



Commentaires de la Ville de Montréal relatifs à la  
consultation sur l'approche du Canada à  
l'égard des changements climatiques

Septembre 2016

# Tables des matières

<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>3</b>
<b>LA RÉALITÉ DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES À MONTRÉAL .....</b>	<b>4</b>
<b>1. COMMENT ET OÙ RÉDUIRE LES GES ?.....</b>	<b>6</b>
1.1. Le secteur du transport .....	6
1.2. Appliquer les principes de l'économie circulaire .....	11
1.3. L'efficacité énergétique des bâtiments .....	12
1.4. Miser sur les énergies renouvelables .....	13
<b>2. TECHNOLOGIE PROPRE, INNOVATION ET CRÉATION D'EMPLOIS .....</b>	<b>14</b>
2.1 Chimie verte.....	14
2.2 Matières résiduelles.....	15
2.3 Une ville de savoir.....	15
2.4 Une ville intelligente .....	16
<b>3. SE PRÉPARER AUX RÉPERCUSSIONS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES .....</b>	<b>17</b>
3.1. Accroître la connaissance et la compréhension des risques.....	17
3.2. Mécanismes de communication.....	18
3.3. Passer à l'action .....	19
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>20</b>
<b>RECOMMANDATIONS .....</b>	<b>21</b>

## Introduction

Le gouvernement fédéral a récemment entrepris un virage important en ce qui concerne les changements climatiques et, en ce sens, il a posé un grand nombre de gestes significatifs qui témoignent de sa nouvelle vision. D'emblée, on doit souligner le changement de nom du ministère responsable ainsi que l'obligation de tenir compte des émissions de GES en amont dans les processus d'évaluation environnementale en y incluant les émissions afférentes aux projets d'oléoducs. Par ces gestes, le gouvernement reconnaît désormais les changements climatiques pour ce qu'ils sont : une réalité inéluctable avec laquelle les citoyens, les entreprises et les gouvernements doivent composer au quotidien.

La participation du Canada à la 21<sup>e</sup> Conférence des parties de la Convention-cadre des Nations unies pour le climat (COP 21) en décembre 2015 témoigne de la volonté du gouvernement canadien de s'aligner avec les leaders mondiaux pour aborder de front cet enjeu crucial. C'est avec enthousiasme et optimisme que la Ville de Montréal souhaite offrir sa contribution et sa plus entière collaboration afin de définir l'approche à privilégier face aux changements climatiques.

Le Sommet des élus locaux sur le climat qui s'est tenu en marge de la COP 21 aura d'ailleurs permis de mettre en relief l'importance du rôle des gouvernements locaux dans la lutte aux changements climatiques. Fortes de leur expérience à répondre concrètement aux différents enjeux soulevés par les changements climatiques, les villes sont au cœur des solutions novatrices qui émergent dans ce domaine partout dans le monde.

**La vision du Canada doit s'inspirer de ce qui se réalise déjà à l'échelle locale en matière de changements climatiques. Les solutions proposées par les villes pour relever ce défi environnemental sont à la fois efficaces sur le plan économique, équitables sur le plan social et soutenables sur le plan écologique. Elles constituent de véritables exemples d'action favorisant le vivre-ensemble.**

## La réalité des changements climatiques à Montréal

La Ville de Montréal est directement concernée par la réalité des changements climatiques. À l'instar de plusieurs autres grandes villes canadiennes, elle est directement et très concrètement affectée par le réchauffement climatique. À Montréal, par exemple, on recense<sup>1</sup> :

- une hausse de 29 % des épisodes de gel-dégel;
- une réduction de la saison hivernale : la période d'enneigement est passée de 103 jours en moyenne entre 1955 et 1984 à 73 jours entre 1985 et 2014;
- une hausse de la fréquence des nuits avec un indice humidex supérieur à 30 degrés;
- une croissance du nombre d'événements de pluies abondantes;
- une hausse d'environ 26 %<sup>2</sup> du nombre d'événements de pluies verglaçantes;
- des débits moyens hivernaux de la rivière des Prairies qui sont plus élevés d'environ 300 m<sup>3</sup>/s par rapport à la période 1942-1970.

Ces éléments ont des impacts très concrets sur le cadre bâti et les infrastructures publiques, plus particulièrement sur les infrastructures souterraines<sup>3</sup> et relatives à la voirie, en plus de générer d'importants impacts environnementaux (altération de la qualité de l'eau, érosion des berges, augmentation de la vulnérabilité des végétaux aux insectes et aux éléments pathogènes, etc.) et socio-économiques. Cette nouvelle réalité affecte directement l'approche opérationnelle de la Ville dans ses différentes sphères d'action. Afin d'y faire face, la Ville de Montréal doit constamment innover et adapter ses pratiques. C'est la raison pour laquelle elle a décidé d'être proactive et d'agir pour lutter contre les changements climatiques.

La Ville de Montréal s'est ainsi engagée à réduire de 30 %<sup>4</sup> les émissions de gaz à effet de serre (GES) de la collectivité d'ici 2020. De plus, elle s'est également engagée en 2015 à réduire les émissions de GES de la collectivité de 80 % d'ici 2050, en endossant la déclaration<sup>5</sup> du Sommet des élus locaux pour le climat.

Selon une étude récente de l'Université de la Colombie-Britannique, Montréal se classe d'ailleurs première parmi les villes canadiennes pour ce qui est du faible taux d'émission de GES par habitant<sup>6</sup>. Cette excellente performance s'explique certes, au premier chef, par un approvisionnement énergétique en hydroélectricité, une source d'énergie qui génère une quantité moindre de GES.

---

1. Pour un portrait complet des effets des changements climatiques sur l'agglomération montréalaise, consulter : Ville de Montréal, *Plan d'adaptation aux changements climatiques 2015-2020*, Montréal, 2016.

[http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=7237,75085661&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7237,75085661&_dad=portal&_schema=PORTAL)

2. Entre 1979 et 2008.

3. Par exemple, les réseaux d'égouts sont les infrastructures génèrent maints impacts négatifs lors d'événements de pluies abondantes, puisqu'ils n'ont pas été conçus pour recevoir une telle quantité d'eau, ce qui entraîne surverses et inondations.

4. Par rapport à 1990.

5. [https://www.aimf.asso.fr/IMG/pdf/declaration\\_paris\\_cop21\\_.pdf](https://www.aimf.asso.fr/IMG/pdf/declaration_paris_cop21_.pdf)

6. J. Fercovic et S.Gulati, *Comparing household greenhouse gas emissions across Canadian cities*, *Regional Science and Urban Economics* 60 (2016) 96–111.

On ne saurait toutefois passer sous silence l'engagement historique de Montréal – et des Montréalais – pour la protection de leur environnement<sup>7</sup>. À cet égard, la sobriété en carbone constitue l'un des piliers du développement de la métropole québécoise<sup>8</sup>. Plus récemment, la Ville de Montréal s'est également engagée sur la voie de l'écofiscalité<sup>9</sup>.

Dans tous ces domaines, la Ville de Montréal en appelle à la proactivité du gouvernement fédéral afin de mettre en œuvre les solutions qui permettront de mobiliser l'ensemble des acteurs de la société autour des principes du développement durable et de la sobriété en carbone.

**Nous appelons également le gouvernement canadien à développer dès à présent un réflexe urbain dans les programmes qui découleront de son approche en matière de lutte aux changements climatiques. Les programmes fédéraux qui seront mis sur pied au cours des prochaines années pour combattre ces changements et s'y adapter devront respecter les principes du développement durable, refléter la réalité des grandes villes et le rôle central qu'elles jouent dans l'économie canadienne.**

---

7. Notamment le Protocole de Montréal de 1985 relatif aux substances appauvrissant la couche d'ozone et ratifié par 191 pays.

8. Voir notamment Montréal durable 2016-2020 : Ensemble pour une métropole durable, Plan de développement durable de la collectivité montréalaise  
[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/d\\_durable\\_fr/media/documents/plan\\_montreal\\_durable\\_2016\\_2020.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/d_durable_fr/media/documents/plan_montreal_durable_2016_2020.pdf)

9. Dans son rapport *Pour une métropole en affaires*, déposé en août 2016, le Comité de travail sur la fiscalité non résidentielle et le développement économique à Montréal incite la Ville à prendre le virage de l'écofiscalité.

# 1. Comment et où réduire les GES ?

## 1.1. Le secteur du transport

Le transport est le deuxième secteur ayant généré la plus forte hausse des émissions de GES au pays depuis 1990 (+39 mt d'éq. de CO<sub>2</sub> entre 1990 et 2013, soit 35 % de la hausse totale de 113 mt d'éq. de CO<sub>2</sub>). À lui seul, il compte pour 39 %<sup>10</sup> des émissions de GES de l'agglomération montréalaise, selon l'inventaire 2009 des émissions de la collectivité montréalaise, tandis que, pour l'année 2013, le transport représente 43% de l'ensemble des émissions de GES du Québec<sup>11</sup>.

Les enjeux reliés au transport, notamment ceux qui concernent la mobilité des personnes, sont au cœur du développement de la métropole québécoise. Dans la région montréalaise, un consensus se dégage quant aux principaux objectifs à atteindre sur ce plan, dans une perspective de réduction des émissions de GES émises par les différents modes de déplacement :

- Privilégier les modes de transport pour les personnes et les marchandises qui ont les plus faibles émissions de GES;
- Accroître la part modale du transport en commun et du transport actif dans les déplacements de personnes;
- Établir et maintenir un équilibre entre les investissements consacrés au développement de l'offre de services en transport collectif et ceux visant l'entretien des équipements existants;
- Appuyer l'électrification du transport terrestre privé et public;
- Réduire les niveaux de pollution atmosphérique associés au transport et à la mobilité des personnes, de manière à réduire l'impact du transport sur la santé publique;
- Améliorer la fluidité de la circulation sur le réseau routier.

La réduction des émissions de GES dans les transports passe par la réduction des distances à parcourir; par le développement de quartiers plus denses, composés d'une plus grande mixité de fonctions (habitations, écoles, commerces, lieux de travail, etc.); et par une meilleure offre de produits locaux ainsi que des circuits d'approvisionnement plus courts.

### ➤ Le transport des personnes

En 2015, l'agglomération montréalaise a adopté une nouvelle version de son Schéma d'aménagement. Ce document de planification reflète les grands enjeux d'aménagement et de développement et « guide les interventions de la Ville, particulièrement dans la perspective de mieux lutter contre les changements climatiques, de favoriser les déplacements par transports actif et collectif, et de créer des milieux de vie plus verts, plus compacts et plus complets»<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> Ville de Montréal, Inventaire 2009 des émissions de GES de la collectivité montréalaise, p. 4.

<sup>11</sup> <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changements/ges/2013/Inventaire1990-2013.pdf>

<sup>12</sup> Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération montréalaise, Montréal, janvier 2015. [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PROJ\\_URBAINS\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PROJ_URBAINS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/)

Le Schéma d'aménagement, qui découle du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)<sup>13</sup> adopté en 2012 par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), se fonde sur le développement à haute densité ainsi que sur les zones dites TOD (Transit Oriented Development). Par conséquent, tout développement ayant cours dans le Grand Montréal doit viser la densification et une parfaite cohérence entre l'aménagement du territoire et le transfert modal de l'automobile vers le transport en commun.

Les investissements relatifs au transport des personnes dans l'agglomération et dans l'ensemble de la région montréalaise doivent ainsi se concentrer sur les axes reliant les zones urbaines à plus forte densité. La mise en œuvre du PMAD et du Schéma d'aménagement passe donc nécessairement par le développement de modes de transport alternatifs à l'auto solo.

Par conséquent, la Ville de Montréal déploie des efforts importants pour développer et encourager l'offre en transport collectif et actif afin de garantir un maximum de choix de qualité, pour tous les types d'usagers. Plus les solutions sont multiples et originales, plus les utilisateurs y gagnent et plus ils deviennent enclins à choisir la mobilité sobre en carbone.

### **Le transport collectif**

Le transport collectif fait partie de l'ADN des Montréalais : le système de métro souterrain et entièrement électrique est en fonction depuis 1966 et a contribué à forger l'identité de la métropole. Il a fait école et inspiré la mise en place de systèmes semblables dans plusieurs villes du monde.

Le système de transport en commun de la Ville de Montréal compte aujourd'hui 68 stations de métro et 220 lignes d'autobus. Il s'inscrit d'ailleurs dans une perspective globale qui vise à intégrer les autres modes de transports – dits alternatifs – afin de bonifier et d'optimiser son offre.

Toutefois le transport collectif comme mode de mobilité « par défaut » reste à développer dans la métropole. Afin d'assurer l'attractivité de ce mode de transport, il importe de le rendre encore plus souple, plus rapide et plus confortable. À cet égard, les besoins sont criants.

Grâce notamment à l'injection de fonds fédéraux permettant le développement du transport collectif, Montréal souhaite améliorer la qualité des infrastructures (notamment celles des tunnels et des aiguillages du métro), faciliter l'accès aux usagers et miser sur un confort accru pour eux. C'est ainsi qu'à court terme la Ville a entamé un plan permettant d'accélérer son programme d'accessibilité universelle des stations de métro, afin que tout un chacun puisse aisément recourir à ce mode efficace de transport. Afin de répondre à une demande accrue des résidents de l'Est de la ville, il est également nécessaire de prolonger la ligne bleue du métro.

D'autre part, le futur Réseau électrique métropolitain (REM) piloté par la Caisse de dépôt et placement du Québec permettra dès 2020 de relier le centre-ville à la Rive-Sud, en plus d'offrir un lien direct et rapide vers l'aéroport international P.-E.-Trudeau. Ce projet structurant et innovant pour la métropole québécoise s'inscrit d'ailleurs en parfaite cohérence avec les engagements du gouvernement actuel en matière de

---

SCHEMA20150401\_MOTTDMINTRO.PDF  
13. [http://cmm.qc.ca/fileadmin/user\\_upload/pmad2012/documentation/20120530\\_PMAD.pdf](http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/20120530_PMAD.pdf)

développement durable, de lutte aux changements climatiques et de mise en valeur des énergies renouvelables.

**Le développement du transport collectif doit être la priorité du gouvernement fédéral. À Montréal, le plan fédéral d'infrastructures devra prévoir du financement pour des projets tels que le prolongement de la ligne bleue du métro vers l'Est et la mise en œuvre du REM, lesquels auront un effet significatif sur l'attractivité de ce mode de mobilité.**

### **Le transport actif**

D'autres alternatives de transport efficaces doivent également être offertes afin de limiter l'usage des véhicules personnels. Les transports actifs, c'est-à-dire les moyens de transport pour lesquels la principale source d'énergie est fournie par l'être humain, comme dans le cas de la marche et du vélo, sont une excellente alternative de transport sur de courtes distances en plus d'être bénéfiques pour la santé.

La Ville de Montréal compte plus de 730 km de piste cyclable, dont certaines sont accessibles toute l'année, et elle s'est engagée à investir massivement au cours des prochaines années afin de développer encore davantage les infrastructures liées à ce mode de transport. De plus, la Ville de Montréal compte désormais sur son réseau de vélos en libre-service BIXI, dont le modèle est aujourd'hui exporté à travers le monde.

À cela s'ajoutent également plusieurs mesures d'aménagement urbain qui relient les quartiers entre eux, favorisant ainsi la marche comme moyen efficace de se rendre à destination.

### **Développer des moyens de transport alternatifs à l'auto solo**

D'autres moyens de transport sont également possibles et s'intègrent bien aux différents moyens de transport actifs et collectifs identifiés précédemment, tout en permettant de diminuer le recours à la motorisation.

Grâce à différentes mesures (vignettes de stationnement universelles, places de stationnement, cocktails transport), la Ville de Montréal soutient les initiatives relatives à l'autopartage et aux véhicules en libre-service sur son territoire. Le potentiel de ces approches s'accroîtra encore dans les prochaines années, avec les objectifs montréalais et québécois en matière d'électrification des transports.

Quant au taxi, il est essentiel pour effectuer certains déplacements, particulièrement pour les gens qui ne possèdent pas de véhicule, qui ont une mobilité réduite ou qui doivent transporter des objets encombrants ou lourds. La disponibilité des services de taxis permet aux habitants de l'agglomération de diminuer l'usage de leur véhicule ou même, dans certains cas, de se départir de leur voiture. Afin de s'assurer que cette industrie continue d'innover et de répondre aux attentes des usagers, la Ville de Montréal a précisé ses ambitions dans sa Politique de l'industrie du taxi. Elle entend faire en sorte que le taxi soit le moyen de transport le plus sécuritaire, vert et technologiquement intelligent possible. L'industrie du taxi montréalaise est une partie intégrante de l'offre de transport montréalaise et est appelée à innover, à se moderniser et à se diversifier dans les années à venir, au même titre que les autres modes de transport disponibles.

## L'électrification des transports

La Ville de Montréal entend devenir un modèle en matière d'électrification des transports : la stratégie montréalaise d'électrification des transports *Électrisons Montréal*<sup>14</sup> adoptée en juin dernier propose à cet effet 10 orientations qui permettront de créer un environnement favorable pour l'innovation et la transition vers des énergies renouvelables et durables dans le transport.

La Ville compte ainsi intégrer l'électrification des transports dans la planification et la gestion de son parc immobilier, convertir le parc de véhicules municipaux thermiques en véhicules électriques et électrifier la flotte de véhicules de la Société de transport de Montréal, en plus de mettre en œuvre un plan d'action économique visant le développement d'une filière locale en électrification des transports et en transport intelligent. À cela s'ajoute la création d'un institut de l'électrification et des transports intelligents et le déploiement d'un réseau de bornes de recharge pour appuyer la conversion progressive et souhaitée du parc automobile montréalais, dont des véhicules en libre-service.

**Le plan fédéral d'infrastructures doit prévoir un volet dédié à l'électrification des transports. Le gouvernement fédéral devrait également être partenaire de l'Institut montréalais en électrification des transports et véhicules intelligents.**

## Les comportements individuels

Des actions entraînant une diminution de la consommation moyenne de carburant fossile doivent être mises en œuvre. Une action efficace en la matière consiste à imposer des normes limitant la consommation des véhicules neufs.

Le gouvernement canadien pourrait envisager la mise sur pied d'un système de *bonus-malus* à la vente des véhicules<sup>15</sup>. Ce système impose une surtaxe aux acheteurs de véhicules dont la consommation moyenne est plus élevée qu'un certain seuil, tandis qu'il offre un rabais ou une remise en argent à ceux qui achètent un véhicule dont la consommation est en deçà du seuil. Un tel système peut être mis en place à coût nul pour l'État.

D'autres moyens peuvent également être mis en place pour favoriser les meilleurs comportements individuels : la Ville de Montréal, à l'instar de plusieurs autres grandes villes canadiennes, favorise le co-voiturage et a réservé, aux heures de pointe, l'usage de certaines voies de circulation aux véhicules comprenant plus d'un usager ainsi qu'aux véhicules électriques.

Prises globalement, l'ensemble de ces initiatives auront un impact significatif sur la façon dont l'ensemble de la collectivité envisagera les déplacements. Ceci affectera à la baisse les émissions de GES de la collectivité, en plus de rendre le transport collectif et actif plus attrayant et plus efficace que l'autosolo.

---

14. [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PROJ\\_URBAINS\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/strategie\\_electrification.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PROJ_URBAINS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/strategie_electrification.pdf)

15. Ville de Montréal, Plan de réduction des émissions de GES de la collectivité montréalaise 2013-2020, chapitre 5, p. 36.  
[https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ENVIRO\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLAN\\_COLLECTIVITE\\_2013-2020\\_VF.PDF](https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ENVIRO_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLAN_COLLECTIVITE_2013-2020_VF.PDF)

Pour demeurer attractifs pour l'utilisateur, ces moyens alternatifs doivent toutefois présenter des avantages en termes de rapidité, de confort et de facilité d'accès, en plus de s'intégrer aisément au réseau de transport en commun existant. La Ville de Montréal et ses partenaires travaillent en continu afin de s'assurer de développer une réponse adaptée aux différents besoins des usagers. Le gouvernement fédéral peut avoir un impact significatif à ce titre, notamment en développant des mesures incitatives avantageuses pour les contribuables désireux d'emprunter le virage de la mobilité durable.

### ➤ **Le transport de marchandises**

Pivot de l'économie québécoise et canadienne, Montréal se distingue au plan économique par ses installations portuaires d'envergure et par l'importance de son vaste et complexe réseau logistique.

Le secteur du transport des marchandises est responsable de l'émission d'un taux non négligeable de GES : à lui seul en 2009, le secteur du camionnage était responsable de plus de 28 %<sup>16</sup> des émissions de GES issues du secteur des transports sur l'île de Montréal. Afin de réduire les émissions produites par ce secteur, des efforts doivent donc être réalisés, par l'ensemble des acteurs – incluant le gouvernement fédéral – afin que l'usage de moyens plus sobres en carbone par quantité de marchandise transportée notamment le transport maritime et ferroviaire<sup>17</sup> soit favorisé.

Plus particulièrement, la Ville de Montréal est d'avis qu'une utilisation plus optimale des voies navigables par bateau (fret) et, notamment le cabotage entre les ports du Saint-Laurent, de la voie maritime et des Grands Lacs serait possible. Il importe également qu'armateurs et transporteurs maritimes fassent leur part afin de moderniser leurs flottes avec des systèmes de propulsion plus faible en utilisation de carburant. Il en va de même pour les transporteurs routiers qui doivent envisager avec sérieux les modes alternatifs d'approvisionnement énergétique (véhicules électriques, hybrides ou fonctionnant avec du gaz naturel liquéfié).

D'autre part, la Ville de Montréal travaille avec les partenaires de la communauté d'affaires ainsi qu'avec les gouvernements du Québec et du Canada afin de développer des zones industrialo-portuaires performantes. Ces zones logistiques à proximité des installations portuaires permettent de raccourcir les trajets de camionnage et ainsi diminuer considérablement les émissions des GES dans ce secteur. Un engagement du gouvernement fédéral pour décontaminer ces secteurs à fort potentiel économique est nécessaire.

**Le Plan fédéral d'infrastructures doit permettre à la Ville de Montréal de s'attaquer à la décontamination des terrains permettant l'optimisation de zones industrialo-portuaires performantes qui auront pour effet de raccourcir les trajets de camionnage.**

---

16. Camionnage lourd. Ville de Montréal, Inventaire 2009 des émissions de la collectivité montréalaise, chapitre 6, p. 15. [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ENVIRO\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/INVENT\\_COLLECTIVITE\\_2009\\_VF.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ENVIRO_FR/MEDIA/DOCUMENTS/INVENT_COLLECTIVITE_2009_VF.PDF)

17. Versus le camionnage, lorsque les distances parcourues le justifient.

➤ **Les avantages et bénéfices économiques relatifs à une vision sobre en carbone des transports**

Une nouvelle vision du secteur des transports devra faire partie intégrante de l'approche développée par le gouvernement canadien pour faire face aux changements climatiques. En plus de réduire les émissions de GES, cette nouvelle perspective présente des avantages majeurs : les modes de transport durables évoqués précédemment permettront de réduire la congestion routière et ainsi alléger la pression sur les réseaux de voirie en plus d'améliorer la fluidité des déplacements. Ils amélioreront la qualité de l'air, laquelle a des impacts très concrets sur la santé des Canadiens, et notamment des personnes plus vulnérables, et réduiront conséquemment les coûts liés au système de santé.

De plus, l'attractivité des modes de transport collectif et actif aura pour effet de réduire les dépenses en transport des ménages en leur laissant davantage de marge de manœuvre – et plus de temps – pour s'engager auprès de leurs familles et de leurs communautés.

En outre, le développement de cette nouvelle vision du transport limitera l'étalement urbain, ce qui entraînera une vitalité économique accrue des quartiers et des commerces de proximité.

C'est exactement la vision dont s'est dotée la ville et la région de Montréal en matière de développement urbain. Toutefois, les municipalités ne doivent pas faire cavalier seul en cette matière : les gouvernements supérieurs doivent partager la même vision et travailler en partenariat afin d'en accélérer le déploiement.

## **1.2. Appliquer les principes de l'économie circulaire**

Une autre piste à explorer afin de réduire les émissions de GES est celle de l'économie circulaire. Dans un tel système, les produits et les rejets d'une industrie sont utilisés comme intrants dans une autre industrie ou récupérés dans la même. Le cycle de vie de ces produits s'inscrit alors dans une boucle qui réduit les prélèvements sur les réserves de matières premières et sur les écosystèmes. En outre, la mise en valeur des matières résiduelles organiques laissées pour compte dans les productions industrielles traditionnelles offre une énergie renouvelable qui peut se substituer aux énergies fossiles à des coûts avantageux.

L'exemple des usines de biométhanisation qui seront bientôt construites à Montréal est une bonne application de l'économie circulaire, en ce qu'elles vont récupérer les matières organiques putrescibles générées par les différents acteurs urbains, extraire les gaz à effet de serre qui s'en dégageront, avant de récupérer et de valoriser les produits de fin de processus, lesquels auraient autrement été rejetés dans des sites d'enfouissement traditionnels, voire incinérés dans certains cas.

D'autres technologies qui s'inscrivent dans la logique de l'économie circulaire sont également porteuses d'un fort potentiel de structuration de filières industrielles : à Montréal, plusieurs initiatives sont en cours afin de développer les technologies et pratiques innovantes dans les domaines de la phytoremédiation, la cogénération, le compostage, la production d'algues ou encore la production de biodiésel.

En plus de permettre la naissance d'entreprises et la création d'emplois de qualité, ces initiatives permettent de redynamiser et de diversifier certains secteurs économiques, notamment dans l'est de la Ville.

### 1.3. L'efficacité énergétique des bâtiments

La Ville de Montréal – qui compte parmi les plus grands propriétaires fonciers au Canada – doit également composer avec les émissions de GES produites par ses bâtiments. Ces dernières proviennent principalement de leur consommation d'énergie (gaz naturel, mazout léger et électricité). Entre 2002 et 2010, les émissions de GES relatives aux bâtiments municipaux ont été réduites de 17,5 %, soit de près de 10 000 t éq. CO<sub>2</sub>. Cette diminution provient surtout de l'utilisation du gaz naturel, principale source de GES des bâtiments. Une partie moins importante de la réduction provient du mazout, une source de moins en moins utilisée dans les bâtiments<sup>18</sup>.

Le secteur résidentiel a également connu une baisse de ses émissions de GES. En effet, entre 1990 et 2009, le parc de logements de l'île de Montréal est passé d'un peu plus de 751 000 à près de 838 000 logements, soit une hausse d'environ 12 %. Malgré cette croissance et malgré le fait que le nombre de degrés-jours de chauffage (DJC) soit 6 % supérieurs à celui de 1990, la demande en énergie de ce secteur est passée de 75 429 à 71 733 TJ. De plus, bien que le secteur résidentiel ait consommé seulement 5 % moins d'énergie en 2009 par rapport à 1990, ses émissions de GES ont quant à elles diminué de 40 % durant la même période. Cette baisse significative s'explique principalement par l'augmentation de l'efficacité énergétique des bâtiments et des systèmes de chauffage, laquelle est essentiellement engendrée par le nombre important de conversions de systèmes de chauffage au mazout en des systèmes électriques ou alimentés au gaz naturel<sup>19</sup>.

Pour leur part, les émissions relatives aux bâtiments commerciaux et institutionnels, s'élevaient, en 2009, à 3443 kt éq. CO<sub>2</sub>, ce qui correspond à près de 25 % des émissions de GES totales de la collectivité pour cette année. Les émissions de GES attribuables à ce secteur d'activité proviennent de l'énergie consommée pour l'éclairage, le chauffage, la climatisation, le chauffage de l'eau ainsi que divers équipements auxiliaires. On constate, pour ce secteur, une augmentation de 34 % des émissions de GES entre 1990 et 2009. Cette hausse est attribuable à plusieurs facteurs dont à une croissance de 11 % de la superficie totale occupée par des bâtiments de ce secteur pour cette période<sup>20</sup>.

**L'expérience montréalaise témoigne ainsi qu'il est possible de réduire significativement les émissions de GES relatives aux bâtiments. Il demeure toutefois que certains secteurs nécessitent qu'on leur accorde plus d'efforts. Il importe, par conséquent, de doter tous les niveaux de gouvernements de normes cohérentes en cette matière ainsi que d'outils légaux et réglementaires nécessaires pour y arriver. De plus la mise sur pied de programmes permettant de maximiser l'efficacité énergétique des bâtiments résidentiels, commerciaux, institutionnels et municipaux doivent être rendus disponibles rapidement.**

En plus de réduire significativement les émissions de GES relatives à la consommation énergétique du cadre bâti, ces mesures d'efficacité auront pour autres avantages d'améliorer la qualité de l'air en réduisant la pollution atmosphérique et l'émission de

18. Ville de Montréal, *Inventaire 2010 des émissions de gaz à effet de serre corporatives*, chapitre 4, p.8.

19. *Inventaire 2009 des émissions de la collectivité montréalaise*, op. cit, p.6.

20. *Ibid.*, p. 9.

particules fines. Ceci entraînera également une diminution des dépenses en énergie pour tous les acteurs concernés.

#### **1.4. Miser sur les énergies renouvelables**

En prenant part au nouvel accord mondial sur les changements climatiques de la 21<sup>e</sup> Convention Cadre des Nations unies sur les changements climatiques, le Canada s'est engagé à privilégier les projets permettant de lutter contre les changements climatiques. De son côté, la Ville de Montréal s'est également engagée, en endossant la Déclaration du Sommet des élus locaux pour le climat, à promouvoir et dépasser, dans toute la mesure de son autorité, les objectifs de l'Accord de Paris 2015.

À plusieurs égards, les projets de développement de nouveaux oléoducs, tel que le projet Énergie Est proposé par l'entreprise TransCanada, ne sont ni cohérents avec les objectifs que la collectivité montréalaise s'est fixés en matière de lutte aux changements climatiques et de protection de l'environnement ni avec les engagements du Canada dans le cadre de la COP 21. En effet, le projet Énergie-Est requerrait une plus grande exploitation des sables bitumineux dans l'Ouest du pays, lesquels sont reconnus comme extrêmement dommageables pour l'environnement<sup>21</sup>. Par conséquent, la Ville de Montréal est d'avis que l'évaluation des GES en amont des projets devrait faire partie intégrante du processus d'évaluation des projets d'oléoducs.

À la demande des citoyens, l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a tenu au cours de la dernière année, une consultation portant sur la réduction de la dépendance aux énergies fossiles dans le but de consulter la population sur des solutions concrètes, ambitieuses et réalisables pour, réduire la dépendance aux énergies fossiles de Montréal. Dans son rapport, l'OCPM rappelle qu' « une approche évolutive et bien planifiée est possible et souhaitée. Il ne s'agit pas de bannir les énergies fossiles à court terme, mais de procéder méthodiquement à leur réduction de façon continue<sup>22</sup>. »

Dans cette perspective, la Ville de Montréal appelle le gouvernement fédéral à miser sur les énergies renouvelables.

**Afin d'être cohérent avec ses engagements internationaux, le gouvernement fédéral, à l'instar de la Ville de Montréal, devrait soutenir, en priorité, des objectifs ambitieux en faveur du climat tels que la transition vers une énergie 100 % renouvelable ou une réduction de 80 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050.**

**Dans cette perspective, il importe que le gouvernement fédéral engage une sérieuse réflexion quant aux projets énergétiques qu'il souhaite voir mis de l'avant sur son territoire.**

**Également, l'évaluation des GES en amont des projets devrait faire partie intégrante du processus d'évaluation des projets d'oléoducs.**

21. La revue Nature précisait, dans son numéro de janvier 2015, que le Canada devra laisser plus de 85 % de ses ressources pétrolières connues dans le sol pour que l'engagement de limiter la hausse des températures mondiales à 2 degrés Celsius seulement soit respecté.

22. Office de consultation publique de Montréal, Rapport de la consultation publique Réduction de la dépendance de Montréal aux énergies fossiles, 30 mai 2016, p.97 <http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P80/rapport-energies-fossiles.pdf>

## 2. Technologie propre, innovation et création d'emplois

Dans son texte relatif à cette section de la consultation, Environnement et Changement climatique Canada affirme que « le Canada peut à la fois protéger l'environnement et faire croître son économie » et que ceci « diversifiera notre économie, ouvrira l'accès à de nouveaux marchés, réduira les émissions de gaz à effet de serre et créera de bons emplois bien rémunérés »<sup>23</sup>. La Ville de Montréal adhère en tout point à cette vision et travaille en partenariat avec l'ensemble de la communauté des affaires afin de soutenir un tel virage économique dans la métropole québécoise.

Afin de mettre en œuvre une démarche structurée d'innovation à ces égards, la Ville de Montréal souhaite assurer une veille technologique et informationnelle centrée sur les enjeux de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation aux changements climatiques en milieu urbain (en particulier dans les villes nordiques). Dans cette perspective, un effort soutenu doit également être consacré à la recherche et développement, et à la recherche-action. Enfin, un soutien à l'entrepreneuriat vert et à des projets d'entreprises offrant des services permettant de lutter ou de s'adapter aux changements climatiques demeure capital, et ce, afin de rendre concrètes et utiles ces démarches de recherches.

Heureusement, Montréal peut compter sur d'importantes forces à ce niveau. Forte d'une communauté des affaires dynamique, Montréal souhaite, d'abord, miser sur les synergies entre les différentes grappes industrielles (Écotech, Cargo M, Aluminium, etc.), de même que sur la vitalité de son secteur scientifique. Le gouvernement fédéral devrait miser sur ces forces et accentuer son implication.

### 2.1 Chimie verte

La présence d'un certain nombre d'acteurs de l'industrie pétrochimique conventionnelle, une masse critique d'industries connexes, en particulier celles de la grappe des polymères, ainsi que la disponibilité d'équipements et d'infrastructures de qualité constituent des facteurs facilitant l'émergence d'un pôle de chimie verte à Montréal. Ce secteur sera, dans un futur rapproché, appelé à jouer un rôle clé dans la réalisation d'une économie centrée sur les énergies renouvelables.

Ces nouvelles approches technologiques permettent une diversité des usages qui se distribue sur quatre grands axes industriels, fournissant notamment des débouchés intéressants aux produits suivants :

- Le bioéthanol, un produit de substitution utilisé comme additif à l'essence;
- Les bioproduits, regroupant tous les produits de l'industrie chimique issus de matériaux biosourcés, pouvant être utilisés comme matière première par plusieurs des entreprises chimiques déjà présentes sur le territoire de Montréal;
- La production d'algues, dont l'utilisation des installations de traitement des eaux usées peut fournir un avantage stratégique pour le développement de la filière, permet notamment de répondre à la demande en biodiesel et en biokérosène.

---

23. <http://parlonsactionpourleclimat.ca/fr/approche-du-canada-face-aux-changements-climatiques?id=31>

## 2.2 Matières résiduelles

Le territoire montréalais génère des volumes considérables de matières résiduelles de plusieurs types. Loin de constituer un passif environnemental, ces matières doivent être vues comme des matières premières stratégiques pour le développement de filières industrielles appelées à jouer un rôle névralgique. Elles peuvent être prises en charge et exploitées selon plusieurs grandes avenues technologiques :

- La symbiose industrielle, qui repose sur l'optimisation des synergies de substitution d'un territoire et d'un contexte donné.
- La valorisation de matières organiques, où le potentiel énergétique de la matière première est exploité par des procédés de biométhanisation.
- La valorisation des matières résiduelles non organiques, qui permettent de viser le recyclage ou la valorisation énergétique des matières non organiques du territoire.

Ces initiatives constituent des points d'appui pour une relance industrielle pourvoyeuse d'emplois de qualité, de technologies innovatrices et participant à l'amélioration de la position concurrentielle de l'économie. La Ville de Montréal souhaite poursuivre et étendre ses efforts afin de soutenir et d'encourager le développement d'initiatives semblables.

**La Ville de Montréal demande au gouvernement fédéral de faire preuve de souplesse quant aux échéanciers fixés pour la construction de ses centres de biométhanisation.**

**D'autre part, le gouvernement fédéral doit être un acteur à part entière dans le développement des filières innovantes que sont la chimie verte, la filière des biocarburants et la gestion des matières résiduelles et s'impliquer dans la mise en place d'une structure de concertation ainsi que dans le financement de projets.**

## 2.3 Une ville de savoir

De surcroît, en tant que ville de savoir, Montréal compte sur son territoire d'importantes universités et chaires de recherche, et est en mesure d'établir des partenariats permettant de mettre en valeur l'excellence du travail de nos chercheurs. Le gouvernement fédéral reconnaît d'ailleurs l'importance et la pertinence d'établir et de renforcer de tels partenariats avec la communauté scientifique et c'est pourquoi il a notamment prévu, dans son dernier budget, un soutien à la chaire d'excellence en recherche du Canada en chimie verte de l'Université McGill.

Il importe de renforcer et de multiplier de telles interventions permettant des maillages entre l'industrie et la science.

**Le gouvernement fédéral doit saisir les opportunités économiques et d'affaires que présentent les différents secteurs de l'économie verte de même que développer des mécanismes pour faciliter le transfert technologique du secteur universitaire vers le secteur privé.**

## 2.4 Une ville intelligente

Par ailleurs, en tant que Ville intelligente, Montréal agit également comme promoteur et facilitateur de projets numériques. Le plan d'action Montréal ville intelligente et numérique<sup>24</sup> recense d'ailleurs les axes d'interventions possibles pour allier développement technologique et résolution de problématiques urbaines dans une perspective de développement durable. Il comprend 70 projets qui permettront de développer, en cocréation avec la communauté, des solutions innovantes. La Ville promeut notamment plusieurs initiatives et outils qui visent à optimiser la mobilité urbaine (bus, taxi, stationnement), l'optimisation de mobilier urbain ou l'approvisionnement municipal, en plus de faciliter la communication avec les citoyens. De plus, la Ville travaille activement à développer des outils intelligents permettant d'optimiser la fluidité des déplacements (notamment la synchronisation des feux de circulation sur les réseaux routiers et cyclables). En diminuant le nombre et la fréquence d'arrêts et départs des automobilistes ces outils de fluidité contribuent à diminuer les émissions de GES.

Les gouvernements supérieurs ont une part importante à jouer pour soutenir le virage vers une économie sobre en carbone. Ceux-ci doivent encourager les démarches en cours et donner une impulsion aux initiatives en place. Ils doivent, par exemple, garantir la souplesse dans les programmes d'aide et reconnaître les particularités et les réalités locales, en bâtissant sur des initiatives et des expertises existantes.

**Le plan fédéral d'infrastructures doit prévoir des fonds spécifiques dédiés au développement des villes intelligentes (« Smart Cities »).**

---

24. <http://villeintelligente.montreal.ca/sites/villeintelligente.montreal.ca/files/plan-action-bvin-ce-6-mai-2015.pdf>

### 3. Se préparer aux répercussions des changements climatiques

La réalité des changements climatiques a déjà d'importantes répercussions à Montréal. Afin de mettre en œuvre une stratégie cohérente et structurée pour y faire face, la Ville de Montréal a adopté, en novembre 2015, un plan d'adaptation qu'elle entend déployer d'ici 2020. Dans cette même perspective, elle a également joint le Réseau des 100 villes résilientes<sup>25</sup>, une initiative pilotée à l'échelle internationale par la Fondation Rockefeller, afin de développer les meilleures pratiques et bénéficier d'un extraordinaire partage d'expertise.

La Ville de Montréal a, par ailleurs, récemment mis sur pied un Bureau de la résilience qui a pour mission d'agir en priorité sur les défis associés aux impacts des changements climatiques sur la communauté montréalaise. Par la mise en place de ce bureau, la Ville de Montréal entend axer ses travaux sur la prévention des risques, la réduction des vulnérabilités, de même que l'adaptation aux défis socio-économiques et environnementaux afin d'identifier, intégrer et consolider les actions qui mèneront à accroître la résilience de la Ville.

La Ville de Montréal a ainsi développé connaissances et expertise afin de se préparer et s'adapter à la réalité des changements climatiques sur son territoire. À cet égard, elle souhaite soumettre à la réflexion du gouvernement canadien certains éléments qui lui permettraient d'assurer une réponse encore plus adéquate aux enjeux liés au réchauffement climatique.

#### 3.1. Accroître la connaissance et la compréhension des risques

Afin d'atténuer les impacts des changements climatiques sur la population, les infrastructures et l'environnement naturel, le gouvernement fédéral doit continuer d'accroître la compréhension des différents phénomènes climatiques (nature, occurrence, etc.) et de leurs impacts potentiels.

Plus particulièrement, une amélioration de la précision spatio-temporelle des projections climatiques notamment en ce qui concerne la fréquence et la sévérité de phénomènes météorologiques extrêmes<sup>26</sup> serait souhaitable. Il serait également à propos d'améliorer les projections de tendances climatiques pouvant, à long terme, exposer les villes canadiennes à un climat pour lequel elles n'ont pas été conçues, telles qu'un changement significatif dans le cycle hydrologique pouvant notamment mener à une augmentation de la vulnérabilité du réseau de production et de distribution de l'eau potable. Enfin, il importe d'évaluer la vulnérabilité des infrastructures et réseaux essentiels aux changements climatiques notamment les réseaux ferroviaires, de communication et, au besoin, la révision des programmes d'inspection et de maintenance de ces réseaux.

---

<sup>25</sup> <http://www.100resilientcities.org>

<sup>26</sup> Tels que le verglas, les tempêtes destructrices (vents et orages) ou paralysantes (neige), les pluies diluviennes, le froid intense, et la chaleur extrême et la formation de frasil.

La performance et l'état d'avancement de la mise en œuvre de toute action au sein d'une stratégie d'adaptation doivent pouvoir être évalués à partir d'indicateurs. Ainsi, le développement d'outils d'analyse spatiale et de cartographie qui s'appuient sur des données spatiales de qualité (type, fréquence) pouvant quantifier ces indicateurs apparaît également pertinent.

La Ville de Montréal a d'ailleurs la chance de compter sur son territoire le Consortium Ouranos<sup>27</sup>, un pôle d'innovation sur la climatologie régionale qui développe, grâce à l'implication de plus de 450 scientifiques et professionnels, une expertise sur la science du climat, sur les vulnérabilités des milieux et des populations et sur les impacts et l'adaptation aux changements climatiques. La mission d'Ouranos consiste, entre autres, à utiliser les connaissances acquises de façon à informer les décideurs sur l'évolution du climat et les aider à identifier, évaluer, promouvoir et mettre en œuvre des stratégies d'adaptation nationales, régionales et locales. C'est avec la collaboration d'Ouranos que la Ville de Montréal a adopté son premier plan d'adaptation aux changements climatiques couvrant la période 2015-2020.

**Le gouvernement fédéral doit financer et développer des outils de veille et d'analyse adaptés, en temps et teneur, aux besoins des municipalités, dont les intervenants d'urgence. De plus, les rapports produits doivent être précis, inclure les impacts réels des changements climatiques et être rédigés de sorte à intéresser et à motiver l'ensemble de la collectivité à poser des gestes concrets.**

### 3.2. Mécanismes de communication

De nombreux programmes de sensibilisation aux changements climatiques existent. Toutefois, le message à véhiculer demeure complexe. Afin de simplifier cette approche et rendre la compréhension de ce phénomène accessible, une stratégie de communication qui vise la diffusion des impacts probables, particulièrement à l'échelle locale, s'avère plus efficace que la diffusion de vastes projections climatiques. Une telle approche contribuerait à démystifier les phénomènes en cause et à engager davantage les acteurs impliqués.

Il importe donc de développer des outils permettant d'accroître la précision et la diffusion à la population des impacts estimés des phénomènes météorologiques sur les communautés locales.

Les outils adressés aux intervenants locaux doivent, pour leur part, être précis, flexibles (choix des seuils de certains indicateurs) et répondre aux besoins des municipalités selon leur réalité et leurs priorités.

Afin de hausser la capacité des communautés à s'adapter à l'évolution de la fréquence et de l'intensité des phénomènes météorologiques extrêmes, il nous apparaît également important que la future stratégie du Gouvernement du Canada mène à améliorer les outils de veille et d'alerte des phénomènes météorologiques extrêmes ainsi que les moyens de communication permettant d'alerter les intervenants locaux et la population.

---

<sup>27</sup> <https://www.ouranos.ca/>

**La Ville de Montréal offre son entière collaboration afin d'améliorer les outils de veille ainsi que les moyens d'alerte à la population.**

### **3.3. Passer à l'action**

Les impacts des changements climatiques sont connus et, à Montréal comme dans plusieurs grandes villes canadiennes, des stratégies sont déjà en place pour en atténuer les conséquences<sup>28</sup>. Un consensus s'établit toutefois sur quelques mesures prioritaires à mettre en œuvre :

- la réduction des îlots de chaleur;
- la gestion des eaux de ruissellement;
- l'augmentation de la résilience des infrastructures.

À ces égards, les actions de verdissement s'avèrent particulièrement efficaces, équitables et peu coûteuses en rapport avec la myriade d'avantages qu'elles apportent tant pour la réduction de la chaleur, l'amélioration de la qualité de l'air, l'absorption de l'eau de ruissellement, la protection de la biodiversité et l'amélioration du cadre de vie urbain.

La mise en œuvre des mesures d'adaptation locales doit être soutenue par tous les niveaux de gouvernement et ce soutien doit prendre plusieurs formes : incitatifs financiers, compensations directes pour la mise en œuvre de mesures d'adaptation ou indirectes par la promotion de la rentabilité éventuelle de certaines actions.

La phase 1 du volet infrastructures vertes du plan fédéral d'infrastructures prévoit 5 milliards pour permettre aux municipalités de faire face aux changements climatiques. Ceci constitue certes un pas dans la bonne direction en reconnaissant notamment la pertinence et l'expertise des municipalités pour intervenir efficacement : il importe toutefois que les fonds qui seront rendus disponibles soient assez souples pour répondre aux réalités locales.

**Le plan fédéral d'infrastructures doit offrir aux municipalités toute la souplesse nécessaire pour répondre aux besoins et aux vulnérabilités locales en matière d'adaptation aux changements climatiques. Dans sa phase 2, le plan fédéral d'infrastructures consacré aux infrastructures vertes devra comprendre une enveloppe prévisible et souple qui permettra à Montréal de mettre en œuvre son plan d'adaptation.**

---

28. La première section de ce document en évoque plusieurs. Pour obtenir un inventaire détaillé, consulter le *Plan d'adaptation aux changements climatiques de la Ville de Montréal, op cit.*

## Conclusion

La Ville de Montréal se réjouit de la volonté du gouvernement fédéral de se doter d'une vision concertée quant à son approche face aux changements climatiques. Il importe que ce dernier s'inspire des actions déjà en place à l'échelle locale. Que ce soit sur le plan du transport durable, du développement d'une économie verte et prospère ou encore en matière de résilience et d'adaptation, la Ville de Montréal détient une vision et des stratégies claires pour embrasser une ère de sobriété en carbone.

Nous souhaitons, en terminant, rappeler que les enjeux posés par les changements climatiques découlent de nos choix collectifs. La Ville de Montréal appelle ainsi le gouvernement à miser sur un développement économique socialement responsable qui s'appuie sur les énergies renouvelables, le transport durable, l'innovation, la technologie et la connaissance scientifique.

C'est avec optimisme qu'elle lui offre, à cet égard, sa plus entière collaboration.

## Recommandations

### ***La réalité des changements climatiques***

La vision du Canada doit s'inspirer de ce qui se réalise déjà à l'échelle locale en matière de changements climatiques. Les solutions proposées par les villes pour relever ce défi environnemental sont à la fois efficaces sur le plan économique, équitables sur le plan social et soutenables sur le plan écologique. Elles constituent de véritables exemples d'action favorisant le vivre-ensemble.

Nous appelons également le gouvernement canadien à développer dès à présent un réflexe urbain dans les programmes qui découleront de son approche en matière de lutte aux changements climatiques. Les programmes fédéraux qui seront mis sur pied au cours des prochaines années pour combattre ces changements et s'y adapter devront respecter les principes du développement durable, refléter la réalité des grandes villes et le rôle central qu'elles jouent dans l'économie canadienne.

### ***Comment et où réduire les GES?***

Le développement du transport collectif doit être la priorité du gouvernement fédéral. À Montréal, le plan fédéral d'infrastructures devra prévoir du financement pour des projets tels que le prolongement de la ligne bleue du métro vers l'Est et la mise en œuvre du REM, lesquels auront un effet significatif sur l'attractivité de ce mode de mobilité.

Le plan fédéral d'infrastructures doit prévoir un volet dédié à l'électrification des transports. Le gouvernement fédéral devrait également être partenaire de l'Institut montréalais en électrification des transports et véhicules intelligents.

Le Plan fédéral d'infrastructures doit permettre à la Ville de Montréal de s'attaquer à la décontamination des terrains permettant l'optimisation de zones industrialo-portuaires performantes qui auront pour effet de raccourcir les trajets de camionnage.

L'expérience montréalaise témoigne ainsi qu'il est possible de réduire significativement les émissions de GES relatives aux bâtiments. Il demeure toutefois que certains secteurs nécessitent qu'on leur accorde plus d'efforts. Il importe, par conséquent, de doter tous les niveaux de gouvernements de normes cohérentes en cette matière ainsi que d'outils légaux et réglementaires nécessaires pour y arriver. De plus la mise sur pied de programmes permettant de maximiser l'efficacité énergétique des bâtiments résidentiels, commerciaux, institutionnels et municipaux doivent être rendus disponibles rapidement.

Afin d'être cohérent avec ses engagements internationaux, le gouvernement fédéral, à l'instar de la Ville de Montréal, devrait soutenir, en priorité, des objectifs ambitieux en faveur du climat tels que la transition vers une énergie 100 % renouvelable ou une réduction de 80 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050.

Dans cette perspective, il importe que le gouvernement fédéral engage une sérieuse réflexion quant aux projets énergétiques qu'il souhaite voir mis de l'avant sur son territoire.

Également, l'évaluation des GES en amont des projets devrait faire partie intégrante du processus d'évaluation des projets d'oléoducs.

### ***Technologie propre, innovation et création d'emplois***

La Ville de Montréal demande au gouvernement fédéral de faire preuve de souplesse quant aux échéanciers fixés pour la construction de ses centres de biométhanisation.

D'autre part, le gouvernement fédéral doit être un acteur à part entière dans le développement des filières innovantes que sont la chimie verte, la filière des biocarburants et la gestion des matières résiduelles et s'impliquer dans la mise en place d'une structure de concertation ainsi que dans le financement de projets.

Le gouvernement fédéral doit saisir les opportunités économiques et d'affaires que présentent les différents secteurs de l'économie verte de même que développer des mécanismes pour faciliter le transfert technologique du secteur universitaire vers le secteur privé.

Le plan fédéral d'infrastructures doit prévoir des fonds spécifiques dédiés au développement des villes intelligentes (« Smart Cities »).

### ***Se préparer aux répercussions des changements climatiques***

Le gouvernement fédéral doit financer et développer des outils de veille et d'analyse adaptés, en temps et teneur, aux besoins des municipalités, dont les intervenants d'urgence. De plus, les rapports produits doivent être précis, inclure les impacts réels des changements climatiques et être rédigés de sorte à intéresser et à motiver l'ensemble de la collectivité à poser des gestes concrets.

La Ville de Montréal offre son entière collaboration afin d'améliorer les outils de veille ainsi que les moyens d'alerte à la population.

Le plan fédéral d'infrastructures doit offrir aux municipalités toute la souplesse nécessaire pour répondre aux besoins et aux vulnérabilités locales en matière d'adaptation aux changements climatiques. Dans sa phase 2, le plan fédéral d'infrastructures consacré aux infrastructures vertes devra comprendre une enveloppe prévisible et souple qui permettra à Montréal de mettre en œuvre son plan d'adaptation.