ses portes dans Hochelaga-Maisonneuve. *Journal Métro*. URL : <https://journalmetro.com/local/hochelaga-maisonneuve/2710738/une-bibliotheque-doutils-ouvre-ses-portes-dans-hochelaga-maisonneuve/>

Piringer, M. et Schanda, I. (2020). *Austria makes repair more affordable*. Right to repair. URL : <https://repair.eu/fr/news/austria-makes-repair-more-affordable/>

Proctor, N. (2023). Repair Saves Families Big: Americans are churning through electronics, and it's not cheap. U.S. PIRG. URL : https://pirg.org/edfund/wp-content/uploads/2023/04/Repair-Saves-Families-Big_USPEF_APRIL23.pdf

Québec circulaire. (2019). *Stratégies de circularité*. URL : <https://www.quebeccirculaire.org/static/strategies-de-circularite.html>

Radio-Canada. (2016, 21 juin). Être payé pour aller travailler en vélo. URL : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/788637/rosemont-velo-marche-transport-subvention-employes>

RECYC-QUÉBEC. (2019). *Responsabilité élargie des producteurs*. URL : <https://www.recyc-quebec.gouv.qc.ca/sites/default/files/documents/fiche-info-rep.pdf>

RECYC-QUÉBEC. (2021a). Étude de caractérisation à l'élimination 2019-2020. URL : <https://www.recyc-quebec.gouv.qc.ca/sites/default/files/documents/caracterisation-elimination2019-2020.pdf>

RECYC-QUÉBEC. (2021b). Programmes de responsabilité élargie des producteurs. URL : <https://www.recyc-quebec.gouv.qc.ca/sites/default/files/documents/bilan-gmr-2021-programmes-recuperation.pdf>

Répar'acteurs. (s.d.). *Formulaire d'inscription*. URL : <https://www.reparacteurs-occitanie.fr/formulaire-inscription>

République française. (2020). *Loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire*. URL : https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/article_jo/JORFARTI000041553806

RREUSE. (2021). Job Creation in the Re-use Sector: Data Insights from Social Enterprises. URL : <https://www.rreuse.org/wp-content/uploads/04-2021-job-creation-briefing.pdf>

Russell, J.D., Huff, K. et Haviarova, E. (2022). Evaluating the cascading-use of wood furniture: How value-retention processes can contribute to material efficiency and circularity. *Journal of industrial ecology*, 00, 1-12. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/jiec.13284>

Séguin, J. et Giroux, L. (2023). What We Heard Report: Reuse Symposium and Policy Dialogue on Reuse in Canada 2022. EPRD Ltd. URL : <https://plasticactioncentre.ca/wp-content/uploads/2023/03/Symposium-on-Reuse-and-Policy-Dialogue-WHAT-WE-HEARD-REPORT-January-2023-final-2.pdf>

Société de l'assurance automobile du Québec. (2022). *Tarifs et amendes*. URL : <https://saaq.gouv.qc.ca/saaq/tarifs-amendes/immatriculation/cout-renouvellement/vehicules-promenade/contribution-transport-commun>

Statistique Canada. (2021). *Dépenses des ménages, Canada, régions et provinces*. URL : <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/cv.action?pid=1110022201>

Statistique Canada. (2023). *Indice des prix à la consommation : revue annuelle, 2022*. URL : <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/230117/dq230117b-fra.htm>

Toulouse Métropole. (s.d.). *Prime réparation*. URL : <https://www.toulouse-metropole.fr/-/aide-aux-particuliers-pour-la-reparation-de-leurs-biens-manufactures>

Union européenne. (s.d.). *Repair Network Vienna*. URL : <https://circulareconomy.europa.eu/platform/en/good-practices/repair-network-vienna>

Urban Sustainability Directors Network (USDN). (s.d.). *Tool Lending Libraries*. URL :

<https://sustainableconsumption.usdn.org/initiatives-list/tool-lending-libraries>

Ville de Banff. (2021). What he heard: Banff Lending Program Resident Survey Results. URL : <https://banffviewpoints.ca/lendinglibrary>

Ville de Mascouche. (2022a). Règlement régissant la distribution d'objets à usage unique. URL : https://mascouche.ca/wp-content/uploads/2023/03/Reglement_1308.pdf

Ville de Mascouche. (2022b). *Vers deux règlements régissant la vente et la distribution d'objets à usage unique.* [vidéo] YouTube. URL : <https://www.youtube.com/watch?v=PygkT6uO4Q>

Ville de Montréal. (2021). *Prêt d'objets.* URL : <https://montreal.ca/sujets/pre-t-dobjets>

Ville de Montréal. (2022a). *Subvention pour pratiquer le vélo en hiver dans Ahuntsic-Cartierville.* URL : <https://montreal.ca/programmes/subvention-pour-pratiquer-le-velo-en-hiver-dans-ahuntsic-cartierville>

Ville de Montréal. (2022b). *Montréal en commun, le volet montréalais du Défi des villes intelligentes du Canada - La Ville de Montréal accorde une contribution financière de 3,2 M\$ à l'organisme Solon pour le projet Mobilité de Quartier.* URL : <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/montreal-en-commun-le-volet-montrealais-du-defi-des-villes-intelligentes-du-canada-la-ville-de-montreal-accorde-une-contribution-financiere-de-3-2-m-a-l-organisme-solon-pour-le-projet-mobilite-de-quartier-877377800.html>

Ville de Montréal. (2023a). *La transition écologique au cœur de la révision des règlements d'urbanisme à VSP.* URL : <https://montreal.ca/articles/la-transition-ecologique-au-coeur-de-la-revision-des-reglements-durbanisme-vsp-40839>

Ville de Montréal. (2023b). *Subvention pour l'achat de vélos usagés, neufs et électriques et d'équipement.* URL : <https://montreal.ca/programmes/subvention-pour-lachat-de-velos-usages-neufs-et-electriques-et-dequipement>

Ville de Montréal. (2023c). *Cadre stratégique Vers une feuille de route montréalaise en économie circulaire Document de consultation publique.* URL : https://ehq-production-canada.s3.ca-central-1.amazonaws.com/23f8f9c339dde7cf6dcf68b28bafabb792e0fa2d/original/1675259315/751c1ca380417828b6ae7546dfe65b75_Document_de_consultation.pdf?X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=AKIA4KKNQAKIOR7VAOP4%2F20230414%2Fca-central-1%2Fs3%2Faws4_request&X-Amz-Date=20230414T201435Z&X-Amz-Expires=300&X-Amz-SignedHeaders=host&X-Amz-Signature=c502c94f8c5cd4864d7b3e6cb85d2c9c2847206d4e4a2b6ed7d6a75c24810b0b

Ville de Prévost. (2020). *Livre des Règlements de la Ville de Prévost.* URL : <https://www.ville.prevost.qc.ca/storage/app/media/Guichet%20citoyen/Informations/Regle>

[mentation/2022/779-codifi%C3%A9.pdf](#)

Ville de Québec. (2023). *Communiqué : La Ville fait équipe avec les organismes locaux dans la réduction à la source et le réemploi*. URL :

https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/espace-presse/actualites/fiche_autres_actualites.aspx?id=24888

Ville de Terrebonne. (2022). *Règlement régissant la distribution d'objets à usage unique*. URL :

https://www.ville.terrebonne.qc.ca/uploads/bibliotheque_medias/documents/environnement/reglements/R868_DistributionUsageUnique_VF.pdf

Wong, D. (2019). *La Remise : la bibliothèque d'outils victime de son succès*. *Radio-Canada*. URL :

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1141452/la-remise-bibliotheque-outils-succes-villeray-economie-circulaire>

Zipper, David. (2022, 26 mai). *A City Fights Back Against Heavyweight Cars*. *Bloomberg*. URL :

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-05-26/a-new-way-to-curb-the-rise-of-oversized-pickups-and-suvs>

Équiterre

FAVORISER L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE MONTRÉAL EN PRIORISANT LES PREMIÈRES STRATÉGIES DE CIRCULARITÉ

26 AVRIL 2023

Les bureaux d'Équiterre sont situés sur des territoires autochtones non cédés par voie de traité que nous appelons de nos jours Montréal et Québec, là où différents peuples autochtones ont interagi les uns avec les autres. Nous reconnaissons que les Premiers Peuples protègent leurs territoires depuis des temps immémoriaux et utilisent leurs savoirs traditionnels pour garder les terres et les eaux. Nous sommes reconnaissantes et reconnaissants de vivre sur ce territoire et tenons à poursuivre nos efforts pour le protéger. En tant qu'organisation préoccupée par la justice environnementale et sociale, Équiterre respecte les importants liens entre le passé, le présent et l'avenir. Nous prenons acte du chemin qu'il reste à parcourir pour mettre en œuvre notre mission, tout en bâtissant des relations avec les Premiers Peuples dans l'humilité, la bienveillance et le dialogue.