

Université de Montréal

Montréal : Une planification climatique influencée par des structures administratives complexes

Par Gabrielle Daoust

Institut d'urbanisme, Faculté de l'Aménagement

Mémoire présenté à la Faculté de l'Aménagement en vue de
l'obtention du grade de maîtrise en Urbanisme

Avril 2014

© Gabrielle Daoust

Résumé

Au courant des dernières décennies, l'intégration de la question des changements climatiques à l'intérieur des politiques publiques montréalaises s'est fait graduellement. L'importance de lutter et de s'adapter au réchauffement climatique s'effectua de pair avec l'émergence du développement durable. La stratégie climatique de Montréal se développa au courant des deux dernières décennies. Durant cette période, deux importantes réformes modifièrent la structure politique québécoise. Les bouleversements occasionnés par les fusions municipales et les défusions laissèrent des traces sur les pouvoirs et le territoire présent sous la juridiction de la ville de Montréal, influençant ainsi les actions pouvant être posées par cette dernière dans la lutte aux changements climatiques.

MOTS-CLÉS : Montréal, Changement climatique, atténuation, adaptation, politiques publiques, gestion de risque, aménagement du territoire, structures administratives.

Summary

In the last few decades, the issue of climate change has gradually been integrated into Montreal's public policies. The importance of fighting as well as adapting to climate change has been accompanied by the emergence of sustainable development. Montreal climate strategy has developed over the past two decades, and during this period, two important reforms have changed the municipal political structure in Quebec. The problems caused by municipal mergers and demergers have had an impact on the powers of the city of Montreal and the territory under its jurisdiction, thereby influencing the actions that can be taken by the city in the fight against climate change.

KEYWORDS: Montréal, Climate change, mitigation, adaptation, public policy, risk management.

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|-----------|
| Résumé | 3 |
| Summary | 4 |
| Liste des tableaux | 7 |
| Liste des cartes | 8 |
| Liste des figures | 9 |
| | |
| 1. INTRODUCTION..... | 11 |
| | |
| 2. MISE EN CONTEXTE..... | 13 |
| 2.1 Les changements climatiques et les structures administratives en Amérique du Nord. | 14 |
| 2.1.1 Métropolisation et changement climatique. | 14 |
| 2.1.2 Impacts et adaptation aux changements climatiques | 15 |
| 2.1.3 Les changements climatiques et les politiques urbaines | 17 |
| 2.2 Les compétences gouvernementales en matière d'environnement | 20 |
| 2.2.1 Les compétences relatives aux paliers de gouvernement fédéral, provincial et municipal | 20 |
| 2.2.2 Le Protocole de Kyoto et son impact sur les objectifs environnementaux canadiens..... | 23 |
| 2.2.3 Les outils réglementaires en provenance du gouvernement du Québec | 24 |
| 2.3 Structures municipales au Québec: le cas de Montréal..... | 27 |
| 2.3.1 Les structures municipales..... | 27 |
| 2.3.2 Les fusions, une période politique chaotique | 30 |
| 2.3.3 Les réformes passées du gouvernement québécois | 31 |
| 2.3.3.1 Le livre blanc..... | 33 |
| 2.3.4 Projet de loi 170 et 124..... | 33 |
| 2.3.5 Les communautés métropolitaines | 35 |
| 2.3.5.1 Les comités de transitions | 36 |
| 2.3.6 Les fusions, l'importance des banlieues pour la ville de Montréal | 37 |
| 2.3.7 La création des arrondissements | 38 |
| 2.3.8 La nouvelle ville de Montréal..... | 39 |
| 2.3.9 La fusion, de plus en plus contestée | 40 |
| 2.3.10 Un processus de défusion important pour Montréal | 41 |
| 2.3.11 Le conseil d'agglomération et les conseils d'arrondissements | 44 |
| | |
| 3. REVUE DES ÉCRITS..... | 47 |
| | |
| 4. QUESTION ET HYPOTHÈSES DE RECHERCHE..... | 49 |
| 4.1 Question de recherche. | 49 |
| 4.2 Hypothèses. | 49 |
| | |
| 5. MÉTHODOLOGIE | 51 |
| 5.1 Composantes de la méthodologie..... | 51 |

| | |
|--|------------|
| 5.1.1 Choix de l’approche | 51 |
| 5.1.2 Entrevues | 51 |
| 5.1.3 Recherche documentaire..... | 52 |
| 5.1.4 Limite de la méthode | 53 |
| 5.1.5 Pertinence de la recherche..... | 54 |
| 6. RÉSULTATS | 55 |
| 6.1 La stratégie climatique à Montréal | 55 |
| 6.1.1 : Les lignes directrices de la stratégie climatique montréalaise | 58 |
| 6.1.1.1 Une collectivité au cœur du développement durable..... | 60 |
| 6.1.1.2 Une meilleure qualité de vie..... | 61 |
| 6.1.1.3 Une protection accrue de l’environnement | 62 |
| 6.1.1.4 Une croissance économique durable | 63 |
| 6.1.2 L’importance des villes défusionnées dans l’élaboration de la stratégie climatique montréalaise | 64 |
| 6.2 Mise en œuvre des initiatives montréalaises | 66 |
| 6.2.1 Thématique abordée : le transport..... | 68 |
| 6.2.2 Thématique abordée : Le milieu urbain..... | 73 |
| 6.2.3 Thématique abordée : Gestion de l’eau potable et station d’épuration | 76 |
| 6.2.4 Thématique abordée : Matière résiduelle | 78 |
| 6.2.5 Thématiques abordées : Gaz à effet de serre, bâtiment et développement durable | 80 |
| 6.3 L’adaptation, une thématique présente à l’intérieur des initiatives montréalaises | 81 |
| 6.4 Impact du politique sur la stratégie de développement durable de la collectivité montréalaise | 83 |
| 7. ANALYSE DES RÉSULTATS | 85 |
| 7.1 La planification climatique | 85 |
| 7.2 Élaboration et l’application de la stratégie climatique montréalaise | 88 |
| 8. DISCUSSION..... | 90 |
| 8.1 Thématiques abordées au travers de la stratégie climatique montréalaise | 90 |
| 8.2 L’impact d’une institution politique forte | 92 |
| 8.3 Des pouvoirs encore peu définis | 93 |
| 8.4 Impact de la période fusion-défusion | 94 |
| 9. CONCLUSION..... | 95 |
| BIBLIOGRAPHIE..... | 99 |
| ANNEXE | 103 |

Liste des tableaux

| | | |
|-----------|---|------|
| Tableau 1 | Tableau 1 Les différents champs de compétence législative fixés par les articles 91 à 95 de la Constitution de 1867 | P 19 |
| Tableau 2 | Actions abordant la thématique du transport | P 68 |
| Tableau 3 | Transport : Liens avec les autres plans | P 70 |
| Tableau 4 | Actions abordant la thématique du milieu urbain | P 72 |
| Tableau 5 | Milieu urbain : Liens avec les autres plans | P 73 |
| Tableau 6 | Actions s'adressant à la notion d'eau potable et à la station d'épuration | P 75 |
| Tableau 7 | Actions s'adressant à la notion de matière résiduelle | P 77 |

Liste des cartes

| | | |
|---------|---|------|
| Carte 1 | Nouvelles villes d'agglomération créées en 2001-2002 | P 33 |
| Carte 2 | Les villes et arrondissements présents sur le territoire de l'île de Montréal | P 42 |

Liste des figures

| | | |
|----------|-----------------------------|------|
| Figure 1 | Diagramme des concepts-clés | P.53 |
|----------|-----------------------------|------|

Liste des sigles

| | |
|--------|--|
| DÉFVM | Direction de l'évaluation foncière de la ville de Montréal |
| FMV | Fond municipal vert |
| FCM | Fédération canadienne des municipalités |
| GES | Gaz à effet de serre |
| MAMROT | Ministère des affaires municipales |
| MAPAQ | Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec |
| MDDEFP | Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs |
| MRC | Municipalité régionale de comté |
| MRFNF | Ministère des Ressources naturelles et de la Faune |
| MT | Million de tonnes |
| MTQ | Ministère du Transport |
| PACC | Plan d'action 2006-2012 aux changements climatiques du gouvernement québécois |
| PPSDD | Premier plan stratégique du développement durable de la collectivité montréalaise; |
| TON | Territoire non organisé |

1. Introduction

Au courant des dernières décennies, l'intégration de la question des changements climatiques s'effectua graduellement à l'intérieur des politiques publiques. L'importance de lutter et de s'adapter au réchauffement climatique eut lieu de pair avec l'émergence de l'importance du développement durable. Les premières actions mises en œuvre s'opérèrent dans l'optique d'offrir pour les générations futures un territoire plus sain. Parmi les nombreuses actions entreprises, l'action la plus visible par la population fut la volonté exprimée par les différents gouvernements d'accorder de l'importance à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) émis dans l'atmosphère. Face à la constatation qu'une telle réduction ne serait plus suffisante pour lutter aux conséquences du changement climatique, une préoccupation d'adapter l'aménagement des territoires urbains afin de protéger la population des effets négatifs du réchauffement climatique s'installa dans les mentalités des instances décisionnelles.

Dans cette optique de lutte aux changements climatiques, des gestes furent posés par tous les paliers de gouvernement, tant fédéral, provincial que municipal, afin de modifier les comportements actuels et d'aménager le territoire de manière plus efficace. Cette nouvelle approche abordant à la fois les mesures d'atténuation des émissions de GES et d'adaptation au changement climatique fut appliquée par les municipalités locales possédant les moyens de développer une telle stratégie climatique. Dans cette optique, de nombreux plans furent réalisés par les municipalités afin de lutter, entre autres, contre les conséquences des vagues de chaleur, des épisodes de smog et de sécheresse. Ces plans visent à réduire les impacts négatifs que subissent les populations touchées par ces différents événements. L'adaptation des infrastructures urbaines, telles que les infrastructures de transports, d'approvisionnement en eau ou d'égout, fut considérée par les municipalités tout aussi importante afin de lutter aux impacts négatifs occasionnés par des inondations.

Dans les deux dernières décennies, deux importantes réformes ont modifié la structure politique québécoise. Au tournant des années 2000, une réforme ayant pour résultat la fusion territoriale de plusieurs dizaines de municipalités eut lieu à l'intérieur de la province du Québec. Pour certaines, ces fusions ne résistèrent aux diverses pressions politiques que durant quelques années, et les municipalités le souhaitant reprirent leur statut de ville à part entière. Ces bouleversements politiques laissèrent des traces sur les pouvoirs et la superficie de territoire que possédèrent les municipalités, influençant ainsi les actions pouvant être posées par chacune de ces dernières dans la lutte aux changements climatiques.

Ce mémoire se divise en deux sections complémentaires. La première section visera dans un premier temps à énoncer un cadre de réflexion expliquant la nature des pouvoirs décisionnels des différents paliers du gouvernement canadien (fédéral, provincial et municipal) en ce qui a trait aux changements climatiques. Nous aborderons les compétences gouvernementales sur l'élaboration de la réglementation en environnement et l'importance de la loi sur l'assise du contenu de ces derniers. La planification urbaine liée aux changements climatiques faisant référence à une terminologie multiple (atténuation, adaptation, etc.), il est par ailleurs primordial de définir en quoi consistent ces concepts. À titre d'exemple, pour le gouvernement canadien,

l'adaptation aux changements climatiques désigne toute mesure visant à atténuer les impacts négatifs, tout en tirant parti des nouvelles possibilités éventuelles. Elle consiste à remanier les politiques et les mesures en fonction des changements du climat observés ou prévus (Warren, Barrow, Schwartz, Audrey et Mills., 2004, p. 2).

Ces termes seront définis de manière plus précise à l'intérieur de la mise en situation.

À l'intérieur de la seconde section, j'aborderai les caractéristiques de la stratégie climatique de la municipalité de Montréal. J'essaierai d'expliquer le contenu de cette dernière en fonction du contenu des plans liés à la réduction des GES et au développement durable. J'effectuerai par la suite une liaison entre les plans établis par la municipalité montréalaise dans son processus de lutte aux changements climatiques et les deux plans d'importances de la municipalité québécoise, soit le plan d'urbanisme et le plan de transport. Ces analyses me permettront d'établir de quelle manière la planification climatique de la ville de Montréal se développa au courant des dernières décennies. De manière plus spécifique, j'aimerais établir de quelle manière la planification climatique de la ville de Montréal se développa-t-elle dans un climat de structures administratives complexes et de quelle manière la séparation territoriale entre les différentes municipalités de l'île de Montréal a influencé l'élaboration et l'application de la stratégie climatique montréalaise.

2. Mise en contexte

Afin d'identifier de quelle manière la planification climatique de la ville de Montréal se développa dans un climat de structures administratives complexes, il convient de définir quelques concepts d'importance. Ces derniers portent à la fois sur la thématique du changement climatique, du principe de réduction des émissions de GES et des mesures d'adaptation telles qu'ils peuvent être abordés par le monde municipal, mais portent également sur les compétences gouvernementales en matière d'environnement et sur le contexte politique des fusions municipales québécoises.

Cette mise en contexte se veut une introduction à la façon dont les thématiques des politiques publiques d'atténuation des émissions de gaz à effet de serre, d'adaptation aux changements climatiques et les plans de développement durable sont traités de façon générale dans la littérature.

À l'intérieur de ce chapitre, j'aborderai les questions générales entourant les notions relatives à la question de changement climatique. Je survolerai la question des compétences gouvernementales canadiennes (fédérale, provinciale et municipale) en matière d'environnement telles qu'elles sont mises en œuvre par les différents paliers de gouvernement et j'aborderai le processus de restructuration qui conduisit à la réalisation des fusions municipales québécoises et son impact sur les pouvoirs détenus par les différentes instances décisionnelles (conseil d'agglomération, communauté métropolitaine, municipalité locale et arrondissement).

2.1 Les changements climatiques et les structures administratives en Amérique du Nord.

L'intégration de la gestion de changement climatique aux politiques publiques se fit graduellement au courant des deux dernières décennies. L'élaboration de définitions communes afin de définir ce que sont les changements climatiques dut cependant être effectuée avant tout. Il ne s'agit pas ici de définir mot par mot en quoi consistent les changements climatiques, mais plutôt de comprendre de quelle manière les changements climatiques sont perçus par les communautés nord-américaines et de quelle manière un processus de lutte aux changements climatiques put être intégré aux politiques publiques actuelles.

2.1.1 Métropolisation et changement climatique.

Dans un contexte de réchauffement climatique, les changements climatiques auront des répercussions importantes sur la gestion des territoires par les municipalités et plus particulièrement pour les grandes métropoles. Selon François Ascher, « tous les pays développés et bon nombre de pays en développement connaissent un processus de "métropolisation", c'est-à-dire la concentration des richesses humaines et matérielles dans de grandes agglomérations urbaines ou à leur périphérie » (Sénécal, 2009, p. 67). En Amérique du Nord, des villes telles que New York, Boston, Toronto ou même Montréal entrent dans cette classification municipale. Ces dernières villes regroupent un nombre important d'habitants et possèdent les moyens financiers pour gérer le développement de leur région et faire face à d'éventuelles modifications du climat.

Ces villes de grande envergure seront touchées plus durement par les changements climatiques en raison du nombre important d'habitants y résidant et de l'étendue du territoire sous leur juridiction. Lorsque surviendront des épisodes de chaleur écrasante, des épisodes de smog ou des problématiques reliés à l'eau potable, les problèmes toucheront une population plus nombreuse et des zones plus vastes que ce qu'il est possible d'observer chez des villes de moindres importances. À titre d'exemple, les villes possédant une population nombreuse tendent ainsi à connaître une problématique plus accrue d'îlot de chaleur occasionnant des problèmes de santé chez les populations vulnérables (exemple : les personnes âgées et les jeunes enfants).

En liaison avec des événements de ce type, une perception plus accrue de l'importance de l'environnement émergea au sein de ces collectivités (Sénécal, 2009). La notion du changement

climatique est apparue dans le rapport Brundtland où la notion de développement durable était mise de l'avant (Sénécal, 2009, 74).

L'enjeu de cette formule était d'aider au passage d'une écologie défensive à une écologie de proposition. Il ne s'agissait plus de s'opposer au progrès, mais d'essayer de concilier le développement économique, l'équité sociale, la protection des patrimoines naturels et culturels et de la gestion maîtrisée des ressources non renouvelables. [...] Dans ce nouveau contexte, de nouvelles formes de politisation du champ environnemental sont apparues

L'une de ces nouvelles formes de politisation fut notamment l'arrivée de la notion de gestion de risque. En ayant une responsabilité morale envers les générations futures, il convient de tenter d'éliminer tout danger de catastrophes environnementales et de transformer cette notion de danger en notion préventive de risque (Sénécal, 2009). L'importance de l'atténuation des émissions prend alors tout son sens. Dans un premier temps, il ne s'agissait que de maîtriser la quantité de GES émis afin d'en contrer les effets climatiques, mais rapidement vint également la préoccupation d'adapter les métropoles aux modifications que subit l'environnement et par ce fait, de protéger les générations futures.

2.1.2 Impacts et adaptation aux changements climatiques

While efforts to reduce CO² emissions are laudable, how successful they will be is highly uncertain (Wilson Brown, 2008; Wheeler, 2009) and there is a growing concern that, regardless of the success of CO² reduction strategies, some amount of global climate change is going to occur (Begley, 2007; Hauser et al., 2009; Intergovernmental Panel on Climate Change [IPCC], 2007). Thus, attention to climate change adaptation is as important as reducing CO² emissions (Quay, 2010, p. 497).

Une partie importante de l'impact de changement climatique sur un territoire donné se traduit par l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des événements naturels catastrophiques auxquels il est déjà soumis. Cela comprend à la fois des épisodes plus fréquents de chaleur accablante, l'augmentation du niveau de pollution de l'air, des épisodes de feux de forêt plus nombreux ainsi que la présence plus marquée de désastres naturels variés tels que des inondations, des sécheresses et des tempêtes (Bedsworth & Hanak, 2010). L'augmentation de la fréquence et de l'intensité de ces événements pourrait être problématique pour un territoire lorsque les seuils de tolérance de ses systèmes de régulation seront dépassés par les événements (Warren, Barrow, Schwartz, Audrey & Mills, 2004). Il devient alors important d'augmenter la capacité de résistance du système face à un stress augmentant, mais sans savoir quelles seront la nature exacte du stress et la provenance de ce dernier.

Pour plusieurs, les mesures visant à réduire les émissions de GES ne suffiront plus à modérer le processus de changements climatiques. Pour éviter des catastrophes économiques et pour ne pas diminuer la qualité de vie des habitants, les gouvernements devront se tourner vers une nouvelle approche abordant non plus uniquement des mesures d'atténuation du changement climatique, mais intégrant un processus d'adaptation à ces dernières. En effet, selon Warren, Barrow, Schwartz, Audrey et Mills (2004), les mesures d'adaptation ne pourraient être efficaces à elles seules si nous ne réduisons pas le volume des émissions de GES rejeté dans l'atmosphère. À l'inverse, la réduction de ces émissions ne pourrait vaincre la lutte aux changements climatiques si elle n'est pas combinée avec des mesures d'adaptation nous aidant à mieux envisager le futur.

Selon Bedsworth et Hanak (2010), la notion d'adaptation aux changements climatiques s'applique de deux manières complémentaires, soit en s'attaquant à la notion même de vulnérabilité des territoires relativement aux changements climatiques, soit en augmentant la résilience d'un territoire. La notion de résilience réfère ici à la capacité d'un système de lutter contre les perturbations auxquelles il doit faire face (ERSCP, 2012). L'adaptation aux changements climatiques doit en ce sens s'effectuer selon un processus visant à accroître la capacité de résistance et d'adaptation d'un aménagement territorial pour que ce dernier soit capable de supporter une augmentation du stress auquel il est soumis (Warren, Barrow, Schwartz, Audrey & Mills, 2004). Si la notion de réduction ne peut s'appliquer en raison de l'augmentation constante du nombre d'évènements et de la taille de ces derniers, la notion d'adaptation dicte alors de s'attaquer au niveau de résistance des systèmes qui feront face aux stress et d'augmenter le niveau en question (Bedsworth & Hanak, 2010). De façon plus spécifique, la notion d'adaptation se penche sur les actions qui permettront de retarder le point de rupture des systèmes existants. En augmentant le seuil de tolérance des systèmes (eau potable, assainissement des eaux, etc.), il est possible de dégager une marge de sécurité permettant de supporter un niveau de stress plus important.

En réduisant l'ampleur des effets nuisibles pouvant être encourus en cas de catastrophes naturelles et en prévoyant des processus de secours pouvant être mis en place rapidement lors de telles catastrophes, l'impact négatif des changements climatiques pourrait être réduit et pourrait faire place à des impacts positifs (Warren, Barrow, Schwartz, Audrey & Mills, 2004). Afin de parvenir à la mise en place de ces processus de secours, certains auteurs affirment que la question du changement climatique devra être intégrée aux cadres décisionnels des instances politiques (Warren, Barrow, Schwartz, Audrey & Mills, 2004). Selon Bedsworth et Hanak (2010, p. 477), l'adaptation aux changements climatiques devraient s'effectuer aux niveaux politiques locaux et provinciaux. *“Whereas national governments will generally have to take the lead in crafting comprehensive policies for climate change mitigation, adaptation strategies will often be created at the local and regional levels, where the impacts will be felt.”*

Selon le gouvernement du Canada, les municipalités locales et régionales seraient en mesure de mieux intégrer cette notion d'adaptation aux changements climatiques puisqu'ils se retrouvent au niveau percevant le mieux la réalité des impacts sur un territoire donné. Mentionné à l'intérieur de la version française du document *Adapting to Climate Change : An introduction for Canadian Municipalities*,

les administrations municipales ont un rôle unique et essentiel à jouer dans la gestion du risque que pose un climat changeant. Alors que tous les paliers de gouvernement ont d'importantes responsabilités en matière d'adaptation, les municipalités sont souvent en première ligne pour assurer une gestion efficace des risques, protéger la sécurité de la collectivité et promouvoir la durabilité économique, en raison de la nature locale de bon nombre d'impacts climatiques. De ce fait, les municipalités sont en bonne position pour mettre en œuvre les mesures d'adaptation, en particulier par le truchement de processus comme la planification de l'utilisation des terres, la planification énergétique communautaire et des mécanismes comme le zonage ou la réglementation des permis (Richardson, 2010, p. 4).

2.1.3 Les changements climatiques et les politiques urbaines

La notion d'atténuation des émissions de GES est présente dans les politiques publiques depuis plus d'une décennie. La notion d'adaptation est présente pour sa part depuis aussi longtemps, mais sans nécessairement être nommée sous cette terminologie. Pour une fraction non négligeable des municipalités canadiennes, les actions liées à l'atténuation des émissions de GES et à l'adaptation furent initialement réalisées sous la juridiction de politiques liées au développement durable. Comme ce fut le cas pour la question de changement climatique, l'émergence de la notion du développement durable dans les politiques publiques découle de la commission Brundtland de 1983. Selon Boswell, Adrienne, Greve et Seale (2010, p.452), « The Brundtland Commission report (World Commission on Environment and Development, 1987) embraced the concept of thinking globally but acting locally, which is key to the climate action planning movement. ».

De nombreuses politiques liant à la fois les notions d'atténuation et d'adaptation furent élaborées dans l'optique du développement durable. L'un des exemples canadiens consiste en des mesures d'adaptation anticipatoires visant à instaurer un plan d'action pour lutter contre les inondations ponctuelles en milieux urbains. Pour ce faire, la municipalité concernée établit un projet de restauration des berges et de plantation d'arbres sur le bord des rives et cours d'eau présents sur son territoire en vue de contrer la hausse des inondations présentes liées à une hausse de la fréquence et de l'intensité des pluies sur un territoire donné. La restauration des rives urbaines et la plantation d'arbres permet de réduire l'écoulement des eaux de ruissellement tout en augmentant le stockage des

émissions de carbone par ces mêmes arbres. Il s'agit ici à la fois d'une mesure d'atténuation des émissions de GES et une mesure d'adaptation présente dans un plan qui n'était initialement pas lié à la notion de changement climatique (Richardson, 2010).

De nombreux plans furent édifiés dans les dernières années afin de lutter contre « *la fréquence et la violence accrues des phénomènes météorologiques extrêmes (p. ex., vagues de chaleur, inondations, tempêtes et sécheresse), davantage d'épisodes de smog et d'épidémies* » (Richardson, 2010, p. 3). Les plans en question visent à réduire les impacts négatifs que subissent les municipalités lorsque les infrastructures urbaines sont directement touchées par de tels événements. Les milieux naturels et les infrastructures de transports, d'approvisionnement en eau potable et d'égouts subissent des impacts négatifs importants en cas de tempêtes et d'inondations; ces dernières touchent également les populations humaines qui subiront en plus de cela, les impacts encourus lors d'épisodes de chaleur accablante et de smog. Les événements peuvent avoir de lourds impacts sur les infrastructures, mais également sur le milieu social et économique.

Tel que soutenu par Bedsworth et Hanak (2010, p. 478)

Rising temperatures and more frequent extreme heat waves will likely increase several types of health risks: air quality violations that cause respiratory illnesses may increase in frequency; more prolonged heat waves may put vulnerable populations at greater risk; and vectors of insect-borne diseases may spread. More intense summer heat will also increase the use of air conditioning, placing additional stress on the electricity system during peak demand hours and increasing its vulnerability to power outages.

Par l'instauration de plans d'urgence pour les épisodes de chaleur accablante ou par l'amélioration des infrastructures urbaines, les administrations municipales contribuent à lutter contre les changements climatiques. Par leur position et en raison de leurs outils de planification tels que le zonage et la réglementation de permis, les administrations locales doivent soutenir la base des principes d'adaptation aux changements climatiques. L'idée même du développement durable refait alors surface.

Des politiques, des plans et des investissements s'échelonnant sur plus de 20 ans peuvent ne pas être durables s'ils ne tiennent pas compte de changement climatique. En comprenant les liens entre les mesures à l'égard de changement climatique et les buts en matière de développement durable, les municipalités seront en mesure d'accroître l'efficacité de leurs mesures d'adaptation en attribuant stratégiquement les ressources pour obtenir des résultats multiples (Richardson, 2010, p. 6).

Lors de leur mise à jour, les plans instaurés au cours des dernières décennies devront intégrer les notions d'adaptation aux changements climatiques. Une plus grande résilience par rapport aux changements climatiques devra être incorporée de façon constante dans les plans soutenus par les municipalités si ces dernières désirent atteindre les objectifs élaborés tant pour le développement durable que pour la lutte aux changements climatiques. Par ailleurs, selon le gouvernement du Canada, cela permettra également de mieux prévoir et percevoir les coûts humains et économiques

des impacts liés au climat (Richardson, 2010). Au-delà de la réalisation de nouveaux plans et politiques, ce qui peut s'avérer coûteux pour une municipalité, ces dernières peuvent également promouvoir l'idée « *d'intégrer des facteurs climatiques à long terme à une vaste gamme d'activités et de services municipaux, y compris des décisions sur l'infrastructure, des plans d'immobilisations, des plans d'utilisation des terres et des cadres de gestion de mesures d'urgence* » (Richardson, 2010, p. 5).

À l'heure actuelle, il existe plusieurs outils réglementaires pouvant aider les municipalités canadiennes à intégrer de façon efficace l'idée de l'atténuation des émissions de GES et d'adaptation aux changements climatiques. Au Québec, plusieurs des documents d'aide existants furent élaborés par le Consortium Ouranos en collaboration avec diverses villes et divers ministères québécois. Le gouvernement canadien fait également mention dans ces rapports d'outils d'aides aux municipalités, notamment :

- *Des guides (format électronique ou papier) renfermant les étapes clés du processus décisionnel de bon nombre de plans et de stratégies d'adaptation;*
- *un processus de gestion du risque pour sélectionner les meilleurs plans d'action en situation de grande incertitude;*
- *des études de cas donnant des exemples de la façon dont des collectivités ont relevé des défis particuliers liés aux changements climatiques.* (Richardson, 2010, p. 7)

L'aide de ces guides est essentielle en adaptation aux changements climatiques afin d'augmenter de façon cohérente la résistance des systèmes par rapport aux événements futurs. Ces guides sont majoritairement basés sur le travail des premières municipalités ayant intégré ces notions à leurs outils réglementaires. Au Québec, nous pouvons penser notamment à la ville de Québec et à la ville de Montréal (Virginie Moffet, Communication personnelle, 31 mai 2011). Lorsque ces dernières ont entrepris leurs processus de lutte aux changements climatiques, elles n'ont pu se référer à des guides existants et ont dû faire face à plusieurs obstacles d'importance combinant une incertitude relativement aux impacts de changement climatique, un conflit entre le but souhaité et les moyens financiers disponibles ainsi qu'avec les infrastructures déjà présentes. En dernier lieu, ces municipalités durent faire face à une incertitude au niveau des limites et pouvoirs des institutions.

2.2 Les compétences gouvernementales en matière d'environnement

Une analyse de plusieurs articles liés à la question du changement climatique en Amérique du Nord a fait ressortir l'incertitude des municipalités quant aux pouvoirs qu'elles possèdent sur l'instauration d'une stratégie de lutte aux changements climatiques. Le gouvernement canadien indique dans plusieurs documents que les processus d'adaptation aux changements climatiques sont à même d'être plus efficaces lorsqu'ils sont portés par les municipalités puisque ce sont ces dernières qui peuvent le mieux percevoir les impacts d'un tel changement (Richardson, 2010). Il faut toutefois se questionner à savoir si ce palier de gouvernement possède effectivement les outils pour instaurer efficacement des plans, programmes ou politiques liés à la lutte aux changements climatiques.

Afin de montrer de quelle manière la planification climatique de la ville de Montréal s'est développée dans un contexte de structures administratives complexes, il convient d'établir en premier lieu quelles sont les compétences des différents niveaux de gouvernement leur permettant d'instaurer des politiques liées au domaine de l'environnement, des changements climatiques, de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. Cette section visera par la suite à établir, en quoi consiste la stratégie de lutte aux changements climatiques au niveau gouvernemental provincial, quels efforts ont été effectués à ce jour par le gouvernement québécois dans la lutte pour la réduction des gaz à effet de serre et quels sont les impacts d'une telle réglementation sur le milieu municipal.

2.2.1 Les compétences relatives aux paliers de gouvernement fédéral, provincial et municipal

Au Canada, le pouvoir d'adopter des lois concernant l'environnement, la réduction des GES et l'adaptation face aux changements climatiques est réparti entre les compétences ministérielles provinciales et fédérales. En vertu de l'acte de l'Amérique du Nord britannique (tableau 1), la constitution confère au gouvernement fédéral le pouvoir de faire des lois sur tout ce qui touche de près ou de loin à la « *défense, la monnaie, la navigation, les aéroports, les poids et mesures, les brevets d'invention, le recensement, les postes, les Indiens et les réserves, les pénitenciers, la constitution en corporation des banques, les relations internationales, la radiotélévision, etc.* » (Université d'Ottawa, 2013, para. 5).

Au-delà de ces champs dits classiques, le palier fédéral a le pouvoir résiduel d'adopter des lois générales pour « *la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada* » (Forsey, 2012, p 22). Ce pouvoir autorise le gouvernement fédéral à exercer des pouvoirs dans des domaines qui n'étaient initialement pas prévus par la constitution canadienne de 1867, notamment en ce qui a trait à l'environnement. Les lois fédérales adoptées en vertu de ces pouvoirs comprennent la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, la *Loi sur les produits antiparasitaires*, la *Loi sur la marine marchande*, la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, la *Loi sur les pêches* et la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* (Gouvernement du Canada, 1999).

Les compétences provinciales (tableau 1) s'étendent pour leur part aux matières de nature locale ainsi qu'à la propriété et aux droits civils dans la province et regroupent plus précisément « les richesses naturelles (les mines, les minéraux, le gaz naturel, le pétrole, etc.), les droits de propriété, l'éducation, l'administration des hôpitaux, les services sociaux, les institutions municipales, les relations de travail, etc. » (Université d'Ottawa, 2013, para. 9). Les provinces ont également prépondérance en matière de foresterie, d'exploitation minière et d'aménagement hydroélectrique. En effet, les gouvernements provinciaux étant propriétaires des ressources naturelles présentes sur leur territoire, les dispositions législatives visent à permettre l'exploitation des ressources présentes tout en préservant les matières premières et les personnes qui les exploitent. En raison de ces compétences et pouvoirs, les provinces possèdent suffisamment d'autorité pour adopter l'ensemble des lois et programmes existants concernant l'environnement.

Tableau 1 Les différents champs de compétence législative fixés par les articles 91 à 95 de la Constitution de 1867.

| Compétence fédérale | Compétence provinciale | Compétence partagée |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> — Commerce intraprovincial — Taxes — Postes — Milice et défense — Monnaie et banques — Politique indienne — Droit criminel — Pouvoirs résiduels (champs non définis dans la Loi constitutionnelle de 1867) — Mariage et divorce | <ul style="list-style-type: none"> — Commerce interprovincial — Terres publiques et forêts — Système de santé — Institutions municipales — Célébration du mariage — Propriété et droits civils — Éducation — Licences commerciales — Constitution provinciale | <ul style="list-style-type: none"> — Agriculture — Les compagnies et le développement économique — Les prisons et la justice — La pêche — Les travaux publics — Les transports et communications — L'immigration |

Source : (Université d'Ottawa, 2013, para, 3)

Certaines compétences ayant un impact sur la gestion de l'environnement et des changements climatiques sont pour leur part partagées entre ces deux paliers de gouvernement. Les différents champs de compétences législatives, initialement établis en fonction des articles 91 à 95 de la Constitution de 1867 (tableau 1), identifiaient un nombre important de compétences partagées. Nous pouvons ici faire référence notamment à l'agriculture, aux transports et communications, aux compagnies et au développement social.

Bien que, en principe, le pouvoir fédéral détienne la responsabilité sur les questions d'intérêts généraux et nationaux et les gouvernements provinciaux, celle des questions régionales, la différence n'était pas tout à fait tranchée en 1867 entre les compétences des deux instances. Il n'est pas toujours facile de déterminer ce qui constitue les "affaires générales" (gouvernement fédéral) et les "affaires locales" (gouvernements provinciaux), car les deux paliers de gouvernement sont à la fois indépendants et complémentaires (Université d'Ottawa, 2013, para. 4).

Cette difficulté à séparer les « affaires générales » (gouvernement fédéral) et les « affaires locales » (gouvernements provinciaux) ne constitue pas la seule possibilité de court-circuitage entre ces deux paliers de gouvernement. Le gouvernement fédéral peut également

intervenir directement ou indirectement dans les champs de juridiction provinciaux par son pouvoir de dépenser. Par exemple, les sources de financement dont dispose le gouvernement central lui permettent d'influencer plusieurs services sociaux (caisses de retraite), certains domaines de l'éducation (enseignement primaire et secondaire, enseignement professionnel, universités), la santé et les municipalités (Université d'Ottawa, 2013, para. 12).

Les municipalités composent le troisième palier de gouvernement intervenant dans le domaine de l'environnement et il est celui le plus proche de la population locale. Relevant du gouvernement provincial, les municipalités possèdent une autonomie politique, administrative et financière en vertu de la Loi sur les compétences municipales du Québec, du Code municipal du Québec et de la Loi sur les cités et villes. Certaines municipalités, telle la ville de Montréal, disposent par ailleurs « *de plus de pouvoirs particuliers en vertu de leur charte constitutive ou de leur décret de constitution, selon le cas.* » (MAMROT, 2009, p. 4) Initialement, le code municipal du Québec et la Loi sur les cités et villes prévoyaient « les pouvoirs du conseil municipal et de ses différentes instances, le fonctionnement du conseil, les règles pour l'adoption du budget, etc. » (MAMROT, 2009, p. 4)

En vigueur depuis le 1^{er} janvier 2006, la loi sur les compétences municipales regroupe et simplifie les dispositions traitant des compétences municipales en remplaçant et abrogeant les dispositions passées du Code municipal du Québec et de la Loi sur les cités et villes.

Cette loi confirme la compétence des municipalités locales dans les domaines de la culture, des loisirs, des activités communautaires et des parcs, du développement économique local, de l'énergie et des télécommunications, de l'environnement [l'alimentation en eau, égout et assainissement des eaux et les matières résiduelles], de la salubrité, des nuisances, de la sécurité et du transport. Dans le cas des municipalités régionales de comté, la loi précise les

compétences que celles-ci exercent concurremment avec les municipalités locales. Elle précise également leur compétence exclusive en matière de cours d'eau et de lacs, de fonds régional réservé à la réfection et à l'entretien de certaines voies publiques, de parcs régionaux et de développement économique régional (MAMROT, 2009, p. 5).

La Loi sur les compétences municipales n'est toutefois pas la seule loi réglementant le travail des municipalités puisque plusieurs autres lois réglementent le domaine municipal. Les trois plus connues consistent en la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, la Loi sur la qualité de l'environnement et la loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.

De façon générale, la loi sur l'aménagement et l'urbanisme normalise

les règlements de zonage, les règlements de lotissement et de construction, les schémas d'aménagement et de développement, la plantation et l'abattage d'arbres, les plans d'urbanisme, les plans de développement du territoire, les plans d'implantation et d'intégration architecturales, l'occupation et l'entretien des bâtiments, etc. (MAMROT, 2009, p. 5).

Pour sa part, la Loi sur la qualité de l'environnement régit « les domaines de l'assainissement des eaux, de l'habitation, de la gestion des déchets, de l'eau potable, etc. » (MAMROT, 2009, p. 5) tandis que la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles réglementent la protection du territoire agricole, les régions agricoles désignées, les zones agricoles, les sols arables, les activités agricoles, etc. (MAMROT, 2009, p. 6). Ces trois lois réglementant le domaine municipal travaillent en continuité avec la Loi sur les compétences municipales.

2.2.2 Le Protocole de Kyoto et son impact sur les objectifs environnementaux canadiens

Ces différentes compétences provinciales, fédérales et municipales permettaient de légiférer, selon Trudeau et Lalonde (2004), pour la mise en œuvre d'une stratégie canadienne en environnement, basée sur l'adhésion au Protocole de Kyoto. La réglementation des composantes environnementales du territoire n'est pas attribuable à une seule autorité législative et concerne à la fois les municipalités, les provinces et le gouvernement fédéral, ce dernier ne pouvant voter des lois et des programmes fonctionnels sans la coopération des provinces, seules responsables quant aux ressources naturelles, à la propriété, aux droits civils et aux matières locales, et sans la participation des municipalités.

En 1999, lors de la signature du protocole de Kyoto, le Canada s'était engagé dans un premier temps à réduire entre 2008 et 2012 ses émissions de GES de 6 % par rapport au niveau de 1990, soit 571 millions de tonnes (Mt) (Gouvernement du Canada, 2010a). Afin d'atteindre cet objectif, un plan d'action fut établi en 2005, ciblant cinq principaux domaines d'interventions, soit l'énergie, les

transports, les gros émetteurs industriels, les maisons et les immeubles commerciaux. Malheureusement, ce plan et l'objectif associé furent par la suite qualifiés d'irréalisables par le gouvernement conservateur.

En ce sens, le Canada fut l'unique signataire du protocole de Kyoto à être revenu sur ses engagements. Suite à cet événement, de nouveaux objectifs à atteindre furent énoncés par le ministère de l'environnement canadien. Le dernier objectif fut établi comme suit : « d'ici 2020, Ottawa entend réduire les émissions canadiennes de gaz à effet de serre de 20 % par rapport à leur niveau de 2006 » (Gouvernement du Canada, 2010a). Cette cible fait suite à celle établie lors de l'Accord de Copenhague où l'ensemble de la réduction devait atteindre 17 % d'ici 2020 par rapport aux niveaux de 2005, une cible harmonisée à celle des États-Unis (Gouvernement du Canada, 2012). Afin de réaliser ses objectifs, le Canada établit un nouveau plan d'action économique reprenant les cinq principaux domaines d'interventions établis par le gouvernement précédent (énergie, transports, les gros émetteurs industriels, les maisons et les immeubles commerciaux).

À titre comparatif, la cible de réduction du gouvernement québécois consiste à réduire ces émissions de GES de 20 % sous le niveau de 1990 d'ici 2020 tandis que la ville de Montréal vise une cible plus ambitieuse encore, soit la réduction de ses émissions de GES de 30 % sous le niveau de 1990 d'ici 2020 (MDDEFP, 2010b).

2.2.3 Les outils règlementaires en provenance du gouvernement du Québec

Les guides utilisés par les municipalités se rapportant à la réduction des gaz à effets de serre et à l'adaptation aux changements climatiques sont rédigés par différents auteurs. Plusieurs des ouvrages importants sur la question des changements climatiques furent réalisés par le consortium Ouranos. Ouranos est un consortium qui intègre quelques 250 scientifiques et professionnels issus de différentes disciplines. Ce dernier a pour mission

l'acquisition et le développement de connaissances sur les changements climatiques et leurs impacts ainsi que sur les vulnérabilités socioéconomiques et environnementales, de façon à informer les décideurs sur l'évolution du climat et à les conseiller pour identifier, évaluer, promouvoir et mettre en œuvre des stratégies d'adaptation locales et régionales (Ouranos, 2011, para. 1).

En ce sens, l'une des missions du consortium est de promouvoir des outils afin d'accompagner les municipalités dans l'élaboration de leur plan lié à la planification d'une stratégie climat. Afin de parvenir à aider ces dernières, Ouranos fait office de plateforme diffusant un savoir. Pour parvenir à transmettre ce dernier auprès des municipalités, Ouranos travaille sur plusieurs dossiers conjointement avec les ministères du gouvernement québécois. (Virginie Moffet, communication personnelle, 31 mai 2011).

Cette collaboration fait état d'une préoccupation du gouvernement québécois d'intégrer davantage la notion de changement climatique au sein des dossiers soutenus par ses ministères. Cette relation a notamment permis la concrétisation du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques, élaboré dans une étroite relation entre des ministères et le consortium Ouranos. À l'intérieur du Plan d'action 2006-2012, les programmes associés sont gérés par 4 ministères québécois, soit :

- Le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP);
- Le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRFNF);
- Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ);
- Et le ministère des Transports (MTQ).

Le Plan d'action 2006-2012 gouvernemental (PACC) est composé de 26 mesures s'adressant tant au monde municipal qu'aux secteurs institutionnels, commerciaux et industriels. Six des 26 mesures s'adressent plus particulièrement à l'adaptation aux changements climatiques tandis qu'un nombre plus important porte sur la réduction des GES (MDDEFP, 2008). Afin de permettre la réalisation des objectifs identifiés, de nombreux programmes d'aide furent mis en place par le gouvernement provincial, chacun d'eux s'adressant à une cible particulière, soit les conducteurs automobiles, le transport lourd, le transport en commun, les industries, les institutions ou les municipalités.

La mesure la plus intéressante pour les municipalités consiste en un financement par le programme Climat-Municipalité pour que ces dernières réalisent dans une première phase un inventaire des émissions de GES sur leur territoire et dans une deuxième phase, un plan d'adaptation. Le programme fut réalisé à la demande du gouvernement afin de répondre à l'émergence d'une préoccupation de la part des municipalités relativement à leur émission de GES. Lors de l'élaboration du programme, la responsable de ce dernier, Virginie Moffet, amorça son développement en rencontrant l'Union des municipalités du Québec, ainsi que certaines villes ayant réalisé préalablement un tel inventaire, soit la ville de Québec, ainsi que la ville de Montréal. Ces dernières ont relaté le manque de structures présentes sur le territoire québécois pour la réalisation d'un tel inventaire. Les cadres utilisés pour la réalisation de leur propre document découlaient du plan canadien anglophone et d'un programme canadien intitulé Fond Vert Municipal, peu soutenu par le gouvernement québécois en raison de son appartenance fédérale et de ses caractéristiques linguistiques (Virginie Moffet, communication personnelle, 31 mai 2011).

En raison du manque de cadre structurant et de documents d'aide en langue française mis à la disposition des municipalités québécoises, le MDDEFP décida de réaliser un ouvrage sur le sujet pour aider les municipalités dans leur tâche de rédaction et de mise en œuvre. Par son manque

d'expérience dans le domaine, le MDDEFP confia la tâche de la réalisation de cet ouvrage au Consortium Ouranos, leader sur la thématique de changement climatique au Québec. Lié à la mesure 26 du PACC (Plan d'action 2006-2012 aux changements climatiques du gouvernement québécois), un financement fut accordé à Ouranos pour entreprendre de telles démarches et définir une méthodologie ainsi que des outils adaptés à la réalité québécoise (Ouranos, 2010).

Initialement, puisque le programme Climat-Municipalité s'adressait au monde municipal, la réalisation d'un tel ouvrage et programme aurait pu être dirigée par le ministère des Affaires municipales (MAMROT). En raison d'un manque de disponibilité de ce dernier à aller de l'avant avec un tel programme, le MDDEFP, en liaison avec Ouranos et le ministère des Affaires municipales poursuivi la réalisation du programme au sein du ministère lié au développement durable, à l'environnement et au parc (Virginie Moffet, communication personnelle, 31 mai 2011). Il est important de comprendre qu'une collaboration entre le MAMROT et le MDDEFP dans le cadre des programmes touchant l'environnement et les municipalités n'est pas exceptionnelle. Il ne s'agit pas d'un refus du MAMROT d'établir un programme de réduction pour les municipalités, mais davantage d'une collaboration entre deux ministères sur un sujet touchant leurs deux domaines de compétences. Cette collaboration entre ces deux ministères n'est pas unique, puisqu'elle est aussi présente entre le MDDEFP et le MFRNF, le MAPAQ et le MTQ.

La réponse des municipalités au programme Climat-Municipalité fut excellente. Si bien qu'aujourd'hui, 80 %-85 % des municipalités de plus de 15 000 habitants ont adhéré à la première phase du programme Climat-Municipalité (Virginie Moffet, communication personnelle, 31 mai 2011). Conformément à la nature volontaire du programme, les municipalités adhèrent au programme de leur plein gré. Le MDDEFP espère toutefois qu'éventuellement une réglementation obligera les municipalités à s'outiller pour quantifier leurs émissions et pour planifier leur processus de réduction et d'adaptation. Ce processus incitatif fonctionne par le biais d'un financement important. Une municipalité voulant réaliser un inventaire quantitatif de ses émissions de GES et un plan de réduction reçoit un financement atteignant 90 % des coûts occasionnés par la démarche. Situation semblable au volet adaptation du programme, les municipalités n'ont ainsi qu'à déboursier 10 % des coûts encourus (MDDEFP, 2012).

En 2011, en raison de la lenteur du processus d'élaboration, seules 20 municipalités québécoises, incluant Montréal et Québec, avaient déposé un inventaire des émissions de GES. Sur ce nombre, seuls 8 ouvrages avaient été approuvés par le ministère. Pour le deuxième volet du programme Climat-Municipalité, aucune des villes participantes n'avait en 2011 déposé officiellement un plan d'adaptation (Virginie Moffet, communication personnelle, 31 mai 2011).

2.3 Structures municipales au Québec: le cas de Montréal

Au Québec, peu de municipalités préparent actuellement un plan d'adaptation aux changements climatiques. Pour parvenir à la réalisation de cette phase du programme Climat-Municipalité, ces dernières municipalités doivent avoir démontré leur implication dans un processus de réduction des GES en réalisant un inventaire des émissions émises sur leur territoire ainsi qu'un plan d'action visant à contrôler et à réduire ces dernières. Les villes de Québec, Trois-Rivières, Laval, Sherbrooke et Montréal se démarquent ainsi de l'ensemble des municipalités du Québec par leur avancement dans leur processus de lutte aux changements climatiques. Ces municipalités comptent parmi les plus importantes de la province, tant au niveau du nombre de leur population que de la nature des services qu'elles offrent aux citoyens.

À l'intérieur de cette section, je m'efforcerai d'exposer les différentes structures municipales présentes sur le territoire québécois. Cette section abordera plus précisément les structures municipales liées au territoire de la ville de Montréal et contribuant à expliquer le fonctionnement de son organisation actuelle. Cette section abordera dans un deuxième temps la caractérisation du mouvement des fusions municipales ayant balayé le Québec et son impact sur l'organisation actuellement des instances politiques œuvrant sur la région métropolitaine de Montréal.

2.3.1 Les structures municipales

Selon le guide d'accueil et de références pour les nouveaux élus municipaux,

les municipalités locales n'ont pas toutes la même désignation. Elles peuvent aussi bien correspondre à une ville, à une municipalité, à un village, à une paroisse ou à un canton, mais aussi aux villages nordiques, cris ou ansai. Elles se caractérisent non seulement par leur régime juridique, mais également par leur taille, les services qu'elles offrent à la population dans la mesure des ressources disponibles ainsi que par les liens qu'elles entretiennent avec les municipalités environnantes. Les municipalités locales s'avèrent le palier politique le plus proche de la population. Depuis leur création, elles ont vu leur rôle s'élargir au gré des pouvoirs qui leur ont été délégués. Elles contribuent à la mise en place et au maintien des conditions propices à l'activité économique sur leur territoire. (MAMROT, 2009, p. 13).

Au Québec, les structures municipales se composent majoritairement de municipalités, de villes, de municipalité régionale de comté (MRC) et dans de rares occasions, telle la ville de Montréal, de conseils d'agglomérations, de communauté métropolitaine et d'arrondissements. Les territoires non-

organisés ainsi que les municipalités de plus petite importance se regroupent pour leur part sous une instance plus grande, soit la municipalité régionale de comté (MRC).

Selon le guide d'accueil et de références pour les nouveaux élus municipaux, ce palier supra local a été créé afin de faciliter la mise en commun des services et la gestion des décisions régionales qui influent sur plusieurs municipalités. De façon générale, le conseil de ce palier de gouvernement est composé d'élus en provenance de chacune des municipalités et territoires non-organisés placés sous sa juridiction et l'importance de chacune des municipalités au sein de ce conseil est relative au nombre de citoyens présent sur le territoire. Afin de favoriser la gestion de dossiers ayant un impact régional et non plus uniquement local, les MRC ont compétence en matière d'aménagement et développement du territoire, de développement économique, social, culturel et environnemental, de la gestion des matières résiduelles, de la protection contre les incendies et sécurité civile, de l'administration des territoires non organisés (TNO), du financement et participation aux centres locaux de développement, de l'évaluation foncière et de la gestion des cours d'eau (MAMROT, 2009). Certaines de ces compétences sont également exercées par les villes de plus grande importance et par les onze agglomérations présentes sur le territoire québécois.

Tout comme l'est une MRC, une agglomération est composée de municipalités de tailles variées représentées au conseil en fonction du poids de sa population. Le conseil d'agglomération exerce sur son territoire qui lui est dévolu des compétences d'intérêt dit général.

Au nombre de ces services figurent le transport collectif des personnes, les voies de circulation formant le réseau artériel, les services de police, de sécurité incendie et de sécurité civile ainsi que plusieurs éléments relatifs à l'alimentation en eau, à l'assainissement des eaux, à la gestion des matières résiduelles et au développement économique. (MAMROT, 2009, p. 14).

Ressemblant à bien des niveaux à une MRC, l'agglomération englobe un territoire possédant une population plus élevée et composée d'un moins une municipalité d'importance.

Les deux plus importantes municipalités du territoire québécois sont les villes de Québec et de Montréal. Ces deux municipalités font partie d'une agglomération, mais sont également considérées à titre de communauté métropolitaine. Selon le MAMROT, les communautés métropolitaines ont été réalisées en vue d'assurer une gestion plus cohérente sur le territoire en matière de planification dite métropolitaine.

Les deux communautés métropolitaines ont certaines compétences en commun, dont l'aménagement du territoire, le développement économique, la promotion économique internationale, le développement artistique ou culturel, les orientations en matière de transport en commun métropolitain et la planification de la gestion des matières résiduelles. Chacune des communautés métropolitaines possède aussi des pouvoirs spécifiques en vertu de la loi qui la régit. (MAMROT, 2009, p. 15).

Ces compétences recoupent celles que possèdent l'agglomération et de manières différentes, les municipalités elles-mêmes et leurs arrondissements.

Sur l'ensemble des municipalités présentes sur le territoire de la province du Québec, seule huit d'entre elles sont divisées en arrondissements, incluant les municipalités de Montréal, Québec, Longueuil et Sherbrooke. Les fonctions qui leur sont accordées ne sont pas identiques et chaque municipalité et arrondissement possède leurs propres compétences. De façon générale, les municipalités ayant choisi de procéder à la création d'arrondissements ont permis à ces derniers de gérer localement les services de proximité et de prendre en charge le développement du territoire qui est sous leur responsabilité.

Ainsi, les parcs, les équipements sportifs et culturels et les loisirs locaux, le développement économique local, communautaire et social, les consultations publiques sur le zonage, les dérogations mineures aux règlements d'urbanisme, la délivrance des permis, l'enlèvement des matières résiduelles et la voirie locale sont des exemples de responsabilités des arrondissements. (MAMROT, 2009, p. 13)

Les municipalités composées d'arrondissement font partie des plus importantes municipalités présentes sur le territoire québécois. En leur propre titre, les municipalités

disposent de pouvoirs qui leur sont délégués en vertu des lois adoptées par l'Assemblée nationale du Québec pour répondre aux besoins de leur population. Elles ne peuvent outrepasser ces pouvoirs ni les déléguer à d'autres instances à moins que la loi ne le leur permette expressément. Les principales compétences qui leur sont conférées concernent l'urbanisme, le zonage, le réseau routier local, le transport en commun en milieu urbain, l'eau potable et l'assainissement des eaux usées, la gestion des matières résiduelles, le développement communautaire et culturel, la cour municipale, l'habitation et le logement social, et finalement, la police, la protection des incendies et les mesures d'urgence. De plus, elles peuvent intervenir dans plusieurs autres domaines dont la culture, les loisirs, les activités communautaires et les parcs, le développement économique local, la production d'énergie, l'environnement, la salubrité, les nuisances, la sécurité et le transport. (MAMROT, 2009, p. 18).

Ces compétences étaient reprises par plusieurs des structures municipales, il devient alors difficile de faire la différence entre ce qui est dévolu à l'une ou à l'autre des structures. La distinction principale provient dans ce cas du territoire d'application de chacune des instances municipales, chacun de ces paliers devant agir dans les limites des pouvoirs qui leur ont été conférés en fonction de lois et règlements qui les régissent.

2.3.2 Les fusions, une période politique chaotique

Afin de saisir le fonctionnement des réformes étant survenues au fil des années sur le territoire municipal québécois, il est important de comprendre le fonctionnement même des municipalités. Il ne s'agit pas ici de déterminer le fonctionnement interne des municipalités et des pouvoirs qui leur sont dévolus, mais de comprendre que les structures municipales dépendent du bon vouloir du gouvernement provincial. Tel que le mentionne Prémont (2004, p.5),

Les tribunaux ont répété depuis les débuts de la Confédération canadienne que les municipalités sont les simples créatures de la province, qui peut donc décider non seulement de leur existence et de leur abolition, mais aussi de leur composition ou recomposition territoriale ainsi que des compétences qui leur sont conférées .

Au courant des dernières décennies, de nombreuses réformes ont modifié la scène politique municipale québécoise. La dernière et non la moindre est survenue au tournant des années 2000 et contribua à changer les limites de plusieurs organisations territoriales présentes sur le territoire québécois. De façon concrète, en à peine quatre années, le gouvernement péquiste imposa une fusion forcée aux municipalités désignées, tandis que le gouvernement libéral élu par la suite donna la possibilité aux municipalités le désirant de défusionner (Rivard, Belley, Bherer, Collin & Hamel , 2005).

Les réformes territoriales du secteur public local ne se sont pas confinées aux années 1990 et 2000, mais s'inscrivent dans un programme de réorganisation du territoire effectif depuis les années 60. Afin de trouver des situations comparables à celle de 2000, il faut toutefois remonter aux années 1970 avec la réforme des communautés urbaines et, en 1980, avec celle des communautés métropolitaines de région. La réforme actuelle de 2000 fut toutefois portée à un niveau supérieur par les instances gouvernementales (Collin, 2002).

Au travers des différentes réformes, le gouvernement souhaitait réorganiser le territoire afin « de remplacer un maillage municipal urbain éclaté, par des unités fortes sur lesquelles asseoir la modernisation de la gestion publique territoriale québécoise » (Mévellec & Benoit, 2003, p. 2). La réforme de l'organisation de la structure territoriale survenue lors des fusions du début des années 2000 visait principalement à diminuer le nombre de municipalités présentes sur le territoire québécois en les regroupant de façon plus stratégique (Collin, 2002). Cette réorganisation s'est déroulée de manière à réaliser la mise en place de communautés métropolitaines à Montréal et Québec, la fusion de municipalités locales, la création d'arrondissements dans les grandes villes et le renforcement des municipalités régionales de comté (Rivard, Belley, Bherer, Collin & Hamel , 2005).

Cette volonté de restructuration n'est toutefois pas nouvelle et a été le sujet d'étude de plusieurs groupes et commissions au travers des années.

Parmi les principaux groupes de travail dont les recommandations ont inspiré la ministre Louise Harel et le gouvernement du Québec, notons le Groupe de travail sur Montréal et sa région en 1993 (Rapport Pichette), la Commission nationale sur les finances et la fiscalité locales en 1999 (Rapport Bédard) et le Groupe de travail sur les municipalités régionales de comté à caractère urbain et rural en 2001 (Rapport Ruest-Jutras et Nicolet) (Rivard, Belley, Bherer, Collin & Hamel, 2005, p. 4).

2.3.3 Les réformes passées du gouvernement québécois

Afin de comprendre la réforme survenue dans le monde municipal québécois au début des années 2000, il convient d'approfondir certains éléments ayant influencé ou composant celle-ci. Parmi ces éléments, il est possible de retrouver les réformes passées du gouvernement québécois, le livre blanc de Louise Harel, les projets de loi 170 et 124 ainsi que fonctionnement des nouvelles structures mises en place par les différents gouvernements.

Au milieu des années 1960, le nombre de municipalités sur le territoire de la province du Québec connaît un sommet. En raison de ce nombre élevé, le gouvernement amorce un mouvement « en faveur de la réduction du nombre des municipalités, une préoccupation qui se retrouve dans l'ensemble du Canada et tout particulièrement en Ontario où elle donne lieu aux politiques les plus vigoureuses » (Collin, 2002, p. 5). Afin d'amorcer un processus de diminution du nombre de municipalités, le gouvernement québécois adopte une politique des fusions volontaires qui conduisit notamment à la création de la nouvelle ville de Laval. Malgré plusieurs regroupements municipaux survenues entre 1965 et 1980, notamment dans la région de l'Outaouais, le nombre de municipalités au Québec n'a pas été réduit de manière significative (Collin, 2002).

À la fin des années 1970, le gouvernement provincial a émis une nouvelle vision globale de la gestion des services publics. Cette image de régionalisation ou de décentralisation avait été alors présentée « comme une autre façon de gouverner le Québec » (Collin, 2002, p. 4). Cette volonté de décentralisation alors énoncée était une reprise d'intentions du gouvernement datant du milieu des années 1960 (Collin, 2002). Les propositions les plus importantes de ces réformes ont par ailleurs été notées au projet de Livre blanc de la décentralisation de 1978. Malgré le fait que ce dernier n'a jamais été publié officiellement, « ce document représente une pièce maîtresse dans l'évolution des réflexions et des projets en matière de restructuration municipale au Québec » (Collin, 2002, p. 3).

La recommandation principale du Livre blanc de 1978 consiste en la suivante :

La politique de décentralisation qui se traduira, entre autres, par la création d'organismes horizontaux politiques et administratifs sur un territoire donné, dotés de pouvoirs et de moyens financiers réels, permettra de remettre à ce nouveau palier de décision un bon nombre de responsabilités qui appartiennent actuellement au gouvernement (Collin, 2002, p 3).

Le Livre blanc se concentre sur la création de nouveaux organismes municipaux qui chapeauteraient tout le développement territorial en vertu de nouveaux pouvoirs et d'une taxation justifiée. Selon Collin, malgré le fait qu'il n'a pas été publié officiellement, le projet de Livre blanc « n'en a pas moins amorcé la réflexion et la discussion qui ont mené à la création des municipalités régionales de comté à l'aube des années 1980 » (Collin, 2002, p. 3). Il inspire aussi la grande tournée de consultation sur « Le Québec des régions », conduite en 1984-1985. Cette préoccupation régionale fut reprise dans la réforme territoriale de l'an 2000, mais le Livre blanc passe sous silence l'un des principaux points d'intérêt de cette dernière réforme, soit le sort réservé aux municipalités locales (Collin, 2002, p. 3).

Publié suite à l'élection d'un nouveau gouvernement en 1994, le Livre vert de la décentralisation est considéré comme un proche parent du Livre blanc de 1978. En raison du fait qu'il est « moins précis sur le nombre, le statut et les compétences des instances de décentralisation » (Collin, 2002, p. 4), le Livre vert vise à énoncer « des possibilités plutôt que de proposer des options » (Collin, 2002, p. 4). Les deux livres tendent toutefois à promouvoir la diffusion de la décentralisation du pouvoir grâce à un nouveau projet de restructuration du secteur public québécois.

Suite à la publication de cet ouvrage, la question de la décentralisation est restée plus discrète jusqu'à l'arrivée au pouvoir des libéraux en 2004. Selon Collin (2002), la notion de décentralisation fut remplacée graduellement par la question de la fragmentation municipale au sein des discours ministériels. La raison de cette évolution du discours est « la volonté dès 1994 du Gouvernement du Québec de remettre à l'ordre du jour la nécessité d'une réorganisation territoriale fondée prioritairement sur le regroupement des municipalités locales » (Collin, 2002, p. 4).

Énoncé en 1996 dans la *Politique de consolidation des communautés locales*, le Gouvernement du Québec distingue trois volets permettant de réaliser cette nouvelle réorganisation territoriale. Le premier volet consista au regroupement obligatoire des groupes de village-paroisses. Ce regroupement repose sur les mêmes bases que les fusions de 2000, soit que le gouvernement peut obliger les municipalités à ce regrouper entres-elles selon son bon vouloir. Le deuxième volet porta son intérêt dans l'élaboration d'une vision à long terme de la structure des vingt-cinq agglomérations urbaines et des six régions métropolitaines présentes au Québec. Aucune action directe n'était alors entamée, seules les solutions à envisager furent considérées. Le troisième volet consista à la réorganisation des pouvoirs des municipalités régionales de comté (MRC) (Collin, 2002). Ces théories de ces trois volets furent reprises en partie dans le Livre blanc du Gouvernement de Louise Harel.

2.3.3.1 Le livre blanc

Le Livre blanc de Louise Harel fut publié en avril 2000 sous le titre *La réorganisation municipale : changer les façons de faire, pour mieux servir les citoyens*. Cet ouvrage a ouvert la porte à un vaste chantier de réforme de l'organisation territoriale municipale au Québec et a conduit à l'adoption de nombreux de projets de loi visant à réaliser les objectifs élaborés par ce dernier (Collin, 2002). De façon concrète, le Livre blanc propose deux stratégies d'intervention distinctes : le regroupement des municipalités et le renforcement des structures supramunicipales (ou régionales) (Collin, 2002,).

Selon Rivard, Belley, Bherer, Collin et Hamel (2005, p.4),

bien qu'il reprenne un certain nombre des recommandations issues des différents rapports parus avant lui, le Livre blanc demeure le catalyseur de cette vaste entreprise de réorganisation municipale. Le Livre blanc appuie sa réforme sur le postulat que la trop grande fragmentation des agglomérations urbaines est source d'inconvénients importants : "coordination déficiente, difficulté de prendre en charge des enjeux excédant un territoire restreint, une concurrence stérile, des dédoublements entraînant une sous-utilisation des équipements..." (Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, 2000).

Malgré son annonce en avril avec la publication du Livre blanc de Harel, la réforme de réorganisation municipale votée en décembre 2000 laissa un goût amer aux observateurs. Selon Faure (2004, p.2),

le résultat n'apparaît conforme ni aux objectifs politiques initialement évoqués par le gouvernement, ni aux différentes sources d'expertise mobilisées pendant les consultations, ni aux expériences comparables pouvant servir de référence dans les provinces voisines, ni même aux attentes formulées par les principaux groupes de pression impliqués dans les négociations peu avant l'adoption de la loi .

2.3.4 Projet de loi 170 et 124

Afin de faire face à l'ampleur des tâches découlant de la réforme territoriale et en vue de contrer les oppositions qui feraient inévitablement surface, le gouvernement québécois opta pour une stratégie souple. En ce sens, « tout en annonçant une réforme à l'échelle de toute la province, le chantier a été découpé en plusieurs tranches » (Mévellec & Benoit, 2003, p. 3). La première étape de ce chantier fut l'adoption en 2000 de la loi 170 visant à la réorganisation des trois les plus importantes agglomérations du territoire québécoises, soit les villes de Montréal, Québec et Hull-Gatineau. La deuxième étape fut réalisée en 2001 grâce à l'adoption du projet de loi 124 visant à la refonte municipale des villes de Sherbrooke, Trois-Rivières et Chicoutimi (Mévellec & Benoit, 2003).

Selon Collin (2002), le projet de loi 124, a permis de « faciliter considérablement la capacité pour la ministre des Affaires municipales et de la Métropole de provoquer des regroupements municipaux “afin de favoriser l'équité fiscale et de fournir aux citoyens des services à un coût moindre ou de meilleurs services à un coût égal” (article 125.1, p. 5) » (Collin, 2002, p. 6). Par le dépôt du projet de loi 170, le gouvernement confirmait « sa volonté de faire reposer la réforme sur les fusions » (Collin, 2002, p. 6).

Selon Rivard, Belley, Bherer, Collin et Hamel (2005, p.6),

bien qu'on associe souvent le début de l'épisode des fusions municipales avec l'entrée en vigueur de la Loi portant réforme de l'organisation territoriale municipale des régions métropolitaines de Montréal, de Québec et de l'Outaouais (projet de loi 170), c'est vraiment la Loi modifiant la Loi sur l'organisation territoriale municipale (projet de loi 124) qui vient changer les règles du jeu pour les municipalités situées en dehors des grandes agglomérations .

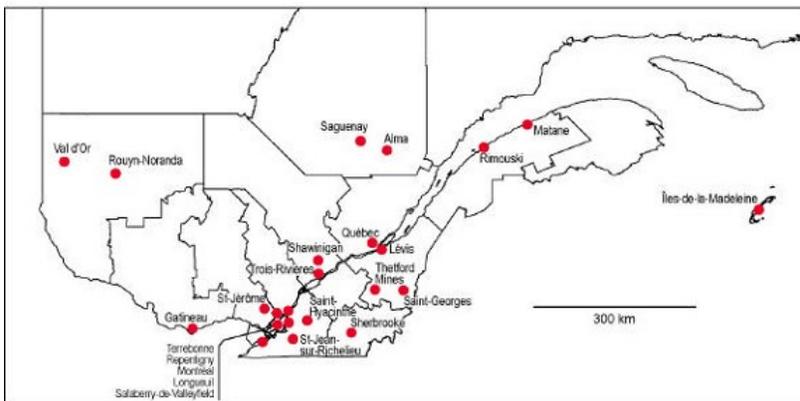
De façon concrète, la loi 124 autorise le gouvernement à réaliser les regroupements qu'il juge bon de réaliser. C'est sous cette loi que cela sera réalisée la majorité des fusions municipales québécoises puisqu'elle s'adresse à tout le territoire extérieur aux municipalités soumises au projet de loi 170.

La Loi 170 n'en est pas moins importante puisqu'elle dicte le processus de réforme pour les territoires des agglomérations de Québec, de l'Outaouais et de Montréal (Carte 1).

En plus de définir les conditions de mise en place des nouvelles villes ainsi que le mandat des comités de transition chargés d'assurer le passage vers les nouvelles grandes villes, la loi 170 contient également les nouvelles chartes des villes fusionnées. C'est également cette loi qui précise le partage initial des compétences entre les administrations centrales et leurs arrondissements, dans les villes où des arrondissements ont effectivement été créés (Rivard, Belley, Bherer, Collin & Hamel , 2005, p6).

Au final, au travers de la mise en œuvre de la réforme territoriale, 242 municipalités furent retrouvées sous la juridiction de 42 nouvelles villes (Collin, Léveillé et Savard., 2004, p. 3). Nous retrouvons parmi les nouvelles villes créées les communautés métropolitaines de Montréal et de Québec.

Carte 1 — Nouvelles villes d'agglomération



Localisation des principales agglomérations créées en 2001-2002 (Collin, Léveillé et Savard. 2004, p. 3).

2.3.5 Les communautés métropolitaines

Contrairement aux municipalités, les communautés métropolitaines sont des « instances dotées de compétences de planification, de coordination et de financement dans des champs de compétence stratégiques et de portée supra-locale » (Rivard, Belley, Bherer, Collin & Hamel , 2005, p. 4). Afin de parvenir à remplir les responsabilités liées à la planification et à la coordination de leur territoire, les communautés métropolitaines sont régies par un conseil et un comité exécutif composés des élus municipaux membres (Rivard, Belley, Bherer, Collin & Hamel , 2005).

Au Québec, les municipalités membres d'une communauté métropolitaine sont choisies en fonction de leur appartenance à un territoire précis, soit le territoire complet de la région fonctionnelle des agglomérations auxquelles les municipalités se rapportent (Rivard, Belley, Bherer, Collin & Hamel , 2005). Les fusions des municipalités liées à une communauté métropolitaine visent à proposer le regroupement en une seule grande ville de toutes les municipalités comprises dans l'agglomération urbaine.

Selon Collin (2002, p.6),

quatre grandes raisons sont mises de l'avant par les mandataires et les conciliateurs, qui, pour l'essentiel, reprennent à leur compte l'argumentation du Livre blanc : favoriser une plus grande équité fiscale, améliorer le rapport qualité-prix dans la fourniture des services publics municipaux, soutenir la compétitivité (économique) du milieu et ainsi consolider le développement économique et social de l'agglomération et faire échec à l'étalement urbain.

Parmi les communautés métropolitaines, les agglomérations de Montréal et de Québec font figure de cas en termes de planification à l'échelle de la région métropolitaine en raison de leur statut unique pour la province du Québec. Il s'agit des deux seules communautés métropolitaines réglementant leur région fonctionnelle à titre d'agglomération métropolitaine. Ailleurs au Québec, les régions fonctionnelles sont divisées en municipalités régionales de comté (MRC). L'objectif derrière cette division administrative est l'amélioration de la « *coordination des politiques mises en œuvre par les différents acteurs présents sur le territoire des régions métropolitaines de façon à enrayer ou du moins limiter la compétition jugée non productive, en matière de développement économique* » (Rivard, Belley, Bherer, Collin & Hamel, 2005, p. 5).

2.3.5.1 Les comités de transitions

Lors de la réorganisation du territoire municipal au début des années 2000, les agglomérations métropolitaines de Québec et de Montréal ont dû faire l'objet d'un traitement particulier (Collin et Léveillé, 2002, p 59). En raison de leur taille, de leur complexité et de leur typographie, ces deux agglomérations métropolitaines ne purent être regroupées sous le principe « une agglomération, une ville » tel que le furent les municipalités de Hull-Gatineau, Trois-Rivières, Sherbrooke, Chicoutimi-Jonquière, Saint-Jean, Saint-Hyacinthe, Shawinigan, Rimouski, Rouyn-Noranda, etc. (Collin et Léveillé, 2002, p. 59).

Dans le cas des régions de Montréal et de Québec, « il continuera d'exister plusieurs municipalités, chapeautées par une communauté métropolitaine » (Collin & Léveillé, 2002, p. 59). L'agglomération de Montréal intègre les municipalités de Montréal, mais également de Longueuil et des villes appartenant à diverses MRC. Par ailleurs, les municipalités de Longueuil et de Montréal peuvent être qualifiées de nouvelles villes puisqu'elles regroupent d'anciennes municipalités de moindre importance. À ce titre, la municipalité de Montréal engloba l'ensemble des municipalités présentes sur le territoire de l'île de Montréal, tandis que la municipalité de Longueuil annexa les villes avoisinantes. Cette situation se répéta sur le territoire de l'agglomération de Québec avec la création des nouvelles villes de Québec et de Lévis (Collin & Léveillé, 2002).

En raison du nombre important des municipalités de ces deux agglomérations et

en prévision de l'agitation politique que ne pouvaient manquer de susciter des projets de fusions les concernant, il est vite apparu nécessaire de faire appel à une procédure originale capable de faire face à la complexité de la tâche, sans partisanerie électorale et avec le souci d'assurer l'essentiel de la mise en place des nouvelles villes dans un délai très court. [...] C'est ainsi que fut élaborée la formule dite des comités de transition qui, au cours de l'année 2001, a été appliquée (Collin & Léveillé, 2002, p. 59).

Afin de superviser la création des nouvelles agglomérations métropolitaines, la loi 170 prévoyait deux procédures de création : « soit la nouvelle municipalité est créée immédiatement et est confiée à un conseil provisoire, soit sa création est précédée de la formation d'un comité de transition formé des maires et de fonctionnaires municipaux » (Collin & Léveillé, 2002, p. 60). Cette deuxième formule fut celle retenue par les instances gouvernementales. Cette solution fut par ailleurs utilisée par le gouvernement ontarien pour « la mise en place des nouvelles villes ontariennes regroupées de Hamilton, de Sudbury, de Norfolk et tout spécialement d'Ottawa » (Collin & Léveillé, 2002, p. 60).

De manière concrète, la définition du comité de transition est la suivante :

le comité de transition est une personne morale et un mandataire de l'État qui a pour mission de participer avec les administrateurs et les employés des municipalités et autres instances locales (MRC, Communautés urbaines) et de leurs organismes, à l'établissement des conditions les plus aptes à faciliter, pour les citoyens de la ville nouvelle, la transition entre les administrations existantes et la ville nouvelle. Le mandat du comité de transition se termine (normalement) à la date de constitution de la ville nouvelle. Le comité est alors dissout et ses actifs et passifs passent à la ville nouvelle (Collin & Léveillé, 2002, p. 61).

2.3.6 Les fusions, l'importance des banlieues pour la ville de Montréal

La fusion du début des années 2000 ne fut pas le premier épisode de fusion que connut la ville de Montréal puisqu'une première série d'annexion survint au tournant du XIXe au XXe siècle. Selon Prémont (2004, p.2),

les circonstances des annexions du siècle dernier sont foncièrement distinctes de celles qui ont présidé à la fusion de 2002, même si certains éléments d'arrière-plan sont toujours les mêmes, c'est-à-dire la définition des services et de leurs niveaux, assumés par les municipalités dans un contexte en mouvance .

La première vague d'annexions de municipalités que la ville Montréal incorpora à son territoire se caractérisa par l'annexion des villes ayant d'importantes difficultés financières. La dernière annexion se caractérise par son opposé, soit l'absorption des plus riches municipalités localisées sur le territoire

de l'île de Montréal (Prémont, 2004). La question monétaire ne fut toutefois pas le point majeur de la fusion municipale puisque l'objectif de la dernière réorganisation consista au renforcement des institutions municipales afin de leur permettre de mieux répondre à la demande de leurs citoyens.

Selon Soucy (2005, dans Tomàs, 2005, p.9),

les mesures adoptées visaient une organisation plus efficace des services municipaux, la prise en charge des responsabilités collectives à l'échelle de l'agglomération, une meilleure équité fiscale entre les citoyens, l'amélioration de la concertation intermunicipale et le développement d'une vision commune du devenir de l'agglomération .

Selon l'Association des villes-centres, la fusion municipale était essentielle pour résoudre les problèmes organisationnels que subissait alors la ville de Montréal.

Selon l'association, les municipalités périphériques auraient adopté, avant la réforme, des comportements de passager clandestin, ne participant pas aux financements des services que consommaient leurs habitants dans la ville centre. Leurs faibles charges leur permettaient alors de pratiquer une fiscalité alléchante, qui aurait notamment attiré les populations aisées. Les populations défavorisées, moins mobiles, se sont alors concentrées dans la ville centre, dont elles ont encore accru les charges (Mévellec & Benoit, 2003, p. 4).

2.3.7 La création des arrondissements

La réorganisation municipale survenue avec les fusions des années 2000 permit aux villes-centres sélectionnées par le gouvernement québécois de regagner leur capacité d'actions et de services adaptés à la population citoyenne. (Mévellec & Benoit, 2003, p4) Afin de faciliter l'incorporation des municipalités à l'intérieur des nouvelles villes, le gouvernement décida d'inclure dans « *sa réforme, la création d'arrondissements dans sept grandes villes visées par la réforme. Dirigés par un conseil élu, les arrondissements se sont vus attribuer des compétences en matière de services de proximité* » (Rivard, Belley, Bherer, Collin & Hamel , 2005, p. 7). Selon Rivard, cette volonté d'attribuer les pouvoirs de proximité aux arrondissements « *s'inscrivait dans le cadre d'une tentative d'assurer la viabilité de la réorganisation municipale malgré la forte opposition aux fusions* » (Rivard, Belley, Bherer, Collin & Hamel, 2005, p. 7).

Cette arrivée tardive dans le projet de loi survient suite aux premiers éclats de mécontentement de la part des municipalités récalcitrantes à la réforme municipale. Selon Faure, « *l'intrusion de la notion d'arrondissement dans la loi est tout entièrement contenue dans ce compromis politique, l'idée principale étant de donner aux leaders politiques l'occasion de conserver, avec un mandat de président d'arrondissement, l'affichage de leur légitimité territoriale* » (Faure, 2004, p. 4).

Il convient de mentionner que les arrondissements ne sont toutefois pas uniquement composés d'anciennes municipalités intégrées à une nouvelle ville. Il existe trois types distincts d'arrondissements sur le territoire québécois. La première catégorie est naturellement composée d'anciennes municipalités et reprend intégralement les frontières des municipalités de banlieue. La seconde catégorie se veut un jumelage de plusieurs municipalités et une fusion de leur territoire respectif. Les derniers arrondissements correspondent à un fragment de la ville centre et se veut la représentation des quartiers de la ville existants avant les fusions. Cette dernière catégorie existe uniquement à l'intérieur des municipalités de Montréal, Québec et Sherbrooke (Collin & Léveillé, 2002). Malgré la distinction possible entre ces trois catégories distinctes d'arrondissements, ces derniers représentent de façon significative la réincarnation des municipalités fusionnées (Mévellec & Benoit, 2003).

Selon Mévellec et Benoit (2003), au-delà de la question de la préservation des limites administratives des anciennes municipalités lors de la création des arrondissements, l'étendue des compétences des arrondissements ainsi que leur autonomie budgétaire ont fait l'objet de marchandage et se voulaient être des éléments de souplesse de la réforme (Mévellec & Benoit, 2003, p5). Au terme du processus de modification territoriale, les arrondissements ont compétence dans les domaines suivants : « *règlements de zonage, parcs locaux, soutien financier aux organismes de développement économique local et communautaire, enlèvement des déchets et voirie locale* » (Rivard, Belley, Bherer, Collin & Hamel , 2005, p17).

2.3.8 La nouvelle ville de Montréal

Le débat sur les fusions municipales occupa « *le devant de la scène montréalaise durant les deux années qui ont précédé l'entrée en vigueur de la nouvelle ville de Montréal en janvier 2002* » (Lemire, Juteau, Arcand & Bilge , 2005, p. 67). Lors de l'entrée en vigueur de cette loi, l'île de Montréal comprenait 28 municipalités distinctes dont 14 possédaient officiellement le statut de ville bilingue (Lemire, Juteau, Arcand & Bilge, 2005). Suite à la fusion, le territoire de l'île de Montréal ne comprenait alors qu'une seule entité municipale composée de vingt-sept arrondissements. Malgré le marchandage survenu lors de la création des arrondissements, les anciennes municipalités de banlieues perdaient leur pouvoir de gouvernance, soit la capacité de gérer de manière efficiente leur territoire.

Ces villes perdent leur personnalité juridique, mais aussi le pouvoir qu'elles détenaient auparavant sur tous les aspects relevant de leur juridiction, notamment l'emprunt et la taxation, la gestion et l'administration des services, l'adoption et l'application des lois et règlements

municipaux de même que l'embauche et la gestion de personnel (Lemire, Juteau, Arcand & Bilge, 2005, p. 75).

Adoptée suite à diverses pressions, le projet de loi no 29 permis aux arrondissements de regagner certaines compétences en urbanisme et plus important encore pour certains, de conserver le statut bilingue des municipalités le possédant autrefois (Lemire, Juteau, Arcand & Bilge, 2005). Malgré ces assouplissements et ceux survenus sous l'élaboration des projets de loi 170 et 124, les pertes des anciennes municipalités n'en furent pas moins importantes dans plusieurs secteurs.

Ainsi, sur le plan structurel, l'alourdissement et la complexification des structures et la réduction du nombre d'élus par entité territoriale éloignent les citoyens des instances, ce qui, à plus ou moins long terme, pourrait se traduire par un affaiblissement de leur capacité d'influencer les décisions susceptibles d'avoir des répercussions sur la vie collective des communautés locales. Sur le plan politique, la concentration du pouvoir au conseil municipal de la mégaville, la réduction du nombre total d'élus locaux et la faiblesse des pouvoirs accordés aux conseillers d'arrondissements dont le rôle se limite, en quelque sorte, à la gestion et à l'administration de services relevant des domaines de compétences des arrondissements, affecte le pouvoir de gouvernance des collectivités locales qui doivent désormais se conformer aux grandes orientations décidées par le conseil municipal de la nouvelle ville (Lemire, Juteau, Arcand & Bilge, 2005, p. 76).

2.3.9 La fusion, de plus en plus contestée

Les municipalités récalcitrantes au projet de fusion furent nombreuses dans la région montréalaise et ailleurs sur le territoire de la province québécoise. En réponse au lever de bouclier des municipalités, les députés libéraux du Québec se positionnèrent contre les fusions municipales.

Parmi les gestes posés par les libéraux sur la question des fusions, nous pouvons souligner

les consultations publiques menées par les députés libéraux de l'ouest de l'île (GYULAI, 2000a), les efforts des libéraux pour retarder l'adoption du projet de loi no 170 jusqu'à ce que les citoyens aient été consultés, et leur prise de position contre le projet de loi no 171, perçu comme un danger pour la paix linguistique sur l'île de Montréal (Assemblée nationale du Québec, 2000c et 2000d). À cela s'ajoute l'engagement pris par le Parti libéral quelques jours avant le dépôt du projet de loi no 170, de tenir des référendums portant sur l'annulation des fusions et d'en respecter les résultats dans l'éventualité où il formerait le prochain gouvernement (PLQ, 2000) (Lemire, Juteau, Arcand & Bilge, 2005, p. 81).

Cette promesse de rouvrir le débat donna la confiance aux municipalités le souhaitant de procéder à l'adoption d'une résolution de défusion en 2001, soit avant même l'entrée en vigueur de la loi sur les fusions (Lemire, Juteau, Arcand & Bilge, 2005, p. 81). De manière générale, cette période de temps se caractérise « par un accroissement de la mobilisation politique des élus et des citoyens, ainsi que par l'évolution et la diversification de l'argumentation développée à l'encontre du projet de fusion, celle-ci variant selon les municipalités et le type d'acteurs impliqués. » (Lemire, Juteau, Arcand & Bilge, 2005,

p. 81) Les principaux arguments soulevés par les municipalités récalcitrantes portaient sur la question économique d'un tel regroupement, sur la question de l'accessibilité des élus auprès de la population citoyenne et sur la sauvegarde de l'identité locale. Malgré les concessions effectuées auprès des municipalités par la création des arrondissements et de leur caractérisation, les municipalités craignent de perdre leur identité propre et leur capacité d'action (Lemire, Juteau, Arcand & Bilge, 2005, p. 81).

La contestation sur la question des fusions se poursuivit suite à l'adoption de la loi 170 avec les recours légaux intentés par diverses municipalités de banlieues. Parmi ces dernières, nous pouvons retrouver la ville de Baie-d'Urfé, la ville de Westmount ainsi que 16 autres municipalités de l'île de Montréal. Cette bataille juridique visant à faire invalider le projet de loi fut invalidée en Cour supérieure et la Cour d'appel du Québec qui statua que les provinces ont compétence exclusive en matière municipale (Lemire, Juteau, Arcand & Bilge, 2005, p. 82). Cette défaite juridique marqua la fin des contestations publiques des municipalités sur la question des fusions. Cela n'empêcha pas les élus de fonder des espoirs sur la promesse électorale faite par le parti politique libéral « d'engager un processus pouvant mener à la défusion » (Lemire, Juteau, Arcand & Bilge, 2005, p. 84).

2.3.10 Un processus de défusion important pour Montréal

Selon les statistiques datant de 2001, la province du Québec était composée de 1306 municipalités locales dont près de 85 % d'entre elles ne possédaient pas plus de 5000 habitants (Radio-Canada, 2005).

Cette profusion de villes engendrait, selon le gouvernement du Parti québécois, des désavantages administratifs, des dédoublements inutiles, une sous-utilisations des équipements, et des déséquilibres fiscaux importants. Au gouvernement du Québec, on constatait également des déficiences au niveau des institutions supramunicipales (communautés urbaines et MRC), qui ne leur permettaient pas de promouvoir correctement les enjeux régionaux et de contrer l'étalement urbain, en particulier à Montréal. C'est pour contrer ces effets jugés néfastes et simplifier la structure municipale québécoise que le gouvernement péquiste de l'époque a entrepris de "moderniser" l'organisation municipale du Québec en réaménageant la carte des villes de la province. Une réforme très attendue à l'époque par certaines villes, mais également fort redoutée par d'autres, obligées par la loi de fusionner (Radio-Canada, 2005, para. 2).

Le processus de fusion des municipalités était soutenu majoritairement par le parti québécois. Lors des élections provinciales suivant l'adoption de la loi sur les fusions municipales, ce parti ne fut pas réélu en tant que gouvernement provincial et dut se contenter d'une place dans l'opposition

Selon Rivard, Belley, Bherer, Collin & Hamel (2005, p.12),

l'arrivée au pouvoir du nouveau gouvernement libéral en 2003 a considérablement affecté le milieu municipal québécois, d'une part, parce qu'il remet en question les réformes du gouvernement précédent, d'autre part, parce qu'il a aussi décidé de réformer certaines structures et d'en créer d'autres. Il n'en demeure pas moins que le gouvernement libéral se distingua du gouvernement précédent sur deux points. D'une part, malgré la réorganisation et la création de certaines structures, les libéraux se concentrent particulièrement sur les programmes et le cadre législatif des institutions locales et régionales. L'autre aspect remarquable est le caractère régional de ses interventions, c'est-à-dire que les régions deviennent le canal de transmissions des interventions aux dépens des municipalités, des MRC et des communautés métropolitaines.

Malgré l'accent mis sur les régions dans le programme élaboré par les libéraux, les premières mesures visant à respecter leur promesse électorale de rouvrir le débat sur les fusions municipales furent celles retenant l'attention de la population québécoise. Dans une volonté de régler rapidement un sujet houleux, « *deux des neuf premiers projets de loi déposés par le nouveau gouvernement étaient en lien avec les Affaires municipales* » (Rivard, Belley, Bherer, Collin & Hamel, 2005, p.16). Dans un premier temps, le gouvernement présenta le projet de loi 1 intitulé *Loi modifiant certaines dispositions législatives concernant le domaine municipal*. Ce projet de loi réglementait la présentation d'éventuelles propositions de réorganisation administrative, tandis que le deuxième projet de loi (*Loi 9 concernant la consultation des citoyens sur la réorganisation territoriale de certaines municipalités*) traça pour sa part les grandes lignes pour d'éventuels référendums sur les défusions (Rivard, Belley, Bherer, Collin & Hamel, 2005, p. 16).

Utilisés conjointement, ces deux projets de loi visaient à élaborer la marche à suivre d'un processus de défusion pour les municipalités le souhaitant et furent utilisés par de nombreuses anciennes municipalités sur le territoire de la région montréalaise. À l'inverse, ces deux mêmes projets de loi visaient à permettre aux villes-centres « *à présenter un plan de réorganisation visant à améliorer le fonctionnement de leur ville de façon à susciter l'adhésion des citoyens (Gouvernement du Québec, 2003)* » (Lemire, Juteau, Arcand & Bilge, 2005, p. 85).

Sur l'ensemble du territoire de la province québécoise, 89 territoires municipaux ont tenu des référendums sur les défusions. Contrairement aux prévisions basées sur l'ampleur des manifestations citoyenne tenues durant cette période houleuse, peu d'anciennes municipalités parvinrent à défusionner. Une des raisons pour expliquer ce résultat provint des règles imposées par le gouvernement dans la loi 9 :

pour qu'il y ait un référendum, un minimum de 10% des électeurs devait signer le registre. Ensuite, il devait :

- a. avoir plus de Oui que de Non;*
- b. le nombre de Oui devait représenter plus de 50% des votes valides et*
- c. le nombre de Oui devait être équivalent à au moins 35% du nombre d'électeurs inscrits sur la liste électorale. (Rivard, Belley, Bherer, Collin & Hamel, 2005, p. 16)*

Le territoire ayant obtenu le plus grand nombre de villes défusionnées fut celui de la région montréalaise. Pour le territoire montréalais, ce ne sera pas moins de 22 municipalités qui demanderont un référendum en vue d'une défusion entre leur municipalité et la ville-centre de Montréal. Cependant, seules 15 municipalités récoltèrent le nombre suffisant de « oui » pour défusionner officiellement (carte 2). Les résultats des votes furent les suivants, départageant les municipalités en deux groupes, soit celles ayant déclaré un statu quo et celles allant de l'avant avec un processus de défusions :

| Défusion | | Statu-Quo |
|------------------------|-----------------------------|---------------------|
| 1. Baie-d'Urfé | 8. Montréal-Ouest | 1. Anjou |
| 2. Beaconsfield | 9. Mont-Royal | 2. LaSalle |
| 3. Côte-Saint-Luc | 10. Pointe-Claire | 3. L'Île-Bizard |
| 4. Dollard-des-Ormeaux | 11. Sainte-Anne-de-Bellevue | 4. Pierrefonds |
| 5. Dorval | 12. Senneville | 5. Roxboro |
| 6. Hampstead | 13. Westmount | 6. Sainte-Geneviève |
| 7. Kirkland | 14. Montréal-Ouest | 7. Saint-Laurent |
| | 15. Montréal-Est | |

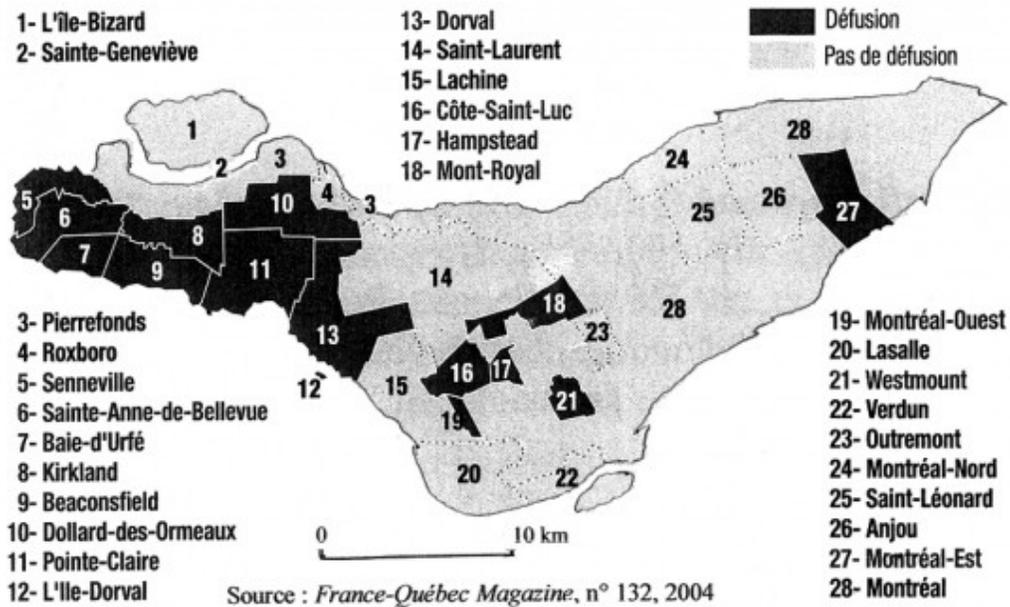
La situation vécue sur le territoire de l'île de Montréal est particulière si le compare aux autres territoires de la province du Québec. Si l'on s'intéresse aux autres municipalités ayant sollicité un référendum, quatre des huit municipalités composant le territoire de la nouvelle ville de Longueuil se séparèrent tandis que seulement deux des treize municipalités de la région de Québec quittèrent la nouvelle ville. Au total, le territoire québécois connut 32 défusions (Rivard, Belley, Bherer, Collin & Hamel , 2005, p.16).

Ces nouvelles municipalités résultant du démembrement reprirent leur statut de ville à part entière sans toutefois obtenir l'ensemble des pouvoirs que ces dernières possédaient auparavant. Au total, 12 champs de responsabilités furent remis au conseil d'agglomération (Rivard, Belley, Bherer, Collin & Hamel , 2005, p. 16).

Selon le gouvernement, cet épisode de défusions survenu en 2003 n'a pas remis en question les objectifs premiers de la réforme des années 2000, soit la réorganisation territoriale. De façon générale, les compétences territoriales furent appliquées comme suis :

à l'échelle régionale, la CMM continue d'exercer son mandat, à l'échelle du territoire des villes fusionnées, le conseil d'agglomération permettra de financer et coordonner les services supramunicipaux, à l'échelle locale, les municipalités reconstituées pourront récupérer le contrôle sur leurs services de proximité, selon les paramètres des Lois 9 et 75. et dans le cas de Montréal, les arrondissements continueront à préserver le sentiment d'appartenance et d'identité locale ainsi que les compétences de proximité (Soucy, 2005, dans Tomàs, 2005, p 10).

Carte 2 : Les villes et arrondissements présents sur le territoire de l'île de Montréal



Source: (Hubert, 2008, p .14)

2.3.11 Le conseil d'agglomération et les conseils d'arrondissements

La période des fusions-défusions correspond à une période riche d'actions politiques. Au-delà de la création d'une ville englobant l'ensemble du territoire de l'île de Montréal, et de la division par la suite de celle-ci en 16 villes, le territoire de Montréal se vit également offrir une nouvelle instance, soit l'agglomération de la ville de Montréal.

Le conseil d'agglomération est en fonction depuis sa création le 1^{er} janvier 2006. Constitué de 31 élus municipaux en provenance de la ville de Montréal et des villes ayant défusionné, le conseil est présidé par le maire de Montréal et est composé à 50 pour cent de représentants montréalais. Les sièges restants sont occupés par les maires des villes reconstituées. Il convient toutefois de mentionner que les municipalités de L'Île-Dorval et Dorval se partagent un siège tandis que la ville de Dollard-des-Ormeaux se voit octroyer un siège supplémentaire en raison du nombre important de résidents y demeurant (*Montréal, 2013d*). Tel que défini par la *Loi sur l'exercice de certaines compétences*

municipales dans certaines agglomérations, le conseil d'agglomération exerce une série de compétences anciennement exercées par les municipalités.

De façon concrète, l'agglomération et son conseil sont responsables des thèmes suivants :

- l'évaluation foncière;
- les services de sécurité, notamment les policiers, les pompiers et le 9-1-1;
- la cour municipale;
- le logement social;
- l'aide destinée aux sans-abri;
- le plan de gestion des matières résiduelles, dont l'élimination et la valorisation des matières résiduelles et la gestion des déchets dangereux;
- l'alimentation en eau et l'assainissement des eaux usées, sauf les réseaux de distribution locale;
- le transport collectif des personnes;
- la gestion des rues et des grandes artères;
- la promotion économique, y compris à des fins touristiques, hors du territoire d'une municipalité liée;
- les parcs-nature (*Montréal, 2013d*).

Sur les thèmes suivants, au moins l'un d'entre eux est assumé entièrement par la municipalité centrale. C'est-à-dire que bien que l'évaluation foncière soit une compétence d'agglomération, la direction de l'évaluation foncière de la ville de Montréal (DÉFVM) « *a la mission de confectionner, tenir à jour et défendre aux fins de taxation, les rôles d'évaluation des 16 municipalités de l'agglomération de Montréal.* » (Montréal, 2013 b, para. 1) Selon le site de la ville de Montréal, les services de déneigements, les sports et les loisirs, la collecte des déchets, les services policiers, le transport en commun, l'épuration des eaux sont directement liés à l'évaluation foncière. Il s'agit en effet de services dont les coûts d'opération sont épongés par l'utilisation des taxes municipales. Bien que ces services soient des responsabilités de l'agglomération, l'ensemble des municipalités de l'île et les arrondissements montréalais possèdent des départements responsables de ces derniers : les lignes directrices sont adoptées par le conseil d'agglomération et leur application sur le territoire est de responsabilité municipale déléguée aux municipalités ou aux conseils d'arrondissements.

De façon concrète, les arrondissements montréalais assument « *les pouvoirs de portée locale dans les domaines suivants* :

- l'urbanisme;
- l'enlèvement des matières résiduelles;
- la culture;
- les loisirs;
- le développement social et communautaire;
- les parcs;
- la voirie;
- l'habitation;

- les ressources humaines;
- la prévention en matière d'incendie;
- la tarification non fiscale;
- la gestion financière. » (Montréal, 2013 c, para.1).

Ces domaines ne sont pas de la compétence unique des arrondissements et sont gérés également par la ville centre de Montréal. Afin de parvenir à effectuer un travail efficace, les arrondissements et la ville-centre doivent travailler de concert.

En résumé, la région métropolitaine de Montréal ne fut pas l'unique territoire touché par les fusions municipales, mais fut l'une des plus touchées par le processus de défusions municipales. Le processus de fusion et de défusion municipales de Montréal modifia considérablement la carte de cette dernière ville. De nombreux secteurs de l'île ne sont plus gérés par la municipalité montréalaise et cette dernière a peu de pouvoirs sur les municipalités ayant quitté la ville-centre. Le conseil d'agglomération gère des services pour l'ensemble des municipalités de l'île, mais ce dernier a des impacts restreints sur la logistique interne de chacune des municipalités et sur les relations entre chacune des municipalités.

Selon Mevellec et Benoit, lorsqu'il est question du processus de fusion — défusion, il est important de tenir compte des faits suivants :

Chaque ville a fait l'objet de la part du législateur d'aménagements spécifiques. Ces différences de formes ne doivent cependant pas masquer une vision globale quant à l'organisation générale des nouvelles entités urbaines. De la même manière, le terme de "fusion" ne doit pas cacher la mise en place de trois paliers complémentaires de gestion publique. Les nouvelles villes résultent de la fusion des anciennes municipalités, qui réapparaissent sous la forme d'arrondissements. D'autre part, même fusionnées, les nouvelles villes ne peuvent fonctionner en isolat, et sont donc réintroduites dans des structures stratégiques territorialement plus larges (communauté métropolitaine, municipalité régionale de comté). La réforme est ainsi triple : une nouvelle unité municipale, de nouvelles structures supramunicipales, mais aussi de nouvelles entités inframunicipales (Mévellec & Benoit, 2003, p. 3).

3. Revue des écrits

Les fusions municipales ne sont pas une situation unique à la province québécoise. À titre d'exemple, le nombre de municipalités en Ontario fut réduit, entre 1995 et 2000, de 800 municipalités existantes à 400 (Sancton, 2005, p. 5). Au travers de la dernière décennie, la question des fusions et du pourquoi de ces dernières fut étudiée par de nombreux universitaires. À son tour, l'impact des fusions sur le territoire et sur les services offerts par les municipalités fut le sujet principal de plusieurs articles. Par ailleurs, la question des changements climatiques et de leurs impacts sur les villes fut également abordée par différents auteurs. Il est toutefois difficile de retrouver des articles traitant à la fois des deux sujets, soit des fusions municipales et de son impact sur la gestion des changements climatiques en milieu urbain.

Si l'on s'intéresse aux raisons des fusions municipales, nous pouvons référer aux articles de nombreux auteurs, dont Soucy (dans Tomàs, 2005), Collin et Léveillée (2002), Mévellec et Benoit (2003), etc. Ces articles furent principalement écrits durant la période des fusions municipales ou suite aux défusions survenues et portent un regard critique sur la question de la réorganisation municipale. Selon l'une de ces études,

l'objectif principal de la réorganisation municipale de 2000 était de permettre un renforcement des institutions municipales pour qu'elles soient plus en mesure de répondre aux défis des années futures. Les mesures adoptées visaient une organisation plus efficace des services municipaux, la prise en charge des responsabilités collectives à l'échelle de l'agglomération, une meilleure équité fiscale entre les citoyens, l'amélioration de la concertation intermunicipale et le développement d'une vision commune du devenir de l'agglomération (Soucy, dans Tomàs, 2005, p. 9).

Afin de réaliser l'objectif, les mesures appliquées devaient dépasser le territoire de la ville de Montréal et par ce fait englober l'ensemble des municipalités de l'île. En travaillant à l'échelle du territoire métropolitain, le processus de fusion municipale visait à résoudre le problème de correspondance entre le territoire socio-économique des agglomérations et le territoire délimité des municipalités. Grâce à la mise en place des communautés métropolitaines, le gouvernement québécois désirait développer un palier supra-local possédant les capacités de superviser les grands enjeux métropolitains. Parmi ces derniers, il est possible de noter l'aménagement du territoire, le transport en commun, le réseau artériel, la planification des matières résiduelles et la promotion économique internationale. Si l'on exclut la promotion économique internationale, tous les autres sujets ont une influence sur les changements climatiques et pour de meilleurs résultats, doivent être supervisés par un palier métropolitain.

La lutte aux changements climatiques est un sujet actuellement étudié par de nombreux laboratoires de recherche. Les études menés par des chercheurs tel que Bertrand, Richard, Rocher et Semal

(2012), , Bourque et Simonet (2008), ainsi que de nombreux projets de recherche menés par le consortium Ouranos (2011) portent actuellement sur ce sujet. Plusieurs de ces projets abordent la question de la lutte aux changements climatiques auprès des municipalités urbaines ou de régions, mais peu portent sur l'impact de la réorganisation municipale sur le processus de lutte aux changements climatiques. Le sujet des articles écrits porte davantage sur les moyens de lutte observés que sur une liaison entre réorganisation municipale et changement climatique.

L'un des objectifs premiers de ce mémoire est de se positionner sur ce sujet et de parvenir à évaluer l'impact de la réorganisation municipalité des années 2000 sur la stratégie de lutte au changement climatique de la région montréalaise. Plus spécifiquement, il sera question d'établir de quelle manière la planification climatique de la ville de Montréal se développa-t-elle dans un climat de structures administratives complexes et de quelle manière la séparation territoriale entre les différentes municipalités de l'île de Montréal a influencé l'élaboration et l'application de la stratégie climatique montréalaise.

4. Question et hypothèses de recherche

Tel qu'illustré au travers de l'introduction et de la revue des écrits, cette recherche portera sur l'analyse du processus d'implantation de la planification climatique à Montréal. Elle visera non seulement à comprendre les forces et les faiblesses de cette initiative, mais également à évaluer l'importance des différentes municipalités lors de la mise en œuvre d'une stratégie de planification climatique. Montréal est l'une des municipalités québécoises ayant soutenu deux importantes réformes de son organisation politique au courant de la dernière décennie. Après avoir fusionné, l'ensemble des municipalités présente sur le territoire de l'île de Montréal, une période de défusion eut lieu par la suite. Cette recherche vise à déterminer quel fut l'impact de la période de fusion-défusion sur la stratégie climatique montréalaise et de quelle manière la planification climatique se développa dans un climat de structures administratives complexes.

4.1 Question de recherche.

De façon plus précise, l'analyse de la stratégie climatique montréalaise vise à répondre à la question suivante : de quelle manière la planification climatique de la ville de Montréal se développa-t-elle dans un climat de structures administratives complexes et de quelle manière la séparation territoriale entre les différentes municipalités de l'île de Montréal a-t-elle influencé l'élaboration et l'application de la stratégie climatique montréalaise.

4.2 Hypothèses.

L'élaboration de la question de recherche s'appuie sur trois faits consistant en ceci :

1. La ville de Montréal a connu une période de fusion municipale, suivie de peu par une période de défusion municipale;
2. La ville de Montréal possède un inventaire des émissions de GES pour son territoire et deux plans d'action corporatifs ont été élaborés en liaison avec cet inventaire;
3. La ville de Montréal est depuis 2011 en période d'élaboration d'un plan d'adaptation en collaboration avec les 16 municipalités de l'île de Montréal.

En analysant le contenu des différents plans liés aux processus d'atténuation des émissions de GES de Montréal et en faisant référence au processus d'élaboration du plan d'adaptation de la ville de Montréal conjointement avec les 16 municipalités de banlieues de l'île, nous tenterons de définir les domaines d'applications de la stratégie climatique montréalaise et d'établir qui est responsable de l'élaboration et de l'application des actions associées aux plans axés sur le développement durable. L'hypothèse de ce mémoire consiste à croire que les tensions municipales résultantes de la période de défusion de villes localisées sur l'île de Montréal n'ont pas nui à la conception et à l'application d'une stratégie climatique commune au territoire de l'île de Montréal.

À cet effet, en compilant les résultats des différentes études portant sur la lutte aux changements climatiques en milieu urbain, il est possible d'émettre l'idée suivante : puisque l'application des services chapeautés par le palier supralocal reste de la responsabilité des municipalités et des arrondissements en raison de la superficie des territoires à couvrir, la participation des différents partenaires (municipalité et arrondissement, conseil d'agglomération, organisme public, etc.) est essentielle pour la réussite de la stratégie de lutte aux changements climatiques de la collectivité montréalaise.

5. Méthodologie

Le cadre théorique visait à définir les concepts d'importance touchant la question de changement climatique et les structures administratives de la municipalité de Montréal. Pour ce faire, les principes de réduction des émissions de GES et des mesures d'adaptations furent énoncés. Les compétences ministérielles furent ensuite précisées afin de définir les champs d'action de chacun des paliers gouvernementaux canadiens. Par la suite, afin de bien saisir l'importance de la période de fusion-défusion ayant touché le territoire québécois, le contexte politique ayant conduit aux fusions municipales puis aux défusions fut abordé.

Cette section dédiée à la méthodologie visera à définir les composantes entourant le processus de recherche d'information. Pour ce faire, le choix de l'approche, la base méthodologie, les composantes de la méthodologie seront exposés. En dernier lieu seront exposées les limites de la méthode de recherche utilisée ainsi que la pertinence de la recherche.

5.1 Composantes de la méthodologie

5.1.1 Choix de l'approche.

Pour répondre aux questions énoncées précédemment, une approche essentiellement qualitative a été utilisée. Afin de répertorier les informations pertinentes à cette recherche, une analyse qualitative fut effectuée à partir de sources documentaires variées, soit l'analyse d'ouvrages monographiques, d'articles de journaux, de revues scientifiques, mais également grâce à la lecture des plans et documents édités par la municipalité de Montréal et par les différents paliers de gouvernement canadien. Une compilation des articles de recherche universitaire portant sur la notion des changements climatiques et des fusions municipales fut par ailleurs réalisée. Une analyse du contenu des entretiens menés par les chercheurs français Bertrand, Richard, Rocher et Semal (2012), liés au projet de recherche *l'adaptation au changement climatique : les défis d'une approche intégrée pour les territoires*, fit l'objet d'un approfondissement.

5.1.2 Entrevues

Ces entrevues réalisées auprès d'acteurs montréalais au mois de mai, juin 2011 dans le cadre de la réalisation du projet de recherche comparative entre les municipalités de Lyon et de Montréal, visaient à approfondir comment

le “changement climatique” devient localement un “problème public” (dans la double perspective d’agir sur ses causes et de se préparer à ses effets), auquel sont associés des stratégies, principes d’action et objectifs. Elles ont particulièrement observé les formes de traduction et d’appropriation locale ainsi que les modalités d’intégration du changement climatique dans la construction des politiques territoriales (Bertrand, Richard, Rocher & Semal, 2012, p. 6).

En vue de la réalisation de ces entrevues, plusieurs grilles et cadres méthodologies ont été réalisés et travaillés par M. François Bertrand et Mme Laurence Rocher. Ces grilles visaient à faire ressortir quatre niveaux d’analyse distincte, soit mise en politique du « problème climat », la structuration du système d’acteur entourant la mise à l’agenda du « problème climat » et de l’adaptation, les discours produits et le contenu des plans associés en terme d’action et de programmation d’actions (Bertrand, Richard, Rocher & Semal, 2012, p. 6). Les verbatims des entrevues furent utilisés à titre de source d’information.

5.1.3 Recherche documentaire

Afin de faciliter le processus de recherche bibliographique, une série de mots-clés furent identifiés. Ce mémoire portant sur l’analyse conjointe du processus d’implantation de la planification climatique à Montréal, il convenait d’aborder la notion de planification climatique. Par elle-même, la planification climatique aborde le concept du changement climatique (1), mais également des mesures d’adaptation sous leur forme générale combinant les mesures d’atténuation (2) des émissions de GES et d’adaptation (3) aux changements climatiques. Puisque la question de recherche vise également à évaluer l’importance du support politique lors de la mise en œuvre d’une stratégie de planification climatique, il convient d’aborder dans la littérature la thématique des politiques publiques (4) et liée à ces dernières, l’idée même de la gestion de risque (5) lors des processus d’aménagement du territoire (6). En dernier lieu, Montréal ayant été l’une des rares municipalités québécoises à avoir soutenu deux importantes réformes de son organisation politique au courant de la dernière décennie, il convenait de joindre aux concepts-clés la question de réorganisation municipale (7).

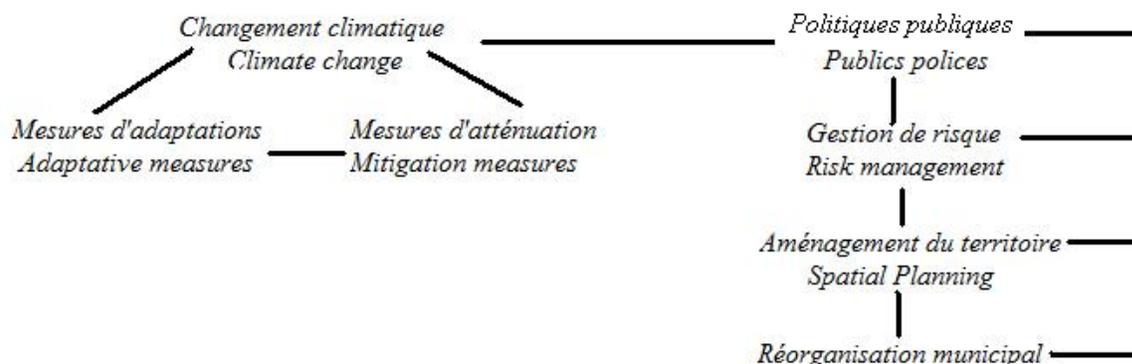


Figure 2 : Diagramme des concepts-clés – (Contribution personnelle)

Pris séparément, chacun de ces concepts permet de faire ressortir un nombre important d'ouvrages, ne nous permettant pas ou peu d'identifier des articles et livres portant précisément sur le cas de la ville de Montréal. Toutefois, lorsque nous combinons plusieurs concepts entre eux avec le nom de la municipalité, nous parvenons à une liste plus abordable.

L'utilisation de ces concepts-clés fut utilisée sur plusieurs moteurs de recherche distincts, soit le moteur de recherche *Atrium* lié au réseau de bibliothèque de l'Université de Montréal, sur le site de *OECD publishing* (pour l'utilisation des concepts-clés liés aux mesures d'atténuation et d'adaptation dans la littérature axée sur l'aspect économique du processus), sur les sites Internet des différents ministères canadiens et québécois, sur le site Internet de la ville de Montréal, sur le moteur de recherche Google Scholar et en dernier lieu, sur plusieurs serveurs des revues électroniques disponibles en ligne.

5.1.4 Limite de la méthode

Une analyse des différents articles liés à la question du changement climatique et sur la réorganisation municipale m'a permis d'établir plusieurs thématiques abordées de façon similaire par différents auteurs. La globalisation de l'importance de réduire les GES à travers l'Amérique du Nord et l'émergence de la notion d'adaptation aux changements climatiques sont des points soulevés par l'ensemble des articles abordant la thématique des changements climatiques. La question des fusions municipales et les impacts que cela occasionna sur la gestion des services sont abordés

significativement par les auteurs retenus. Les informations obtenues en lisant les articles écrits par différents auteurs permettent d'établir un portrait des idées soulevées par les acteurs œuvrant dans le domaine et de constater une variation des opinions et des propos au travers des années. Il convient toutefois de noter que plusieurs des articles retenus furent écrits avant les défusions municipales et ne peuvent rendre compte de la situation vécue par les différentes municipalités suite à ces dernières. De plus, les entretiens étudiés étant survenus avant l'application du plan d'adaptation aux changements climatiques de la région montréalaise, nous ne pouvons étudier l'impact des municipalités sur l'application de ce dernier.

5.1. 5 Pertinence de la recherche.

La raison de départ de cette recherche fut de déterminer si la ville de Montréal était innovatrice lorsqu'il était question de changement climatique. La notion d'innovation étant complexe à définir, la recherche se transforma peu à peu pour aboutir sur les questions suivantes : de quelle manière la planification climatique de la ville de Montréal se développa-t-elle dans un climat de structures administratives complexes et de quelle manière la séparation territoriale entre les différentes municipalités de l'île de Montréal a influencé l'élaboration et l'application de la stratégie climatique montréalaise.

La ville de Montréal comporte une histoire unique. La période de fusion-défusion est commune pour l'ensemble du Québec, mais seule la municipalité de Montréal a connu une aussi importante période de défusion. La ville de Montréal étant l'une des municipalités d'importance lorsqu'il est question de changement climatique au Québec, il convenait de déterminer si la séparation territoriale entre les différentes municipalités de l'île de Montréal a influencé l'élaboration et l'application de la stratégie climatique montréalaise. Peu de recherches portent actuellement sur cet aspect de la stratégie climatique montréalaise.

6. Résultats

6.1 La stratégie climatique à Montréal

Présente depuis peu au sein des différentes réglementations environnementales québécoises, la notion de lutte aux changements climatiques est un sujet d'importance. Le MDDEFP lie aux changements climatiques plusieurs thématiques occasionnant un impact majeur sur la qualité de vie des habitants québécois, tel que les dommages causés par les grandes inondations survenues sur la couronne sud de Montréal au printemps 2011, les hausses du nombre de journées de chaleur accablante à Montréal et la baisse du niveau des eaux du fleuve St-Laurent (Virginie Moffet, Communication personnelle, 31 mai 2011). Ces exemples d'impacts négatifs du changement climatique concordent avec ceux énoncés dans la littérature américaine et même par le gouvernement canadien. Les plans, politiques et stratégies définies par les instances municipales et gouvernementales visent à répondre à des phénomènes de ce type qui s'aggraveront, selon eux au fil des décennies en raison d'une augmentation de leur intensité et de leur fréquence. En raison de l'absence de possibilité de stopper la progression de ce phénomène, il conviendra d'adapter nos stratégies d'aménagement en concordance avec un processus d'atténuation des émissions des gaz à effet de serre.

Au Québec, les changements climatiques sont intrinsèquement liés à la question du développement durable. C'est donc naturellement que le ministère du gouvernement provincial lié à la question de réduction des GES et de l'adaptation face aux changements climatiques est le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP). Ce dernier définit les sources de changement climatique comme étant liées à l'augmentation des émissions de GES engendrées par les activités humaines, combinées aux variations naturelles du climat (MDDEFP, 2008). Selon eux, les problèmes encourus par cette augmentation ne sont pas nouveaux, mais les effets sont exacerbés par la fréquence et l'intensité des phénomènes météorologiques. Ces problématiques touchent entre autres la qualité de l'eau, la qualité de l'air, le réseau d'égouts et la création d'îlots de chaleur, et sont liées aux secteurs de l'énergie, des transports et du monde municipal, de l'industrie, des matières résiduelles, de l'agriculture et des activités gouvernementales (MDDEFP, 2008). En ce sens, les domaines d'interventions de cette province sont supérieurs en nombre à ceux établis par le gouvernement fédéral lors de la signature du Protocole de Kyoto.

La question de la réduction des émissions de GES et d'un processus d'adaptation est maintenant chose courante pour les ministères fédéraux et provinciaux, mais malheureusement, les pouvoirs dont dispose le palier municipal sont vagues et peu d'entre elles (Municipalité et MRC) se risquent à jongler

pleinement avec la question de l'adaptation aux changements climatiques. Selon l'opinion de Virginie Moffet (Communication personnelle, 31 mai 2011), du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, les municipalités du Québec présentent une forte intention de travailler à la réduction de GES et à un processus d'adaptation face aux changements climatiques, mais peu d'ouvrages existent de nos jours pour les aider.

En vertu de la *Loi sur les compétences municipales* :

Une municipalité peut adopter des règlements sur l'environnement, la salubrité, la sécurité et les nuisances. Elle peut définir ce qui est insalubre, ce qui constitue une nuisance ou présente un risque en matière de sécurité. [...] Ces règlements permettent à une municipalité d'édicter des normes de comportement en société et constituent des mesures de protection des intérêts collectifs et de l'ordre public. [...] Ces pouvoirs permettent au conseil municipal de faire supprimer toute nuisance qui est susceptible d'entraîner de graves inconvénients ou de porter atteinte soit à la santé publique, soit au bien-être d'une partie importante ou de la totalité de la communauté (MAMROT, 2011, para. 1).

Ces compétences furent la pierre d'assise de la majorité des interventions municipales montréalaises en matière d'atténuation et d'adaptation réalisées au courant des années 2000 à 2010. Malgré la présence d'actions entreprises dès le début des années 1990, ce n'est qu'au début des années 2000, suite à la réalisation du sommet de Montréal de 2002 que la municipalité montréalaise débuta son processus de réflexion d'où découla un nombre important de plans liés à la notion de développement durable.

La ville de Montréal fut l'une des premières municipalités québécoises à s'impliquer dans la lutte aux changements climatiques grâce à l'élaboration de divers plans liés à la réduction des gaz à effet de serre. Au cours de la dernière décennie, la ville de Montréal élaborera plusieurs plans majeurs reliés au développement durable et à la réduction des GES. Nous retrouvons parmi ces derniers le *Plan d'action sur le développement durable – État de la situation en environnement, orientations et interventions proposées (Montréal, 2005 a)*, le *Premier plan stratégique du développement durable de la collectivité montréalaise (Montréal, 2005 a)*, l'*Inventaire des émissions de gaz à effet de serre de 2002-2003 (Logé, 2006)*, le *Plan d'action corporatif « Pour préserver le climat » (Logé, 2007 b)*, l'*Inventaire corporatif des émissions de gaz à effet de serre 2002-2004 (Logé, 2007 a)*, et le *Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 (Montréal, 2010 b)*.

Ces nombreux plans, politiques et stratégies montréalaises associées de nos jours à la lutte aux changements climatiques furent élaborés dans l'optique d'une contribution au développement durable. En analysant le contenu des plans, nous pouvons noter que les actions inscrites se divisent en deux catégories distinctes, soit les actions axées sur un processus de réduction des émissions de GES et les actions axées sur un processus d'adaptation aux changements climatiques. Il faut toutefois

comprendre qu'à l'intérieur d'un même et unique plan, ces deux types d'actions collaborent entre elles. Par l'orientation donnée aux plans, politiques et stratégies, chacun de ces documents structurants peut toutefois être classifié dans l'une ou l'autre des catégories. Il convient de noter qu'aucun plan officiel ne fut adopté à ce jour concernant un plan d'adaptation aux changements climatiques. Il existe des actions relatives à une telle démarche, mais le plan d'adaptation aux changements climatiques de la région montréalaise est en cours de réalisation par les instances municipales.

Au cours des sections suivantes, je tenterai d'exposer les composantes de la stratégie climat de la municipalité de Montréal en fonction de la nature des plans édités par la municipalité. Je m'efforcerai d'établir l'importance de la ville centre sur l'élaboration des différences composantes ainsi que l'impact des villes défusionnées sur cette dernière. Ce chapitre sera par la suite divisé en deux sections qui aborderont deux thématiques complémentaires, soit la caractérisation des initiatives lancées par la municipalité de Montréal en fonction de leur appartenance à un processus de réduction des émissions de GES ou à un processus d'adaptation aux changements climatiques. Au travers de l'analyse des lignes directrices des plans de développement durable montréalais et des composantes internes de la stratégie, je m'efforcerai de démontrer de quelle manière la planification climatique de la ville de Montréal se développa dans un climat de structures administratives complexes et de quelle manière la séparation territoriale entre les différentes municipalités de l'île de Montréal a influencé l'élaboration et l'application de la stratégie climatique montréalaise.

6.1.1 : Les lignes directrices de la stratégie climatique montréalaise

Lorsqu'il est question de lutte aux changements climatiques, les documents élaborés par la municipalité de Montréal s'articulent autour du *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise* (Annexe 1). Ce dernier fut élaboré en 2003 selon les principales caractéristiques des Agendas 21 locaux. Il visait à succéder à un plan environnemental élaboré dans les années 1990 et à un inventaire de GES effectué à la même époque.

Fruit politique du sommet de 2002 de Montréal, le *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise* consiste plus particulièrement en une série d'actions que la ville de Montréal et ses partenaires entendaient réaliser pour assurer un avenir plus vert à la métropole (Montréal, 2005a). Selon monsieur Alan De Sousa, ce plan visait à refléter « *l'effort collectif que tous les organismes partenaires souhaitent fournir pour léguer aux générations futures une ville où il est agréable de vivre* » (Montréal, 2005a, p. 1). Élaborée de façon plus soutenue à partir de 2003, la mise en œuvre des nombreuses actions s'échelonna sur une période de 5 ans répartie en deux phases distinctes, 2005-2007 et 2007-2009. La phase de démarrage de 2005 à 2006 fut constituée des actions qui devaient être entreprises à court terme, tandis que les actions à plus long terme furent abordées dans la deuxième phase, soit de 2007 à 2009. Les années 2010 à 2015 sont pour leur part assujetties au *Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015*, successeur politique du *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*.

La démarche entourant l'élaboration et la mise en œuvre du *Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise* s'inscrit dans la lignée du document intitulé *Plan d'action sur le développement durable – État de la situation en environnement, orientations et interventions proposés*. Élaboré de façon concertée et déposé en avril 2002 par la Conférence régionale des élus de Montréal (anciennement le Conseil régional de développement de l'île de Montréal), ce document brosse un portrait de l'environnement à Montréal, en plus de proposer une série de 64 interventions prioritaires. (Montréal, 2005a, p. 2)

Le *Plan d'action sur le développement durable – État de la situation en environnement, orientations et interventions proposés* est le seul plan de développement durable majeur ayant été élaboré entièrement à l'époque où l'île de Montréal n'était qu'une seule et unique ville. Cette situation ne fut pas répétée pour l'élaboration des plans plus récents survenue suite à la défusion. Il est toutefois important de mentionner que ces plans, principalement lorsqu'il est question des émissions de GES, tiennent compte des émissions produites sur le territoire de la municipalité de Montréal, à l'époque où cette dernière englobait le territoire de l'île de Montréal. Pour ce faire, les sources des émissions furent recueillies via la documentation produite par Environnement Canada (Logé, 2006). Les actions reliées à ces plans lorsque ces derniers sont parus suite aux défusions s'adressent principalement à la

population montréalaise et à la ville de Montréal, mais peuvent être intégrées dans les gestes quotidiens des populations habitant le territoire des municipalités de banlieues montréalaises.

Afin de permettre la réalisation des divers objectifs, de nombreux programmes furent adoptés ou mis de l'avant en lien avec l'élaboration et la mise en œuvre du PPSDD afin de permettre à la ville de Montréal de réaliser ces objectifs (Annexe 3). Au travers de ces programmes, 3 documents d'importance furent publiés au courant de l'année 2006 et 2007 correspondant aux années de défusions municipales, soit,

1. 2006 — Inventaire des émissions de gaz à effet de serre 2002-2003. Agglomération de Montréal (Logé, 2006).
2. 2007— Inventaire corporatif des émissions de gaz à effet de serre 2002-2004. Agglomération de Montréal (Logé, 2007 a).
3. 2007— Plan d'action corporatif « Pour préserver le climat » (Logé, 2007 b).

Ces derniers plans font partie des sept plans majeurs énoncés précédemment. Le plan corporatif de Montréal de 2007 est lié au *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise* de 2005 (PPSDD) en s'inscrivant dans les livrables de ces engagements. Le plan d'action de 2007 « Pour préserver le climat » (Annexe 3) est pour sa part une référence directe du *Plan d'action sur le développement durable – État de la situation en environnement, orientations et interventions proposées* et visait lors de sa création à prendre en compte l'ensemble des émissions propagées par les municipalités et arrondissements localisés sur le territoire de l'île de Montréal. De façon plus spécifique, ce plan d'action corporatif repose sur une série de 12 actions et sur trois indicateurs de performance : quatre actions sur les véhicules; une action sur les procédés; cinq sur les bâtiments; deux sur les processus et le partage de l'information. Il est donc orienté vers la gestion par résultat. Cette façon de penser est présente à l'intérieur même des plans précédents et fait référence aux quatre lignes directrices de la stratégie climatique montréalaise.

En analysant les contenus des plans de la stratégie climatique montréalaise élaborés par la ville de Montréal au courant de la dernière décennie, il est possible de faire ressortir plusieurs thématiques abordées : soit une collectivité au cœur du développement durable, une meilleure qualité de vie, une protection accrue de l'environnement et une croissance économique durable. Les différents plans élaborés, tout en abordant les mêmes catégories d'actions, sont élaborés de manières différentes, mais en continuité avec les quatre lignes directrices présentes à l'intérieur du *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*.

Ces lignes directrices présentes à travers les différents plans de développement durable de la collectivité montréalaise permettent de regrouper l'ensemble des actions en quatre grandes lignes de

pensée qu'il est primordial de survoler si l'on veut comprendre la nature des actions contribuant à un processus de réduction des émissions de gaz à effet serre et à un plan d'adaptation aux changements climatiques.

6.1.1.1 Une collectivité au cœur du développement durable

La ligne directrice intitulée *une collectivité au cœur du développement durable* indique l'importance du développement durable pour les autorités municipales. À l'intérieur des nombreux plans municipaux, la ville de Montréal essaie de mobiliser les organisations et les citoyens montréalais dans le développement durable de la métropole (Montréal, 2005a). Il s'agit là de la transcription exacte d'une des orientations présentes à l'intérieur du *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*. Cette orientation vise à impliquer les citoyens dans la mise en œuvre du développement durable. Pour ce faire, la population montréalaise est dans un premier temps conviée à participer aux grands événements à caractère environnemental ayant lieu au courant de l'année. Les deux événements majeurs connus du public sont la *Journée de la terre* du 22 avril et l'évènement *Sans ma voiture* le 22 septembre de chaque année. Ces deux journées marquent de façon significative l'imaginaire de la population et les autorités montréalaises travaillent conjointement avec les organismes communautaires lors de ces événements pour soutenir l'action des intervenants en matière d'éducation et de sensibilisation à l'environnement et au développement durable (Montréal, 2005a).

Au-delà des efforts de sensibilisation, la municipalité de Montréal tente d'offrir aux citoyens des services municipaux et une réglementation en matière d'environnement dans un esprit d'équité. En ce sens, les différents arrondissements tentent d'harmoniser les règlements environnementaux présents sur leur territoire afin de présenter une seule et unique ligne de pensée. Cet objectif vise notamment à harmoniser les règlements des anciennes municipalités présentes sur le territoire de l'île de Montréal ayant accepté de rester fusionnées avec la municipalité de Montréal lors de la période de défusions survenues suite au référendum sur les défusions municipales sur l'île de Montréal de 2004. À cette époque, les villes d'Anjou, de LaSalle, de L'Île-Bizard, de Pierrefonds, de Roxboro, de Ste-Geneviève, de Saint-Laurent et de Verdun, avaient décidé de rester annexées à la ville-centre.

Lorsqu'il est question d'harmoniser les règlements environnementaux à la grandeur du territoire de l'île de Montréal, la situation devient conflictuelle lorsqu'on prend en compte l'absence de l'harmonisation des règlements des arrondissements avec ceux des villes ayant défusionné (carte 2). De nombreuses municipalités bordées par les arrondissements montréalais ne sont pas tenues d'harmoniser leurs réglementations avec ces derniers, créant des différences au niveau de la gestion quotidienne des

dossiers touchant les thématiques environnementales. Cette situation autrefois problématique tend à être supprimée avec l'élaboration du futur plan d'adaptation puisque la collaboration des différentes municipalités et la réalisation d'objectifs communs permettront de présenter une ligne de pensée commune pour la réalisation d'objectifs de réduction des émissions de GES et d'adaptation aux changements climatiques.

6.1.1.2 Une meilleure qualité de vie

La ligne directrice *une meilleure qualité de vie* vise à assurer une qualité de vie supérieure pour les citoyens montréalais. Cette ligne de pensée vise tant l'accroissement de la verdure sur le territoire montréalais que la diminution des nuisances sonores et environnementales. En ce sens, l'amélioration des conditions de vie des citoyens s'effectue notamment par le fait d'accroître les occasions de contact avec la nature en aménageant des secteurs boisés, par le verdissement des berges, par la diminution des sources de pollution sonore, par la mise en œuvre des mesures de modération de la circulation et par l'amélioration des conditions d'hygiène et de salubrité dans les bâtiments (Montréal, 2005a).

Cette dernière orientation fait référence à la réduction de la présence d'îlots de chaleurs urbains. Liée à un processus d'adaptation, la diminution des îlots de chaleur est un objectif présent à l'intérieur de plusieurs plans montréalais et a même fait l'objet d'un plan particulier. À titre d'exemple, « l'action 1.17 du *Plan d'urbanisme de Montréal* vise à assurer le verdissement des milieux de vie par un accroissement de la plantation d'arbres sur les domaines publics et privés, particulièrement dans les secteurs qui en sont dépourvus et dans ceux présentant un caractère fortement minéralisé» (Montréal, 2007, p. 42). Ce type d'intervention est également mentionné dans d'autres documents proposant des solutions pour combattre la présence d'îlots de chaleurs urbains, soit :

- Le *Plan particulier d'intervention chaleur accablante ou chaleur extrême de l'agglomération de Montréal* proposant différentes actions à poser en situation d'urgence.
- *Montréal 2025 : Axe d'intervention Montréal, milieu de vie exceptionnel* : Réintroduire la nature dans les quartiers centraux par le reboisement et le verdissement (plantation sur rues et ruelles, toits et murs verts, réhabilitation de secteurs contaminés et de friches urbaines).
- *Politique de l'arbre de Montréal* (Montréal, 2007, p. 42).

6.1.1.3 Une protection accrue de l'environnement

Les objectifs reliés à la ligne directrice pour une protection accrue de l'environnement sont ceux touchant le plus à la thématique de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à un processus d'adaptation face aux changements climatiques. L'orientation intitulée *Améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre* ne pourrait pas indiquer avec plus de précisions le but souhaité par la municipalité de Montréal. Liées à la réussite de cette orientation, les actions à réaliser se concentrent majoritairement sur la thématique du transport. L'importance du transport collectif est ainsi mise de l'avant et soutenue notamment par des programmes de sensibilisation à la marche au ralenti et à l'utilisation en solo d'un véhicule routier (Montréal, 2007).

Cette thématique est soutenue également par de nombreux plans montréalais et plus particulièrement par le *Plan d'urbanisme* de la ville de Montréal et le *Plan de transport* de la municipalité. À travers le contenu de ces derniers plans, nous pouvons constater la volonté des autorités municipales de promouvoir l'utilisation du transport collectif et des modes de transports actifs (vélo, marche). Les actions suivantes sont un rappel des gestes posés dans ces deux plans d'importance :

- | | |
|-------------------|--|
| Plan d'urbanisme | <ul style="list-style-type: none">- L'action 3.5 du plan d'urbanisme vise à favoriser la mise en valeur du territoire ainsi que l'utilisation du transport collectif et du vélo en agissant sur l'offre de stationnement.- L'action 3.4 du plan d'urbanisme vise à assurer la desserte aux secteurs d'activités et l'accès aux infrastructures de transport collectif en complétant le réseau panmontréalais de voies cyclables. |
| Plan de transport | <ul style="list-style-type: none">- La gestion de l'offre de transport en cohérence avec les orientations de transport et d'aménagement figure parmi les objectifs stratégiques du document <i>Plan de transport – Vision et objectifs</i>.- Favoriser l'utilisation des modes de transport actif figure parmi les objectifs stratégiques du document <i>Plan de transport – Vision et objectifs</i>.- Inciter les employeurs et les institutions de Montréal à faire la promotion de la gestion de la demande de transport et encourager l'utilisation du transport en commun ainsi que des modes de transports actifs est un des objectifs particuliers du document <i>Plan de transport – Vision et objectifs</i> (Montréal, 2007). |

L'amélioration de la protection de la biodiversité, des milieux naturels et des espaces verts est également une des préoccupations présentes à l'intérieur du contenu de nombreux plans montréalais liés à la thématique du développement durable. Cette orientation s'intéresse davantage à la superficie

des espaces verts disponibles sur le territoire de la municipalité et à la sauvegarde des milieux naturels possédant une biodiversité unique. Pour ce faire, de nombreux programmes (annexe 5) visent au réaménagement des berges du fleuve Saint-Laurent, à l'augmentation de la biodiversité en milieu urbain et à la protection des cours d'eau, furent mis de l'avant. À l'intérieur de ces derniers, nous retrouvons les plans suivants :«

- La *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels*;
- La *Politique de l'arbre de Montréal*;
- Le programme *Vers une vision du Réseau des grands parcs*.
- Le *Réseau bleu de Montréal*;
- Et le *Plan d'urbanisme de Montréal*» (Montréal, 2007, p. 81).

L'amélioration de la protection de l'environnement est essentielle dans un processus de réduction des émissions de GES ou dans un processus d'adaptation face aux changements climatiques, puisqu'il faut comprendre que l'adaptation s'effectue par l'amélioration générale de l'environnement, par l'aménagement de territoires protégés et par la naturalisation des berges. Pour parvenir à la réalisation de ces objectifs, l'ensemble des municipalités ayant défusionné doit travailler de concert avec la ville de Montréal et l'agglomération pour l'application des différents programmes.

6.1.1.4 Une croissance économique durable

Cette notion d'amélioration de l'environnement s'effectue également lorsque nous portons une attention particulière au principe de l'économie durable. Objectif du *Premier plan stratégique du développement durable de la collectivité montréalaise*, la réduction de la quantité des matières résiduelles produites et destinées à l'enfouissement est un élément clé d'une stratégie environnementale. La diminution de la consommation d'eau potable l'est tout autant. Le gaspillage des ressources présentes et consommées par la population est dispendieux tant pour l'économie que pour l'environnement. En ce sens, de nombreuses actions liées à la gestion plus efficiente des matières résiduelles, à la gestion efficace des infrastructures d'eau potable et des eaux usées sont monnaie courante dans les plans liés au développement durable et à l'environnement. À titre d'exemple, l'action 17.3 du plan d'urbanisme propose «d'assurer une gestion efficace des infrastructures d'eau potable et des eaux usées» (Montréal, 2007, p. 64) tandis que le *Premier plan stratégique du développement durable de la collectivité montréalaise* vise à « implanter des mesures de réductions et de récupération des matières dans les institutions, les commerces et les industries » (Montréal, 2007, p. 99). La participation de l'ensemble des citoyens de l'île de Montréal est alors souhaitée pour parvenir à maximiser les résultats. Il est certain que l'impact de la participation des plus petites

municipalités de banlieues de l'île de Montréal peut sembler dérisoire lorsque nous les comparons au poids même de la population de la ville de Montréal, mais la participation de tous est souhaitable pour de meilleurs résultats.

6.1.2 L'importance des villes défusionnées dans l'élaboration de la stratégie climatique montréalaise

Les quatre lignes directrices de la stratégie climatique montréalaise font partie du *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*. Ce dernier fut élaboré sous la période de regroupement des villes localisées sur le territoire montréalais. Afin d'établir l'importance de chacune des municipalités de l'île lors des processus d'élaboration et d'application de la stratégie climatique et de ses lignes directrices, il convient de comparer le territoire d'influence de chacune des instances décisionnelles reliées à l'élaboration et l'application de la stratégie climatique montréalaise. Parmi la municipalité de Montréal, le conseil de l'agglomération, les arrondissements et les villes défusionnées, il convient d'établir quelle sera l'instance ou la municipalité ayant le plus grand impact lors de la prise de décisions en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation aux effets des changements climatiques.

Lors de la fusion municipale, 28 villes étaient localisées sur le territoire de l'île de Montréal. Sur ces 28 municipalités, Montréal était celle couvrant le plus grand territoire, regroupant le plus grand nombre d'habitants et possédant la flotte matérielle la plus imposante. En raison de son importance à l'intérieur du territoire montréalais, elle fut la ville chargée de la prise de décision lorsqu'il fut question d'amorcer le processus de réflexion sur la diminution des GES. Cette situation se reflète également suite aux défusions municipales et à la création du conseil d'agglomération si l'on tient compte du fait que « *Les représentants de la Ville de Montréal détiennent environ 87 % des votes au conseil d'agglomération, tandis que ceux des 15 villes reconstituées ont, collectivement, environ 13 % des votes* » (Montréal, 2013d, para. 4). Il convient de mentionner que ces pourcentages « *sont proportionnels au poids démographique respectif de chacune des villes sur l'île de Montréal* » (Montréal, 2013d, para. 4).

Si l'on regarde les mesures de réduction réalisées avant l'élaboration du processus de réflexion sur la diminution des GES, la ville de Montréal a procédé à l'élaboration de nombreuses initiatives lui permettant de réduire considérablement ses propres émissions de gaz à effet de serre. Ces gestes ont porté sur trois axes principaux, soit la gestion des matières résiduelles, le traitement des eaux usées et le chauffage et la climatisation des bâtiments. Si l'on s'intéresse à la gestion des matières résiduelles, de nombreuses actions ont été posées au travers des années pour diminuer le nombre de tonnes de déchets enfouis et pour assurer une meilleure gestion des déchets produits. Nous comptons

notamment parmi les actions réalisées l'implantation de la collecte sélective vers la fin des années 1980, la récupération et le compostage des résidus verts à partir de 1991, le programme de gestion intégrée des déchets, y compris la création des écocentres et la fermeture de l'incinérateur des Carrières en 1993 (Montréal, 2013e). De plus, la ville de Montréal a installé en 1995 un réseau de captage de biogaz au site d'enfouissement du Complexe environnement de Saint-Michel (CESM).

Cette ancienne carrière de calcaire a accueilli, de 1968 à 2000 plus de 37 millions de tonnes d'ordures ménagères. La récupération des biogaz qui s'en dégagent et la valorisation énergétique du méthane ont permis de soustraire annuellement, de 1995 à 2000, un million de tonnes de CO². Depuis l'an 2000, date à laquelle le CESM a cessé de recevoir des matières putrescibles, la quantité de ces "émissions évitées" s'établit annuellement autour de 750 000 tonnes de CO² (Montréal, 2013e, para. 4).

Selon une étude de la ville de Montréal, cette dernière a calculé en 2008, que plus de 185 000 tonnes des matières résiduelles générées sur l'île ont pu être réutilisées, recyclées ou valorisées.

Si l'on regarde les gestes de la ville de Montréal lié au chauffage et à la climatisation de ses bâtiments, plusieurs initiatives ont été mises en place au début des années 2000. En 2004, l'installation de panneaux réflecteurs de chaleur « *derrière les radiateurs à eau chaude ou à vapeur permet de réfléchir 90% de la chaleur vers la pièce. Du coup, la perte de chaleur vers les murs extérieurs s'en trouve réduite* » (Montréal, 2013 f, para.2). Cette mesure installée dans sept bâtiments montréalais aurait permis l'économie de 22 000 m³ de gaz naturel correspondant à une réduction de 42 tonnes d'émission de CO² par année (Montréal, 2013 f, para 2). Par ailleurs, la ville de Montréal a procédé à la modernisation du système de chauffage de plusieurs de ces bâtiments, permettant l'économie de gaz naturel et à la réduction d'émission de CO² ainsi qu'à la télégestion des systèmes dans 100 immeubles de la Ville. Le nombre de tonnes par année devient imposant en raison du nombre d'édifices que la municipalité possède et sur lesquels il est possible de faire de la modernisation d'équipement.

L'importance des gestes mentionnés ci-dessus lorsqu'il est question de diminution des gaz à effet de serre avant l'élaboration du processus de réflexion sur la diminution des GES a contribué au poids de la ville de Montréal sur la question des changements climatiques lors de la prise de décision auprès des municipalités. Cette importance s'explique en fonction du poids politique de Montréal dans la région montréalaise, mais également en raison des ressources que cette dernière ville possède. La ville de Montréal étant la plus peuplée et occupant un territoire significativement plus grand, un nombre d'employés dédié à la gestion des différents services influençant la question des changements climatiques est nécessairement plus élevé que celle des municipalités voisines. En possédant un nombre plus élevé d'employés, la ville de Montréal tant à posséder une expertise plus diversifiée. Par ailleurs, Montréal possédant le plus grand nombre de véhicules routiers et de bâtiments utilisés par les services municipaux, étant responsable de la station d'épuration d'eau de l'île, de la plus grande usine de filtration et du complexe environnemental de St-Michel, de toutes les entités municipales présentes

sur le territoire de l'île, la ville de Montréal est la plus apte à réduire ses émissions de GES étant celle contribuant à produire la majorité de celles-ci. En dernier lieu, ayant une plus grande main-d'œuvre et expertise que ces voisines, la ville de Montréal est la plus apte à élaborer des plans pour cet objectif et sur la prise en charge des conséquences découlant des impacts des changements climatiques.

En ce sens, il n'est pas présomptueux d'affirmer que la ville de Montréal, parmi l'ensemble des villes établies sur le territoire de l'île de Montréal, fut celle ayant eu le plus d'impact lorsqu'il fut question du leadership, de l'expertise et de la gérance des services sollicités lorsqu'il est question des changements climatiques. Les villes de banlieues (intégré ou non à la nouvelle ville de Montréal) ont un poids significatif lorsqu'il est question d'intervenir à l'intérieur de leur propre limite administrative, mais ne possèdent qu'un faible poids lorsqu'il est question de la conception des plans et de la coordination de ces derniers à l'échelle de l'île de Montréal. Il ne faut toutefois pas confondre faible poids et absence d'intérêt, les villes défusionnées sont des partenaires importants pour la réalisation de la stratégie climatique montréalaise puisqu'elles contribuent à réaliser les objectifs fixés par la ville centre. Toutefois, si l'on tient compte de la superficie de leur territoire, du nombre restreint de leur population ainsi que de la faible expertise sur la question des changements climatiques que celles-ci possèdent lorsqu'il vient temps de les comparer à Montréal, il convient de reconnaître que ces dernières municipalités possèdent une influence extrêmement limitée sur l'élaboration de la stratégie climatique, sur les mécanismes de cette dernière et sur l'application de celle-ci.

Le rapport de force entre la ville de Montréal et les villes de banlieues est énorme si nous comparons les pouvoirs et responsabilités que chacune des municipalités possède et les impacts des décisions prises lorsqu'il est question de changement climatique (atténuation et adaptation) : la ville de Montréal possède de plus grands pouvoirs, mais possède également de plus grandes responsabilités puisque son administration est responsable d'un plus grand territoire, d'une plus grande population et d'une plus flotte matérielle. Par conséquent, les impacts occasionnés par ces décisions prises en matière de contrôle des émissions de gaz à effet de serre tendent à être plus élevés que pour ceux des municipalités voisines. La prise en charge des conséquences liées aux changements climatiques n'en sera également que plus grande.

6.2 Mise en œuvre des initiatives montréalaises

Les quatre lignes directrices composant la stratégie climatique de la ville de Montréal ne peuvent avoir aucun impact si l'on enlève les actions qui y sont reliées. Au travers de ces plans, et afin de parvenir à réaliser un plan d'action cohérent et applicable pour le territoire montréalais, les instances de la

municipalité de Montréal se sont concentrées sur l'élaboration d'actions réalisables d'une part par les habitants de l'île et plus particulièrement par les différents départements municipaux. En effet, il est possible de retrouver à l'intérieur du *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise* plusieurs actions interpellant les différents services de la Ville et les domaines d'actions assujettis au conseil d'agglomération, notamment au niveau des bâtiments, du transport et des actions liées à une meilleure performance des stations d'épuration.

Si l'on s'intéresse plus particulièrement à la typologie des actions présentes à l'intérieur des divers plans s'articulant autour du *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*, il est possible de mettre de l'avant 8 groupes d'actions distincts (Annexe 2) :

- Transport;
- Milieu urbain;
- Station d'épuration;
- Gaz à effet de serre;
- Bâtiment;
- Matière résiduelle;
- Développement durable
- Actions multisectorielles

Cette typologie présente tant au niveau des plans axés sur un processus de réduction des GES que pour le futur plan d'adaptation aux changements climatiques, découle du premier inventaire des émissions de GES du territoire montréalais publié en 2003. Ces thématiques furent mises de l'avant en raison de leur relation avec les thèmes sur lesquels le gouvernement et les municipalités peuvent avoir une influence. Il faut toutefois noter que sur les 8 groupes d'actions, trois d'entre eux englobent l'ensemble des services municipaux et ne peuvent par conséquent être liés à un seul et unique service; les actions reliées aux émissions de GES, au développement durable et les actions dites multisectorielles font partie de ces trois groupes d'actions.

La mise en œuvre des initiatives montréalaises ne peut avoir lieu sans l'appui d'autrui, que ce soit celle des autres municipalités présentes sur le territoire de l'île de Montréal ou celle des autres paliers de gouvernement. En effet, la ville de Montréal ne peut réaliser à elle seule l'ensemble des actions inscrites dans ses plans, l'appui d'organismes partenaires étant alors essentiel pour contribuer à un réel changement. Parmi les partenaires actifs sur l'ensemble des initiatives axées sur la réduction des gaz à effet de serre, il est possible d'identifier l'ensemble des municipalités de l'île, tant au niveau des villes défusionnées que des arrondissements montréalais. Ces municipalités sont identifiées comme partenaires également pour le futur plan d'adaptation de la collectivité montréalaise.

Lors de la mise en œuvre du Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise,

Les organismes montréalais ont été invités à participer à la mise en œuvre du Plan, en relevant un défi partenaire qui consistait à s'engager à réaliser au moins trois actions lors de la phase de démarrage 2005-2006 et à réaliser au moins cinq actions de la phase 2007-2009. Ainsi, ce n'est pas seulement l'administration municipale de Montréal qui réalise les actions du Plan, mais aussi une diversité d'organismes partenaires issus de tous les secteurs d'activité qui s'engagent à réaliser certaines actions au sein de leurs activités corporatives ou dans leurs prestations de services auprès de leur clientèle. (Montréal, 2010d, p.12)

Selon les différents bilans de mise en œuvre du PPSDD, lors de l'adoption de ce dernier en 2005, près d'une cinquantaine d'organismes signèrent pour mettre en œuvre les actions présentes au sein de la phase de démarrage du projet. Lors de l'adoption de la seconde phase de développement, les organismes étant engagés avaient triplé. Le rayon d'action n'en était alors que plus grand. L'augmentation des organismes participants est essentielle pour la réussite des objectifs élaborés par la municipalité de Montréal. Puisque certains des objectifs peuvent être qualifiés d'ambitieux, il est important que l'ensemble des parties pouvant agir sur la question mette les efforts nécessaires à la réussite des objectifs et des programmes y découlant. Tel qu'il est indiqué à l'intérieur du Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015, « l'administration municipale et les partenaires devront s'engager à poser des gestes concrets pour contribuer aux actions du Plan » (Montréal, 2010, p vi).

Les partenaires de la ville de Montréal étant composés tant d'organismes externes que des arrondissements montréalais, des villes reconstituées et de l'ensemble des services corporatifs de la Ville de Montréal, la participation de chacun n'est pas à sous-estimer.

6.2.1 Thématique abordée : le transport

Au travers du contenu des plans montréalais associés à un processus de lutte aux changements climatiques, il est possible de classer 12 actions récurrentes appartenant à la catégorie du transport. Ces actions visent notamment à l'adoption de règlement conduisant à une modération de la circulation (action 2.7 et 2.14 du plan d'action 2007-2009 du *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*), à une augmentation des voies disponibles de covoiturage sur les principaux axes de transport à Montréal (action 2.4 du plan d'action 2005-2006 du *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*), à éliminer la marche au ralenti des véhicules (action 2.1 du plan d'action 2007-2009) et à limiter les nuisances en provenance des flots de véhicules (Montréal, 2007). Ces actions sont reprises sous diverses formes à l'intérieur du *Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015* (annexe 4) et du *Plan d'action corporatif de Montréal* (tableau 2).

Si l'on regarde le territoire d'application des actions présentes sous la thématique du transport, nous pouvons constater que les règlements relatifs au transport ne s'appliquent majoritairement pas pour une zone restreinte du territoire montréalais, mais doivent couvrir davantage l'ensemble du territoire de l'île de Montréal. Lorsqu'il est question de transport, certaines actions peuvent s'appliquer à une petite échelle du territoire, notamment lorsqu'il est question de limiter le nombre d'espaces de stationnement au centre-ville ou accroître les infrastructures pour l'utilisation du vélo. Toutefois, la mise en œuvre de ce type d'action aura des répercussions sur l'ensemble du territoire montréalais et non pas uniquement sur les secteurs touchés directement par la mise en œuvre des actions. Combiné avec des programmes d'incitation à l'utilisation du transport en commun, limiter les espaces de stationnement pourrait influencer la décision des travailleurs de venir au centre-ville en voiture.

Qui dit amélioration du transport dit également atténuation des émissions de gaz à effet de serre. Les actions présentes à l'intérieur des plans tout en améliorant la fluidité de la circulation automobile sur les artères montréalaises contribuent à mettre en œuvre des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'action 2.7 du plan d'action 2007-2009 du *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise* visant la réduction des émissions de GES est l'une des thématiques abordées par la majorité des plans d'action québécois. À titre d'exemple, le sujet est abordé à l'intérieur du *Plan d'action corporatif des émissions de gaz à effet de serre montréalais*, du *Plan de transport – Vision et objectifs*, et le *Plan d'urbanisme* (Montréal, 2007). Les mesures pour parvenir à un tel résultat sont diverses. Le *plan d'urbanisme* vise notamment « à accroître le transport collectif et les modes de transport actif et favorise un aménagement plus compact et une densification urbaine » (Montréal, 2007, p. 30) (tableau 2).

Pour le Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise, l'une des actions ayant eu le plus de visibilité pour la population montréalaise consiste en l'élimination de la marche au ralenti inutile des véhicules. Abordé à l'action 1.3 dans le plan d'action 2005-2006, à l'action 2.1 du plan d'action 2007-2009 et à l'action 4 du Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015, l'élimination de la marche au ralenti inutile des véhicules a fait l'objet d'un règlement municipal et de deux programmes distincts : Ressources naturelles Canada a réalisé une trousse appelée WO LES MOTEURS qui fournit du matériel de communication pour créer une campagne anti-ralenti, tandis que la ville de Montréal et le Syndicat des cols bleus ont réalisé un projet intitulé Si j'roule pas, j'coupe le moteur visant à éliminer le ralenti inutile des moteurs par la voie d'une campagne de sensibilisation des chauffeurs et opérateurs de la Ville de Montréal (MDDEFP, 2010).

Tableau 2 : Actions abordant la thématique du transport

| Action du Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise | Suite des actions dans le cadre du Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 | Action du Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 | Plan d'action corporatif de Montréal |
|---|---|--|---|
| Adopter une politique municipale de modération de la circulation. Action 2.7 du plan d'action 2005-2006 | Action intégrée dans les actions 1 à 6 du Plan 2010-2015. | Action 2. Réduire la dépendance à l'automobile. | Action 9. Lutte contre la marche au ralenti des véhicules et Projet O-zone. |
| Mettre en œuvre des mesures de modération de la circulation. Action 2.14 du plan d'action 2007-2009. | Action intégrée dans les actions 13 et 14 du Plan 2010-2015. | Action 4. Augmenter la performance environnementale du parc de véhicules conventionnels. | Action 10. Politique d'achat des véhicules de police. |
| Intégrer des voies de covoiturage sur les principaux accès à Montréal. Action 2.4 dans le plan d'action 2005-2006. | | Action 5. Encourager l'électrification des transports. | Achat 11. Utilisation d'essence à 5 % d'éthanol. |
| Éliminer la marche au ralenti inutile des véhicules. Action 1.3 dans le plan d'action 2005-2006. Action 2.1 dans le plan d'action 2007-2009 | Le volet réglementation est en application. Le volet formation est intégré dans l'action 4 du Plan 2010-2015. | Action 14. Apaiser la circulation. | Achat 12. Politique verte du matériel roulant. |
| Minimiser la circulation automobile de transit sur le mont Royal (chemins Camilien-Houde et Remembrance). Action 1.5 dans le plan d'action de 2005-2006. Action 2.3 dans le plan d'action 2007-2009 | Les mesures du Plan de transport intégré du mont Royal sont en cours de réalisation. | Source :Montréal,2007, Montréal, 2010b | |
| Favoriser le développement de l'autopartage. Action 1.7 du plan d'action 2005-2006. Action 2.5 du plan d'action 2007-2009. | Action en continu. | | |
| Accroître l'utilisation des véhicules écoénergétiques et (ou) à carburant propre. Action 1.9 dans le plan d'action 2005-2006. | | | |
| Optimiser les activités de camionnage en milieu urbain. Action 2.3 dans le plan d'action 2005-2006. | | | |
| Poursuivre le virage vert dans la gestion du matériel roulant. Action 2.8 du plan d'action 2007-2009. | Action intégrée dans les actions 4 et 5 du Plan 2010-2015. | | |
| Réduire les espaces de stationnement au Centre. Action 1.4 dans le plan d'action 2005-2006. Action 2.2 dans le plan d'action 2007-2009. | Le volet élimination des terrains de stationnement illégaux est en continu. Une politique de stationnement est prévue dans le cadre du Plan de transport. | | |
| Accroître les infrastructures pour l'utilisation du vélo. Action 1.6 dans le plan d'action 2005-2006. Action 2.4 dans le plan d'action 2007-2008 | Action intégrée dans l'action 2 du Plan 2010-2015. | | |
| Implanter en milieu de travail des mesures favorisant le transport durable (transport en commun, covoiturage, vélo, marche). Action 2.6 du plan d'action 2007-2009. | Action intégrée dans l'action 2 du Plan 2010-2015. | | |

Selon le bilan des actions réalisées pour la période 2007-2009 du Premier plan stratégique de développement durable, l'administration montréalaise a réalisé en lien avec l'élimination de la marche au ralenti inutile des véhicules un guide de formation faisant la promotion de la conduite responsable. Au total, plus de 13 administrations locales ont contribué à sensibiliser leurs employés à la marche au ralenti inutile des véhicules. Quarante partenaires externes ont pour leur part sollicité leurs employés à cette démarche. La ville de Montréal est responsable de l'élaboration du programme de sensibilisation, de la politique et du guide d'aide, mais les partenaires sont pour leurs parts responsables de l'application de cette politique dans leurs champs de compétences. La majorité des actions touchant à la thématique du transport furent réalisées par l'administration municipale, que ce soit par la fermeture de stationnements illégaux ou par le réaménagement d'artères considérées comme étant problématiques. Toutefois, pour ce qui est de l'application de politique ou programme, les partenaires externes ont posé des gestes concrets. Parmi ces derniers, nous retrouvons l'installation de nouveaux supports à vélos, l'adhésion au programme ALLÉGO et la remise de contravention par les agents de stationnements (Montréal, 2013g).

La réduction des émissions de gaz à effet de serre peut être également atteinte par l'amélioration générale des véhicules routiers. L'action 1.9 du plan d'action 2005-2006 du *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise* consiste à accroître l'utilisation des véhicules écoénergétiques et (ou) à carburant propre. Afin de parvenir à un tel résultat, l'office de l'efficacité énergétique réalise annuellement un Énergide proposant les véhicules les plus économiques en carburant disponible au Canada. Dans la même ligne d'idée, le FMV de FCM finance la conversion de flottes de véhicules municipaux pour les technologies vertes ou innovatrices en matière d'énergie. Ce type d'action est connexe à l'idée de poursuivre le virage vert dans la gestion du matériel roulant de la Ville de Montréal (action 2.8 du plan d'action 2007-2009) et à l'action 17.2 du plan d'urbanisme (tableau 3) favorisant, lors du renouvellement de véhicules municipaux, l'achat de véhicules alimentés à l'énergie électrique, hybrides ou à faible consommation d'essence (Montréal, 2007).

Chacune des actions présentes à l'intérieur des plans de développement retrouve une équivalence à l'intérieur d'un autre plan montréalais ou d'un plan travaillant à l'échelle de l'agglomération de Montréal. Il ne s'agit pas ici de redondance, mais davantage d'une volonté politique de couvrir toutes les questions reliées à l'amélioration de l'environnement, et ce, à partir de tous les fronts. Pour ce faire, quoi de mieux que d'intégrer des actions complémentaires au travers des différents modules politiques. Il ne faut pas voir ces actions comme compétitrices, mais plutôt comme étant de multiples facettes d'une même et unique volonté de faire changer les choses. Cette situation n'est pas unique à la thématique du transport et est visible dans toutes les autres typologies d'actions.

Tableau 3 Transport : Liens avec les autres plans.

| Catégorie d'action : Transport | |
|--|---|
| Actions | Programmes associés : Liens avec les autres plans |
| Mettre en œuvre des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Action 2.7 du plan d'action 2007-2009. | 2.7 Inventaire corporatif des émissions de gaz à effet de serre 2002-2004. 2.7 Plan d'action corporatif des émissions de gaz à effet de serre montréalais. La réduction des émissions de gaz à effet de serre figure parmi les objectifs stratégiques du document <i>Plan de transport – Vision et objectifs</i> . Le Plan d'urbanisme vise à accroître le transport collectif et les modes de transport actif et favorise un aménagement plus compact et une densification urbaine, ce qui contribue à réduire les émissions de GES. |
| Éliminer la marche au ralenti inutile des véhicules. Action 1.3 dans le plan d'action 2005-2006. Action 2.1 dans le plan d'action 2007-2009 | 1.3 Ressources naturelles Canada a réalisé une trousse appelée WO LES MOTEURS qui fournit du matériel de communication pour créer une campagne anti-ralenti. 1.3 La Ville de Montréal et le Syndicat des cols bleus ont réalisé un projet intitulé Si j'roule pas, j'coupe le moteur visant à éliminer le ralenti inutile des moteurs par la voie d'une campagne de sensibilisation des chauffeurs et opérateurs de la Ville de Montréal. 2.1 Réalisation d'un règlement municipal pour éliminer la marche au ralenti inutile des véhicules |
| Minimiser la circulation automobile de transit sur le mont Royal (chemins Camilien-Houde et Remembrance). Action 1.5 dans le plan d'action de 2005-2006. Action 2.3 dans le plan d'action 2007-2009 | L'action 1.11 du plan d'urbanisme vise notamment à améliorer l'accessibilité piétonne et cycliste au mont Royal, de même qu'un réaménagement des infrastructures routières ceinturant et traversant la montagne. 2.3 Implantation des mesures proposées dans le <i>Plan de protection et de mise en valeur du mont Royal</i> |
| Favoriser le développement de l'autopartage. Action 1.7 du plan d'action 2005-2006. Action 2.5 du plan d'action 2007-2009. | Accroître l'usage de l'autopartage dans toute la ville est un des objectifs particuliers du document <i>Plan de transport – Vision et objectifs</i> . Le Plan d'urbanisme fait état du soutien de la Ville de Montréal aux modes de transport alternatif, dont l'autopartage. |
| Accroître l'utilisation des véhicules écoénergétiques et (ou) à carburant propre. Action 1.9 dans le plan d'action 2005-2006. | 1.9. L'Office de l'efficacité énergétique réalise annuellement un Énerguide proposant les véhicules les plus économiques en carburant disponibles au Canada. 1.9 Le FMV de la FCM finance la conversion de flottes de véhicules municipaux pour les technologies vertes efficaces ou innovatrices en matière d'énergie. 1.9 La STM a réalisé avec succès le projet pilote Biobus d'utilisation de biodiesel (B20) par plus de 155 autobus |
| Poursuivre le virage vert dans la gestion du matériel roulant. Action 2.8 du plan d'action 2007-2009. | Parmi les moyens de mise en œuvre de l'action 17.2 du plan d'urbanisme, un de ceux-ci favorise, lors du renouvellement de véhicules municipaux, l'achat de véhicules alimentés à l'énergie électrique, hybrides ou à faible consommation d'essence. Le document <i>Plan de transport – Vision et objectifs</i> favorise l'utilisation de véhicules moins polluants. |
| Réduire les espaces de stationnement au Centre. Action 1.4 dans le plan d'action 2005-2006. Action 2.2 dans le plan d'action 2007-2009. | L'action 3.5 du plan d'urbanisme vise à favoriser la mise en valeur du territoire ainsi que l'utilisation du transport collectif et du vélo en agissant sur l'offre de stationnement. La gestion de l'offre de transport en cohérence avec les orientations de transport et d'aménagement figure parmi les objectifs stratégiques du document <i>Plan de transport – Vision et objectifs</i> . |
| Accroître les infrastructures pour l'utilisation du vélo. Action 1.6 dans le plan d'action 2005-2006. Action 2.4 dans le plan d'action 2007-2008 | 1.6 Opération vélo-boulot www.velo.qc.ca/veloboulot Favoriser l'utilisation des modes de transport actif figure parmi les objectifs stratégiques du document <i>Plan de transport – Vision et objectifs</i> . L'action 3.4 du plan d'urbanisme vise à assurer la desserte aux secteurs d'activités et l'accès aux infrastructures de transport collectif en complétant le réseau panmontréalais de voies cyclables. |
| Implanter en milieu de travail des mesures favorisant le transport durable (transport en commun, covoiturage, vélo, marche). Action 1.8 du plan d'action 2005-2006. Action 2.6 du plan d'action 2007-2009. | Inciter les employeurs et les institutions de Montréal à faire la promotion de la gestion de la demande de transport et supporter l'utilisation du transport en commun ainsi que des modes de transports actifs est un des objectifs particuliers du document <i>Plan de transport – Vision et objectifs</i> . 1.8 Pilotée par l'AMT, démarche ALLÉGO. Source : Montréal, 2007 |

6.2.2 Thématique abordée : Le milieu urbain

Si l'on s'intéresse à la thématique du milieu urbain, nous pouvons retrouver dans le Premier Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise 7 actions reliées à ce sujet (Montréal, 2007). Ces actions, contrairement aux actions précédentes liées à la thématique du transport, touchent davantage l'adaptation aux changements climatiques que l'atténuation des émissions de gaz à effet de serre. Il ne faut toutefois pas croire que cette notion est évacuée de la thématique.

La portée des actions présentes dans la catégorie liée au milieu urbain dépasse largement celle de l'application ponctuelle. Les énoncés d'actions laissent le champ libre à la municipalité tant à l'application qu'à la réalisation de projets connexes. L'une des premières mesures liées au milieu urbain vise à favoriser des milieux de vie propres, calmes et paisibles. Un milieu de vie calme et paisible possède une importante corrélation avec la vitesse de croisière des automobiles circulant sur les rues d'un secteur donné. En ce sens, il est tout à propos de lier cette action avec des mesures de modération de la circulation, action inscrite également aux points 13 et 14 du *Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015* (Montréal, 2010) (tableau 4). En réduisant la vitesse de croisière des véhicules routiers, on contribue à rendre le milieu urbain plus sécuritaire pour les autres utilisateurs des voies publiques tout en contribuant à diminuer considérablement les nuisances sonores en provenance de la circulation routière. La question des nuisances sonores est par ailleurs abordée à l'action 18.1 du Plan d'urbanisme de Montréal :

Le Plan d'urbanisme de Montréal dans son action 18.1 "Régir l'impact des nuisances" indique que la Ville compte élaborer une politique d'atténuation du bruit en milieu urbain en concertation avec le ministère des Transports du Québec ainsi que les différentes sociétés et entreprises de transport de marchandises, notamment le Canadien Pacifique et le Canadien National, la Société du port de Montréal et Aéroports de Montréal. (Montréal, 2007, p. 44)

En diminuant la portée du bruit et la fréquence de ce dernier, la ville de Montréal vise à atténuer l'impact négatif des infrastructures routières en tout genre, incluant le bruit sonore engendré par les locomotives et le passage fréquent d'avions au-dessus de quartier résidentiel. Cette action élaborée à l'échelle de l'agglomération sera appliquée tant par les municipalités de l'île que par les divers partenaires ayant un impact direct sur la génération de bruit nuisible.

Nous retrouvons également parmi les actions présentes à l'intérieur du *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*, reliées à la volonté d'améliorer le milieu de vie des citoyens montréalais, une volonté de réduire la présence d'îlots de chaleurs urbains. Pour lutter

contre la présence d'îlots de chaleur, l'un des moyens les plus utilisés par les municipalités québécoises est l'augmentation de la verdure sur les secteurs ciblés. Cette augmentation peut s'effectuer tant par la création d'îlots de fraîcheur consistant en l'aménagement de parcs boisés que par la renaturalisation des rives afin de permettre l'accès à ces dernières par les citoyens ou par la création de secteurs d'agriculture urbaines et de toits verts.

Tableau 4 : Actions abordant la thématique du milieu urbain

| Action du Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise | Suite des actions dans le cadre du Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 | Action du Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 |
|--|---|---|
| Favoriser des milieux de vie propres, calmes et paisibles. Action 2.13 du plan d'action 2007-2009. | Action intégrée en partie dans les actions 13 et 14 du Plan 2010-2015. | 2.13 Favoriser des milieux de vie propres, calmes et paisibles |
| Réduire la présence d'îlots de chaleurs urbains. Action 2.12 dans le plan d'action 2007-2009. | Action intégrée dans les actions 15 et 32 du Plan 2010-2015. | 2.14 Mettre en œuvre des mesures de modération de la circulation |
| Implanter des projets Quartiers 21. Action 1.10 dans le plan d'action 2005-2006. Action 2.10 dans le plan d'action 2007-2009. | Action intégrée dans l'action 13 du Plan 2010-2015. | 2.15 Stimuler le développement de l'agriculture urbaine à Montréal |
| Mettre en place quatre nouveaux écocentres d'ici 2010. Action 2.10 du plan d'action 2005-2006. | Action intégrée dans l'action 13 du Plan 2010-2015. | 2.32 Mettre en œuvre des mesures de protection et de renaturalisation des rives |
| Étendre les programmes de type Éco-quartier. Action 2.24 du plan d'action 2007-2009. | Action intégrée dans le PDGMR. | 2.23 Améliorer la qualité des eaux de ruissellement qui se déversent dans les cours d'eau |
| Implanter de nouveaux écocentres. Action 2.26 du plan d'action 2007-2009. | Action intégrée dans l'action 23 du Plan 2010-2015. | 2.4 Accroître les infrastructures pour l'utilisation du vélo |
| Étendre à l'ensemble des arrondissements de la Ville de Montréal des programmes de type Éco-quartier. Action 2.1 du plan d'action 2005-2006. | Le volet réglementation est en application. Le volet formation est intégré dans l'action 4 du Plan 2010-2015. | Sources : Montréal, 2007, Montréal, 2010b |

La volonté de réduire la présence d'îlot de chaleur n'est pas exclusive au *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise* et des plans d'action reliés. Cette notion est visible dans plusieurs autres plans d'importance de la ville de Montréal (tableau 5). À titre d'exemple,

L'action 1.17 du *Plan d'urbanisme de Montréal* vise à assurer le verdissage des milieux de vie par un accroissement de la plantation d'arbres sur les domaines publics et privés, particulièrement dans les secteurs qui en sont dépourvus et dans ceux présentant un caractère fortement minéralisé (Montréal, 2005a).

La notion d'îlot de chaleur urbain est également abordée au travers de la *Politique de l'arbre*, des programmes de revitalisation urbaine intégrée (RUI), du plan Montréal 2025 énonçant une volonté de

« réintroduire la nature dans les quartiers centraux par le reboisement et le verdissement (plantation sur rues et ruelles, toits et murs verts, réhabilitation de secteurs contaminés et de friches urbaines) » (Montréal, 2007, p. 42) et plus important encore, à l'intérieur du *Plan particulier d'intervention chaleur accablante ou chaleur extrême de l'agglomération de Montréal*. Ce document est un exemple typique des mesures d'adaptation débutées par la ville de Montréal pour face aux changements climatiques et à l'augmentation des indices de chaleur accablante observés au courant de la dernière décennie sur la région métropolitaine montréalaise.

Tableau 5 : Milieu urbain : Liens avec les autres plans.

| Catégorie d'action : Milieu urbain Actions | Programmes associés : Liens avec les autres plans |
|---|--|
| Favoriser des milieux de vie propres, calmes et paisibles. Action 2.13 du plan d'action 2007-2009. | <ul style="list-style-type: none"> Le programme de la propreté et de l'entretien 2007-2010 Le <i>Plan d'urbanisme de Montréal</i> dans son action 18.1 « Régir l'impact des nuisances » indique que la Ville compte élaborer une politique d'atténuation du bruit en milieu urbain en concertation avec le ministère des Transports du Québec ainsi que les différentes sociétés et entreprises de transport de marchandises, notamment le Canadien Pacifique et le Canadien National, la Société du port de Montréal et Aéroports de Montréal. |
| Réduire la présence d'îlots de chaleurs urbains. Action 2.12 dans le plan d'action 2007-2009. | <ul style="list-style-type: none"> L'action 1.17 du <i>Plan d'urbanisme de Montréal</i> vise à assurer le verdissement des milieux de vie par un accroissement de la plantation d'arbres sur les domaines publics et privés, particulièrement dans les secteurs qui en sont dépourvus et dans ceux présentant un caractère fortement minéralisé. Le <i>Plan particulier d'intervention chaleur accablante ou chaleur extrême de l'agglomération de Montréal</i> propose différentes actions à poser en situation d'urgence. <i>Montréal 2025 : Axe d'intervention Montréal, milieu de vie exceptionnel</i> : Réintroduire la nature dans les quartiers centraux par le reboisement et le verdissement (plantation sur rues et ruelles, toits et murs verts, réhabilitation de secteurs contaminés et de friches urbaines). <i>Politique de l'arbre de Montréal</i>. Programme de revitalisation urbaine intégrée (RUI). |
| Implanter des projets Quartiers 21. Action 1.10 dans le plan d'action 2005-2006. Action 2.10 dans le plan d'action 2007-2009. | <ul style="list-style-type: none"> Programme de revitalisation urbaine intégrée (RUI). |
| Mettre en place quatre nouveaux écocentres d'ici 2010. Action 2.10 du plan d'action 2005-2006. | |
| Étendre les programmes de type écoquartier. Action 2.24 du plan d'action 2007-2009. | |
| Implanter de nouveaux écocentres. Action 2.26 du plan d'action 2007-2009. | |
| Étendre à l'ensemble des arrondissements de la Ville de Montréal des programmes de type écoquartier. Action 2.1 du plan d'action 2005-2006. | Source : Montréal, 2007 |

6.2.3 Thématique abordée : Gestion de l'eau potable et station d'épuration

Au travers du contenu des plans montréalais associés à un processus de lutte aux changements climatiques, il est possible de retrouver plusieurs actions portant sur la question de la gestion de l'eau potable et du fonctionnement de la station d'épuration de la ville de Montréal. Au total, plus de 10 actions se classifient dans cette thématique (tableau 6) (Montréal, 2007). Si l'on s'intéresse au Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise, nous retrouvons à l'intérieur de son contenu des actions telles que la mise en place d'un système de désinfection des eaux usées, l'adhésion aux programmes gouvernementaux pour passer à une consommation d'eau plus efficace, le développement d'un programme ciblé d'élimination des raccordements croisés ou même l'implantation de mesure d'économie d'eau potable.

Ces actions ne sont ici qu'un exemple. Si nous nous intéressons au plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015, nous retrouvons dans l'orientation « pratiquer une gestion responsable des ressources » l'objectif de réduire de 15% la production d'eau potable d'ici 2015 par rapport à l'an 2000 (Montréal, 2010b). Cet objectif est réalisable par l'accomplissement d'actions telles que réduire les fuites d'eau et les usages illicites, répertorier la consommation d'eau par secteur d'activité et améliorer l'efficacité d'usage l'eau potable. Tel qu'indiqué dans le plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015, la quantité d'eau produite à Montréal, par personne, est élevée si nous la comparons à la production des autres grandes villes nord-américaines. « Parmi les principaux facteurs expliquant cette production élevée, citons l'état vétuste du réseau d'aqueduc et la présence d'équipements défectueux ou non conformes au sein de plusieurs industries, commerces et institutions (ici)» (Montréal, 2010b, p. 39). Pour lutter contre l'avétusté des équipements, la ville de Montréal s'engagea à réduire les fuites d'eau en dépistant et réparant les bris des infrastructures souterraines d'aqueduc de la municipalité. Elle combina son programme de réfection avec des programmes de sensibilisation de protection de cette ressource naturelle.

Afin d'améliorer l'efficacité d'usage de l'eau potable, la ville de Montréal s'est également engagée à « négocier et élaborer, avec les secteurs de la distribution, de la construction et de la gestion immobilière, des ententes volontaires privilégiant la vente et l'installation d'appareils à faible consommation d'eau » (Montréal, 2010b, p. 41). La ville de Montréal est responsable, par son importance, de la signature d'ententes avec des partenaires privés et avec les municipalités de l'île. Toutefois, elle ne peut agir que sur ses propres infrastructures telles que le réseau d'eau potable, la station d'épuration ou la consommation d'eau des bâtiments lui appartenant. Une partie de la réussite de l'objectif lui échappe donc sans participation d'autrui. Les municipalités de l'île et les partenaires privés se sont engagés à la réussite de l'objectif de réduire de 15% la production d'eau potable d'ici 2015 par rapport à l'an 2000 et pour ce faire, ils se sont engagés à optimiser la consommation d'eau

dans leur bâtiment et à entretenir de manière préventive leurs équipements afin de prévenir les fuites d'eau potable (Montréal, 2010b).

Tableau 6 : Actions s'adressant à la notion d'eau potable et à la station d'épuration

| Action du Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise | Suite des actions dans le cadre du Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 | Action du Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 | Plan d'action corporatif de Montréal |
|---|--|---|--|
| Mettre en place un système de désinfection des eaux usées. Action 2.11 du plan d'action 2005-2006. | | | |
| Adhérer aux programmes pour passer à une consommation d'eau plus efficace. Action 1.16 du plan d'action 2005-2006. | | | 8.Économie de gaz naturel à la station d'épuration |
| Développement un programme ciblé d'élimination des raccordements croisés. Action 1.18 du plan d'action 2005-2006. | | | |
| Implanter des mesures d'économie d'eau potable. Action 2.19 du plan d'action 2007-2009. | Action intégrée dans l'action 19 du Plan 2010 — 2015. | Action 19 du plan 2010-2015 : Améliorer l'efficacité d'usage de l'eau potable. | |
| Contrôler les usages illicites de l'eau. Action 1.17 du plan d'action 2005-2006. Action 2.20 du plan d'action 2007-2009 | Action intégrée dans l'action 17 du Plan 2010-2015. | Action 17 du plan 2010-2015 : réduire les fuites d'eau et les usages illicites. | |
| Améliorer la qualité des eaux de ruissellement pluviales qui se déversent dans les cours d'eau. Action 2.23 du plan d'action 2007-2009. | Action intégrée dans les actions 20 et 21 du Plan 2010-2015. | Action 20 du plan 2010-2015 : Favoriser le captage, la rétention et l'infiltration des eaux de pluie à la source. Action 21 du plan 2010-2015 : Prévenir et corriger les raccordements inverses contaminant le réseau d'égout pluvial. | |

Source : Montréal, 2007, Montréal, 2010, Logé, 2007b

Nous retrouvons dans l'orientation « pratiquer une gestion responsable des ressources » l'objectif d'améliorer la qualité des eaux de ruissellement qui se déversent dans les cours d'eau. Cet objectif est établi en continuité avec plusieurs actions du Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise visant notamment à mettre en place un système de désinfection des eaux usées. L'amélioration de la qualité des eaux de ruissellement pluviales qui se déversent dans les cours d'eau est également abordée à l'action 17.3 du plan d'urbanisme. L'action 17.3 du plan d'urbanisme

propose d'« assurer une gestion efficace des infrastructures d'eau potable et des eaux usées » (Montréal, 2007, p. 64). Elle prévoit différents moyens de mise en œuvre, dont la correction des branchements inadéquats des conduits d'égout sanitaire au réseau d'égout pluvial (raccordements inversés). Tandis que la municipalité de Montréal s'engage à établir un plan directeur complet du réseau d'égout permettant d'identifier les infrastructures de captage à mettre à niveau tout en corrigeant les situations de raccordements inversés existantes sur son territoire, les municipalités voisines et les partenaires privés se sont engagés pour leur part à améliorer sur leur propriété les infrastructures de captage, de rétention et d'infiltration des eaux de pluie (Montréal, 2013g).

Lorsqu'il est question de gestion de l'eau potable et de la station d'épuration, la ville de Montréal élabore et applique les pièces maîtresses des programmes élaborés. Mais sans l'effort des autres municipalités et des partenaires externes, il y a des secteurs de l'île qu'elle ne peut atteindre.

6.2.4 Thématique abordée : Matière résiduelle

Il existe à l'intérieur du contenu des plans montréalais associés à un processus de lutte aux changements climatiques plusieurs actions portant sur les matières résiduelles (tableau 7). Ces actions consistent en plusieurs points distincts, soit l'élaboration d'un plan directeur de gestion des matières résiduelles, l'implantation de mesures de réduction et de récupération de matières résiduelles dans les institutions, les commerces et les industries ou la mise en place des mesures de réduction et récupération des matières résiduelles dans les grands parcs et autres lieux publics. Les actions mentionnées ci-dessus font partie du Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise (Montréal, 2007).

Si l'on s'intéresse au Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015, il est possible de retrouver au sein de l'orientation « pratiquer une gestion responsable des ressources » (Montréal, 2010 b, p47), l'objectif de récupérer 80% des matières recyclables et organiques. Pour parvenir à la réalisation de cet objectif, la ville de Montréal vise à implanter des mesures de réduction à la source et à implanter des mesures de récupération et de valorisation. Pour ce faire, la ville de Montréal mit sur pied un plan directeur de gestion des matières résiduelles de l'agglomération de Montréal (Montréal, 2010b).

Tableau 7 : Actions s'adressant à la notion de matière résiduelle

| Action du Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise | Suite des actions dans le cadre du Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 | Action du Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 |
|---|--|--|
| Élaboration un plan directeur de gestion des matières résiduelles. Action 1.13 du plan d'action 2005-2006. Action 2.16 du plan d'action 2007-2009. | | |
| Implanter des mesures de réduction et de récupération de matières résiduelles dans les institutions, les commerces et les industries. Action 1.15 du plan d'action 2005-2006. Action 2.17 du plan d'action 2007-2009. | Action intégrée dans les actions 22 et 23 du Plan 2010-2015. | Action 22 du plan 2010-2015 : implanter des mesures de réduction à la source. Action 23 du plan 2010-2015 : implanter des mesures de récupération et de valorisation. |
| Mettre en place des mesures de réduction et récupération des matières résiduelles dans les grands parcs et autres lieux publics. Action 2.18 du plan d'action 2007-2009. | L'installation de contenants de grande capacité est explorée pour les grands parcs et ce type de mesures fait partie du canevas pour les plans locaux de développement durable (annexe 5). | |
| Offrir la collecte de résidus de table à tous les résidants montréalais habitants dans les huit logements et moins d'ici 2008. Action 2.9 du plan d'action 2005-2006. | | |
| Détourner les résidus verts et les résidus de table de l'élimination. | | |
| Implanter des mesures de réductions et de récupération des matières dans les institutions, les commerces et les industries. Action 1.14 du plan d'action 2005-2006. | | |

Sources : Montréal, 2007, Montréal, 2010b

L'objectif de ce plan directeur « est de détourner de l'élimination le maximum de matières du secteur résidentiel » (Montréal, 2010b, p 47). Au courant des dernières années, l'agglomération de Montréal déploya à la grandeur de l'île de Montréal la collecte des matières organiques pour tous les secteurs résidentiels. De plus, afin d'implanter des mesures de réduction à la source et des mesures de récupération et de valorisation, Montréal s'engagea dans des actions telles que bannir les bouteilles d'eau à usage unique dans les édifices municipaux, utiliser des verres réutilisables et des pichets d'eau plutôt que de l'eau embouteillée.

Pour leur part, les municipalités de l'île et les partenaires privés s'engagèrent dans des actions complémentaires, tel qu'adhérer à l'un des trois niveaux du programme de reconnaissance ICI ON RECYCLE! de Recyc-Québec, ou à utiliser l'impression recto verso et mettre en place des programmes d'économie de papier. Ces actions ponctuelles vont de pair avec les programmes élaborés par la ville de Montréal et par l'agglomération, et sont essentielles à la réalisation de ces derniers programmes. La municipalité peut appliquer ses propres programmes sur ses propriétés, mais à elle a besoin de la participation des partenaires privées et des municipalités avoisinantes pour étendre l'application de ces programmes sur leur territoire.

6.2.5 Thématiques abordées : Gaz à effet de serre, bâtiment et développement durable

Si nous nous intéressons à la mise en œuvre des mesures de réduction des gaz à effet de serre, l'administration municipalité a procédé à la réalisation d'un inventaire annuel des émissions corporatives de GES et à la mise en œuvre de mesures de réduction des émissions ciblées. Les mesures ne touchent toutefois pas les grands acteurs industriels responsables d'une part importante des émissions émises sur le territoire de l'île de Montréal. Ces derniers, à titre de partenaires lors de la mise en œuvre du Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise ont présenté à l'administration montréalaise leurs propres données d'inventaire ainsi que « leurs meilleures pratiques en matière de réduction d'émissions de GES » (Montréal, 2013, p. 25). Au-delà des grands acteurs industriels, 19 autres partenaires ont procédé à un inventaire de leurs émissions de GES en 2008 et plusieurs des partenaires ont élaboré un plan d'action, mis en œuvre des mesures destinées à la réduction des émissions ou ont mis de l'avant des projets de réduction (Montréal, 2013, p.26).

Si l'on regarde l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments, nous pouvons constater que la majorité des interventions furent réalisées à même les bâtiments de la municipalité de Montréal. Dans un premier temps, il convient de mentionner les apports du programme de rénovations résidentielles et de l'intégration du programme Novoclimat dans les nouveaux logements (logements sociaux et communautaires). Ces travaux furent réalisés en collaboration avec des partenaires tels que l'Agence de l'efficacité énergétique, Hydro-Québec et le Fonds en efficacité énergétique. Des travaux d'amélioration des différents bâtiments de la municipalité ont également été réalisés. Nous retrouvons parmi ceux-ci des travaux de conversion des systèmes de chauffage du mazout au gaz naturel, des travaux d'efficacité énergétique au complexe Gadbois et au centre aquatique Rivière-des-Prairies. Des travaux d'efficacité énergétique et d'amélioration des bâtiments furent également réalisés chez

plusieurs partenaires, contribuant à améliorer des sites dont la ville de Montréal n'était pas en mesure d'accéder.

Si l'on compare le territoire d'application des actions identifiées, nous pouvons affirmer que malgré le fait que l'élaboration provient essentiellement de l'administration municipale, les domaines d'applications concernent l'ensemble du territoire de l'île de Montréal et tel qu'observé, la participation des partenaires est essentielle et cela comprend la participation des arrondissements et des municipalités reconstituées.

6.3 L'adaptation, une thématique présente à l'intérieur des initiatives montréalaises

Au-delà de la mise en œuvre des actions axées sur un processus de réduction, de la réalisation des inventaires de réduction et de l'élaboration des plans d'action associés, des initiatives montréalaises axées sur un processus de prise en charge des conséquences des changements climatiques furent développées. Dans un premier temps, une revue des impacts visibles de changement climatique fut effectuée en 2006 par l'administration municipale. L'auteur, monsieur Hervé Logé répertoria toutes les informations pertinentes portant sur les différents services administratifs montréalais (parcs, sols, eau, îlots de chaleurs, etc.) (Logé, 2006). Il ne s'agissait pas à l'époque de quelque chose d'exhaustif, mais plutôt d'un tour d'horizon des différents enjeux possibles pour le territoire montréalais.

Il est important de noter que cette revue des impacts ne portait que sur les territoires de la municipalité de Montréal elle-même et non pas sur l'ensemble du territoire de l'île de Montréal puisqu'elle survenait suite aux défusions municipales et que les données relatives aux autres municipalités n'étaient pas disponibles à l'auteur.

Reprenant les thèmes véhiculés par les différents plans, politiques et stratégies dédiées à la réduction des GES, deux thématiques ont été identifiées comme étant prioritaires en lien avec la revue des impacts de 2006 et 2007 (Logé, 2007b), soit l'eau et les îlots de chaleur. Liées à cette notion de priorisation, plusieurs initiatives relatives au verdissement et à la gestion des eaux pluviales débutèrent à cette même époque (Hervé Logé, Communication personnelle, 30 mai 2011). Ces initiatives qui seront reconduites dans le futur plan d'adaptation aux changements climatiques furent également abordées dans le Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise (PPSDD). Selon le bilan 2008 du PPSDD (Montréal, 2013g), 450 actions de verdissement ont été entreprises par des partenaires externes. Au niveau de l'administration locale, divers plans et

stratégies ont été développés en lien avec les îlots de chaleur. Il est également possible de retrouver parmi ces derniers une politique et un plan d'action liés au développement durable destinés aux édifices municipaux (Montréal, 2013)

Ces initiatives liées à l'adaptation eurent lieu avant l'élaboration d'un guide d'aide à l'adaptation face aux changements climatiques par le consortium Ouranos (Annick Le Floch, Communication personne, 30 mai 2011). En portant attention aux titres des plans réalisés par la municipalité de Montréal, nous pouvons constater que ces derniers portent toujours sur la thématique du développement durable. Les actions liées à ce sujet portent autant sur l'adaptation que sur la réduction. Les actions liées à l'adaptation ont par conséquent été mises de l'avant dès qu'il a été possible de les réaliser par l'administration municipale et ce, en collaboration avec des partenaires externes. Une contribution financière non négligeable de la part du MDDEFP contribua toutefois à rendre plus concrets les projets envisagés et à exporter leur développement à une échelle plus importante. Ce financement fut octroyé à la ville de Montréal par sa participation au programme Climat-Municipalité.

Pour la réalisation de son futur plan d'adaptation, la ville de Montréal bénéficie d'un financement jusqu'à concurrence de 1.9 million de dollars. Ce montant doit servir dans un premier temps à mettre à jour l'inventaire des émissions de GES réalisé en 2003, les plans d'action collectifs de 2005 et 2007, et dans un troisième temps, à effectuer un plan d'adaptation pour la collectivité montréalaise. Pour mener à terme la réalisation d'un tel plan, la ville de Montréal a laissé entendre auprès des autorités gouvernementales qu'elle désirait travailler à l'échelle de l'île de Montréal et non pas uniquement du territoire couvert par la municipalité montréalaise. L'île de Montréal étant occupée par 16 villes distinctes (incluant la ville de Montréal) et 19 arrondissements fonctionnant sous l'administration municipale, la participation de tous était souhaitable puisque l'élaboration d'un plan d'adaptation aux changements climatiques demande la participation et la bonne volonté de toutes les personnes pouvant avoir un impact sur la question. Afin de faciliter l'échange d'information entre les diverses municipalités de l'agglomération, l'administration municipale de Montréal fut décrétée responsable des grands volets du programme et du processus de coordination des échanges, son rôle maintenant établi pour la supervision des processus de réduction des émissions de GES. La sélection des grandes thématiques est effectuée à l'échelle de l'agglomération, mais sous l'aspect sélectif d'un menu à la carte. Les municipalités ont par conséquent la possibilité de mettre l'accent davantage sur un aspect plutôt qu'un autre en fonction de leurs priorités locales. Cette manière de fonctionner fut considérée par la ville de Montréal comme étant la plus rentable, puisqu'elle permettrait de régler des problématiques propres à chacun des territoires, en fonction de situations déjà observables sur le terrain. L'importance de la participation de l'ensemble des municipalités prend alors tout son sens.

Tel que décrétée par les instances gouvernementales fédérales et provinciales, la question de gérer un processus d'adaptation aux changements climatiques est plus facilement réalisable à un niveau

local où les autorités sont à mieux de percevoir les impacts des changements. Les municipalités ayant défusionné et les arrondissements ont un plus grand impact sur leur milieu local si chacun des systèmes politiques en place est à même de choisir de mettre l'accent sur un aspect plutôt que sur un autre. La coordination de tels efforts doit toutefois être assurée pour parvenir à réaliser un tout logique pour un territoire donné.

6.4 Impact du politique sur la stratégie de développement durable de la collectivité montréalaise

Le plan d'adaptation aux changements climatiques étant en plein cours de réalisation, le manque d'action concrète lorsqu'il est question d'adaptation du territoire n'est qu'une illusion puisque cette thématique est actuellement intégrée à l'intérieur des plans axés sur la thématique du développement durable et au travers de nombreux politiques et programmes élaborés par la ville de Montréal. En aucun cas l'absence concrète d'actions identifiées comment étant une action d'adaptation aux changements climatiques n'est le reflet du manque de volonté de la part des autorités municipales montréalaises et des municipalités défusionnées, mais est plutôt lié au fonctionnement des services internes de l'administration municipale responsables de penser au processus d'adaptation et au processus de réduction des émissions de GES. Tel que mentionné par la ville de Montréal, le département responsable de l'élaboration du processus d'adaptation (division planification et suivi environnemental), n'est pas au centre des opérations puisqu'il ne possède pas d'autres pouvoirs que celui de développer des politiques et d'adapter les règlements en vigueur pour que ces derniers intègrent les notions environnementales souhaitées (Annick Le Floch, Communication personnelle, 30 mai 2011).

Selon le verbatim relatant une entrevue entre M. François Bertrand et une représentante de la division planification et suivi environnemental, le département responsable de l'élaboration des plans et programmes n'est pas autorisé de lui-même à effectuer des actions concrètes sur le territoire municipal et doit travailler pour ce faire en étroite collaboration avec les différents services municipaux tels que ceux responsables de la station d'épuration, des réseaux d'égouts et des parcs. Ce sont les départements responsables des services municipaux qui sont en mesure d'intégrer à leur programme des actions concrètes d'atténuation des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation aux changements climatiques (Annick Le Floch, Communication personnelle, 31 mai 2011).

Cette faiblesse est l'un des principaux défis rencontrés par la ville de Montréal pour l'implantation de sa stratégie de planification climatique. L'un des premiers défis de la planification climatique consiste en effet à parvenir à développer un plan à l'échelle municipale en obtenant l'appui et la participation

des différents services internes et des villes avoisinantes. Cette situation complexe revêt une importance grandissante lorsqu'il est question de travailler à la grandeur de l'île de Montréal et d'intégrer plusieurs autres administrations. Tous les services municipaux ont un calendrier de travail qui leur est dévolu et malgré une bonne volonté lorsqu'il est question de changements climatiques, il peut être complexe d'intégrer une telle préoccupation à un calendrier bien chargé et faire avancer rapidement la concrétisation d'un plan d'une telle ampleur (Annick Le Floch, Communication personnelle, 30 mai 2011).

Cette faiblesse de la stratégie de planification climatique à Montréal n'est que le reflet des difficultés politiques visibles entre les villes lorsqu'il est question de travailler sur un projet commun. L'importance du support politique, que ce dernier consiste en une entente entre diverses municipalités ou, plus important, en une collaboration entre les différents niveaux de gouvernement est toujours délicate. De façon générale, la participation des municipalités envers le processus de réduction et d'adaptation face aux changements climatiques s'effectue en fonction de l'investissement à réaliser et des pouvoirs liés à la régie des différents services municipaux. La municipalité de Montréal étant la plus touchée par la question des changements climatiques (en raison de sa population importante et de la grandeur du territoire qu'elle possède sous sa juridiction), elle est l'administration municipale la plus à même de posséder une volonté de développer des actions et de s'assurer de leur application. Il convient de noter que les conséquences des changements climatiques se faisant ressentir à plusieurs niveaux, les différents services de la municipalité et les villes avoisinantes doivent agir sur des sujets dont les effets se font déjà fait sentir auprès de leur population locale ou auprès de leurs équipements municipaux. Nous pouvons considérer à titre d'exemple la gestion de la question des îlots de chaleur (hausse des journées de chaleur accablante) ou de l'amélioration du système d'égout.

7. Analyse des résultats

Cette recherche portant sur l'analyse du processus d'implantation de la planification climatique à Montréal, visait à établir de quelle manière la planification climatique de la ville de Montréal se développa dans un climat de structures administratives complexes et de quelle manière la séparation territoriale entre les différentes municipalités de l'île de Montréal a influencé l'élaboration et l'application de la stratégie climatique montréalaise. Pour répondre à ces questions, plusieurs grandes lignes de l'histoire montréalaise furent abordées, notamment en ce qui a trait aux événements qui ont conduit à la période des fusions municipales et de défusions. Il fut également question des pouvoirs que possède chaque palier de gouvernement, du contenu des plans élaborés par l'administration montréalaise et de la participation de chacun à l'élaboration et à l'application de ces derniers.

Afin de répondre à la question suivante, à savoir de quelle manière la planification climatique de la ville de Montréal se développa dans un climat de structures administratives complexes et de quelle manière la séparation territoriale entre les différentes municipalités de l'île de Montréal a influencé l'élaboration et l'application de la stratégie climatique montréalaise, il convient dans un premier temps de revenir sur ce qu'est la planification climatique de Montréal et d'expliquer dans un second temps en quoi les différents événements qui ont conduit à la période des fusions et défusions municipales ont influencé cette dernière planification climatique. En dernier lieu, lorsqu'il sera temps d'expliquer de quelle manière la séparation territoriale entre les différentes municipalités de l'île de Montréal a influencé l'élaboration et l'application de la stratégie climatique montréalaise, il conviendra de revenir sur la concrétisation des gestes posés par les différents paliers de gouvernement et d'expliquer leur différent territoire d'influence.

7.1 La planification climatique

L'intégration de la gestion de changement climatique aux politiques publiques s'est faite graduellement au courant des deux dernières décennies. Les politiques mises en œuvre visaient à limiter les répercussions liées à un contexte de réchauffement climatique. Les émissions des GES ont alors pointées du doigt de façon quasi unanime par la communauté scientifique et les différents paliers de gouvernements s'empressèrent de mettre en place des politiques de réductions des émissions de GES. Il fut rapidement déterminé qu'au-delà de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, afin d'éviter toute problématique future, les gouvernements devaient se tourner vers une nouvelle approche

abordant non plus uniquement des mesures d'atténuation du changement climatique, mais intégrant à ces dernières un processus d'adaptation.

Tel que défini par Warren, Barrow, Schwartz, Audrey et Mills (2004, p10),

Les interventions en réponse au changement climatique nécessitent une approche à deux volets qui vise la réduction des émissions de gaz à effet de serre (mesures d'atténuation du changement climatique) ainsi que des activités et des pratiques adaptatives visant à réduire notre vulnérabilité aux impacts possibles (mesures d'adaptation)).

Cette façon de penser fut intégrée par l'administration montréalaise tout au long du développement de sa stratégie climatique. En effet, la notion d'atténuation des émissions de GES est clairement identifiée dans les politiques publiques montréalaises depuis plus d'une décennie et il est possible de retrouver depuis aussi longtemps la notion d'adaptation, mais sans nécessairement que cette dernière ne soit expressément nommée. Ce n'est qu'avec le plan d'adaptation que la notion même d'adaptation est mise au premier rang.

Les actions liées à l'atténuation des émissions de GES et à l'adaptation furent regroupées dans les politiques liées au développement durable et c'est sous cette appellation que la stratégie climatique montréalaise s'est établie à travers les années. Il s'agit par ailleurs de l'une de ses plus grandes faiblesses. La stratégie climatique de Montréal n'est pas identifiée à titre de planification climatique. Elle ne possède pas un titre indiquant une volonté claire de lutte aux changements climatiques, mais travaille plutôt dans un processus de gestion lié au développement durable. Au travers des multiples plans, la question de l'atténuation des émissions de gaz à effet de serre et de l'adaptation aux changements climatiques est abordée de plusieurs manières, mais est toujours assujettie à la question du développement durable. Nous retrouvons parmi les programmes liés à la question de l'adaptation aux changements climatiques les programmes de luttés aux vagues de chaleur et aux épisodes de smog qui ont été réalisés afin de lutter à des problématiques ponctuelles.

Chacune des interventions réalisées par la ville de Montréal l'a été en fonction de ces pouvoirs et responsabilités. Ces responsabilités ont varié dans le temps et la période de fusion / défusion a influencé ces dernières en créant différents paliers administratifs et en redécoupant le territoire métropolitain. De façon générale, les municipalités ont la capacité d'élaborer des règlements sur l'environnement, la salubrité, la sécurité et les nuisances. C'est de ces compétences que découle la majorité des plans montréalais tels que les plans et des programmes liés à la protection des milieux naturels, au réaménagement des infrastructures urbaines et aux nuisances touchant les populations humaines telles que les épisodes de smog et de chaleur accablante. Les municipalités locales étant le palier politique le plus proche de la population, leur rôle a évolué au gré des pouvoirs qui leur ont été délégués.

Au-delà des pouvoirs municipaux, il ne faut pas oublier que Montréal n'est pas une municipalité locale comme les autres. Montréal fait partie d'une agglomération, mais elle est également à la tête d'une communauté métropolitaine. Elle possède ainsi des pouvoirs spécifiques en vertu de la loi qui la régit et regroupe les compétences de l'agglomération, des municipalités et des arrondissements. La planification climatique de l'administration montréalaise joue à ces niveaux politiques et est influencée par les multiples paliers qui y sont reliés. Lors de la réalisation des plans et programmes, de nombreux plans subséquents ont été élaborés par les paliers administratifs inférieurs et abondantes sont les actions ou volontés qui ont par la suite été reprises par les partenaires de l'administration municipale. Nous retrouvons parmi ces partenaires les municipalités voisines de l'administration montréalaise, les industries et divers groupes et organismes externes.

L'administration montréalaise, les arrondissements et les municipalités voisines disposent de pouvoirs qui leur ont été délégués en vertu de lois adoptées par l'Assemblée nationale du Québec. Toutes ces instances « *ne peuvent outrepasser ces pouvoirs ni les déléguer à d'autres instances à moins que la loi ne le leur permette expressément.* » (MAMROT, 2009, p.13) Ces pouvoirs ont été influencés par la période de restructuration municipale et ont contribué à définir les champs d'interventions de la stratégie montréalaise. Tel qu'indiqué précédemment, la réforme de l'organisation de la structure territoriale survenue lors des fusions du début des années 2000 visait principalement à diminuer le nombre de municipalités présentes sur le territoire québécois en les regroupant de façon plus stratégique (Collin, 2002). Cette réorganisation s'est déroulée de manière à réaliser la mise en place d'agglomération, de communautés métropolitaines, la fusion des municipalités locales, la création d'arrondissements dans les grandes villes et le renforcement des municipalités régionales de comté (Rivard, Belley, Bherer, Collin & Hamel, 2005, p. 4).

Les municipalités récalcitrantes au projet de fusion furent nombreuses dans la région montréalaise et ce n'est pas moins de 15 municipalités qui parvinrent à défusionner de la nouvelle ville de Montréal. Cette division permit la création de zones à l'intérieur même du territoire de l'administration montréalaise assujetties à une autre municipalité que Montréal. Ces nouvelles municipalités résultant du démembrement reprirent leur statut de ville indépendante, mais tout comme ce fut le cas sous la juridiction de la municipalité de Montréal, elles ne purent posséder l'ensemble des pouvoirs qui leur étaient auparavant dévolus. En fait, par la création du Conseil d'agglomération, douze des champs de responsabilités appartenant auparavant aux municipalités furent remis au Conseil d'agglomération.

Parmi les pouvoirs remis au Conseil d'agglomération ayant une importance directe sur la question des changements climatiques, nous pouvons retrouver la gestion des matières résiduelles, dont l'élimination et la valorisation des matières résiduelles, la gestion des déchets dangereux, la gestion de

l'alimentation en eau et l'assainissement des eaux usées, sauf les réseaux de distribution locale, le transport collectif des personnes et la gestion des rues et des grandes artères. Ces pouvoirs font partie des thématiques abordées par les différentes initiatives montréalaises associées à la stratégie climatique de la ville de Montréal.

7.2 Élaboration et l'application de la stratégie climatique montréalaise

La ville de Montréal réalisa au courant de la dernière décennie un certain nombre de plans reliés aux processus de développement durable, d'atténuation des émissions de gaz à effet de serre et à l'adaptation aux changements climatiques. Sept plans majeurs reliés au développement durable et à la réduction des GES furent élaborés durant cette période de temps. Le plus important d'entre eux fut le *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*. Les actions présentes au sein des 4 lignes directrices du *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise* (Montréal, 2005a) ne se limitent pas à l'application par l'administration municipale et comportent un large volet applicable par les partenaires de la ville de Montréal. Un processus de réduction des émissions de GES ou un processus d'adaptation aux changements climatiques pour qu'il soit significatif doit être appliqué par le plus grand nombre d'acteurs.

L'élaboration du plan d'adaptation fut réalisée en partenariat avec les villes défusionnées de l'agglomération, illustrant l'importance de collaboration entre les différentes municipalités. Par leurs poids démographiques et des infrastructures qu'elles possèdent, l'impact de la participation des plus petites municipalités de banlieues de l'île de Montréal sera toujours significativement inférieur à celui de l'administration montréalaise. Toutefois, si nous voyons au-delà des municipalités défusionnées, sans la participation des arrondissements montréalais et sans la participation des partenaires externes, le poids même de la ville de Montréal se retrouve dans une certaine mesure diminué. Tel que mentionné, la ville de Montréal est responsable de l'élaboration des programmes, de la politique et des guides d'aide, mais les partenaires sont pour leur part responsables de l'application de la stratégie dans leurs champs de compétences (Montréal, 2013g).

L'administration montréalaise est responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre des plans de grande envergure. Elle doit toutefois s'appuyer sur certains de ces partenaires pour la réalisation des actions puisqu'elle ne peut à elle seule réaliser l'entièreté de sa stratégie climatique. À l'opposé, sans les réalisations de l'administration montréalaise, il n'existerait pas de plans d'action à réaliser. La ville de Montréal agit comme un phare pour les instances avoisinantes, en leur indiquant la voie à suivre. La notion d'instances avoisinantes et de partenaires dépasse toutefois le champ même des

municipalités de banlieues. Si l'on compare la possibilité d'interventions sur la thématique de réduction des émissions de gaz à effet de serre des municipalités de banlieues avec ceux des grandes industries, nous devons convenir que l'impact d'intervention des municipalités de banlieues est moindre. Toutefois, en regardant les industries étant localisées sur le territoire de certaines municipalités défusionnées, l'importance de ces dernières villes se voit accrue.

Si nous nous intéressons à la manière dont la séparation territoriale entre les différentes municipalités de l'île de Montréal a influencé l'élaboration et l'application de la stratégie climatique montréalaise, il faut voir au-delà de la simple défusion des municipalités de banlieues et de reconnaître l'ampleur des réorganisations survenues sur le territoire de la ville de Montréal. En effet, les fusions et les défusions influencèrent triplement l'administration montréalaise. Elles l'influencèrent par la création de nouvelles structures supramunicipales, par la séparation des villes fusionnées à Montréal et par la création d'arrondissements (Rivard, Belley, Bherer, Collin & Hamel, 2005). Ces différents paliers possèdent plusieurs champs de compétences qui se retrouvent également gérés par la ville centre de Montréal. La distinction principale entre ces différents paliers de gouvernement consiste en leur territoire d'application et à l'influence qu'ils peuvent avoir sur les autres instances. Entre les différentes villes défusionnées, les arrondissements et l'administration municipale, la ville de Montréal est celle possédant la plus grande aire d'influence. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle elle fut responsable de l'élaboration des différents plans (Annick Le Floch, Communication personnelle, 30 mai 2011). Ce n'est pas tant la séparation qui influença la stratégie climatique montréalaise, mais l'importance du nouveau territoire assujéti à la ville de Montréal suite aux fusions, et ce malgré les défusions survenues. La mise en place du conseil d'agglomération, l'influence de Montréal à l'intérieur de ce dernier conseil, la participation des arrondissements montréalais, des organismes publics et des nombreux partenaires privés compensèrent grandement les pertes de territoire survenues suite aux défusions.

8. Discussion

8.1 Thématiques abordées au travers de la stratégie climatique montréalaise

Si l'on prend en compte les actions associées aux lignes directrices présentes au travers de la stratégie climatique montréalaise, il est possible de diviser le tout en 8 catégories :

1. le milieu urbain;
2. les stations d'épuration;
3. les gaz à effet de serre;
4. les bâtiments municipaux;
5. le transport;
6. les matières résiduelles;
7. le développement durable;
8. une thématique rassemblant les actions multisectorielles.

Ce sont ces derniers thèmes qui sont abordés à l'intérieur de l'ensemble des plans montréalais axés sur le développement durable et qui sont présents dans l'ensemble des actions visant à la réduction des émissions de GES et au processus d'adaptation aux changements climatiques de la région montréalaise.

Si l'on regarde la mise en œuvre des nombreux plans montréalais liés au développement durable, un nombre d'actions non négligeable a été réalisé au travers des années. La participation de l'administration municipale de Montréal a été primordiale à la réalisation des plans montréalais, mais la participation des partenaires au courant de cette période a été non négligeable pour la réussite de certains programmes. À titre d'exemple, nous pouvons nous référer aux nombreuses actions de verdissement réalisées en collaboration avec le programme d'aide à la diminution des îlots de chaleurs ou à la réalisation d'inventaire de GES et des plans d'action associés par des organismes privés (Montréal, 2013g). Ces actions font partie d'un processus d'initiatives axées sur le développement durable intégrant les notions de réduction et d'adaptation.

Il est possible de retrouver parmi les actions réalisées tant par la ville de Montréal que par les partenaires la présence d'une interaction soutenue entre divers acteurs et une application dépassant le seul territoire de la municipalité de Montréal. Si l'on s'intéresse à la catégorie des actions orientées sur la thématique du transport, ce n'est pas moins de huit plans, programmes ou règlements qui dictent ou aident les partenaires dans leur processus de réalisation d'actions (Montréal, 2007). Nous retrouvons

parmi ces derniers le plan d'action corporatif des émissions de gaz à effet de serre montréalais, le plan de transport, le plan d'urbanisme, la trousse WO LES MOTEURS réalisé par Ressources naturelles Canada, le règlement municipal montréalais pour éliminer la marche au ralenti inutile des véhicules, le plan de protection et de mise en valeur du mont Royal, la démarche ALLEGO pilotée par l'AMT et même la réalisation d'un Énergide proposant des véhicules plus économiques par l'Office de l'efficacité énergétique (Montréal, 2007). Ces différents documents tendent à supporter l'idée de la présente interaction entre les différents plans (Plan d'urbanisme, Plan de transport, etc.) contribuant à aider la municipalité montréalaise à atteindre les cibles qu'elle s'est fixées en matière de lutte aux changements climatiques. Parmi ces derniers plans, certains sont créés à l'échelle régionale et découlent de compétence de l'agglomération ou d'instances supérieures. De plus, plusieurs de ces documents ont été repris dans les politiques et documents officiels réalisés par les arrondissements montréalais (Montréal, 2013g).

Les plans associés aux initiatives montréalaises en termes de développement durable visent dans une certaine mesure à intégrer des actions réalisables sur l'ensemble des territoires de l'île de Montréal et non plus uniquement pour les territoires présents sous la juridiction de la ville-centre. À titre de partenaires, les actuelles villes de banlieues s'intègrent partiellement à la stratégie climatique actuellement en vigueur sur le territoire montréalais. Les inventaires de GES de la municipalité intègrent les statistiques de l'ensemble des villes établies sur le territoire de l'île de Montréal puisque les données recueillies proviennent d'un organisme gouvernemental et que la période étudiée concerne une période de temps où l'île de Montréal ne regroupait qu'une seule et unique ville (Logé, 2007b). Les plans d'action associés ainsi que les plans de développement durable, sans s'adresser ouvertement aux villes défusionnées, contiennent par ailleurs un nombre important d'actions nécessitant la coopération des municipalités avoisinantes et de la population y résidant. L'actuelle ville de Montréal ne couvrant qu'une section du territoire de l'île de Montréal, la participation et l'intégration des 15 villes de banlieues localisées sur le territoire de l'île sont par conséquent souhaitables en ce qui a trait aux thématiques du transport ou de l'atténuation des nuisances sonores (Montréal, 2007).

Cette préoccupation de faire front commun face aux changements climatiques est visible dans l'adhésion en tant qu'unité métropolitaine dans la deuxième phase du programme Climat-Municipalité et dans la participation des municipalités défusionnées en tant que partenaires de la ville de Montréal sur l'ensemble des plans axés sur un processus de réduction des gaz à effet de serre. Ce fait contribue à rendre plus forte la stratégie climatique montréalaise puisque pour avoir une influence réelle sur un territoire donné, un plan d'atténuation et d'adaptation doit couvrir l'ensemble du territoire concerné et pas uniquement l'une des sections.

8.2 L'impact d'une institution politique forte

La présence d'une institution politique forte est également l'un des avantages de la stratégie climatique montréalaise. La participation des instances municipales est essentielle dans un processus de la lutte aux changements climatiques. Afin de parvenir à atteindre la cible de réduction des émissions de GES, la municipalité de Montréal doit parvenir à réduire de 30 % ses émissions de GES d'ici 2020. Cet objectif est le plus ambitieux du territoire québécois, plus ambitieux que les objectifs du gouvernement provincial (20 %) et fédéral (6 %) (MDDEFP, 2010a), illustrant la volonté de la communauté montréalaise d'être à l'avant-garde du mouvement d'adaptation aux changements climatiques.

Pour la réussite de cet objectif, la participation des différentes instances politiques créées lors des fusions / défusions est essentielle, que ce soit par la réalisation de plans et de programmes ou par la réalisation d'actions concrètes sur leur territoire. À titre d'exemple, la ville de Montréal n'étant pas en mesure de restreindre la production des émissions de gaz à effet de serre produit par les véhicules personnels des résidents, l'amélioration de l'offre en transport collectif est essentielle pour contribuer à modifier la situation et permettre aux résidents de délaissier la voiture pour un autre mode de transport. Le transport collectif et la gestion des rues et des grandes artères étant parmi les compétences de l'agglomération (Montréal, 2013d), la participation de cette instance est essentielle si la ville de Montréal désire réduire les émissions de gaz à effet de serre produit par les citoyens montréalais.

La thématique du transport est un bon exemple illustrant à quel point l'atteinte des objectifs de stratégie climatique de la municipalité de Montréal se complexifie lorsque nous prenons en compte le fait qu'elle ne peut influencer que légèrement les habitudes des citoyens et des compagnies privées. Pour la réalisation des différents objectifs, elle doit par conséquent s'appuyer pour le bon vouloir de ces partenaires. Lors de la réalisation des actions présentes à l'intérieur des différents plans, la municipalité de Montréal montre l'exemple en appliquant les gestes demandés à ses propres équipements ou infrastructures. Elle espère ainsi amener les partenaires officiels de sa stratégie climatique à poser des gestes concrets (Montréal, 2013g).

En participant, les arrondissements, l'agglomération et les villes défusionnées contribuent à montrer l'implication du monde municipal tout en permettant à la municipalité de Montréal de se rapprocher de l'atteinte de ses objectifs. Cette contribution s'effectue en fonction de leur pouvoir et champ de compétences.

8.3 Des pouvoirs encore peu définis

À la municipalité de Montréal, les premières actions découlant d'une lutte aux changements climatiques le furent sous le signe du développement durable. En raison de l'importance de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de répondre aux engagements établis sous Kyoto, la question de l'atténuation des émissions de GES fit l'objet de politique environnementale et dans cette optique, la question des pouvoirs gouvernementaux fut définie.

La question de l'adaptation aux changements est toutefois plus récente et les pouvoirs des différents paliers de gouvernement ne sont pas aussi bien définis que ceux utilisés pour la gestion d'un processus d'atténuation. Selon le gouvernement canadien, les mesures d'adaptation dans un processus de lutte aux changements climatiques devraient s'appliquer en priorité sous la gouverne des municipalités puisque ces dernières sont en meilleure position d'observer les impacts sur leur territoire (Richardson, 2010). Toutefois, les municipalités ne sont pas toutes de cet avis et considèrent qu'il peut être difficile d'intégrer de manière efficace cet objectif dans un programme déjà chargé sans la collaboration des instances avoisinantes (ministère, agglomération, etc.) (Virginie Moffet, Communication personnelle, 31 mai 2011). Les municipalités ont la capacité d'élaborer des règlements sur l'environnement, la salubrité, la sécurité et les nuisances et ne peuvent le faire qu'en vertu des pouvoirs qui leur sont concédés et du territoire d'application qu'elles possèdent (MAMROT, 2009).

Les actions présentes dans les plans et les programmes de la municipalité de Montréal liées à l'atténuation des émissions de GES et à l'adaptation aux changement climatique sont reliées majoritairement aux services municipaux afin de faciliter la mise en œuvre d'actions pouvant être réalisées par la municipalité grâce aux pouvoirs qu'elle détient. À la ville de Montréal, chacun des départements tels que le service d'urbanisme, de la voirie, des parcs, de l'habitation peut contribuer à élaborer des plans et des programmes liés à un processus d'atténuation des émissions de gaz à effet de serre et à des processus d'adaptation aux changements climatiques. Ces plans ont pour thématique la protection des milieux naturels, le réaménagement des infrastructures urbaines et les nuisances touchant les populations humaines telles que les épisodes de smog et de chaleur accablante. Ces départements doivent toutefois travailler ensemble si la ville de Montréal désire élaborer un stratégique climatique réaliste. Ces domaines d'intervention se retrouvant également gérés par d'autres instances (arrondissements, municipalités défusionnées), les actions élaborées dans les thématiques identifiées ci-dessus pourront être reprises et être appliquées par ces derniers sur leur propre territoire.

8.4 Impact de la période fusion-défusion

Actuellement, le département responsable de l'élaboration du futur plan d'adaptation de la municipalité ne possède pas d'autorité sur les différents services municipaux. Ce département est chargé d'élaborer une stratégie climatique, mais ne peut favoriser la réalisation d'actions concrètes sur le territoire sans l'appui de l'agglomération, des différents services municipaux ou des arrondissements montréalais (Annick Le Floch, Communication personnelle, 30 mai 2011). Sans la participation des différentes instances résultant de la période des fusions / défusions, l'administration montréalaise ne pourra accéder aux différents territoires couvrant l'île de Montréal. La participation du conseil d'agglomération, des 16 municipalités présentes sur l'île de Montréal, combinées aux 19 arrondissements montréalais est essentielle pour parvenir à dépasser les barrières administratives et travailler de front sur le problème d'importance que représentent les changements climatiques. Ce n'est qu'en travaillant ensemble que les différentes instances parviennent à faire progresser la réalisation de la stratégie climatique montréalaise. Les différences de réalités, d'expertises, de finances et de grandeurs du territoire d'application sont visibles entre les différents acteurs, mais aucun acteur ne peut être écarté, et ce peu importe l'importance de ce dernier.

Par conséquent, malgré une période politique mouvementée, des pouvoirs peu définis et l'énormité de la tâche à accomplir, la municipalité de Montréal tente de réaliser l'application de sa stratégie climatique. Les objectifs de réductions et d'adaptations énoncés par la municipalité et les nombreuses actions qui seront nécessaires pour l'atteindre ne démontrent que la volonté d'une ville face à l'adversité et au défi. La ville de Montréal, au courant de la dernière décennie, s'est occupée de la mise en place d'un nombre important d'actions reliées aux processus de développement durable, d'atténuation des émissions de gaz à effet de serre et à l'adaptation aux changements climatiques. La réalisation de ces actions nécessite toutefois des diverses instances créées lors de la période de restructuration municipale, de la coopération de la population et des municipalités avoisinantes (Montréal, 2013g). La ville de Montréal ne couvrant qu'une partie du territoire de l'île de Montréal, la participation et l'intégration des 15 villes de banlieues localisées sur le territoire de l'île, de l'agglomération et des arrondissements est nécessaire. Cette préoccupation de faire front commun face aux changements climatiques est visible dans l'adhésion en tant qu'unité métropolitaine dans la deuxième phase du programme Climat-Municipalité.

9. Conclusion

Les sections établies à l'intérieur de ce mémoire visaient à permettre de répondre à une question de recherche précise, soit celle de déterminer de quelle manière la planification climatique de la ville de Montréal s'est développée dans un climat de structures administratives complexes et de quelle manière la séparation territoriale entre les différentes municipalités de l'île de Montréal a influencé l'élaboration et l'application de la stratégie climatique montréalaise.

La question de changement climatique et l'importance de réduction les émissions de gaz à effet de serre pour la ville de Montréal découlent de la commission Brundtland de 1983 et de l'appui du Canada au Protocole de Kyoto en 1997. Dans la lignée des engagements politiques, la ville de Montréal a identifié une série d'objectifs qu'elle souhaitait mettre en place afin de contribuer au développement durable et à la réduction des GES. Ce n'est que tout récemment que la question de l'adaptation vint se greffer aux préoccupations montréalaises.

Les premiers plans environnementaux montréalais d'importance furent pensés à la fin des années 1990, mais parurent au début des années 2000 (Montréal, 2005b). Cette période correspondant à la tenue du Sommet de Montréal où furent établis des engagements liés au développement durable correspond également à l'ère des fusions municipales. Par décret gouvernemental et en raison de plusieurs lois, les municipalités de l'île de Montréal fusionnèrent pour se rassembler sous la bannière « Une île, une ville ». Cette fusion forcée créa de nombreux remous dans la sphère politique en raison du refus de certaines municipalités de perdre leur autonomie aux dépens d'une agglomération. La ville de Montréal fut l'une des plus touchées par les défusions qui eurent lieu quelques années plus tard. Au total, 15 municipalités de l'île se retirèrent de Montréal pour reprendre leur titre de municipalités (Rivard, Belley, Bherer, Collin & Hamel, 2005). Ces municipalités ne reprirent toutefois pas l'ensemble des pouvoirs qu'elles possédaient auparavant, devant léguer certaines tâches à l'agglomération et à son conseil. Les villes ayant accepté la fusion se retrouvèrent intégrées aux arrondissements montréalais, gonflant ces derniers jusqu'à un chiffre de 19 arrondissements possédant leurs propres champs de compétences et pouvoirs (Rivard, Belley, Bherer, Collin & Hamel, 2005)

Les plans élaborés suite au Sommet de Montréal de 2002 le furent sous la thématique du développement durable. Le plan le plus important d'entre eux fut le *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise* (PPSDD) qui consistait plus particulièrement en une série d'actions que la ville de Montréal, ainsi que ses partenaires, entendaient réaliser pour assurer un avenir plus vert à la métropole (Montréal, 2005a). Réalisé en tant qu'objectifs du PPSDD,

un inventaire des émissions de GES réalisé en 2002-2003 (Logé, 2006) pour le territoire de l'île de Montréal ainsi que deux plans d'action complémentaires furent publiés en 2006-2007 (Logé, 2007a, 2007b). Combinés au futur plan d'adaptation, ces documents composent l'essence même de la stratégie climatique montréalaise.

Les actions définies à l'intérieur de ces documents touchent 8 typologies mises en l'avant en raison de leur rapprochement avec les différents services publics sur lesquels les municipalités peuvent avoir un impact significatif. Ces actions se déclinent tant dans une optique d'atténuation des émissions de gaz à effet de serre que dans un processus d'adaptation aux changements climatiques. Telle que soutenue par certains auteurs américains, la ville de Montréal mit conjointement de l'avant ces deux processus puisque dans une optique de lutte aux changements climatique, l'un ne peut s'effectuer sans l'autre.

Avant de parvenir à mener de front ces deux thématiques, la ville de Montréal s'appuya sur un programme élaboré par le MDDEFP en collaboration avec le consortium Ouranos intitulé *Climat Municipalité*. Ce dernier consent aux organismes municipaux pour une première phase un soutien financier pour la réalisation d'un inventaire des sources d'émissions de gaz à effet de serre (GES) sur leur territoire et pour la conception d'un plan d'action stratégique muni d'objectifs de réduction de GES (MDDEFP, 2008). Pour les municipalités ayant déjà effectué ce type d'inventaires, une deuxième phase visant la rédaction d'un plan d'adaptation aux changements climatiques est en vigueur. Lors de son adhésion à ce programme, la ville de Montréal s'inscrit en tant qu'unité régionale englobant tous les territoires de l'île de Montréal et non pas en tant que ville de Montréal seule.

La lutte aux changements climatiques se doit de posséder un support politique fort. Cela inclut, tel que le fit la ville de Montréal, de passer par-dessus les barrières territoriales pour travailler de front avec les différentes instances présentes sur l'île de Montréal, soit l'agglomération, les arrondissements et les municipalités de banlieues ayant défusionnés de la ville-centre. Cela inclut également de travailler avec les différents services municipaux pour que ces derniers intègrent à un calendrier de travail bien chargé une telle préoccupation et de tout faire pour que les actions élaborées soient appliquées par le plus grand nombre de partenaires privés (Annick Le Floch, Communication personnelle, 30 mai 2011).

De quelle manière la séparation territoriale entre les différentes municipalités de l'île de Montréal a influencé l'élaboration et l'application de la stratégie climatique montréalaise? Les limites administratives, le poids démographique, le budget disponible pour chacune des municipalités influencent l'importance des municipalités dans la stratégie climatique montréalaise puisque cela influence les moyens que peuvent posséder ces dernières. Il ne faut toutefois pas douter de l'importance de chacune des municipalités dans la stratégie climatique de Montréal puisque la participation des municipalités est significative, car elle permet à l'administration montréalaise de

travailler à la grandeur de l'île de Montréal. La question portant sur la gestion du processus d'atténuation des émissions de GES et d'adaptation aux changements climatiques est réalisable plus facilement au niveau municipal puisque les municipalités sont à mieux de percevoir les impacts des changements (Richardson, 2010). En ce sens, les municipalités ayant défusionné et les arrondissements ont un plus grand impact sur leur milieu local et c'est sous cette logique que furent inscrites leurs participations à la stratégie climatique de la ville de Montréal. La séparation administrative n'a alors qu'une faible importance. D'un point de vue politique, la difficulté provient davantage de la coordination entre l'ensemble des services de la ville de la ville de Montréal, du Conseil d'agglomération et du personnel des administrations municipales des villes défusionnées et des arrondissements que d'une absence de volonté de participation de la part de ces dernières instances.

Parmi l'ensemble des municipalités établies sur le territoire de l'île de Montréal, la ville de Montréal est incontestablement celle ayant le plus d'influence sur la conception et l'application de la stratégie climatique, que ce soit au niveau de leadership, de l'expertise ou de la gérance des services sollicités. Toutefois, les instances créées lors de la période des fusions / défusions telles que le Conseil d'agglomération, les villes défusionnées et les arrondissements montréalais ont un poids d'importance lorsqu'il est question d'intervenir à l'intérieur de leurs propres limites administratives et ce fait n'est pas négligeable. Sans la participation des partenaires des différents plans élaborés dans le processus de lutte aux changements climatiques, la stratégie climatique montréalaise connaîtrait de nombreuses lacunes au niveau de l'application des actions sur le territoire de l'île.

Afin de répondre à savoir de quelle manière la planification climatique de la ville de Montréal se développa dans un climat de structures administratives complexes et de quelle manière la séparation territoriale entre les différentes municipalités de l'île de Montréal a influencé l'élaboration et l'application de la stratégie climatique montréalaise, il faut voir au-delà du contexte de défusions des municipalités de banlieues et de reconnaître plutôt l'ampleur des réorganisations survenues sur le territoire de la ville de Montréal au courant du début des années 2000. Les fusions et les défusions influencèrent l'administration montréalaise dans le développement, l'élaboration et l'application de la stratégie climatique montréalaise. Elles l'influencèrent par la création de nouvelles structures supramunicipales et par la création d'arrondissements (Rivard, Belley, Bherer, Collin & Hamel, 2005). Ces instances agissant à titre de partenaires de la ville de Montréal, la participation de ces derniers compensa grandement les pertes de territoire survenues suite aux défusions municipales.

Si l'on compare le territoire d'application de la ville de Montréal avec celui des municipalités ayant défusionné, la séparation territoriale n'eut qu'une faible répercussion, la ville de Montréal étant celle possédant la plus grande sphère d'influence. Par ailleurs, les domaines d'application des municipalités

défusionnées ayant une influence directe sur la stratégie climatique ont été transférés au Conseil d'agglomération, la participation de ce dernier, au travers de la stratégie climatique, a un impact supérieur à celui des municipalités de banlieues. En résumé, l'administration montréalaise étant responsable du processus d'élaboration et de diffusion de la stratégie climatique montréalaise, le climat de structures administratives complexes et la séparation territoire n'a eu qu'un effet restreint. La participation des différentes instances ne se compare alors qu'à son poids en tant que partenaire et c'est là que la participation de tous est essentielle, et que malgré un poids administration pouvant être qualifié de dérisoire, la participation de chacun est essentielle pour la réussite de la stratégie climatique montréalaise. C'est en tant qu'unité que les municipalités et les instances créées ont influencé la stratégie climatique montréalaise et non en tant qu'acteurs séparés.

Bibliographie

1. Bedsworth, L.W et Hanak, E. (2010). Adaptation to Climate Change. *Journal of the American Planning Association*, 76:4, 477-495
2. Bertrand, F. Richard, E. Rocher, L. Semal, L. (2012). L'adaptation au changement climatique : les défis d'une approche intégrée pour les territoires. (Rapport final. Enquêtes de terrain). Tours : Université François-Rabelais
3. Boswell, M, Greve, A et Seale, T (2010). An Assessment of the Link Between Greenhouse Gas Emissions Inventories and Climate Action Plans. *Journal of the American Planning Association*, 76:4, 451-462
4. Bourque, A., Simonet G. (2008). *Vivre avec les changements climatiques au Canada : édition 2007*. Ottawa, Ontario : Gouvernement du Canada
5. Collin, J.P. (2002). *La réforme de l'organisation du secteur municipal au Québec: la fin ou le début d'un cycle?* Repéré à http://www.uqac.ca/revueot/anciens_numeros/revue-organisations_vol-11-3_automne-2002.pdf
6. Collin, J-P, Léveillé, J. (2002). *Les comités de transition vers les nouvelles villes d'agglomération*. Communication présentée au 70e congrès de l' Acfas, Laval, Québec.
7. Collin, J-P., Léveillé, J., Savard, JI. (2004). *Perception des impacts des fusions municipales dans les agglomérations urbaines au Québec*. Repéré à http://www.vrm.ca/documents/COLLIN_LEVEILLEE_SAVARD_ColloqueTerritoires.pdf
8. ERSCP. (2012). Résilience. Repéré à <http://www.erscp2012.eu/resilience.htm>
9. Faure, A. (2004, mai). Montréal au cœur de la réforme de fusion des municipalités. Communication présentée au Colloque international : Les recompositions territoriales locales en France et au Québec, Bordeaux, France.
10. Fédération canadienne des municipalités. (2010). Le Fonds municipal vert de la FCM. Site Internet. Repéré à <http://www.collectivitesviables.fcm.ca/fr/Home/>
11. Fédération Canadienne des Municipalités. (2010). *Partenaires dans la protection du climat (PPC)*. Repéré à <http://fmv.fcm.ca/fr/Partners-for-Climate-Protection/>
12. Fédération Canadienne des Municipalités. (s.d). *Le développement des inventaires des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation d'énergie : Guide pour les partenaires dans la protection du climat au Canada*. Repéré à http://www.fcm.ca/Documents/reports/PCP/Developing_Inventories_for_Greenhouse_Gas_Emissions_and_Energy_Consumption_FR.pdf
13. Forsey, E. (2012). *Les canadiens et leur système de gouvernement (8ième édition)*. Repéré à http://www.parl.gc.ca/about/parliament/senatoreugeneforsey/book/assets/pdf/Les_Canadiens_et_leur_systeme_de_gouvernement_8.pdf
14. Gouvernement du Canada. (1999). *Guide explicatif de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. Repéré à <http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=Fr&n=E00B5BD8-1&offset=2&toc=show>
15. Gouvernement du Canada. (2010a). Plan sur les changements climatiques *aux fins de la Loi de mise en œuvre du Protocole de Kyoto*. Repéré à <http://www.climatechange.gc.ca/default.asp?lang=Fretrn=4D57AF05-1>
16. Gouvernement du Canada. (2010b). *Vivre avec les Changements Climatiques au Canada*. Ottawa, Ontario. 18 p.

17. Gouvernement du Canada. (2012). L'action du Canada sur les changements climatiques. Repéré à <http://www.climatechange.gc.ca/default.asp?lang=Fre&n=E18C8F2D-1>
18. Hulbert, F. (2008). Réforme municipale au Canada et au Québec : la recomposition géopolitique des agglomérations. Repéré à <http://norris.revues.org/2280> ; DOI : 10.4000/norris.2280 *discourses*. Ashgate.
19. *Le changement climatique, la santé et le bien-être : un abécédaire en matière de politiques*. (2001) Ottawa : Bureau du changement climatique et de la santé. Repéré à <http://publications.gc.ca/collections/Collection/H46-2-01-260F.pdf>
20. Lemire, F., Juteau, D., Arcand, S., Bilge, S. (2005). Le débat sur la réforme municipale à Montréal. La place de la variable linguistique. *Recherches sociographiques*, 46(1), p. 67-96.
21. Logé, H. (2006). Inventaire des émissions de gaz à effet de serre 2002-2003. Montréal, Québec : Service des infrastructures, transport et environnement, Planification et suivi environnemental. (Publication ISBN 978-2-922388-26-8) Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ENVIRO_FR/MEDIA/DOCUMENTS/inventaire_ges_2002_2003_collectivite_montrealaise.pdf
22. Logé, H. (2007a), *Inventaire corporatif des émissions de gaz à effet de serre 2002-2004*. Montréal, Québec : Service des infrastructures, transport et environnement, Planification et suivi environnemental. (Publication ISBN 978-2-7647-066-4) Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/enviro_fr/media/documents/inventairecorporatif_ges2002_2004_agglomerationmontreal.pdf
23. Logé, H. (2007b). *Plan d'action corporatif : Pour préserver le climat*. (Publication ISBN 978-2-7647-0665-7) Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ENVIRO_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLANACTIONCORPORATIF_POURPRESERVERLECLIMAT.PDF
24. MAMROT (2009). *GUIDE D'ACCUEIL ET DE RÉFÉRENCE POUR LES NOUVEAUX ÉLUS MUNICIPAUX*. (Publication ISBN 978-2-550-57392-0) Repéré à <http://www.rqvvs.qc.ca/documents/file/guide-elus.pdf>
25. MAMROT. (2011). Guide La prise de décision en urbanisme, règlements sur l'environnement, la salubrité, la sécurité et les nuisances. Repéré à <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/protection-de-lenvironnement/reglements-sur-lenvironnement-la-salubrite-la-securite-et-les-nuisances/>
26. Mevellec, A. et Benoit, V. (2003). « Fusions municipales au Québec : coopération intercommunale en France : deux approches convergentes ? », *Pouvoirs locaux*, n° 58 – III, p. 116-122.
27. Ministère du Développement Durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (2008), Plan d'action 2006-2012, Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir. (Publication ISBN 978-2-550-53376-4) Repéré à http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/plan_action/2006-2012_fr.pdf
28. Ministère du Développement Durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs. (2010a). *Exemples de mesures mises en place en vue de réduire les émissions de GES*. Repéré à <http://www.MDDEFP.gouv.qc.ca/programmes/climat-municipalites/exemples.html>
29. Ministère du Développement Durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs. (2010b). *Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques : Programmes*. Repéré à http://www.MDDEFP.gouv.qc.ca/changements/plan_action/programmes.html
30. Ministère du Développement Durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs. (2010c). *Quatrième Bilan de la mise en œuvre du plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques*. (Publication ISBN : 978-2-550-59254-9) Repéré à http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/plan_action/bilans/bilan4.pdf
31. Ministère du Développement Durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs. (2012).

- Guide d'inventaire des émissions de gaz à effet de serre d'un organisme municipal.* Repéré à <http://www.mddep.gouv.qc.ca/programmes/climat-municipalites/guide-inventaire-GES.pdf>
32. Montréal (2005a). *Le premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise - avril 2005.* Montréal, QC: Direction de l'environnement, service des infrastructures, transport et environnement. 125p.
 33. Montréal (2005b). *Le premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise - avril 2005 en bref.* Montréal, QC: Direction de l'environnement, service des infrastructures, transport et environnement.
 34. Montréal (2007) *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise. Phase 2007-2009.* Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/d_durable_fr/media/documents/PSDD_2007-2009F.pdf
 35. Montréal (2010a). *Le plan corporatif de Montréal en de développement durable 2010-2015.* (Publication ISBN 978-2-922388-51-0) Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/d_durable_fr/media/documents/DD_plan_corporatif.pdf
 36. Montréal (2010b). *Le plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010/2015.* (Publication ISBN 978-2-922388-50-3)Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PES_PUBLICATIONS_FR/PUBLICATIONS/PLAN_2010_2015.PDF
 37. Montréal (2010c). *Plan d'action : Le plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010/2015.* Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/d_durable_fr/media/documents/plan_action.pdf
 38. Montréal (2010d). *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise, Bilan synthèse 2005-2009.* (Publication ISBN : 978-2-922388-44-2) Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/d_durable_fr/media/documents/bilan_2005-2009_plan_strat_dev_durable_synth.pdf
 39. Montréal (2010e). *Synthèse : Le plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010/2015.* Montréal. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PES_PUBLICATIONS_FR/PUBLICATIONS/VERSION_SYNTHESE.PDF
 40. Montréal (2013 a). *Conseil d'arrondissement.* Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,85975579et_dad=portalet_schema=PORTAL
 41. Montréal (2013 c) . *Conseil d'arrondissement.* Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,85975579et_dad=portalet_schema=PORTAL
 42. Montréal (2013 d). *Conseil d'agglomération.* Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,86001592et_dad=portalet_schema=PORTAL
 43. Montréal (2013 e). *Gestion des matières résiduelles.* Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7237,75085605et_dad=portalet_schema=PORTAL
 44. Montréal (2013 f). *Chauffage et climatisation des bâtiments.* Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7237,75085611et_dad=portalet_schema=PORTAL
 45. Montréal (2013 b). *Évaluation foncière.* Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=3077,3528864et_dad=portalet_schema=PORTAL

46. Montréal (2013 g). *Bilan 2008 : Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/d_durable_fr/media/documents/bilan_2008_psd_d.pdf
47. Ouranos (2004). *S'adapter aux changements climatiques*. (Publication ISBN 2-923392-00-6) Repéré à http://www.ouranos.ca/fr/pdf/ouranos_sadapterauxcc_fr.pdf
48. Ouranos (2010a). *Élaborer un plan d'adaptation aux changements climatiques. Guide destiné au milieu municipal québécois*. Repéré à <http://www.MDDEFP.gouv.qc.ca/programmes/climat-municipalites/Plan-adaptation.pdf>
49. Ouranos (2011). *Mission et contexte*. Repéré à <http://www.ouranos.ca/fr/notre-organisation/mission-et-contexte.php>
50. Ouranos.(2010b). *Savoir s'adapter aux changements climatiques*. Publication ISBN 978-2-923293-03-8) Repéré à http://www.ouranos.ca/fr/pdf/53_sccc_21_06_lr.pdf
51. Prémont, M-C. (2004, mai). *Les recompositions territoriales dans la région de Montréal : une relation traditionnelle entre le législateur québécois et les municipalités de l'île*. Communication présentée au Colloque international : Les recompositions territoriales locales en France et au Québec, Bordeaux, France.
52. Quay, R (2010). Anticipatory Governance. *Journal of the American Planning Association*, 76:4, 496-511
53. Radio-Canada. (2005) . *Fusions, défusions. À l'heure des référendums*. Repéré à <http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/Dossiers/defusions/referendums/reforme.shtml>
54. Richardson, G. R. A. (2010). *S'adapter aux changements climatiques: une introduction à l'intention des municipalités canadiennes*.(publication M174-6/2010F-PDF) Repéré à http://www.rncan.gc.ca/sites/www.nrcan.gc.ca/files/earthsciences/pdf/mun/pdf/mun_f.pdf
55. Rivard, M., Belley, S., Bherer, L., Collin, J-P., Hamel, P. (2005, mai). *Les nouvelles tendances dans le domaine municipal au Québec : Changer et... Rechanger les façons de faire pour mieux servir les citoyens* . Communication présentée au 73e congrès de l' Acfas, Chicoutimi, Québec.
56. Sénécal, G., Bherer, L(dir.) (2009). *La métropolisation et ses territoires*. Montréal : Presses universitaires du Québec
57. Soucy, C. (2005, mai) . *La reconnaissance et la valorisation des agglomérations urbaines : un défi de la réorganisation municipale au Québec*. Communication présentée au 73e congrès de l' Acfas, Chicoutimi, Québec.
58. Tomàs, M. (2005). *Synthèse des débats: 10 mai 2005. Les municipalités au Québec et au Canada: d'administration locale véritable ordre de gouvernement?. Communication présentée au 73e congrès de l'Acgas, Chicoutimi, Québec*.
59. Trudeau, H., Lalonde, S. (2004) . La mise en œuvre du Protocole de Kyoto au Canada : concertation ou coercition?. *Revue générale de Droit*, Éditions Wilson et Lafleur, 141-197.
60. Université d'Ottawa. (2013). Le contexte juridique canadien — La répartition des pouvoirs législatifs au Canada. Repéré à http://www.salic.uottawa.ca/?q=lois_juridique_canadien
61. Warren, F., Barrow, E., Schwartz, R., Audrey, J.,Mills, B. (2004). *Impacts et adaptations liés aux changements climatiques : Perspective canadienne*. (Publication ISBN : 0-662-88032-3) Repéré à https://www.rncan.gc.ca/sites/www.nrcan.gc.ca/files/earthsciences/pdf/perspective/pdf/report_f.pdf

ANNEXE

Annexe 1

Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise

—

Tableau synthèse — Liens avec les autres plans en vigueur pour la région montréalaise

| Ligne directrice : Une meilleure qualité de vie | |
|--|---|
| Actions | Programmes associés/Liens avec d'autres plans |
| Multiplier les points de contact avec l'eau. Action 1.11 dans le plan d'action 2005-2006. Action 2.11 dans le plan d'action 2007-2009. | <ul style="list-style-type: none"> - La <i>Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels</i> vise entre autres à augmenter la superficie des milieux naturels protégés à Montréal. Un des secteurs d'intervention de la Politique est celui des milieux riverains et aquatiques d'intérêt écologique. - Montréal 2025 : Axe d'intervention <i>Montréal milieu de vie exceptionnel</i>. Mettre en valeur le caractère insulaire et naturel unique de Montréal en complétant le réseau des grands parcs urbains, en préservant les milieux naturels et en développant le réseau bleu, grâce à des projets comme le développement d'accès à des activités en rive et sur l'eau incluant, entre autres, des plages (fleuve Saint-Laurent, rivière des Prairies, lac Saint-Louis, lac des Deux Montagnes). - L'action 11.2 du plan d'urbanisme consiste à « affirmer le caractère insulaire de Montréal et mettre en valeur son parcours riverain ». Un des moyens de mise en œuvre consiste à « maximiser l'accessibilité physique et visuelle à l'eau en aménageant les rives publiques et en instaurant un programme d'acquisition de propriétés privées en rive en vue de leur conversion à des fins de parc ou de leur naturalisation ». (Montréal, 2007, p. 39) |
| Favoriser des milieux de vie propres, calmes et paisibles. Action 2.13 du plan d'action 2007-2009. | <ul style="list-style-type: none"> • Le programme de la propreté et de l'entretien 2007-2010 • Le <i>Plan d'urbanisme de Montréal</i> dans son action 18.1 « Régir l'impact des nuisances » indique que la Ville compte élaborer une politique d'atténuation du bruit en milieu urbain en concertation avec le ministère des Transports du Québec ainsi que les différentes sociétés et entreprises de transport de marchandises, notamment le Canadien Pacifique et le Canadien National, la Société du port de Montréal et Aéroports de Montréal. (Montréal, 2007, p 44) |
| Réduire la présence d'îlots de chaleurs urbains. Action 2.12 dans le plan d'action 2007-2009. | <ul style="list-style-type: none"> • L'action 1.17 du <i>Plan d'urbanisme de Montréal</i> vise à assurer le verdissement des milieux de vie par un accroissement de la plantation d'arbres sur les domaines publics et privés, particulièrement dans les secteurs qui en sont dépourvus et dans ceux présentant un caractère fortement minéralisé. • Le <i>Plan particulier d'intervention chaleur accablante ou chaleur extrême de l'agglomération de Montréal</i> propose différentes actions à poser en situation d'urgence. • Montréal 2025 : Axe d'intervention <i>Montréal, milieu de vie exceptionnel</i> : Réintroduire la nature dans les quartiers centraux par le reboisement et le verdissement (plantation sur rues et ruelles, toits et murs verts, réhabilitation de secteurs contaminés et de friches urbaines). • <i>Politique de l'arbre de Montréal</i>. • Programme de revitalisation urbaine intégrée (RUI). (Montréal, 2007, p.42) |
| Adopter une politique municipale de modération de la circulation. Action 2.7 du plan d'action 2005-2006. Mettre en œuvre des mesures de modération de la circulation. Action 2.14 du plan d'action 2007-2009. | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Plan de transport – Vision et objectifs</i>. • <i>Plan d'urbanisme de Montréal</i>, Action 18.1 : Régir l'impact des nuisances : « Canaliser la circulation de transit sur les grandes artères et mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation dans les secteurs résidentiels ». • <i>Charte du piéton</i>. (Montréal, 2007, p 45) |
| Ligne directrice : Une protection accrue de l'environnement | |
| Actions | Programmes associés : Liens avec les autres plans |
| - Mettre en œuvre des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Action 2.7 du plan d'action 2007-2009. | <ul style="list-style-type: none"> - 2.7 Inventaire corporatif des émissions de gaz à effet de serre 2002-2004. - 2.7 Plan d'action corporatif des émissions de gaz à effet de serre montréalais. - La réduction des émissions de gaz à effet de serre figure parmi les objectifs stratégiques du document <i>Plan de transport – Vision et objectifs</i>. - Le Plan d'urbanisme vise à accroître le transport collectif et les modes de transport actif et favorise un aménagement plus compact et une densification urbaine, ce qui contribue à réduire les émissions de GES. (Montréal, 2007, p29) |
| - Éliminer la marche au ralenti inutile des véhicules. Action 1.3 dans le plan d'action 2005-2006. Action 2.1 dans le plan d'action 2007-2009 | <ul style="list-style-type: none"> - 1.3 Ressources naturelles Canada a réalisé une trousse appelée WO LES MOTEURS qui fournit du matériel de communication pour créer une campagne anti-ralenti. - 1.3 La Ville de Montréal et le Syndicat des cols bleus ont réalisé un projet intitulé Si j'roule pas, j'coupe le moteur visant à éliminer le ralenti inutile des moteurs par la voie d'une campagne de sensibilisation des chauffeurs et opérateurs de la Ville de Montréal. - 2.1 Réalisation d'un règlement municipal pour éliminer la marche au ralenti inutile des véhicules (Montréal, 2007, p18) |
| - Minimiser la circulation automobile de transit sur le mont Royal (chemins Camilien-Houde et Remembrance). Action 1.5 dans le plan d'action de 2005-2006. Action 2.3 dans le plan d'action 2007-2009 | <ul style="list-style-type: none"> - L'action 1.11 du plan d'urbanisme vise notamment à améliorer l'accessibilité piétonne et cycliste au mont Royal, de même qu'un réaménagement des infrastructures routières ceinturant et traversant la montagne. - 2.3 Implantation des mesures proposées dans le <i>Plan de protection et de mise en valeur du mont Royal</i> (Montréal, 2007, p 22) |
| - Favoriser le développement de l'autopartage. Action 1.7 du plan d'action 2005-2006. Action 2.5 du plan d'action 2007-2009. | <ul style="list-style-type: none"> - Accroître l'usage de l'autopartage dans toute la ville est un des objectifs particuliers du document <i>Plan de transport – Vision et objectifs</i>. - Le Plan d'urbanisme fait état du soutien de la Ville de Montréal aux modes de transport alternatif, dont l'autopartage. (Montréal, 2007, p 25) |

| Ligne directrice : Une protection accrue de l'environnement Actions (SUITE) | Programmes associés : Liens avec les autres plans (SUITE) |
|--|--|
| - Poursuivre le virage vert dans la gestion du matériel roulant. Action 2.8 du plan d'action 2007-2009. | - Parmi les moyens de mise en œuvre de l'action 17.2 du plan d'urbanisme, un de ceux-ci favorise, lors du renouvellement de véhicules municipaux, l'achat de véhicules alimentés à l'énergie électrique, hybrides ou à faible consommation d'essence. - Le document <i>Plan de transport – Vision et objectifs</i> favorise l'utilisation de véhicules moins polluants. (Montréal, 2007, p 32) |
| - Réduire les espaces de stationnement au Centre. Action 1.4 dans le plan d'action 2005-2006. Action 2.2 dans le plan d'action 2007-2009. | - L'action 3.5 du plan d'urbanisme vise à favoriser la mise en valeur du territoire ainsi que l'utilisation du transport collectif et du vélo en agissant sur l'offre de stationnement. - La gestion de l'offre de transport en cohérence avec les orientations de transport et d'aménagement figure parmi les objectifs stratégiques du document <i>Plan de transport – Vision et objectifs</i> . (Montréal, 2007, p.19) - |
| - Accroître les infrastructures pour l'utilisation du vélo. Action 1.6 dans le plan d'action 2005-2006. Action 2.4 dans le plan d'action 2007-2008 | - 1.6 Opération vélo-boulot www.velo.qc.ca/veloboulot - Favoriser l'utilisation des modes de transport actif figure parmi les objectifs stratégiques du document <i>Plan de transport – Vision et objectifs</i> . - L'action 3.4 du plan d'urbanisme vise à assurer la desserte aux secteurs d'activités et l'accès aux infrastructures de transport collectif en complétant le réseau panmontréalais de voies cyclables. (Montréal, 2007, p 23) |
| - Implanter en milieu de travail des mesures favorisant le transport durable (transport en commun, covoiturage, vélo, marche). Action 1.8 du plan d'action 2005-2006. Action 2.6 du plan d'action 2007-2009. | - Inciter les employeurs et les institutions de Montréal à faire la promotion de la gestion de la demande de transport et supporter l'utilisation du transport en commun ainsi que des modes de transports actifs est un des objectifs particuliers du document <i>Plan de transport – Vision et objectifs</i> . - 1.8 Pilotée par l'AMT, démarche ALLÉGO. (Montréal, 2007, p27) |
| - Assurer la gestion de la biodiversité en milieu urbain. Action 2.31 du plan d'action 2007-2009. | - <i>Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels</i> . - <i>Politique de l'arbre de Montréal</i> . - <i>Vers une vision du Réseau des grands parcs</i> . - <i>Réseau bleu de Montréal</i> . - <i>Plan d'urbanisme de Montréal</i> . - Montréal 2025 – Axe d'intervention : <i>Montréal milieu de vie exceptionnel</i> . - 2.31 Les écocentres (Montréal, 2007, p.81) |
| - Mettre en œuvre des mesures de protection et de renaturalisation des rives. Action 2.32 du plan d'action 2007-2009. | - Montréal 2025 – Axe d'intervention <i>Montréal milieu de vie exceptionnel</i> : Mettre en valeur le caractère insulaire et naturel unique de Montréal en complétant le réseau des grands parcs urbains, en préservant les milieux naturels et en développant le réseau bleu. - Le document <i>Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels : Rapport et orientations</i> (2006) indique que « sur les rives, l'objectif prioritaire consiste à définir un projet global de conservation à partir des inventaires réalisés en 2005 sur les 134 km de rives sélectionnées selon leur potentiel ». - L'action 11.2 du <i>Plan d'urbanisme de Montréal</i> consiste à « affirmer le caractère insulaire de Montréal et mettre en valeur son parcours riverain ». (Montréal, 2007, p.83) |
| - Établir une entente de partenariat avec le Secrétariat de la Convention sur la diversité biologique. Action 2.33 du plan d'action 2007-2009. | - La Ville de Montréal reconnaît dans son projet de politique du patrimoine (en date du 13 août 2004) l'importance de consolider et d'élargir le maillage international en matière de patrimoine, notamment par le développement d'activités et d'échanges d'expertise au plan international. (Montréal, 2007, p.85) |
| - Mettre sur pied un Centre montréalais sur la biodiversité. Action 2.34 du plan d'action 2007-2009. | - Ce projet s'inscrit dans les axes stratégiques de Montréal 2025 pour faire de Montréal une ville de savoir, de créativité et d'innovation ainsi qu'une métropole culturelle d'avant-garde. (Montréal, 2007, p86) |

| Ligne directrice : Une croissance économique durable | |
|---|--|
| Actions | Programmes associés : Liens avec les autres plans |
| - Améliorer la qualité des eaux de ruissellement pluviales qui se déversent dans les cours d'eau. Action 2.23 du plan d'action 2007-2009. | L'action 17.3 du plan d'urbanisme propose d'« assurer une gestion efficace des infrastructures d'eau potable et des eaux usées ». Elle prévoit différents moyens de mise en œuvre, dont la correction des branchements inadéquats des conduits d'égout sanitaire au réseau d'égout pluvial (raccordements inversés). (Montréal, 200, p64) |
| - Implanter un système de gestion environnementale. Action 1.21 du plan d'action 2005-2006. | 1.21 Il existe divers guides à l'intention des organismes qui souhaitent implanter un SGE : <ul style="list-style-type: none"> • le <i>Guide de gestion environnementale en milieu scolaire</i> (RECYC-QUÉBEC, 2000); • le <i>Guide pratique d'implantation d'un système de gestion environnementale</i> (CPEQ, 1998); • <i>La gestion environnementale en entreprise</i> (guide à l'intention des PME) (Développement économique et régional du Québec, 2003). <p>1.21Le Conseil patronal de l'environnement du Québec sensibilise déjà les entreprises à œuvrer dans un contexte de développement durable et dispense des ateliers sur l'implantation d'un système de gestion environnementale. (Montréal, 2005a, p72)</p> |
| - Intégrer le développement durable aux pratiques de gestion. Action 2.28 du plan d'action 2007-2009. | <ul style="list-style-type: none"> • Montréal 2025 • MONTREAL.NET • Vers une vision du Réseau des grands parcs (Montréal, 2007, p73) |
| Promouvoir l'économie sociale à Montréal. Action 2.30 du plan d'action sociale 2007-2009. | <ul style="list-style-type: none"> • Stratégie de développement économique 2005–2010. • Montréal 2025. • Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels. • Montréal métropole culturelle, Politique de développement culturel 2005–2015. (Montréal, 2007, p78) |

Source : Montréal, 2005a, Montréal, 2007

Annexe 2

Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise

—

Tableau synthèse — division des actions en fonction de leur appartenance à une thématique précise

| Typologie | Action du Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise | Typologie | Action du Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise |
|-----------------------------|--|--|---|
| Transport | Adopter une politique municipale de modération de la circulation. Action 2.7 du plan d'action 2005-2006. | Matière résiduelle | Élaboration un plan directeur de gestions des matières résiduelles. Action 1.13 du plan d'action 2005-2006. Action 2.16 du plan d'action 2007-2009. |
| | Mettre en œuvre des mesures de modération de la circulation. Action 2.14 du plan d'action 2007-2009. | | Implanter des mesures de réduction et de récupération de matières résiduelles dans les institutions, les commerces et les industries. Action 1.15 du plan d'action 2005-2006. Action 2.17 du plan d'action 2007-2009. |
| | Intégrer des voies de covoiturage sur les principaux accès à Montréal. Action 2.4 dans le plan d'action 2005-2006. | | Mettre en place des mesures de réduction et récupération des matières résiduelles dans les grands parcs et autres lieux publics. Action 2.18 du plan d'action 2007-2009. |
| | Éliminer la marche au ralenti inutile des véhicules. Action 1.3 dans le plan d'action 2005-2006. Action 2.1 dans le plan d'action 2007-2009 | | Offrir la collecte de résidus de table à tous les résidants montréalais habitants dans les huit logements et moins d'ici 2008. Action 2.9 du plan d'action 2005-2006. |
| | Minimiser la circulation automobile de transit sur le mont Royal (chemins Camilien-Houde et Remembrance). Action 1.5 dans le plan d'action de 2005-2006. Action 2.3 dans le plan d'action 2007-2009 | | Détourner les résidus verts et les résidus de table de l'élimination. |
| | Favoriser le développement de l'autopartage. Action 1.7 du plan d'action 2005-2006. Action 2.5 du plan d'action 2007-2009. | | Implanter des mesures de réductions et de récupération des matières dans les institutions, les commerces et les industries. Action 1.14 du plan d'action 2005-2006. |
| | Accroître l'utilisation des véhicules écoénergétiques et (ou) à carburant propre. Action 1.9 dans le plan d'action 2005-2006. | Développement durable | Tenir des événements « éco-responsables ». Action 2.22 du plan d'action 2007-2009. |
| | Optimiser les activités de camionnage en milieu urbain. Action 2.3 dans le plan d'action 2005-2006. | | Créer et animer un réseau d'échanges sur le développement durable. Action 1.20 du plan d'action 2005-2006. |
| | Poursuivre le virage vert dans la gestion du matériel roulant. Action 2.8 du plan d'action 2007-2009. | | Intégrer le développement durable aux pratiques de gestion. Action 2.28 du plan d'action 2007-2009. |
| | Réduire les espaces de stationnement au Centre. Action 1.4 dans le plan d'action 2005-2006. Action 2.2 dans le plan d'action 2007-2009. | | Devenir un centre régional d'expertise sur l'éducation en vue du développement durable de l'université des Nations Unies. Action 2.29 du plan d'action 2007-2009. |
| | Accroître les infrastructures pour l'utilisation du vélo. Action 1.6 dans le plan d'action 2005-2006. Action 2.4 dans le plan d'action 2007-2008 | | Participer aux grands événements à caractère environnemental. Action 1.1 du plan d'action 2005-2006. Action 2.35 du plan d'action 2007-2009. |
| | Implanter en milieu de travail des mesures favorisant le transport durable (transport en commun, covoiturage, vélo, marche). Action 1.8 du plan d'action 2005-2006. Action 2.6 du plan d'action 2007-2009. | | Se doter d'un fond vert appuyant les initiatives de développement durable. Action 2.2 du plan d'action 2005-2006. |
| Milieu urbain | Favoriser des milieux de vie propres, calmes et paisibles. Action 2.13 du plan d'action 2007-2009. | Multisectorielle | Intégrer des critères de développement durable dans les processus décisionnels et l'achat de biens et de services. Action 1.23 du plan d'action 2005-2006. |
| | Réduire la présence d'îlots de chaleurs urbains. Action 2.12 dans le plan d'action 2007-2009. | | Offrir aux Montréalais un service encore plus efficace de réponse aux plaintes de nature environnementale. Action 2.8 du plan d'action 2005-2006. |
| | Implanter des projets Quartiers 21. Action 1.10 dans le plan d'action 2005-2006. Action 2.10 dans le plan d'action 2007-2009. | | Adopter une politique municipale sur le bruit. Action 2.6 du plan d'action 2005-2006. |
| | Mettre en place quatre nouveaux écocentres d'ici 2010. Action 2.10 du plan d'action 2005-2006. | | Stimuler le développement de l'agriculture urbaine à Montréal. Action 2.15 du plan d'action 2007-2009. |
| | Étendre les programmes de type Éco-quartier. Action 2.24 du plan d'action 2007-2009. | | Assurer la gestion de la biodiversité en milieu urbain. Action 2.31 du plan d'action 2007-2009. |
| | Implanter de nouveaux écocentres. Action 2.26 du plan d'action 2007-2009. | | Établir une entente de partenariat avec le Secrétariat de la Convention sur la diversité biologique. Action 2.33 du plan d'action 2007-2009. |
| Station d'épuration | Étendre à l'ensemble des arrondissements de la Ville de Montréal des programmes de type écoquartier. Action 2.1 du plan d'action 2005-2006. | Mettre sur pied un Centre montréalais sur la biodiversité. Action 2.34 du plan d'action 2007-2009. | |
| | Mettre en place un système de désinfection des eaux usées. Action 2.11 du plan d'action 2005-2006. | Mettre en place des mesures pour passer à une consommation d'énergie plus efficace. Action 1.19 du plan d'action 2005-2006. | |
| | Adhérer aux programmes pour passer à une consommation d'eau plus efficace. Action 1.16 du plan d'action 2005-2006. | Mettre sur pied un concours de design industriel axé sur la réduction de la quantité de déchets à traiter. Action 1.24 du plan d'action 2005-2006. Action 2.27 du plan d'action 2007-2009. | |
| | Développer un programme ciblé d'élimination des raccordements croisés. Action 1.18 du plan d'action 2005-2006. | Implanter un système de gestion environnementale. Action 1.21 du plan d'action 2005-2006. | |
| | Implanter des mesures d'économie d'eau potable. Action 2.19 du plan d'action 2007-2009. | Adhérer à des programmes qui visent à optimiser la performance environnementale des organismes. Action 2.14 du plan d'action 2005-2006. | |
| | Contrôler les usages illicites de l'eau. Action 1.17 du plan d'action 2005-2006. Action 2.20 du plan d'action 2007-2009 | Mettre en place une gestion écologique du milieu naturel des grands parcs. Action 1.22 du plan d'action 2005-2006. | |
| Gaz à effet de serre | Améliorer la qualité des eaux de ruissellement pluviales qui se déversent dans les cours d'eau. Action 2.23 du plan d'action 2007-2009. | Mettre en œuvre des mesures de protection et de renaturation des rives. Action 2.32 du plan d'action 2007-2009. | |
| | Élaborer une stratégie montréalaise globale sur les gaz à effet de serre. Action 1.2 dans le plan d'action 2005-2006 | Multiplier les points de contact avec l'eau. Action 1.11 dans le plan d'action 2005-2006. Action 2.11 dans le plan d'action 2007-2009. | |
| Bâtiment | Mettre en œuvre des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Action 2.7 du plan d'action 2007-2009. | Promouvoir l'économie sociale à Montréal. Action 2.30 du plan d'action sociale 2007-2009. | |
| | Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments. Action 2.21 du plan d'action 2007-2009. | | |

Source : Montréal, 2005a, Montréal, 2007

Annexe 3

Plan d'action corporatif de Montréal – Tableau synthèse

Plan d'action corporatif de Montréal – Tableau synthèse (Logé, 2007b)

| Ligne directrice | Actions | Financement | Indicateurs | Programmes |
|--|---|--|--|---|
| Réduction des GES : Action multisectorielles | 1. Création d'un Fonds Énergie | <ul style="list-style-type: none"> 10,7 M\$ investis sur six ans en supposant une subvention de 20 % des projets en efficacité énergétique, une PRI moyenne des investissements de sept ans et un remboursement s'élevant à 80 % du retour annuel sur investissement jusqu'à recouvrement du capital pour inciter les promoteurs de projets. (Logé, 2007b, p17) | | |
| | 2. Création d'un portail intranet Énergie | <ul style="list-style-type: none"> Budget courant de la Direction de l'environnement et du développement durable. (Logé, 2007b, p18) | | |
| | 5. Déplacement du mazout | <ul style="list-style-type: none"> 6 M\$, utilisation des budgets du Fonds <i>Énergie</i> de la Ville. (Logé, 2007b, p19) | | |
| Réduction des GES : Bâtiments | 3. Installation d'un mur solaire de chauffe-eau solaires | <ul style="list-style-type: none"> 180 000 \$ déjà alloués aux projets en cours de réalisation dont 50 % proviennent des fonds verts de la FCM dans le cadre du programme <i>Partenaires pour le climat.</i> (Logé, 2007b, p17) | <p>Indicateur 1 : efficacité énergétique dans les bâtiments Indicateur 2 : normes climatiques</p> <p>Éclairage :</p> <ul style="list-style-type: none"> diminuer l'éclairage des terrains de jeux après la fin des activités et éteindre après minuit; éteindre l'éclairage en dehors des heures d'occupation; éteindre l'éclairage général dans les arénas, en dehors des heures d'utilisation des glaces et utiliser l'éclairage des gradins pour exécuter les travaux d'entretien. <p>Climatiseurs de fenêtres :</p> <ul style="list-style-type: none"> arrêter les climatiseurs après les heures d'occupation; ne pas opérer les climatiseurs lorsque les fenêtres sont ouvertes. <p>Autres :</p> <ul style="list-style-type: none"> fermer les portes et fenêtres extérieures en hiver; ne pas laisser couler inutilement l'eau chaude domestique; s'abstenir d'utiliser des plinthes chauffantes ou chaufferettes électriques portatives. | Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments. Action 2.21 du plan d'action 2007-2009 (Ppsdd). |
| | 4. Développement de l'énergie renouvelable | <ul style="list-style-type: none"> 250 000 \$ issus du budget de la Direction des immeubles, des subventions et du Fonds <i>Énergie</i> créé à l'action 1 (Logé, 2007b, p19) | | |
| | 6. Élimination de certains frigorigènes | <ul style="list-style-type: none"> 50 M\$, non budgétisés dans le cadre de ce plan, car il s'agit de la conversion des arénas rendue nécessaire par le Protocole de Montréal sur les substances appauvrissant la couche d'ozone. (Logé, 2007b, p20) | | |
| | 7. Plan d'économie d'énergie en PPP | <ul style="list-style-type: none"> Demande budgétaire propre aux Muséums nature. (Logé, 2007b, p20) | | |
| Réduction des GES : Véhicules | 9. Lutte contre la marche au ralenti des véhicules et Projet O-zone | <ul style="list-style-type: none"> Budget déjà engagé pour la réalisation de cette action. (Logé, 2007b, p 21) | | Programme « Si j'roule pas, j'coupe le Moteur » |
| | 10. Politique d'achat des véhicules de police | <ul style="list-style-type: none"> S.O (Logé, 2007b, p 22) | | |
| | 11. Utilisation d'essence à 5 % d'éthanol | <ul style="list-style-type: none"> S.O (Logé, 2007b, p 22) | | |
| | 12. Politique verte du matériel roulant | <ul style="list-style-type: none"> S.O (Logé, 2007b, p22) | | |
| Réduction des GES : Station d'épuration | 8.Économie de gaz naturel à la station d'épuration | <ul style="list-style-type: none"> Budget déjà engagé par la station d'épuration (Logé, 2007b, p21) | Indicateur 3 : eau potable distribuée | |

Source : Logé, 2007b

Annexe 4

—

PLAN 2010-2015

| ACTIONS DU PREMIER PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA COLLECTIVITÉ MONTRÉLAISE | SUITE DANS LE CADRE DU PLAN 2010-2015 |
|---|--|
| 2.1 Éliminer la marche au ralenti inutile des véhicules | Le volet réglementation est en application. Le volet formation est intégré dans l'action 4 du Plan 2010-2015. |
| 2.2 Réduire les espaces de stationnement au Centre | Le volet élimination des terrains de stationnement illégaux est en continu. Une politique de stationnement est prévue dans le cadre du Plan de transport. |
| 2.3 Minimiser la circulation automobile sur le mont Royal (chemins Camilien-Houde et Remembrance) | Les mesures du Plan de transport intégré du mont Royal sont en cours de réalisation. |
| 2.4 Accroître les infrastructures pour l'utilisation du vélo | Action intégrée dans l'action 2 du Plan 2010-2015. |
| 2.5 Favoriser le développement de l'autopartage | Action en continu. |
| 2.6 Implanter en milieu de travail des mesures favorisant le transport durable (transport en commun, covoiturage, vélo, marche) | Action intégrée dans l'action 2 du Plan 2010-2015. |
| 2.7 Mettre en œuvre des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre | Action intégrée dans les actions 1 à 6 du Plan 2010-2015. |
| 2.8 Poursuivre le virage vert dans la gestion du matériel roulant | Action intégrée dans les actions 4 et 5 du Plan 2010-2015. |
| 2.9 Implanter des mécanismes de compensation pour des déplacements d'affaires neutres en carbone | Action intégrée dans le Plan d'action corporatif de Montréal en développement durable 2010-2015. |
| 2.10 Consolider et multiplier les projets <i>Quartiers 21</i> | Action intégrée dans l'action 13 du Plan 2010-2015. |
| 2.11 Multiplier les points de contact avec l'eau | Action intégrée dans l'action 32 du Plan 2010-2015. |
| 2.12 Réduire la présence d'îlots de chaleur urbains | Action intégrée dans les actions 15 et 32 du Plan 2010-2015. |
| 2.13 Favoriser des milieux de vie propres, calmes et paisibles | Action intégrée en partie dans les actions 13 et 14 du Plan 2010-2015. |
| 2.14 Mettre en œuvre des mesures de modération de la circulation | Action intégrée dans les actions 13 et 14 du Plan 2010-2015. |
| 2.15 Stimuler le développement de l'agriculture urbaine à Montréal | Action intégrée dans l'action 15 du Plan 2010-2015. |
| 2.16 Élaborer un plan directeur de gestion des matières résiduelles (PDGMR) | Action réalisée. |
| 2.17 Implanter des mesures de réduction et de récupération des matières résiduelles dans les ICI | Action intégrée dans les actions 22 et 23 du Plan 2010-2015. |
| 2.18 Mettre en place des mesures de réduction et de récupération des matières résiduelles dans les grands parcs et autres lieux publics | L'installation de contenants de grande capacité est explorée pour les grands parcs et ce type de mesures fait partie du canevas pour les plans locaux de développement durable (annexe 5). |
| 2.19 Implanter des mesures d'économie d'eau potable | Action intégrée dans l'action 19 du Plan 2010 — 2015. |
| 2.20 Contrôler les usages illicites de l'eau | Action intégrée dans l'action 17 du Plan 2010-2015. |
| 2.21 Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments | Action intégrée dans l'action 3 du Plan 2010-2015. |
| 2.22 Tenir des événements « éco-responsables » | Action intégrée dans l'action 24 du Plan 2010-2015. |
| 2.23 Améliorer la qualité des eaux de ruissellement qui se déversent dans les cours d'eau | Action intégrée dans les actions 20 et 21 du Plan 2010-2015. |
| 2.24 Étendre les programmes de type Éco-quartier | Action intégrée dans le PDGMR. |
| 2.25 Détourner les résidus verts et les résidus de table de l'élimination | Action intégrée dans l'action 23 du Plan 2010-2015. |
| 2.26 Implanter de nouveaux écocentres | Action intégrée dans l'action 23 du Plan 2010-2015. |
| 2.27 Mettre sur pied un concours de design industriel axé sur la réduction de la quantité de déchets à traiter | Action réalisée. Le concours est coordonné par le Centre d'expertise sur les matières résiduelles. |
| 2.28 Intégrer le développement durable aux pratiques de gestion | Action intégrée dans l'action 28 du Plan 2010-2015 et dans le Plan corporatif. |
| 2.29 Devenir un Centre régional d'expertise sur l'éducation en vue du développement durable de l'Université des Nations Unies | Action réalisée. Le CER-Montréal contribuera au Plan 2010-2015. |
| 2.30 Promouvoir l'économie sociale à Montréal | Action intégrée dans l'action 35 du Plan 2010-2015. |
| 2.31 Assurer la gestion de la biodiversité en milieu urbain | Action intégrée dans l'action 31 du Plan 2010-2015. |
| 2.32 Mettre en œuvre des mesures de protection et de renaturalisation des rives | Action intégrée en partie dans l'action 31 du Plan 2010-2015. |
| 2.33 Établir une entente de partenariat avec le Secrétariat de la Convention sur la diversité biologique | Action réalisée et partenariat en continu. |
| 2.34 Mettre sur pied un Centre montréalais sur la biodiversité | Action réalisée. Le centre est en cours de construction |
| 2.35 Participer aux grands événements à caractère environnemental | Action en continu |
| 2.36 Harmoniser les services de gestion des matières résiduelles | Action intégrée dans le PDGMR. |

Source : Montréal, 2010b

Annexe 5

—

**Programmes liés à la réalisation des orientations et objectifs
du Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise**

| Lignes directrices | Programme | Adoption |
|--|---|---|
| Gestion des ressources | Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles | Adopté en 2004 par la CMM. (Montréal, 2005a, p 21) |
| | Politique de gestion de l'eau | Adopté en 2003 par la Ville de Montréal (Montréa, 2005a, p. 21) |
| | La loi sur l'efficacité énergétique du Canada | Adopté en 1992. (Montréal, 2005a, p .21) |
| | Les lois et règlements du gouvernement du Québec en matière d'efficacité énergétique <ul style="list-style-type: none"> - Loi sur l'efficacité énergétique d'appareils fonctionnant à l'électricité ou aux hydrocarbures - Règlement sur l'efficacité énergétique d'appareils fonctionnant à l'électricité ou aux hydrocarbures - Loi sur l'économie de l'énergie dans le bâtiment - Code modèle de l'énergie dans les habitations et les bâtiments | Adopté (Montréal, 2005a, p.21) |
| Une meilleure qualité de vie | Le projet de Politique du patrimoine | Alors en cours d'élaboration. Politique adopté en mai 2005 par la Ville de Montréal. (Montréal, 2005a, p27) |
| | La stratégie municipale en matière d'habitation | Alors en cours d'élaboration. Stratégie mise en vigueur (Montréal, 2005a, p27) |
| | La stratégie d'inclusion du logement abordable | Alors en cours d'élaboration. Adopté en 2005 ou 2006. |
| Une protection accrue de l'environnement | Politique de protection et mise en valeur des milieux naturels | Adopté en 2004 par la Ville de Montréal (Montréal, 2005a, p23) |
| | Politique de l'arbre | Alors en cours d'élaboration. Adopté en 2005. (Montréal, 2005a, p23) |
| | Réseau des grands parcs | Alors en cours d'élaboration. En vigueur depuis. (Montréal, 2005a, p23) |
| | Réseau bleu de Montréal | Alors en cours d'élaboration. En vigueur depuis. (Montréal, 2005a, p23) |
| Croissance économique durable | Stratégie et plan d'action en développement économique | Alors en cours d'élaboration. Adopté depuis. (Montréal, 2005a, p26) |
| | Programme de réhabilitation des sols contaminés du gouvernement du Québec. | Programme Revi-Sols ayant été en fonction de 1998 à 2003. (Montréal, 2005a, p26) |

Source : Montréal, 2005a