

Commission permanente sur l'eau, l'environnement,
le développement durable et les grands parcs

Lutte contre les changements climatiques, bonnes pratiques et outils d'aide à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)

RAPPORT ET RECOMMANDATIONS

Rapport déposé au conseil municipal
et au conseil d'agglomération

Les 22 et 24 octobre 2019

Montréal 

Service du greffe

Division des élections, du soutien aux commissions
et de la réglementation
155, rue Notre-Dame Est, rez-de-chaussée
Montréal (Québec) H2Y 1B5

PRÉSIDENCE

Mme Valérie Patreau

Arrondissement d'Outremont

VICE-PRÉSIDENTES

M. Francesco Miele

Arrondissement de Saint-Laurent

Mme Maria Tutino

Ville de Baie-D'Urfé

MEMBRES

Mme Christine Black

Arrondissement de Montréal-Nord
(jusqu'au 16 septembre 2019)

Mme Josefina Blanco

Arrondissement du Plateau–Mont-Royal
(à partir du 15 avril 2019)

Mme Lisa Christensen

Arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles

Mme Catherine Clément-Talbot

Arrondissement de Pierrefonds–Roxboro
(à partir du 16 septembre 2019)

M. Gilles Déziel

Arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles

M. Christian Larocque

Arrondissement de L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève
(jusqu'au 15 avril 2019)

Mme Fanny Magini

Arrondissement d'Outremont

M. Jérôme Normand

Arrondissement d'Achatsic–Cartierville

M. Philippe Roy

Ville de Mont-Royal

Mme Maeva Vilain

Arrondissement du Plateau–Mont-Royal

Montréal, le 22 octobre 2019

Madame Cathy Wong

Présidente du conseil municipal

Hôtel de ville de Montréal (Édifice Lucien-Saulnier)

155, rue Notre-Dame Est

Montréal (Québec) H2Y 1B5

Madame la présidente,

Conformément au Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal (06-009) et au Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération (RCG 06-024), nous avons l'honneur de déposer, au nom de la Commission permanente sur l'eau, l'environnement, le développement durable et les grands parcs, le rapport et les recommandations portant sur la lutte contre les changements climatiques, les bonnes pratiques et les outils d'aide à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES).

Nous vous prions d'agréer, Madame la présidente, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

- Original signé -

*Valérie Patreau
Présidente*

- Original signé -

*Myriam Laforce
Secrétaire recherchiste*

Table des matières

Introduction	2
---------------------------	----------

Processus d'étude	3
--------------------------------	----------

La mesure des émissions de GES à la Ville de Montréal	3
---	---

Réflexion sur les bonnes pratiques et les différents outils disponibles.....	4
--	---

Le devoir d'exemplarité : la mesure et la réduction des émissions de GES découlant des activités municipales	5
--	---

Les recommandations	6
----------------------------------	----------

Conclusion.....	10
------------------------	-----------

Annexe	11
---------------------	-----------

INTRODUCTION

Le 23 septembre 2019, la mairesse de Montréal, Valérie Plante, prenait l'engagement, devant les chefs d'État et de gouvernements réunis à New York à l'occasion du Sommet des Nations unies sur l'action climatique, de réduire d'ici 2030 les émissions de gaz à effet de serre (GES) de la collectivité montréalaise de 55 % par rapport à leur niveau de 1990.

Par cette déclaration, la Ville de Montréal signalait son intention, d'une part, de revoir ses cibles de réduction pour tenir compte de l'ampleur de l'urgence climatique et d'autre part, de se donner des objectifs encore plus ambitieux que ceux fixés par le secrétaire général de l'ONU, António Guterres, soit de réduire de 45 % les émissions de GES à l'échelle mondiale d'ici 2030, en vue d'atteindre la carboneutralité pour 2050, conformément aux recommandations du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC).

Cet engagement de la Ville s'inscrit dans le contexte de la mise à jour imminente du Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'agglomération montréalaise et de l'adoption prévue d'un Plan d'action climat. Souhaitant apporter sa contribution à ces exercices, et tel qu'inscrit au Programme d'activités 2019 des commissions permanentes du conseil municipal et du conseil d'agglomération¹, la Commission permanente sur l'eau, l'environnement, le développement durable et les grands parcs s'est donné le mandat, en vertu de son pouvoir d'initiative, d'étudier en séance de travail certains des enjeux associés à la lutte contre les changements climatiques et les pratiques innovantes de mesure des émissions de GES qui pourraient être mise en place à la Ville de Montréal, dans un objectif de réduction.

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

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

¹ Résolutions CM19 0341 et CG19 0151.

PROCESSUS D'ÉTUDE

L'étude de ce dossier par la Commission s'est déroulée de janvier à juin 2019, dans le cadre de six séances de travail tenues à huis clos, au cours desquelles différentes présentations ont été offertes aux membres, qui ont également pu échanger avec les expertes et experts invités. Les commissaires se sont ensuite réunis à deux reprises pour élaborer les recommandations présentées dans ce rapport.

Trois enjeux ont été abordés de manière plus spécifique au cours de ces rencontres, soit (1) les pratiques de mesure des émissions de GES à la Ville de Montréal; (2) les divers outils disponibles pour mieux évaluer l'empreinte carbone d'une ville et (3) des pistes de réflexion et d'amélioration quant à la mesure et à la réduction des émissions de GES découlant des activités de la Ville elle-même.

La mesure des émissions de GES à la Ville de Montréal

C'est l'équipe de la Division de la planification et du suivi environnemental du Service de l'environnement² qui a participé à la première séance de travail de la Commission consacrée à ce mandat en janvier 2019 en présentant un portrait de l'état de la lutte contre les changements climatiques à Montréal, des engagements pris en la matière et de l'évolution récente des émissions de GES de la collectivité et des activités municipales.

Deux principaux constats ont pu être tirés de cette première rencontre. D'abord, c'est le secteur des transports qui représentait, en 2014 et selon les dernières données alors disponibles, le principal secteur d'activités émetteur de GES à Montréal. Il était d'ailleurs estimé, en début d'année, et à la lumière des constats présentés dans le Suivi du Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020³, que l'agglomération de Montréal n'était pas en voie d'atteindre sa cible de réduction des émissions de GES de la collectivité montréalaise, alors fixée à 30 % pour 2020⁴.

En effet, la Ville de Montréal estimait à ce moment que l'« accélération de la motorisation des ménages, [la] hausse des cylindrées et [la] diminution de la part modale du transport collectif, et ce, malgré les investissements importants consentis pour maintenir et augmenter l'offre du transport collectif »⁵, tels qu'observés depuis 2013, permettaient d'anticiper une augmentation des émissions associées au secteur des transports depuis 2014 et le maintien de cette tendance pour les années à venir. Ainsi, on notait une hausse de 14 % des émissions du secteur des transports en 2014 par rapport à 1990, représentant 40 % des émissions globales⁶. La Commission a donc constaté qu'un effort de réduction supplémentaire visant précisément ce secteur serait nécessaire pour permettre l'atteinte des objectifs qui ont été fixés.

Deuxième constat, si l'objectif de réduction de 30 % des émissions de GES des activités municipales par rapport à 2002 sera vraisemblablement atteint en 2020, ces activités génèrent moins de 2 % des émissions globales de GES de la collectivité montréalaise. Cependant, puisque la Ville a un contrôle direct et donc un pouvoir d'agir sur ces émissions, la Commission a reconnu, à l'invitation du Service de

² Cette équipe a depuis été intégrée au Bureau de la transition écologique et de la résilience, lequel relève de la Direction générale adjointe à la qualité de vie.

³ Ville de Montréal, *Suivi du Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020*, une production du Service de l'environnement, 2018.

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ENVIRO_FR/MEDIA/DOCUMENTS/SUIVIPLANCOLLECTIVITE2013-2020.PDF

⁴ Il est à noter que selon l'inventaire 2015 des émissions de GES de la collectivité montréalaise, rendu public le 2 octobre 2019, les efforts de réduction consentis dans les secteurs des sources fixes et des matières résiduelles permettent maintenant à la Ville de Montréal d'envisager l'atteinte de la cible de 30 % de réduction pour l'an prochain. Voir Ville de Montréal, *Inventaire 2015 des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise*, une production du Bureau de la transition écologique et de la résilience, 2019.

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ENVIRO_FR/MEDIA/DOCUMENTS/INVENTAIRECOLLECTIVITEGES_2015.PDF

⁵ Ville de Montréal, *Suivi du Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020*, p.7.

⁶ Selon l'inventaire de 2015, les émissions de GES du secteur des transports ont dans les faits augmenté de 2 % en 2015 par rapport à leur niveau de 1990, et représentaient alors toujours 40 % des émissions globales de la collectivité montréalaise (Ville de Montréal, *Inventaire 2015 des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise*, p. 6 et 21).

l'environnement, qu'il est essentiel que l'administration montréalaise agisse de manière exemplaire et poursuive ses efforts pour repenser la planification de ses activités génératrices de GES en vue d'en diminuer l'impact au maximum.

Cette présentation a également été l'occasion pour les membres de la Commission de bénéficier d'un portrait des pratiques et des méthodes de suivi et de divulgation des émissions de GES en vigueur à Montréal (inventaires réguliers, déclaration annuelle au Carbon Disclosure Project, etc.). Pour l'instant, la méthode statistique utilisée par la Ville pour calculer les émissions de GES, basée sur le cadre commun de reddition de comptes du Global Covenant of Mayors for Climate and Energy, permet seulement d'estimer les émissions directes provenant de sources contrôlées, ce qui exclut donc les émissions indirectes. Compte tenu des ressources importantes requises pour la production des inventaires, ainsi que des délais inhérents à cet exercice, les commissaires ont compris que le développement d'indicateurs plus « prospectifs » et l'intégration plus systématique de l'analyse de cycle de vie aux processus décisionnels de la Ville seraient des avenues intéressantes à considérer.

Réflexion sur les bonnes pratiques et les différents outils disponibles

Ainsi, lors de la deuxième séance de travail tenue dans le cadre de ce mandat, la Commission a souhaité en apprendre un peu plus sur l'état de la recherche concernant les bonnes pratiques et les outils disponibles pour mesurer et, éventuellement, réduire les émissions de GES à l'échelle d'une municipalité. C'est la professeure Annie Levasseur, experte en génie de l'environnement et méthodologie d'analyse environnementale du cycle de vie à l'École de technologie supérieure, qui a été invitée à alimenter la réflexion des membres à ce sujet.

Tel que résumé par Mme Levasseur, différentes grandes familles d'outils de calcul des émissions de GES existeraient à l'heure actuelle et pourraient être employés par une administration publique ou une organisation : l'inventaire « cycle de vie » (ou empreinte carbone), l'inventaire « territorial » et l'inventaire « corporatif ». Si chacun présente certains avantages, seul l'inventaire « cycle de vie » permettrait une prise en compte exhaustive de l'ensemble des émissions générées par une activité, y compris celles « de niveau 3 » associées, par exemple, à la production des matériaux et du carburant utilisés dans l'activité en question, au transport réalisé par une entité externe au territoire ou à l'organisation concernés ou encore à la gestion des déchets qui en résultent. L'inventaire « cycle de vie », en offrant ce portrait global, permettrait également d'éviter le « déplacement d'émissions » non souhaité.

Au cours de cette présentation, certaines pistes de réflexion au sujet des secteurs où il serait prioritaire d'agir et où l'intervention des décideurs de différents paliers de gouvernement pourrait avoir le plus d'impact ont également été proposées par Mme Levasseur. Elle citait par exemple à ce titre le transport collectif et la taille des véhicules vendus au Québec, la conversion des systèmes de chauffage, l'approvisionnement responsable, l'écofiscalité, la réduction à la source, le développement de quartiers TOD et l'efficacité énergétique.

Au-delà des interventions souhaitables en matière de transport, qui font déjà l'objet de plusieurs initiatives, notamment dans le cadre des travaux de la Commission sur le transport et les travaux publics, et inspirée par les pistes de réflexion proposées par Mme Levasseur, la Commission a souhaité poursuivre l'étude de ce dossier en s'intéressant aux instruments d'aménagement du territoire et d'urbanisme qui peuvent contribuer à la réduction des émissions de GES de la collectivité montréalaise.

Grâce à une présentation de la Division de la planification urbaine du Service de l'urbanisme et de la mobilité, les membres ont ainsi pu se familiariser avec certains grands principes d'urbanisme dont l'application peut être bénéfique dans une perspective de lutte contre les changements climatiques (densité, compacité, diversité des usages) et apprécier les initiatives actuellement mises en œuvre en ce sens par la Ville de Montréal.

Dans tous les cas, il est clairement apparu que la contribution des outils d'urbanisme à la réduction des émissions de GES serait nécessairement indirecte et que l'application des principes théoriques sur

lesquels ces outils s'appuient non seulement prend du temps, mais soulève également différents défis, notamment en matière d'acceptabilité sociale. Les effets de telles mesures à long terme étant indéniables, la Ville aurait tout de même tout intérêt à s'attaquer à ces défis, entre autres dans le contexte de la révision en cours de son Plan d'urbanisme.

Le devoir d'exemplarité : la mesure et la réduction des émissions de GES découlant des activités municipales

Considérant l'information fournie par le Service de l'environnement au sujet de la mise sur pied récente, au sein de l'administration montréalaise, d'un comité de pilotage chargé d'assurer le suivi des efforts de réduction des émissions de GES découlant des activités municipales, la Commission a par ailleurs tenu à rencontrer, dans le cadre de ses travaux, des représentantes et représentants de trois services centraux de la Ville dont les activités ont une incidence toute particulière sur les émissions de GES générées par les activités municipales, soit :

- le Service de l'eau, responsable du traitement des eaux usées, qui accaparait, en 2015, 37 % du total des GES émis par la Ville de Montréal, essentiellement causés par les activités des incinérateurs en place à la station d'épuration Jean-R. Marcotte;
- le Service de l'approvisionnement qui, dans le cadre de la mise en œuvre du Plan Approvisionnement responsable, s'est engagé dans un soutien aux unités d'affaires dans la proposition de solutions responsables ayant une incidence sur leurs émissions de GES (les activités de déneigement et de gestion des matières résiduelles ayant été identifiées comme celles où les plus hauts gains en matière de réduction pourraient être atteints); et enfin,
- le Service du matériel roulant et des ateliers, les activités du matériel roulant en régie comptant pour 24 % du bilan 2015 des émissions de GES associées aux activités municipales (deuxième plus important secteur générateur d'émissions après le traitement des eaux usées).

Les constats tirés de ces trois rencontres ont permis à la Commission d'identifier des avenues d'amélioration des pratiques qui pourraient alimenter les travaux du comité de pilotage et ainsi inciter l'administration à agir pour réduire ses propres émissions de GES.

Ces avenues ont été prises en compte pour la préparation des recommandations qui suivent, lesquelles ont été rédigées, dans l'ensemble, dans la perspective de « mesurer pour mieux contrôler ». L'enjeu de la lutte contre le réchauffement climatique étant d'une envergure qui exige, à divers égards, des changements fondamentaux dans la planification urbaine et la conduite des affaires municipales, la Commission n'a pas la prétention d'offrir un portrait exhaustif des interventions susceptibles de contribuer à terme à l'atteinte des objectifs que l'agglomération s'est fixés en matière de réduction des émissions de GES.

Ces recommandations ont plutôt été préparées en vue de proposer des pistes d'actions pouvant amener les services centraux, les villes liées et les arrondissements montréalais à intégrer les meilleures pratiques à leurs façons de faire ou encore à approfondir et accélérer la mise en place de certaines orientations de cet ordre déjà implantées ou en cours d'implantation.

LES RECOMMANDATIONS

LA COMMISSION PERMANENTE SUR L'EAU, L'ENVIRONNEMENT, LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET LES GRANDS PARCS formule les recommandations suivantes :

CONSIDÉRANT les conclusions du rapport d'octobre 2018 du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) exposant les conséquences d'un réchauffement planétaire de 1,5 degré Celsius par rapport aux niveaux préindustriels et le virage majeur nécessaire pour réduire les émissions de GES de 45 % d'ici 2030 et atteindre la carboneutralité à l'horizon 2050;

CONSIDÉRANT l'adoption en novembre 2018 par la Communauté métropolitaine de Montréal, de la Déclaration citoyenne universelle d'urgence climatique reconnaissant, entre autres, « que des transitions rapides et de grande envergure dans les domaines de l'aménagement du territoire, de l'énergie, de l'industrie, du bâtiment, du transport et de l'urbanisme sont nécessaires à court terme afin de limiter à 1,5 degré Celsius le réchauffement planétaire »;

CONSIDÉRANT l'adoption équivalente, par le conseil municipal de Montréal ainsi que par plusieurs conseils d'arrondissement, d'une déclaration pour la reconnaissance de l'urgence climatique;

CONSIDÉRANT l'engagement pris en septembre 2019 par la mairesse Valérie Plante, dans le cadre du Sommet des Nations unies sur l'action climatique, de réduire d'ici 2030 les émissions de GES de la collectivité montréalaise de 55 % par rapport à leur niveau de 1990;

CONSIDÉRANT les cibles fixées dans le Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020 et celles du Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre corporatives 2013-2020;

CONSIDÉRANT les efforts consentis et les progrès réalisés par rapport aux 12 pistes de solution proposées à la collectivité, tels qu'exposés dans le Suivi du Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020;

CONSIDÉRANT les 11 orientations potentielles d'ici 2030 proposées dans le document de suivi, en tenant compte des émissions actuelles et des cibles de réduction;

CONSIDÉRANT l'entente de collaboration conclue entre la Ville de Montréal, le C40, la Fondation David Suzuki et la Fondation familiale Trottier, à laquelle se sont joints, en juin 2019, six nouveaux partenaires et qui vise, d'une part, la mise à jour du Plan d'adaptation et de résilience face aux changements climatiques et, d'autre part, la conception d'un Plan global de réduction des émissions de GES à l'horizon 2030;

CONSIDÉRANT l'intention de la Ville de Montréal, reconnue par une résolution de janvier 2019 du conseil municipal portant sur l'adoption d'un « budget carbone ambitieux afin de faire de Montréal une ville carboneutre en 2050 », de se doter d'outils « lui permettant d'évaluer les investissements municipaux en considération de leur contribution à la réduction des émissions de GES sur le territoire montréalais [et de développer] des indicateurs environnementaux à intégrer au budget et au programme triennal d'immobilisation (PTI), dans le cadre des travaux avec les fondations et le C40, et en tenant compte des résultats de la démarche du groupe de travail menée par l'Association des comptables agréés du Canada »;

CONSIDÉRANT que la Ville de Montréal entend accélérer la publication de ses inventaires annuels d'émissions de GES de manière à rattraper son retard avec le Québec et le Canada et améliorer sa collecte de données locales afin de préciser le portrait de ses émissions;

CONSIDÉRANT qu'en 2014, 40 % de l'empreinte carbone de la collectivité montréalaise était due au secteur des transports et que la quantité d'émissions de GES de ce secteur est en augmentation,

la Commission recommande à l'Administration de :

I. Mesure des émissions de GES

R1 Développer des indicateurs prospectifs d'évaluation des émissions de GES de la collectivité et de l'administration montréalaises (y compris les villes de l'agglomération) qui soient accessibles, appropriés, mesurables et efficaces et qui s'intègrent à la prise de décision.

R2 Assurer une actualisation et une divulgation annuelle des évaluations des émissions de GES, de façon à avoir les données les plus à jour possible, en tout temps.

R3 Intégrer la prise en compte des émissions indirectes de niveau 3 (ou *scope 3*) dans l'exercice d'inventaire des émissions de GES de la collectivité et de l'administration municipale.

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

R4 Dans le cadre de l'élaboration du Plan d'action climat et de la révision du Plan d'urbanisme, évaluer la pertinence de recourir systématiquement à des indicateurs environnementaux pour la planification urbanistique, par exemple l'empreinte écologique moyenne par résidente ou résident, l'indice de potentiel piétonnier ou de marchabilité, ou encore des indicateurs de verdissement des espaces publics et privés.

R5 Systématiser le recours aux outils existants ou développer des outils permettant à chaque service municipal de mesurer ses émissions de GES dans une perspective de cycle de vie, afin d'en connaître les points chauds et de l'aider dans la diminution de son empreinte carbone globale, sans déplacer les impacts à une autre étape du cycle de vie ou à d'autres enjeux environnementaux lors d'une prise de décision.

CONSIDÉRANT l'engagement en faveur de l'électrification du parc de véhicules municipaux inscrit dans la Politique verte du matériel roulant 2016-2020 de la Ville, avec pour cible de remplacer, d'ici 2020, 100 % des automobiles sous-compactes en fin de vie utile par des véhicules entièrement électriques,

la Commission recommande à l'Administration de :

R6 Recueillir les données pertinentes qui pourront permettre une optimisation accrue du parc de véhicules municipaux, notamment dans le but de valider les besoins et d'optimiser les déplacements pour diminuer globalement leurs impacts environnementaux, dans une perspective cycle de vie. Cet exercice d'optimisation pourrait se faire, entre autres, en collaboration avec le Laboratoire d'innovation urbaine de Montréal.

R7 Mettre en place une veille scientifique et technologique sur les véhicules électriques afin d'associer le remplacement des automobiles à énergie fossile par des véhicules électriques à des critères basés sur des données scientifiques à jour, dans une perspective cycle de vie.

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

CONSIDÉRANT l'étude de faisabilité actuellement menée par le Service de l'eau en vue d'identifier des solutions de remplacement des incinérateurs à foyers multiples de la station d'épuration des eaux usées Jean-R. Marcotte, en service depuis plus de 30 ans;

CONSIDÉRANT que les critères d'évaluation des solutions de remplacement tiennent compte des émissions de GES qui seraient générées par chacune d'entre elles;

- R8** Procéder, dans le cadre de l'étude de faisabilité, à une analyse du cycle de vie qui viendrait compléter l'analyse technico-économique des solutions de remplacement qui auront été identifiées, notamment les solutions possibles dans une perspective d'économie circulaire.

II. Réduction des émissions de GES

- R9** En tenant compte des spécificités des différents territoires sur l'île de Montréal, notamment les secteurs moins bien desservis en transport collectif, agir activement et en priorité à la diminution des émissions de GES associées au secteur des transports à l'échelle de l'agglomération, notamment en adoptant des mesures permettant d'améliorer le financement du transport collectif, en favorisant les initiatives pour augmenter le transport actif, en favorisant les initiatives de covoiturage, en assurant une gestion du stationnement comme outil de transfert modal et en misant sur l'électrification des transports dans une perspective cycle de vie, le tout en veillant à répartir les charges fiscales à l'ensemble des utilisateurs des infrastructures routières et de transport collectif de l'île de Montréal (qu'ils soient résidents de l'agglomération montréalaise ou non).
- R10** Intégrer systématiquement une approche cycle de vie aux processus décisionnels, notamment en matière d'approvisionnement (incluant l'achat de véhicules motorisés) et de gestion des matières résiduelles.
- R11** Intégrer, à l'échelle de chaque service municipal et d'ici la fin du mandat, des objectifs de diminution des émissions de GES pour l'ensemble de leurs activités ainsi qu'un plan d'action détaillant les mesures qui seront prises pour les atteindre, le tout permettant d'atteindre globalement les objectifs de réduction des émissions de GES de l'agglomération montréalaise.
- R12** Assurer le développement d'une expertise interne permettant le suivi des mesures prises en vue de l'atteinte des objectifs de réduction, tant à l'échelle locale au sein des arrondissements qu'à la ville centre.
- R13** Développer des mécanismes de partage d'expériences et de bonnes pratiques entre arrondissements et villes liées concernant l'adoption, à l'échelle locale, de mesures contribuant à la réduction des émissions de GES, notamment des exemples d'expériences d'aménagement du territoire qui s'appuient explicitement sur les principes de densité, de compacité et de diversité des usages.
- R14** Produire un guide de réduction des émissions de GES à l'intention des citoyennes et citoyens, tel que suggéré dans le Suivi du Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise, ainsi qu'une application intelligente afin de faciliter son appropriation et sa diffusion.
- R15** Intégrer la prise en compte des certifications environnementales reconnues dans les critères utilisés pour la vérification de la conformité des produits et services acquis par l'intermédiaire du Service de l'approvisionnement.
- R16** Inciter l'ensemble des arrondissements et des villes liées à se doter de politiques locales d'approvisionnement responsable, qui incluent des cibles précises en matière de réduction des émissions de GES.

- R17** En s'inspirant de l'expérience d'autres villes ayant réduit leur parc automobile municipal, démarrer sans délai l'élaboration d'une stratégie de mutualisation, d'optimisation et de partage d'équipements en fonction des besoins des arrondissements et des services centraux en matière de matériel roulant et inciter les villes liées de l'agglomération à en faire autant.
- R18** Adopter des normes et principes ambitieux, transparents et vérifiables en matière de recyclage des batteries des véhicules électriques municipaux qui seront en fin de vie utile dans une dizaine d'années, en s'appuyant sur les meilleures pratiques connues à ce jour et en maintenant une veille technologique à cet effet.

Les 18 recommandations ont été adoptées à l'unanimité des membres lors d'une séance de travail tenue le 26 septembre 2019.

CONCLUSION

La Commission sur l'eau, l'environnement, le développement durable et les grands parcs a conduit ce mandat dans l'objectif d'identifier et d'attirer l'attention sur certaines bonnes pratiques et certains outils d'aide à la mesure et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre qui pourraient être mis à contribution afin de faire de la métropole une ville carboneutre à l'horizon 2050.

La Commission tient à remercier les représentantes et représentants du Service de l'environnement, du Service de l'urbanisme et de la mobilité, du Service de l'eau, du Service de l'approvisionnement, et du Service du matériel roulant et des ateliers dont les noms sont présentés en annexe, ainsi que Mme Annie Levasseur, professeure en génie de l'environnement à l'École de technologie supérieure, pour la qualité de leur contribution aux réflexions tenues dans le cadre de cette étude et pour la richesse des informations fournies.

Conformément à la réglementation sur les commissions permanentes, le présent document peut être consulté sur le site web des commissions à l'adresse ville.montreal.qc.ca/commissions, de même qu'à la Division des élections, du soutien aux commissions et de la réglementation du Service du greffe, au rez-de-chaussée de l'édifice Lucien-Saulnier, situé au 155, rue Notre-Dame Est.

ANNEXE

Liste des intervenantes et intervenants

Personnes-ressources de la Ville de Montréal

Mme Marieke Cloutier, chef de division, Division de la planification et du suivi environnemental, Service de l'environnement⁷

Mme France Doire, conseillère en approvisionnement, Division Architecture d'affaires et projets, Service de l'approvisionnement

M. Fabrice Godefroy, chef de section, Réseau de surveillance de la qualité de l'air, Division de la planification et du suivi environnemental, Service de l'environnement⁷

M. Bruno Hallé, directeur, Direction de l'épuration des eaux usées, Service de l'eau

M. Patrice Langevin, surintendant ingénierie, Direction de l'épuration des eaux usées, Service de l'eau

Mme Chantal Morissette, directrice, Service de l'eau

M. Claude Savage, directeur, Service du matériel roulant et des ateliers

Mme Julie Tellier, conseillère en aménagement, Division de la planification urbaine, Direction de l'urbanisme, Service de l'urbanisme et de la mobilité

Mme Monique Tessier, chef de division, Division de la planification urbaine, Direction de l'urbanisme, Service de l'urbanisme et de la mobilité

M. Sébastien Wagner, chef d'équipe, Changements climatiques et projets spéciaux, Division de la planification et du suivi environnemental, Service de l'environnement⁷

Personne-ressource externe

Mme Annie Levasseur, ing., PhD, professeure en génie de l'environnement, École de technologie supérieure

⁷ Tel qu'indiqué précédemment, la Division de la planification et du suivi environnemental appartient aujourd'hui au Bureau de la transition écologique et de la résilience.

