

Propositions de la
Couronne-Sud dans le
cadre du mandat de la
Commission de
l'environnement portant
sur l'urgence climatique

23 septembre 2020



Table des matières

PRÉSENTATION DE LA TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE-SUD	4
Organisation du présent document	4
QUESTIONS FORMULÉES PAR LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT	6
Comment la CMM pourrait mieux intervenir, dans le respect de ses compétences, pour que les émissions de GES du secteur des transports (principal émetteur) cessent d'augmenter?	6
Comment l'encadrement de l'aménagement du territoire pourrait être modifié, au niveau métropolitain, afin d'influencer à la baisse nos émissions de GES et notre vulnérabilité face aux changements climatiques?	11
Comment les outils de la CMM (PMAD, PMGMR, Trame verte et bleue, etc.) pourraient-ils être bonifiés de manière à contribuer à l'atteinte des objectifs de réduction d'émissions de GES et d'adaptation aux changements climatiques?.....	12
Quels outils économiques/financiers pourraient contribuer à réduire les émissions de GES et à accroître la résilience aux changements climatiques sur le territoire du Grand Montréal?	15
Comment s'assurer que les enjeux de lutte et d'adaptation aux changements climatiques soient davantage pris en compte dans les décisions prises par les élus de la CMM?	18

PRÉSENTATION DE LA TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE-SUD

La Couronne-Sud est l'un des cinq secteurs formant la Communauté métropolitaine de Montréal. Représentant 40 des 82 municipalités et touchant six MRC, elle prend position notamment sur les enjeux de mobilité, de transport, de développement économique, d'aménagement du territoire, d'environnement et de gestion des matières résiduelles.

Par l'entremise de ses représentantes et de ses représentants, la Table défend et fait connaître les consensus et positions stratégiques dont elle se dote auprès des diverses instances, tant sur l'échiquier métropolitain qu'auprès des gouvernements du Québec et du Canada.

Organisation du présent document

Dans le cadre du mandat de la Commission de l'environnement portant sur les changements climatiques, la Communauté métropolitaine de Montréal a fait parvenir à ses membres un cahier de consultation. La date limite pour participer à la consultation a été fixée au 30 septembre 2020.

La Table des préfets et élus de la Couronne-Sud a structuré ses commentaires en fonction des questions formulées par la Communauté dans son document de consultation. La Table propose une variété de propositions qui s'articulent essentiellement autour des trois axes suivants :

- Dans le domaine des transports, principal émetteur de GES dans la région métropolitaine, la CMM devra occuper un rôle pivot afin de faciliter la planification du territoire orientée vers le développement des modes de transport durable, et ce, dans la perspective de l'arrivée imminente du premier

Plan stratégique de développement du transport collectif de l'Autorité régionale de transport métropolitain;

- Proposer à la CMM et au gouvernement supérieur un important renforcement des mesures et dispositions en matière de gestion des matières résiduelles. Plusieurs propositions visent spécifiquement le Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles (PMGMR);
- Le développement d'incitatifs et outils financiers afin de soutenir les MRC, les municipalités et les entreprises dans la lutte et l'adaptation aux changements climatiques.

QUESTIONS FORMULÉES PAR LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT

Comment la CMM pourrait mieux intervenir, dans le respect de ses compétences, pour que les émissions de GES du secteur des transports (principal émetteur) cessent d'augmenter?

Tous s'entendent pour dire qu'il est impératif de réduire notre dépendance à l'automobile en augmentant de manière considérable :

- L'utilisation du transport collectif;
- L'utilisation des transports actifs;
- Le remplacement du parc de véhicules à essence par des véhicules à zéro émission/carburant plus propre;
- L'utilisation du covoiturage;
- Les incitatifs au télétravail et les télécommunications à distance pour désengorger le réseau.

Le succès d'une telle migration vers les transports durables passe en grande partie par l'aménagement du territoire... et par des investissements sans précédent pour le maintien et le développement des actifs.

Planification de l'aménagement

La CMM aurait certainement un rôle prépondérant à jouer pour mieux orchestrer la planification du développement urbain avec celle du transport. Le projet de Plan stratégique de développement du transport collectif (PSD), en cours d'élaboration par l'Autorité régionale de transport métropolitain, propose à cet

effet de (1) renforcer et développer les corridors menant aux principaux lieux d'activité et milieux de vie, et (2) d'articuler le réseau autour de pôles d'échanges fonctionnels et attrayants. En tant que premier interlocuteur de l'ARTM à l'échelle métropolitaine, la CMM devra saisir la balle au bond en implantant rapidement les conditions propices à la mise en œuvre concertée de ces chantiers par l'ARTM, les municipalités, les MRC, les sociétés de transport et le gouvernement du Québec.

Par le biais de sa responsabilité en matière d'aménagement du territoire, la CMM devra voir à accompagner et épauler ses membres dans la planification de la densité urbaine et l'utilisation du territoire dans une perspective de développement des transports durables. Nous encourageons fortement le développement d'initiatives adaptées aux particularités régionales et locales.

Le développement des voies réservées

La CMM doit mettre tout son poids pour la mise en place rapide de plusieurs voies réservées et autres mesures préférentielles pour bus sur le territoire métropolitain, compte tenu de leurs présences limitées sur notre territoire, et afin de pallier la congestion routière grandissante. Il y a un besoin criant en voies réservées à part entière, ouvertes en tout temps, et pas de simples usages de l'accotement.

La réalisation de mesures préférentielles pour bus sur le réseau routier supérieur étant principalement du ressort du gouvernement du Québec, la Couronne-Sud insiste pour que la CMM, par l'entremise de sa compétence en aménagement, engage clairement la responsabilité du ministère des Transports dans l'évaluation systématique des besoins actuels et futurs pour la mise en place d'infrastructures dédiées au transport collectif dans le cadre de tout projet de construction, de révision ou de réfection d'un corridor routier ou autoroutier.

La consolidation et le développement de nouveaux corridors structurants

Considérant la faiblesse des options de transport durable pour toute destination située à l'extérieur du centre-ville de Montréal, une situation de plus en plus décriée par la population des couronnes, la CMM devra favoriser et appuyer le développement rapide des corridors structurants pour mieux desservir les pôles de destination en croissance à l'extérieur du centre-ville de Montréal et pour couvrir les besoins importants de mobilité dans l'axe est-ouest, qu'ils soient intra-MRC, inter-MRC ou intersecteurs.

La CMM devrait aussi s'assurer d'appuyer la consolidation des corridors d'express métropolitains reliant les stationnements incitatifs au centre-ville et les stations de métro pour accroître leur rapidité et leur fiabilité, faciliter l'accès à ces services et pérenniser les équipements temporaires.

Nous recommandons aussi à la CMM de voir à appuyer toute stratégie visant à exploiter au maximum le potentiel des trains de banlieue, et ce, en toute cohérence avec le développement du Réseau express métropolitain. Pour ce faire, il faudrait d'abord évaluer le potentiel des corridors de desserte actuellement empruntés par les trains de banlieue et planifier une consolidation et/ou le développement des services de ce réseau structurant important, notamment pour faciliter l'accès aux gares et accroître la fréquence et la flexibilité. En 2020, il nous semble difficile de concevoir que ce mode de transport aussi rapide efficace dispose d'un nombre relativement limité de départs en semaine, et aucune desserte la fin de semaine!

L'amélioration de l'accès au transport collectif

Malgré la perspective encourageante de voir un réseau structurant s'implanter graduellement dans les principaux axes routiers de la région métropolitaine et à proximité des équipements de transport tels que les gares, terminus et stationnements incitatifs, la Couronne-Sud se préoccupe du sort réservé à l'ensemble des secteurs situés à l'extérieur des aires TOD. Ces derniers regroupent

un large bassin de personnes qui ne demandent qu'à pouvoir se déplacer autrement que par l'automobile, mais qui se retrouvent en quelque sorte dans l'angle mort du maillage « aménagement-transport ». Pour ces secteurs, pour lesquels un seuil minimal de densité a été fixé, la CMM devrait accentuer son soutien. Il nous faut une stratégie permettant de prioriser et de rendre plus attractifs les modes durables, notamment pour accéder aux services de transport collectif, et de réduire considérablement les efforts aux différents points d'entrée. La CMM devrait voir à favoriser le développement de mesures novatrices afin de desservir des secteurs moins bien desservis ou achalandés.

L'impact du camionnage

La CMM soulève à juste titre l'augmentation accrue du transport de marchandises par camion ces dernières années. Un phénomène qui serait appelé à s'amplifier avec le développement du commerce en ligne.

Dans le Couronne-Sud, les entreprises, industries, pôles logistiques, zones industrialo-et commerces bénéficient d'un accès privilégié au réseau supérieur, mais souffrent de plus en plus de la congestion routière. Dans un contexte où le transport par camion est à la hausse, que la capacité du réseau routier a atteint ses limites à certains endroits, et que d'importants investissements seront requis pour son amélioration et sa conservation, il serait intéressant que la Communauté, conjointement avec CargoM, travaille à développer des stratégies innovantes afin d'organiser la livraison et le transport de marchandises de manière efficiente et de manière à limiter la progression des émissions de GES.

En terminant, la Communauté métropolitaine de Montréal pourrait aussi voir à promouvoir auprès des décideurs :

- Le développement de programmes de mise au rancart de véhicules et de remplacement par des véhicules à faibles émissions;
- L'intégration, dans les prises de décisions, des facteurs favorisant la réduction des GES, et ce, tant pour le secteur des transports, de la taxation

des carburants que du développement des réseaux routiers et du développement urbain;

- L'utilisation de normes plus strictes en matière de rendement énergétique.

Comment l'encadrement de l'aménagement du territoire pourrait être modifié, au niveau métropolitain, afin d'influencer à la baisse nos émissions de GES et notre vulnérabilité face aux changements climatiques?

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), par lequel découle un ensemble de stratégies, programmes et plans, nous apparaît toujours comme le véhicule tout indiqué pour accélérer la diminution des émissions de GES et réduire notre vulnérabilité. Mais il y aurait lieu d'y intégrer clairement ces deux enjeux à travers les orientations. Dans la mesure où les municipalités et les MRC sont de plus en plus nombreuses à se doter de plans locaux et régionaux d'adaptation et de réduction des émissions de GES, la CMM devrait modifier les orientations du PMAD dans l'optique de soutenir, renforcer, et laisser aux MRC et aux municipalités l'autonomie nécessaire dans le choix des mesures d'adaptation et de lutte à mettre en place sur le territoire, par exemple :

- L'aménagement de zones vertes;
- Le verdissement et la déminéralisation des surfaces asphaltées;
- L'aménagement de rues et d'ilots/bassins de biorétention.

Comment les outils de la CMM (PMAD, PMGMR, Trame verte et bleue, etc.) pourraient-ils être bonifiés de manière à contribuer à l'atteinte des objectifs de réduction d'émissions de GES et d'adaptation aux changements climatiques?

D'emblée, pour la question du transport des personnes, il y aura lieu de revoir le chapitre du PMAD consacré au transport des personnes, afin d'assurer un arrimage avec l'éventuel Plan stratégique de développement du transport collectif de l'ARTM. Ce dernier prévoit organiser la mobilité en fonction du réseau de transport collectif structurant (RTCS), qui deviendra l'ossature de la consolidation et de la densification du territoire métropolitain.

La Table des préfets et élus de la Couronne-Sud soumet à la Communauté métropolitaine de Montréal un ensemble de propositions afin de bonifier le Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles (PMGMR) :

D'abord, la Communauté pourrait s'assurer que les cibles de valorisation des matières organiques sont maintenues et que les organismes qui atteignent les cibles dans les délais prescrits soient avantagés. Le fait de reporter continuellement les objectifs lorsqu'ils ne sont pas atteints se veut de plus en plus irréconciliable dans un contexte marqué par l'urgence climatique. Des explications afin de savoir pourquoi les objectifs n'ont pas été atteints, devraient être demandées afin d'évaluer les mesures nécessaires pour s'assurer d'y parvenir au cours des prochaines années. À défaut d'atteindre les objectifs fixés, on doit prévoir des mécanismes pour obliger les municipalités « retardataires » à accéder à la transition rapidement;

La CMM pourrait également augmenter les objectifs des taux de recyclage des matières recyclables (70 %) et organiques (60 %). La Communauté métropolitaine de Montréal peut se faire visionnaire et augmenter ces objectifs.

La région métropolitaine pourrait également promouvoir la mise en place d'un marché de valorisation des matières à l'échelle du Québec.

En ce qui touche le suivi de la mise en œuvre du PMGMR et l'évaluation des progrès, la CMM pourrait développer un mécanisme de suivi et de calcul des quantités de matières résiduelles éliminées par habitant/par année, lequel est accessible aux organismes municipaux, présentés de façon à mieux comprendre l'information.

Le PMGMR devrait aussi indiquer des objectifs clairs de récupération pour l'ensemble des matières résiduelles afin d'inclure, notamment, les matières valorisées dans les écocentres et autres points d'apports volontaires (par exemple : les produits dangereux, les vêtements, les appareils réfrigérants, etc.).

En collaboration avec les MRC et les municipalités, la CMM pourrait mettre en place des programmes de sensibilisation et d'information sur la disposition des matières résiduelles permettant la réduction des GES. Pensons par exemple à l'herbicyclage. La fraction des rognures de gazon est importante par rapport à quantité de matières organiques générées, surtout dans les municipalités ou quartiers de type banlieue. La CMM pourrait-elle adopter un règlement favorisant l'herbicyclage?

La Communauté pourrait aussi exiger la mise en œuvre de la « Responsabilité élargie des producteurs » (RÉP) dans un échéancier de moins de deux (2) ans pour les matières déjà prévues à cet effet (par exemple : les matelas, les appareils réfrigérants, les bardeaux d'asphalte, etc.) et demander au gouvernement du Québec de développer davantage le programme de RÉP afin d'inclure l'ensemble des résidus domestiques dangereux.

La région métropolitaine pourrait aussi recommander au gouvernement du Québec de favoriser l'écoconception afin de réduire à la source les quantités de matières utilisées dans la conception de produits, d'emballages et de contenants, ainsi que de s'assurer que les matières utilisées aient un potentiel de mise en valeur démontré au Québec.

Enfin, la Communauté métropolitaine devrait exiger la mise en place, pour l'ensemble des municipalités, de services de traçabilité des matières valorisées et recyclées. Pour l'ensemble des municipalités, la CMM devrait aussi exiger qu'elles mettent en place des services de collecte et de valorisation auprès des ICI. Les municipalités doivent faciliter la collecte des moyennes ICI, soit en leur offrant le service, soit en favorisant leur regroupement pour optimiser la collecte et réduire les coûts.

Quels outils économiques/financiers pourraient contribuer à réduire les émissions de GES et à accroître la résilience aux changements climatiques sur le territoire du Grand Montréal?

Sans surprise, les grands objectifs environnementaux et les intentions qui en découlent ont généralement tendance à se buter contre des obstacles de taille, notamment la question du financement nécessaire aux mesures de transition écologique. Par exemple, en ce qui touche le financement du transport collectif, la région métropolitaine peine à trouver le financement suffisant pour réaliser l'ensemble des grands projets structurants qui permettront d'augmenter considérablement la part modale des transports durables.

Dans son rapport sur les sources de financement en transport collectif, la CMM recommandait notamment de s'associer à l'ARTM afin de réaliser une étude sur l'impact et les modalités d'application d'une taxe sur les stationnements ainsi qu'une étude quant à la faisabilité et la mise en place d'une technologie de taxation kilométrique. La CMM évoquait aussi l'introduction progressive de mesures écofiscales visant la tarification de la congestion telles que la taxe sur le stationnement et la taxe kilométrique selon l'évolution de l'offre en transport collectif, de manière à assurer une alternative à l'utilisation de l'automobile et, conséquemment, à réduire graduellement la dépendance à la taxe sur l'essence.

Il s'agit là d'un ensemble de mesures ambitieuses pour laquelle la Couronne-Sud serait intéressée à connaître les résultats des études et des analyses.

Un fonds pour la lutte ou l'adaptation aux changements climatiques

En 2014, dans le cadre des travaux visant l'élaboration du Plan d'action métropolitain de mise en valeur des activités agricoles (le PAMAA), la Couronne-Sud avait avancé l'idée à la Communauté métropolitaine de Montréal de s'inspirer des succès du Programme d'aide financière pour la Trame verte et bleue

pour créer un nouveau fonds, le fonds jaune. L'aide financière découlant de ce fonds étant destinée à appuyer les projets soumis par les municipalités et les MRC, à portée et vocation agricole, et permettant de remplir un ensemble de critères liés à la fonctionnalité, la compétitivité et l'attractivité du secteur agricole.

Dans cet esprit, serait-il possible d'envisager pour la région métropolitaine, conjointement avec les paliers de gouvernement supérieurs, une forme d'aide financière pour la mise en œuvre d'interventions sur le territoire visant diminuer l'émission de GES ou d'adapter les milieux de vie aux changements climatiques?

Miser sur l'économie circulaire

La Communauté pourrait aussi contribuer à mettre en place des programmes pour favoriser le transfert d'énergie entre les usines en circuit fermé, tout comme la valorisation de matières résiduelles en matières premières est à prioriser. La CMM devrait encourager l'économie circulaire et la proximité des lieux de production et de valorisation des matières résiduelles, intégrant ainsi la gestion des déchets, l'écoconception, l'écologie industrielle et la consommation responsable à l'intérieur du cycle production-consommateur-recyclage-valorisation.

La CMM devrait aussi mettre en place des leviers financiers pour favoriser le développement de marchés de valorisation des matières résiduelles.

Autres outils économiques pour la transition

- Bonifier ou mettre en place des programmes qui soutiennent la transition énergétique des grands émetteurs industriels (exemple : programmes Technoclimat et ÉcoPerformance);
- La CMM doit travailler, en collaboration avec ses membres municipaux, pour optimiser une gestion intégrée et régionale des matières résiduelles (recommander de limiter le transport des matières résiduelles, notamment,

en encourageant financièrement une régionalisation des installations de valorisation);

- Programme d'aide à l'implantation de mesures efficaces dans les bâtiments;
- Programme de réduction de consommation de mazout lourd;
- La CMM doit clairement indiquer au gouvernement du Québec que les redevances à l'enfouissement doivent non seulement être maintenues, mais augmentées, d'une part, pour dégager l'argent nécessaire à la mise en œuvre et l'amélioration de services de collecte et de recyclage et, d'autre part, pour décourager l'élimination et, par le fait même, encourager le recyclage.

Comment s'assurer que les enjeux de lutte et d'adaptation aux changements climatiques soient davantage pris en compte dans les décisions prises par les élus de la CMM?

- Intégrer clairement les enjeux dans les outils (PMGMR, PMAD, etc..) de la CMM;
- Intégrer l'adaptation aux changements climatiques à l'administration publique :
 - Moduler le contenu des lois, des règlements, des politiques, des stratégies et des outils de planification;
 - Mobiliser les partenaires concernés et veiller à la cohérence de leurs actions.

Développer les connaissances et les savoir-faire :

- Identifier, analyser et évaluer les risques liés aux changements climatiques;
- Identifier et diffuser les meilleures pratiques d'adaptation au Québec et dans le monde.
- Sensibiliser et former :
 - Favoriser la promotion, l'intégration et le transfert des connaissances et des savoir-faire auprès de la population, des communautés, des institutions et des entreprises;
 - Intégrer des notions relatives aux enjeux liés aux changements climatiques lors de l'élaboration des futurs cursus académiques.
 - Aménager le territoire et gérer les risques de façon à réduire les vulnérabilités :
 - Prendre en compte l'adaptation aux changements climatiques dans les décisions relatives à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme;

- Réduire les risques et limiter les conséquences des sinistres découlant des changements climatiques.

