



## **Commentaires de la Ville de Montréal**

**Présentés à la Commission des transports et de l'environnement sur le projet de loi n° 102 : *Loi visant principalement à renforcer l'application des lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages, à assurer une gestion responsable des pesticides et à mettre en œuvre certaines mesures du Plan pour une économie verte 2030 concernant les véhicules zéro émission***

Le 25 novembre 2021

## Introduction

La Ville de Montréal accueille favorablement le dépôt du projet de loi n° 102 qui contribuera notamment à renforcer les pouvoirs du ministre à l'égard de l'application des lois en matière d'environnement.

Nous profitons des consultations de la Commission des transports et de l'environnement pour partager avec les parlementaires des observations ainsi que soulever certains enjeux afin de bonifier la pièce législative.

### 1. Véhicules zéro émission

Une des actions phares du *Plan climat*<sup>1</sup> de la Ville de Montréal est de privilégier et d'augmenter la portion de véhicules électriques au centre-ville. Une *Stratégie d'électrification des transports* a ainsi été adoptée afin d'accélérer l'électrification de nos systèmes des transports.<sup>2</sup> Concrètement, nous prévoyons la création d'une zone zéro émission d'ici 2030.

Pour ce faire, nous travaillons en concertation avec nos partenaires pour multiplier les infrastructures de recharge de véhicules électriques tant dans le domaine public que privé ainsi que l'accès à des places de stationnement réservés à ces types de véhicules.

Dans cette perspective, la Ville de Montréal appuie le volet véhicules zéro émission du projet de loi visant à interdire la vente des véhicules à essence et signifie son intérêt pour être consultée sur le futur projet de règlement à ce sujet, lorsqu'il sera rendu public ainsi que sur l'analyse d'impact réglementaire l'accompagnant.

Néanmoins, nous constatons que les sanctions administratives pécuniaires prévues dans les articles 4, 5 et 8 du projet de loi pour les constructeurs automobiles qui fournissent des renseignements erronés ou même faux et trompeurs, sont nettement basses.

En effet, il faut se questionner sur l'impact réel qu'aurait une pénalité financière de 5 000 \$ à un constructeur automobile qui transmettrait une information fautive ou trompeuse pour non atteinte des seuils minimaux de vente de véhicules à zéro émission. Le paiement d'un montant pareil lui permettrait de se sortir indemne d'un manquement à la Loi.

Un exemple récent rappelle que des constructeurs automobiles ont falsifié des rapports, données et tests pour contourner les règles environnementales (Dieselgate). Mentionnons d'ailleurs que les constructeurs automobiles sont parmi les plus prospères entreprises de la planète et les sanctions proposées ne se révèlent pas suffisamment dissuasives.

**Montréal recommande de revoir à la hausse les sanctions pécuniaires de manière à favoriser le respect du cadre légal instauré par le projet de loi n° 102.**

### 2. Pesticides

Montréal a adopté récemment son nouveau règlement sur la vente et l'utilisation des pesticides (21-041)<sup>3</sup> visant plusieurs substances dont le glyphosate, le chlorpyrifos et certains néonicotinoïdes. Elle devient ainsi la première municipalité à interdire leur vente sur son territoire. Ce sont des gestes motivés par le souci de protéger la santé de nos citoyens et la préservation de notre environnement dans le contexte actuel d'urgence climatique.

---

<sup>1</sup> [Plan climat 2020-2030](#)

<sup>2</sup> [Stratégie d'électrification des transports](#)

<sup>3</sup> [Règlement 21-041](#)

Les dispositions visant à moderniser la Loi sur les pesticides nous semblent un pas dans la bonne direction, surtout celles portant sur la gestion des déchets constitués en tout ou en partie des pesticides; les permis exigés aux fabricants des pesticides; les permis exigés à quiconque exécute ou offre d'exécuter des travaux en lien avec les pesticides; le resserrement de l'achat des pesticides faits à l'extérieur du Québec; et l'évaluation aux 2 ans de toute disposition réglementaire qui concerne les ingrédients actifs contenus dans des pesticides en tenant compte de l'évolution de connaissances scientifiques et techniques. Par contre, nous invitons les membres de la commission à être plus ambitieux et à incorporer dans le projet de loi les innovations coulées dans notre règlement, afin de contribuer davantage à la protection de la santé et de l'environnement.

Concernant les molécules interdites, **la Ville souhaite que soit élargi l'interdiction des pesticides en milieu urbain en ajoutant (à l'annexe I du Code de gestion des pesticides) les ingrédients actifs interdits par le règlement 21-041.** Cette interdiction doit viser la vente et l'utilisation. Elle doit également s'appliquer à tous les types de terrain (pas seulement les surfaces gazonnées).

Sur les registres de pesticides, **nous suggérons d'exiger la transmission du registre d'achat et d'utilisation des pesticides (pour les 3 dernières années) comme un préalable au renouvellement du permis pour ces activités.** Une telle mesure permettrait d'avoir accès aux registres de façon systématique, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Quant aux matières dangereuses, puisque les boues et résidus solides de la production de pesticides et produits hors d'usage (> 200 kg ou 200 L) sont considérés comme des matières dangereuses (*Annexe 4 du Règlement sur les matières dangereuses (q-2, 32.r)*), **la Ville propose qu'à la fin de sa vie utile, tout pesticide soit considéré comme une matière dangereuse.**

Montréal estime également que le gouvernement doit amorcer une réflexion quant aux conditions d'utilisation des pesticides (exemple : la distance séparatrice par rapport aux fossés, les conditions météorologiques).

Quant à la gestion des déchets, nous proposons de mettre en place ou de désigner pour le milieu urbain, un organisme (à l'instar de ce qu'est AgriRécup pour les milieux agricoles) chargé de récupérer les contenants de pesticides ainsi que les pesticides qui sont arrivés à la fin de leur cycle de vie utile, afin de les disposer de façon conforme.

### **3. LQE rejet accidentel**

Montréal souhaite attirer l'attention du législateur sur les modifications à la Loi sur la qualité de l'environnement, plus spécifiquement l'art. 79 du projet de loi sur les actions à entreprendre par le responsable d'un rejet accidentel de contaminants dans l'environnement. Il est prévu que « le gouvernement, peut, par règlement, prévoir les cas où une autre personne que le responsable est tenue aux mêmes obligations, aux conditions et selon les modalités qu'il détermine ».

Cette disposition pourrait ouvrir la porte à la désignation des municipalités comme responsables de récupérer, nettoyer ou traiter les matières contaminées si un rejet accidentel se produisait pour une entreprise qui s'est déplacée ou qui a fait faillite. **Nous invitons le gouvernement à ne pas viser les municipalités comme sujets responsables et, le cas échéant, de consulter en amont la Ville de Montréal de tout projet de règlement qui pourrait envisager cette possibilité.**

## **Conclusion**

Nous partageons les objectifs du projet de loi visant à accroître les pouvoirs de surveillance et de contrôle des lois en matière d'environnement. C'est aussi le moment d'accélérer la cadence pour préparer le terrain au remplacement des véhicules à essence pour des véhicules à zéro émission de la même façon que de resserrer les règles d'utilisation des pesticides.

Nous réitérons que Montréal est une alliée du gouvernement dans la lutte aux changements climatiques et dans la protection de l'environnement.