



MÉMOIRE DE LA VILLE DE MONTRÉAL

PRÉSENTÉ À

LA COMMISSION PARLEMENTAIRE
SUR LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT

CIBLE QUÉBÉCOISE DE RÉDUCTION D'ÉMISSIONS
DE GAZ À EFFET DE SERRE
À L'HORIZON 2020

OCTOBRE 2009

Dans le cadre de la consultation particulière pour doter le Québec d'une cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre (GES) à l'horizon 2020, la Ville de Montréal, répond à l'invitation du gouvernement du Québec.

La Ville de Montréal félicite le gouvernement du Québec pour son initiative de vouloir doter le Québec d'une cible ambitieuse de réduction des émissions de GES à l'horizon 2020. De plus, la Ville tient à souligner la rigueur et le professionnalisme avec lequel le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a préparé le document de consultation « Quelle cible de réduction d'émissions de GES à l'horizon 2020? ».

Puisque le milieu urbain regroupe aujourd'hui plus de la moitié de la population mondiale, consomme environ 75 % des ressources énergétiques et génère près de 80 % des émissions de GES, les villes occupent une place centrale dans la lutte aux changements climatiques.

Montréal s'est dotée d'une vision cohérente de la ville notamment autour de trois plans, soit le Plan d'urbanisme (2004), le Plan stratégique de développement durable (2005) et le Plan de transport (2008). De ce cadre, Montréal agit comme un acteur de premier plan pour la mise en place de nouveaux modèles de développement urbain, notamment en matière d'aménagement du territoire et du développement des transports collectifs et actifs où le potentiel de réduction d'émissions de GES est significatif.

La réduction des émissions de GES à Montréal

Le Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise, adopté en avril 2005, comporte une orientation prioritaire visant à améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de GES. En novembre 2005, après avoir réduit ses émissions de GES de 82 % entre 1990 et 2002 (entre autre par le captage des biogaz du Complexe environnementale de St-Michel), Montréal s'est fixé comme objectif corporatif de réduire ses émissions de GES de 20 % d'ici 2012 (par rapport à 2002). Un plan d'action corporatif pour la réduction des émissions de GES, composé de douze actions, a été adopté en 2007.

La première action de ce plan a consisté à créer le Fonds Énergie. Ce Fonds finance, par des prêts sans intérêt, des projets en efficacité énergétique réalisés par les services municipaux et les arrondissements. Au cours de sa première année, le Fonds Énergie a contribué au développement de cinq projets qui permettront une économie d'énergie récurrente annuelle de 185 000 \$ et une réduction des émissions de GES estimée à 486 tonnes d'équivalent CO₂. Cette réduction représente près de 50 % de l'objectif annuel de réduction relatif aux actions du plan concernant les bâtiments corporatifs. Depuis janvier 2009, trois projets sont en cours et onze sont en développement. Ces projets permettront des économies d'énergie

récurrentes annuelles s'élevant à 602 500 \$ ainsi qu'une réduction des émissions estimée à 980 tonnes d'équivalent CO₂. Le Fonds Énergie est finaliste au Concours Énergia 2009 de l'Association québécoise pour la maîtrise de l'énergie (AQME) dans la catégorie gestion intégrée.

Le Service de police de Montréal a mis sur pied un projet pilote, appelé Ozone Tech (action 9), qui consiste à installer un système de limiteurs de ralenti inutile dans les véhicules. De plus ce service a fait l'acquisition d'une vingtaine de véhicules à faible consommation d'essence (action 10).

La Direction du matériel roulant et des ateliers a, quant à elle, publié en 2007 sa Politique verte du matériel roulant (action 12) qui comprend notamment la disponibilité de biodiésel (B5) et d'éthanol (E10) dans les postes de distribution de carburant de la Ville. De plus, la Ville continue à faire l'acquisition d'automobiles sous-compactes écoénergétiques et privilégie les moteurs alimentés par du carburant diesel en substitution au moteur à essence. Ces mesures visent une réduction annuelle de 3 000 tonnes d'équivalent CO₂.

Les Muséums nature de Montréal ont mis en place un programme d'économie d'énergie (action 7) qui vise l'amélioration du rendement écoénergétique du Biodôme, de l'Insectarium et du Jardin botanique par l'utilisation d'énergies renouvelables telles que la géothermie. Ce programme permettra de réduire les émissions de GES de près de 30 % tout en réalisant des économies de l'ordre de 30 %, soit environ 1,2 million de dollars par année. De plus, la certification LEED-Platine est visée pour le nouveau bâtiment qui abritera le Planétarium.

La Ville a adopté en juin 2009 une Politique de développement durable pour les édifices municipaux ainsi qu'un plan d'action triennal 2009-2011. Cette nouvelle politique exige que tout nouveau bâtiment municipal de plus de 500 m² soit construit selon les critères LEED-OR (avec obtention de la certification) et que toute rénovation majeure soit réalisée selon les critères LEED-ARGENT. De plus, certains éléments comme la gestion des déchets de construction, la gestion efficace de l'eau, les énergies renouvelables sont obligatoires dans chacun des projets. Dans le cadre du concours Contech « Trophée Innovation 2009 », la Ville a remporté une mention dans la catégorie « Bâtiments institutionnels / Pratiques novatrices + développement durable » pour cette politique.

Ces réalisations démontrent que Montréal est plus que jamais impliquée dans la réduction des émissions de GES.

Une cible pour Montréal

Lors du quatrième Sommet des leaders municipaux sur les changements climatiques, à l'occasion de la Conférence des Nations Unies sur les

changements climatiques, tenue à Montréal en décembre 2005, les maires et dirigeants municipaux se sont engagés à réduire les émissions de GES de 30 % d'ici 2020. Cet objectif fait donc partie des objectifs priorités dans le cadre de l'élaboration du prochain plan stratégique de développement durable qui couvrira la période 2010-2015.

Une cible pour le Québec

Les administrations locales ont un rôle important à jouer en matière de réduction des GES et il s'agit d'une priorité pour la Ville de Montréal. Pour ce faire, des moyens financiers adéquats et des actions concrètes provenant des gouvernements supérieurs doivent être mis à la disposition des municipalités.

Tout comme le Fonds Énergie de la Ville, qui permet le financement de tout projet en efficacité énergétique, les revenus du gouvernement du Québec, générés par la vente des droits d'émission et par la hausse de la redevance sur les carburants et combustibles, devraient servir à soutenir directement la réalisation de projets de réduction des émissions de GES des collectivités urbaines sur leur territoire, contribuant ainsi à l'atteinte de la cible québécoise de réduction.

Critères pour la détermination de la cible de réduction

La Ville est d'accord avec les critères choisis pour la détermination de la cible de réduction, soit ceux prévus à l'article 46.4 de la *Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement et d'autres dispositions législatives en matière de changements climatiques*.

Secteurs où intervenir

Dans le contexte où les secteurs des transports et des bâtiments ont augmenté leurs émissions de respectivement 22 % et 41 % entre 1990 et 2006, et où le secteur industriel a diminué de 7 % pour la même période, il serait souhaitable d'envisager que le gouvernement module ses interventions.

Au niveau des grands émetteurs industriels qui sont assujettis à la réglementation fédérale, il serait souhaitable de renforcer leurs efforts de réduction à l'échelle provinciale, voire municipale.

Puisque le secteur des transports est responsable de 40 % des émissions de GES au Québec (2006) et de 49 % pour l'île de Montréal (2003), une vision cohérente en matière de mobilité durable, une planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports pour la région ainsi que des

investissements massifs dans les transports collectifs et actifs sont nécessaires de la part des gouvernements supérieurs.

Toutefois, les sommes dépensées par Montréal ne représentent qu'environ le quart des 240 M\$ annuels qui seraient requis pour réaliser l'ensemble des 21 chantiers du Plan de transport. Dans le cadre financier actuel, ces sommes dépassent la capacité de payer de Montréal et nécessitent une solution de financement à l'échelle régionale, soutenue par les gouvernements supérieurs. Une telle solution pourrait bénéficier de nouvelles sources de financement dédiées au transport, qui pourraient être liées à l'utilisation de l'automobile (péage, taxe sur l'essence, taxe sur le stationnement, etc.) et ainsi favoriser la réduction des émissions de GES. Certains projets du Plan de transport, comme la mise en place d'un réseau de tramway au centre de l'agglomération ou le prolongement du métro, offrent un potentiel important de réduction des émissions de GES et mériteraient donc d'être financés dans le cadre d'un programme global en ce sens.

En ce qui a trait aux bâtiments, puisque la technologie de conversion du mazout existe et que ce combustible contribue pour une part importante des émissions totales de ce secteur, la poursuite de programmes ambitieux de conversion est nécessaire notamment dans le secteur tertiaire où les émissions ont augmenté de 41 % entre 1990 et 2006. De la même façon, la certification LEED pour tous les nouveaux bâtiments ICI de plus de 500 m² construits sur les territoires des municipalités pourrait constituer une mesure efficace de réduction.

Cible de réduction à privilégier

Bien que la cible québécoise de réduction de 6 % pour la période 2008-2012 soit considérée comme ambitieuse dans le contexte de l'Amérique du Nord et que le Québec démontre une bonne performance en termes d'émissions par habitant en raison de l'utilisation de l'hydroélectricité, une cible très ambitieuse pour le Québec est souhaitable. L'enjeu des GES étant planétaire, le Québec se doit de viser une cible contraignante et comparable à ce qui se fait notamment dans l'Union européenne.

En effet, le GIEC a estimé qu'il faut limiter le réchauffement climatique de la planète à 2 degrés Celsius et que pour y parvenir, les objectifs de réduction d'émissions devraient se situer, d'ici 2020, entre 25 % et 40 % sous le niveau de 1990 pour les pays industrialisés. De plus, les États-Unis visent 18,5 % et l'Union européenne, 20 % pour 2020 par rapport à 1990. L'Union européenne s'est dite prête à viser une cible plus ambitieuse si d'autres grands pays émetteurs font de même.

Dans ce contexte, la Ville considère qu'une réduction de 20 % est une cible ambitieuse mais réaliste et qui permet au Québec de continuer à être un leader dans la lutte aux changements climatiques.

Crédit de carbone

La Ville est d'accord avec le recours à l'achat de crédits sur le marché international en autant qu'un système de plafonnement soit mis en place et ce, afin de s'assurer que tous les émetteurs québécois (petits et grands) mettent tout en œuvre pour prioriser la réduction des émissions à l'échelle locale.

Initiatives à privilégier

Le Plan d'urbanisme de la Ville soutient une urbanisation qui favorise, d'une part, la consolidation et la mise en valeur du territoire en relation avec les infrastructures de transport existantes et projetées et, d'autre part, une utilisation accrue des transports collectif et actif. La planification concertée et intégrée de l'aménagement et du transport est essentielle et se traduit par la mise en œuvre de mesures visant à limiter l'étalement urbain. Ainsi, l'accent doit être mis sur un usage plus intensif et plus stratégique du sol, notamment par la densification des projets urbains, une mixité des usages et par une trame urbaine (lotissement et grille de rues) qui facilite les déplacements en transport collectif, à pied ou à vélo.

Les initiatives qui permettraient au Québec d'atteindre la cible privilégiée devraient être faites tout d'abord en matière de transport des personnes telles la réduction du kilométrage annuel parcouru et du nombre de déplacements en auto-solo, des mesures fiscales pour l'achat de véhicules électriques, ainsi que le développement accru des transports collectifs et actifs.

De plus, puisqu'à l'échelle provinciale, les émissions de GES des véhicules lourds (autobus et camions) ont augmenté de 89 % entre 1990 et 2006, la mise en place de mesures de réduction et de nouvelles pratiques dont l'intermodalité et l'innovation technologique sont essentielles dans ce secteur.

Le gouvernement du Québec a fixé, pour les municipalités, des objectifs de mise en valeur des matières résiduelles. Les moyens qui seront déployés pour atteindre ces objectifs peuvent aussi contribuer à réduire considérablement les émissions de GES. Aussi, plusieurs municipalités, dont l'agglomération de Montréal, envisagent de valoriser les résidus alimentaires en les traitant par biométhanisation. Ce procédé industriel permet de produire du compost et du biogaz. De plus, comme les usines de biométhanisation peuvent être implantées en milieu urbain, contrairement aux lieux d'enfouissement, les distances de transport des matières, tout comme les émissions de GES qui en découlent, seront grandement réduites.

La Ville souhaite que le gouvernement du Québec finance activement et à court terme la mise en place d'infrastructures de biométhanisation.

Conclusion

La Ville de Montréal réitère ses félicitations au gouvernement du Québec pour son initiative de vouloir doter le Québec d'une cible de réduction des émissions de GES à l'horizon 2020.

Montréal, tout comme le Québec, veut se doter d'une cible de réduction ambitieuse, qui permettrait à la province de conserver son statut de leader en matière de lutte aux changements climatiques tout en stimulant le développement des technologies propres.

C'est pourquoi Montréal encourage le gouvernement du Québec à retenir une cible de réduction des GES de 20 % d'ici 2020 et à collaborer à la réalisation d'une cible de 30 % tout aussi ambitieuse pour Montréal et ce, afin de libérer le Québec de sa dépendance aux énergies fossiles et de minimiser l'impact des changements climatiques.