



Plan stratégique
de développement
durable

Diagnostic environnemental de l'île de Montréal

Mars 2004

Plan stratégique de développement durable

Diagnostic environnemental de l'île de Montréal

Ville de Montréal

Service des infrastructures, transport et environnement
Direction de l'environnement

avec la collaboration
de la Conférence régionale des élus de Montréal et
du Conseil régional de l'environnement de Montréal

Mars 2004

Coordination :

Richard Bonneau, Conférence régionale des élus de Montréal

Danielle Lussier, Ville de Montréal

Recherche et rédaction :

Hélène Tellier, Conférence régionale des élus de Montréal

Contribution spéciale :

François Miller, Ville de Montréal

André Porlier, Conseil régional en environnement de Montréal

Table des matières

Liste des abréviations	iv
Remerciements	viii
Introduction.....	1
1 Le développement durable	2
1.1 Références bibliographiques et documents d'intérêt.....	3
1.2 Sites internet	3
2 La gestion environnementale	4
2.1 L'entreprise privée.....	4
2.2 Le secteur public.....	6
2.3 Principaux enjeux	7
2.4 Références bibliographiques et documents d'intérêt.....	7
2.5 Sites internet	8
3 Éducation et sensibilisation.....	9
3.1 Faits saillants	9
3.2 Éducation relative à l'environnement.....	10
3.3 Principaux enjeux	11
3.4 Références bibliographiques et documents d'intérêt.....	11
3.5 Sites internet	12
4 L'industrie de l'environnement.....	14
4.1 Les entreprises	14
4.2 L'emploi	16
4.3 L'exportation	16
4.4 Principaux enjeux	17



4.5	Références bibliographiques et documents d'intérêt.....	17
4.6	Sites internet	18

5 La gestion du risque 19

5.1	Contexte réglementaire et organisationnel	19
5.2	L'évaluation des risques pour la santé et pour l'environnement	22
5.3	Principaux enjeux	23
5.4	Références bibliographiques et documents d'intérêt.....	23
5.5	Sites internet	24

6 L'aménagement du territoire 25

6.1	Contexte réglementaire et organisationnel	25
6.2	Faits saillants	27
6.3	Principaux enjeux	28
6.4	Références bibliographiques et documents d'intérêt.....	29
6.5	Sites internet	29



7 Le transport 30

7.1	Les intervenants.....	31
7.2	Faits saillants	32
7.3	Principaux enjeux	35
7.4	Références bibliographiques et documents d'intérêt.....	36
7.5	Sites internet	37

8 L'air.....38

8.1	Contexte réglementaire et organisationnel	38
8.2	Faits saillants	39
8.3	Les sources de pollution	41
8.4	Principaux enjeux	46
8.5	Références bibliographiques et documents d'intérêt.....	46
8.6	Sites internet	48

9	L'eau potable et les eaux usées.....	49
9.1	Contexte réglementaire et organisationnel	49
9.2	Faits saillants	52
9.3	Principaux enjeux	55
9.4	Références bibliographiques et documents d'intérêt.....	56
9.5	Sites internet	57
10	Les sols contaminés	58
10.1	Contexte réglementaire et organisationnel	58
10.2	Faits saillants	60
10.3	Principaux enjeux	62
10.4	Références bibliographiques et documents d'intérêt.....	62
10.5	Sites internet	63
11	Les matières résiduelles.....	64
11.1	Contexte réglementaire et organisationnel	64
11.2	Faits saillants	66
11.3	Principaux enjeux	69
11.4	Références bibliographiques et documents d'intérêt.....	70
11.5	Sites internet	71
12	Les espaces verts et les milieux naturels	73
12.1	Contexte réglementaire et organisationnel	73
12.2	L'état des connaissances.....	75
12.3	Faits saillants	76
12.4	Principaux enjeux	80
12.5	Références bibliographiques et documents d'intérêt.....	80
12.6	Sites internet	81
	Conclusion	82



Liste des abréviations

ACFPC	Association canadienne des fabricants de produits chimiques
AMAC	Association montréalaise pour l'apaisement de la circulation
AMRAC	Atelier des meubles recyclés d'Ahuntsic/Cartierville
AMT	Agence métropolitaine de transport
AQLPA	Association de lutte contre la pollution atmosphérique
AQPERE	Association québécoise pour l'éducation relative à l'environnement
BAPE	Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
CAP	Coalition pour les alternatives aux pesticides
CCE	Comité central de l'environnement
CCE	Commission nord-américaine de coopération environnementale de l'Amérique du Nord
CCMU	Centre de coordination des mesures d'urgence
CCRHIE	Conseil canadien des ressources humaines de l'industrie de l'environnement
CEFR	Centre de formation en entreprise et récupération
CEMR	Centre d'expertise sur les matières résiduelles
CEMRS	Centre d'excellence de Montréal en réhabilitation de sites
CESM	Complexe environnemental de Saint-Michel
CH ₄	Méthane
CIDD	Comité interministériel sur le développement durable
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CITM	Comité interrégional pour le transport des marchandises
CLSC	Centre local de services communautaires
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CMMI	Comité mixte municipal-industriel
CO	Monoxyde de carbone
COV	Composés organiques volatils
Comité ZIP	Comité Zones d'intervention prioritaire



CPEQ	Centre patronal de l'environnement du Québec
CRE-Montréal	Conseil régional de l'environnement de Montréal
CRD	Construction, rénovation et démolition
CRDÎM	Conseil régionale de développement de l'île de Montréal
CRIQ	Centre de recherche industrielle du Québec
CSC	Centre de sécurité civile
CSDM	Commission scolaire de Montréal
CSMOE	Comité sectoriel de la main-d'œuvre de l'environnement
CSQ	Centrale des syndicats du Québec
CUM	Communauté urbaine de Montréal
DSP	Direction de santé publique
EMAS	Environmental Management and Audit System
ENJEU	ENvironnement JEUnesse
EPA	Environmental Protection Agency
EVb	Établissements verts Brundtland
FAQDD	Fonds d'action québécois pour le développement durable
FCQGED	Front commun québécois pour une gestion écologique des déchets
GES	Gaz à effet de serre
GRIP	Groupe de recherche et d'intérêt public du Québec
HAP	Hydrocarbures aromatiques polychlorés
ICI	Industries, commerces et institutions
IRBV	Institut de recherche en biologie végétale
INRP	Inventaire national des rejets polluants
INRS	Institut national de recherche scientifique
IVD	Initiative canadienne des villes durables
LAU	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
LQE	Loi sur la qualité de l'environnement
MAMM	Ministère des Affaires municipales et de la Métropole
MAMSL	Ministère des Affaires municipales, des sports et des loisirs
MENV	Ministère de l'Environnement du Québec
MES	Matières en suspension
MIC	Ministère de l'Industrie et du Commerce du Québec



MCC	Ministère de la Culture et des Communications du Québec
MRC	Municipalité régionale de comté
MRN	Ministère des Ressources naturelles du Québec
MSP	Ministère de la Sécurité publique du Québec
MSSS	Ministère de la Santé et des Services sociaux
MTQ	Ministère des Transports du Québec
NAAEE	North American Association for Environmental Education
NO	Monoxyde d'azote
NO _x	Oxyde d'azote
O ₃	Ozone
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OEE	Office de l'efficacité énergétique
OMIT	Organisation municipale et intermunicipale de transport de Saint-Jérôme
OSCQ	Organisation de la Sécurité civile du Québec
PAEQ	Programme d'assainissement des eaux du Québec
PM ₁₀	Particules fines de moins de 10 micromètres
PM _{2.5}	Particules fines de moins de 2.5 micromètres
PME	Petite et moyenne entreprises
PMGMR	Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles
PO ₄	Phosphore
PST	Particules en suspension totales
RCI	Règlement de contrôle intérimaire
RDD	Résidus domestiques dangereux
RMQA	Regroupement montréalais pour la qualité de l'air
RMRM	Région métropolitaine de recensement de Montréal
RQGE	Réseau québécois des groupes écologistes
RRQ	Réseau des Ressourceries du Québec
RRSSS	Régie régionale de la santé et des services sociaux
RSQA	Réseau de surveillance de la qualité de l'air
RTL	Réseau de transport de Longueuil
SAAQ	Société d'assurance-automobile du Québec



SCHL	Société canadienne d'hypothèques et de logement
SGE	Système de gestion environnementale
SHQ	Société d'habitation du Québec
SMEBV	Secrétariat métropolitain de mise en valeur des espaces bleus et verts
SO ₂	Dioxyde de soufre
SODECM	Société de développement communautaire de Montréal
SODER	Société de développement environnemental de Rosemont
STL	Société de transport de Laval
STCUM	Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal
STM	Société de transport de Montréal
STRSM	Société de transport de la Rive-sud de Montréal
TRNEE	Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie
UICN	Union internationale pour la conservation de la nature
UQAM	Université du Québec à Montréal
VBV	Véhicule à basse vitesse
3-RV	Réduction à la source, réemploi, recyclage, valorisation



Remerciements

Nous tenons à remercier l'ensemble des intervenants – employés des services centraux de la Ville de Montréal, membres du comité Ville-Arrondissements, partenaires et autres – consultés dans le cadre de la rédaction de ce diagnostic. Leurs conseils ont été très appréciés.

Personnes consultées par ordre alphabétique

Ville de Montréal



Diane André, Environnement, voirie et réseaux
Serge Barbeau, Environnement, voirie et réseaux
Myriam Beaudoin, Environnement, voirie et réseaux
Robert Besner, Développement économique et développement urbain
Annick Bouchard, Sécurité publique
Yves Bourassa, Environnement, voirie et réseaux
Stéphane Boutin, Sécurité publique
Régent Brosseau, Environnement, voirie et réseaux
Patrick-Jan Cejka, Environnement, voirie et réseaux
Cameron Charlebois, Développement économique et développement urbain
Huguette Corbo, Environnement, voirie et réseaux
Luc Couillard, Environnement, voirie et réseaux
Christianne Desjardins, Développement économique et développement urbain
André Dostie, Service des ressources matérielles et informatiques
Lise Fafard, Sécurité publique
Danielle Fortin, Environnement, voirie et réseaux
Chantal Gagnon, Environnement, voirie et réseaux
Claude Gagnon, Environnement, voirie et réseaux
François Goulet, Développement économique et développement urbain
Danielle Lanoue, Environnement, voirie et réseaux
Pierre Legendre, Environnement, voirie et réseaux
Luc Lefebvre, Environnement, voirie et réseaux
Serge Lefebvre, Environnement, voirie et réseaux
Jean-François Lesage, Environnement, voirie et réseaux
Réjean Lévesque, Environnement, voirie et réseaux
François Major, Service de l'environnement, de la voirie et des réseaux
Carol Richard, Environnement, voirie et réseaux
Martin Roy, Environnement, voirie et réseaux
Bernard Séguin, Environnement, voirie et réseaux
Luc Temblay, Environnement, voirie et réseaux
André Turenne, Parcs, espaces verts, loisirs et sports

Comité Ville-Arrondissements

Raymond Carrière, Arrondissement Saint-Laurent
Sylvie Champagne, Arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce
Cathy David, Arrondissement Mont-Royal
René Deschamps, Arrondissement Lachine
Louis Desjardins, Arrondissement Anjou
Marc Aimé Gagné, Arrondissement Villeray/Saint-Michel/Parc-Extension
Yves Girard, Arrondissement Saint-Léonard
David Johnstone, Arrondissement Côte Saint-Luc, Hampstead, Montréal-Ouest
Pierre Lacoste, Arrondissement Mont-Royal
Nicolas Lavoie, Arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce
Marc Lorrain, Arrondissement Ville-Marie

Les partenaires



Pierre Bélanger, Communauté métropolitaine de Montréal
Richard Bergeron, Agence métropolitaine de transport
Richard Bonneau, Conseil régional de développement de l'île de Montréal
Jacques Brouillette, Ministère de la Sécurité publique
Louis Carpentier, Conseil régional de l'environnement de Montréal
Claudine Christin, Direction de santé publique de Montréal
Céline D'Amours, Conseil patronal de l'environnement du Québec
Coralie Deny, Conseil régional de l'environnement de Montréal
Louis Drouin, Direction de santé publique de Montréal
Catherine Fiola, RÉSEAU environnement
Pierre Frattolillo, Association industrielle de l'est de Montréal
Isabelle Gagnon, RÉSEAU environnement
André Hébert, Centre d'expertise sur les matières résiduelles
Andrée Henri, Agence métropolitaine de transport
Normand King, Direction de santé publique de Montréal
Michel Labrecque, Montréal en lumière
Lucie Lapierre, Kino-Québec/ Direction de santé publique de Montréal
Daniel Leblanc, Ministère de l'Environnement du Québec
Anny Létourneau, Équiterre
France Levert, Hydro-Québec
Robert Litzler, Commission scolaire de Montréal
Éric Maisonneuve, Hydro-Québec
Marielle Marchand, Ministère de l'Environnement du Québec
Vincent Marchione, Comité de vigilance environnementale de l'est
Carole Marcoux, Commission scolaire de Montréal
Bora Masumbuko, Transport 2000
Stéphanie Myre, Gaz métropolitain
Robert Ouellette, Comité sectoriel de la main d'œuvre en environnement
Ronald Parent, Ministère de l'Environnement du Québec
Robert Perreault, Conseil régional de l'environnement de Montréal
Adrien Pilon, Centre d'excellence de Montréal en réhabilitation de sites

Sydney Ribaux, Équiterre
Jeannot Richard, RECYC-QUÉBEC
Jean Rivet, Ministère de l'Environnement du Québec
Claude Rhéaume, Cégep St-Laurent
Robin Roy, Gaz métropolitain
Marie-Josée Rousse, Établissements verts Brundtland
Dimitri Roussopoulos, Société de développement communautaire de Montréal
Sylvain Saint-Cyr, RÉSEAU environnement
Johanne Simard, Direction de santé publique de Montréal
Edith Smeesters, Coalition pour les alternatives aux pesticides
Luc Tremblay, Société de transport de Montréal
Sylvain Coulombe, Gaz métropolitain

Autres collaborateurs

Pierre Aubray, Ministère de la Culture et des Communications
Bernadette Brun, Centre de gestion des déplacements
Marcel Caron, Institut de la Statistique
Louis-David Dugal, Conseil régional de développement de Montréal
Brigitte Jacques, Ministère de la Culture et des Communications
Marie-Josée Nobert, (circulation Arrondissement Outremont)
Michel Perrota, (circulation Arrondissement Plateau Mont-Royal)



Introduction

Alors qu'en 1950, seul 30% de la population mondiale vivait dans les villes, les experts estiment que d'ici 2008, et ce pour la première fois de l'humanité, plus de la moitié de la population planétaire vivra dans les villes. Cette tendance à l'urbanisation ira en augmentant, tout comme les pressions exercées par les villes sur les ressources de la planète et l'impact qu'elles auront sur l'environnement.

Le développement durable reconnaît implicitement l'apport des collectivités locales dans la mise en œuvre du développement durable. Le slogan « *Pensez globalement, agir localement* », étendard mondial du développement durable depuis le Sommet de Rio en 1992, a incité de nombreuses villes à se doter de plans locaux de développement durable.

En juin 2002, à l'occasion de la tenue du Sommet de Montréal soulignant la création de la nouvelle Ville de Montréal, des centaines de participants jugeaient prioritaire l'élaboration par la collectivité montréalaise d'un Plan stratégique de développement durable. Quelques mois plus tard, en 2003, la Ville de Montréal initiait une démarche d'élaboration d'un Plan stratégique de développement durable. La démarche, qui repose sur le leadership de la Ville de Montréal, est menée en concertation avec le Conseil régional de développement de l'île de Montréal (CRDÎM) et le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Mtl), ainsi qu'en collaboration avec de nombreux partenaires issus de secteurs divers.



Ce projet s'appuie sur une démarche rigoureuse, dont le présent document constitue une des premières étapes. En effet, il est apparu essentiel de disposer dans un premier temps d'une mise à jour de l'état de l'environnement à Montréal avant de s'engager dans l'élaboration du Plan stratégique de développement durable, lequel reposera entre autres sur des enjeux, des priorités et des actions à entreprendre qui auront été déterminés à l'aide du diagnostic.

Issu d'une mise à jour de deux documents précédemment produits par le CRDÎM, le *Diagnostic environnemental de l'île de Montréal* rédigé en 2000 et *État de la situation en environnement, orientations et interventions proposées* produit en 2002, sa structure ainsi que les thèmes abordés sont fortement inspirés de ces deux documents.

Le document actuel est divisé en douze thèmes : le développement durable, la gestion environnementale, l'éducation et la sensibilisation, l'industrie de l'environnement, la gestion des risques, l'aménagement du territoire, le transport, l'air, l'eau potable et les eaux usées, les sols contaminés, les matières résiduelles et les espaces verts et les milieux naturels. La plupart des chapitres aborde successivement le contexte réglementaire et organisationnel, les faits saillants, les principaux enjeux, les références bibliographiques et documents d'intérêt ainsi que les sites internet.

1 Le développement durable

Le concept de développement durable a suscité, depuis la parution du rapport Brundtland en 1987, de nombreux débats et écrits. Le développement durable y est défini comme «un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations à venir de répondre aux leurs» et s'appuie sur la recherche d'un équilibre plus judicieux entre les besoins des humains et la préservation des écosystèmes. La prise en compte du concept de développement durable implique l'intégration à la prise de décision des questions d'ordre économique, social et environnemental.

Les gouvernements provincial, fédéral et municipal ont successivement affirmé leur volonté de privilégier un tel développement. Sur la scène fédérale, la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie (TRNEE) a été créée afin de jouer un rôle de catalyseur dans la définition, l'interprétation et la promotion des principes et de la pratique du développement durable. Dès 1997, chacun des ministères et organismes fédéraux étaient tenus d'élaborer une stratégie de développement durable.



Le gouvernement provincial s'est fixé des objectifs de développement durable et a développé des outils en ce sens, notamment en la création du Comité interministériel sur le développement durable (CIDD) et du Fonds d'action québécois sur le développement durable (FAQDD). Un groupe de travail du CIDD travaille actuellement à l'élaboration d'une stratégie québécoise de développement durable. En outre, de nombreux programmes et politiques développés par le gouvernement ont intégré les principes de développement durable à leur contenu.

Le nouveau gouvernement provincial annoncera au cours des prochains mois son Plan vert. Celui-ci a pour objectif l'orientation de l'économie et de l'activité environnementale vers un développement durable.

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), le ministère de l'Environnement (MENV) ainsi que le ministère des Affaires municipales et de la Métropole (MAMM) ont conclu en octobre 2002 l'*Entente de communauté sur le développement durable*. D'une durée de cinq ans, cette entente encadre les relations entre la CMM et les ministères concernés, détermine des objectifs communs et définit une série d'engagements de la CMM et du gouvernement du Québec dans les domaines suivants : espaces bleus et verts, assainissement de l'air et des eaux usées et gestion des matières résiduelles.

Par ailleurs, la CMM adoptait en avril 2003 l'énoncé de *Vision 2025 Cap sur le monde : bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable*. Celle-ci identifie la région métropolitaine de Montréal comme une communauté axée sur le développement durable.

La Ville de Montréal et le MAMM ont annoncé en janvier 2003 la conclusion du *Contrat de ville de Montréal*, une entente de cinq ans (2003-2007) visant à doter Montréal d'outils efficaces lui permettant d'assumer son rôle de moteur économique du Québec et de planifier la croissance urbaine dans une perspective de développement durable.

Suite au Sommet de Montréal, tenu en juin 2002, et à l'intérêt des participants pour l'adoption par la nouvelle Ville d'une Politique de développement durable, la Ville de Montréal a entrepris une démarche d'élaboration d'un Plan stratégique de développement durable. Une déclaration de principe a été adoptée par l'ensemble des partenaires en septembre 2003, laquelle sera intégrée au Plan stratégique de développement durable, dont l'adoption est prévue pour juin 2004.

Bien que l'ensemble des gouvernements ait intégré la notion de développement durable au contenu de leurs politique, programmes ou stratégies, le développement durable demeure un concept peu connu de la population. En effet, un sondage mené en 2000 indiquait que seuls 17 % des 1 200 Québécois interrogés avaient été en mesure de décrire de manière assez précise la notion de développement durable.



1.1 Références bibliographiques et documents d'intérêt

Commission mondiale sur l'environnement et le développement (Commission Brundtland), *Notre avenir à tous*, 1987.

CMM, *Vision 2025 « Cap sur le monde » : bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable*, 2003.

Francoeur, Louis-Gilles, « Aucuns fonds de l'État aux pollueurs », *Le Devoir*, 31 mai 2003.

MAMM, MENV et CMM, *Un nouveau partenariat Québec / Communauté métropolitaine de Montréal : la première entente de communauté sur le développement durable*, 2002.

Ville de Montréal, *Contrat de ville de Montréal 2003-2007*, 2003.

1.2 Sites internet

CIDD, http://www.menv.gouv.qc.ca/programmes/dev_dur/comite.htm

Environnement Canada, <http://www.ec.gc.ca>

FAQDD, <http://www.faqdd.qc.ca>

MENV, <http://www.menv.qc.ca>

TRNEE, <http://www.nrtee-trnee.ca>

La gestion environnementale

2

Les pratiques de gestion environnementale ont grandement évolué depuis leurs débuts dans les années 1970. L'approche réglementaire traditionnelle s'est estompée au profit notamment de la responsabilisation des acteurs locaux et régionaux, de la valorisation des initiatives volontaires et de la négociation d'ententes. Par ailleurs, la gestion environnementale dans les entreprises, soucieuses d'améliorer leur image corporative, a connu une forte croissance au cours des années 90.

Les organisations qui décident de s'engager dans un processus d'amélioration de leur gestion environnementale le font de façon volontaire. L'implantation d'un système de gestion environnementale (SGE) vise à intégrer les paramètres environnementaux à l'ensemble des processus de gestion. Un SGE définit la structure organisationnelle, les responsabilités, les pratiques, les procédures et les ressources qui permettent d'appliquer la politique environnementale de l'organisation. L'engagement de la haute direction est reconnu comme l'un des premiers facteurs à la mise en place d'un SGE.



Les normes volontaires les plus courantes sont Gestion responsable, ISO 14 000 et ÉcoAudit (ou Environmental Management and Audit System (EMAS)). Le programme Gestion responsable a été instauré en 1989 par l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques (ACFPC) et intègre deux niveaux de préoccupations qui n'ont pas leur équivalent dans la norme ISO, soit la santé et la sécurité des travailleurs ainsi que le droit de la collectivité à l'information. La norme ISO 14 000, reconnue internationalement, sanctionne la meilleure technologie disponible et vise la substitution des matières, l'amélioration et l'optimisation des procédés, ainsi que la réduction et l'élimination des déchets et de la pollution. L'ÉcoAudit est pour sa part la norme la plus répandue en Europe. Intégrant ISO 14 001 comme référentiel pour le SGE, l'Écoaudit suppose également l'élaboration et la diffusion publique d'une déclaration environnementale présentant les impacts sur l'environnement et les actions planifiées pour les prévenir.

2.1 L'entreprise privée

Une enquête réalisée en 1998 par le Comité sectoriel de la main d'œuvre de l'environnement (CSMOE) a démontré qu'une grande majorité d'entreprises étaient sensibles à l'impact de leurs activités sur l'environnement, mais qu'elles ne traduisaient pas nécessairement cette sensibilité en pratique. En effet, près du quart des entreprises ne posaient, au moment de l'enquête, aucun geste en faveur de l'environnement. L'enquête a également révélé que les entreprises ayant adopté des comportements respectueux de l'environnement appartenaient plus souvent à des sociétés européennes ou américaines, qu'elles avaient un chiffre d'affaires élevé et un grand nombre d'employés. Par ailleurs, les entreprises ayant intégré des paramètres

environnementaux à leur gestion se concentrent principalement dans les secteurs d'activités fortement réglementés, à savoir les activités du secteur primaire, tels la métallurgie, la pétrochimie, la foresterie, le raffinage du pétrole, etc.

La gestion environnementale, en permettant le contrôle des coûts et en améliorant l'image corporative de l'entreprise, est perçue de manière grandissante comme un atout par les entreprises. Au cours des trois dernières années, le nombre d'entreprises certifiées ISO 14 001 sur l'île de Montréal a plus que triplé. Les 39 entreprises suivantes, dont le siège social ou une de leur division est localisé sur l'île de Montréal, sont certifiées ISO 14 001 :

ABB Inc.	Nortel Networks Global Operations
Abloy Canada Inc.	Peintures Prolux Inc.
Aéroports de Montréal	Rehau Industries Inc.
Argus Telecom international Inc.	Rittal Systèmes limitée
Alstom Canada Inc. Transport	Sanmina-SCI
Bombardier Aéronautique	Service d'expertise Envirotec
Brake parts Canada inc.	Shell Canada
Brenntag Canada inc.	Sika Canada Inc.
Cambior Inc.	Smurfit-Mbi
Fuji Graphic Systems Canada Inc.	Société Panduit du Canada limitée
Gaz métropolitain Inc.	Société Viasystems Canada S.E.N.C.
Harris Canada Inc.	Systèmes de recouvrement interface (Canada) Inc.
Hydro-Québec	Tele-Cinema Taurus Inc.
JTI-Macdonald	Toshiba de Canada limitée
Lockheed Martin Canada	TYK America Inc.
Kruger Inc.	Via Rail Canada Inc.
Le Groupe Conseil G.I.E. Inc.	YKK Canada Inc.
Mark IV Air Intake systems	25e Dépôt d'approvisionnement des
Matrec Environnement Inc.	Forces Armées Canadiennes
Naval Engineering Test Establishment	
Northern Telecom Limitée	



Bon nombre d'entreprises adoptent des politiques environnementales et des codes de comportements plus respectueux de l'environnement sans pour autant entreprendre les démarches de certification en raison des coûts qui y sont associés.

Les gestes des PME en faveur de l'environnement, qui fournissent plus de la moitié des emplois au Québec, demeurent timides, en dépit des pressions grandissantes qu'exercent les grandes entreprises certifiées ISO 14 001 dont elles sont les fournisseurs. Fréquemment, les PME ne possèdent ni l'expertise ni les ressources financières et humaines pour entreprendre de telles actions, et méconnaissent les avantages et les inconvénients liés à la certification ou à l'implantation d'un système de gestion environnementale.

2.2 Le secteur public

Au Québec, on retrouve très peu d'organismes publics et parapublics ayant mis en place des SGE. Seuls Hydro-québec, le ministère des Transports (MTQ) et la Ville de Québec –et bientôt le MENV– se sont dotés de SGE ou sont certifiés ISO 14 001. Les organismes publics sont cependant de plus en plus nombreux à se doter de codes de saine gestion environnementale et à inciter leurs employés à adopter des pratiques conformes à leurs engagements internes.

En 1998, l'Institut d'urbanisme de la Faculté d'aménagement de l'Université de Montréal rendait public les résultats d'un sondage réalisé auprès de 197 municipalités québécoises de 5 000 habitants et plus. L'étude visait à vérifier si l'engagement des municipalités dans une démarche de développement durable s'apparentait aux grandes orientations énoncées par les stratégies mondiales. Les résultats de l'étude ont démontré que *« la gestion intégrée de l'environnement n'a pas encore vraiment pénétré les administrations municipales »*. Cette situation ne découlerait pas d'une insensibilité des municipalités à l'environnement mais de facteurs spécifiques qui ralentiraient *« la traduction de cette sensibilité en mobilisation réelle »*. La comparaison des performances des municipalités québécoises aux meilleurs exemples internationaux de mise en oeuvre de plans locaux leur est nettement désavantageuse.



En 2000, le CSMOE et Nature-Action Québec ont mené une vaste enquête auprès des municipalités québécoises visant à vérifier l'intégration des activités environnementales dans la gestion des affaires municipales. Abondant dans le même sens que le précédent, le sondage a mis en évidence le retard des municipalités québécoises relativement à la gestion environnementale : *« La gestion environnementale municipale actuelle s'identifie, sauf exception, à la réalisation de diverses actions environnementales sectorielles, mais que ces actions ne sont pas intégrées dans une approche de recherche de cohérence locale, régionale, nationale et mondiale [...] Les actions relatives à l'environnement entreprises au sein de la plupart des municipalités et des MRC demeurent liées à une gestion de mode réactif, palliatif et urgent et ne s'inscrivent toujours pas dans une logique de prévision, de prévention et de conservation »*.

Le manque de ressources humaines compétentes et qualifiées, de formation et de sensibilisation des élus et du personnel municipal et de ressources financières ont été identifiés comme des facteurs clés à l'explication des lacunes du secteur municipal. En outre, l'encadrement des municipalités, relativement aux lois et règlements environnementaux, et l'existence d'une politique et d'une vision stratégique environnementale au niveau régional et provincial, seraient essentiels à l'instauration de pratiques de gestion environnementale.

L'encadrement des municipalités par une politique et une vision stratégique gouvernementale ayant été identifié comme un facteur d'importance à l'implantation de pratiques de gestion environnementale, des politiques, telles la *Politique québécoise de gestion des matières résiduelles 1998-2008* et la *Politique nationale de*

l'eau pourraient avoir une incidence favorable sur la gestion environnementale municipale.

2.3 Principaux enjeux

- La préoccupation des organismes publics et privés envers les questions environnementales ne se traduit pas, dans la plupart des cas, par l'adoption de bonnes pratiques environnementales.
- Les entreprises et les municipalités sont peu enclines à adopter un système de gestion environnementale en raison de la méconnaissance des avantages qui y sont liés, d'un manque de ressources et d'incitatifs et de la complexité des exigences administratives.
- La nature et la portée des pratiques environnementales des entreprises et des institutions québécoises sont peu documentées.
- Il n'y a pas de guichet unique pour traiter les plaintes de nature environnementale à Montréal.



2.4 Références bibliographiques et documents d'intérêt

Action Environnement, Collège de Rosemont et ENvironnement JEUnesse (ENJEU), *Guide de gestion environnementale en milieu scolaire*, 2000.

Centre patronal de l'environnement du Québec (CPEQ), *Guide pratique d'implantation d'un système de gestion environnementale*, 1998.

CSMOE et Nature-Action Québec, *Vers une intégration de la gestion municipale au Québec : élaboration d'un cadre d'emploi et profil d'emploi du coordonnateur en environnement*, 2002.

CSMOE et Nature-Action Québec, *Vers une intégration de la gestion municipale au Québec : études pratiques, modes d'organisation et impact sur les ressources humaines*, 2000.

CSMOE, *La gestion environnementale des entreprises au Québec : engagements, pratiques et impacts sur les ressources humaines et l'industrie de l'environnement*, 1999.

Makuc, B. et Parenteau R., *La gestion locale de l'environnement dans les municipalités urbaines du Québec*, Université de Montréal, 1998.

MAMM, *La gestion de l'environnement par les municipalités du territoire de la métropole*, 1999.

Richard, F., *Guide de gestion des matières résiduelles à l'intention des dirigeants de PME*, Éditions Ruffec, 2001.

2.5 Sites internet

ACFPC, <http://www.ccpa.ca/french/>

Centre de recherche industrielle du Québec (CRIQ), <http://www.criq.qc.ca>

Certification d'enregistrement aux normes, <http://www.worldpreferred.com>

CSMOE, <http://www.csmoe.org>

CPEQ, <http://www.cpeq.qc.ca>

TRNEE, <http://www.nrtee-trnee.ca>

Ville de Genève, <http://www.ge.ch/agenda21/>

Ville de Toronto, <http://www.city.toronto.on.ca/environment/index.htm>

Ville de Lyon, <http://www.grandlyon.com/mission>



Éducation et sensibilisation

3

Le degré de sensibilisation des citoyens à l'égard de l'environnement a grandement progressé depuis les années 70. Alors presque inexistant, une majorité de citoyens se disent maintenant préoccupés par l'environnement et affirment poser des gestes en faveur de celui-ci.

Cet intérêt croissant des citoyens pour l'environnement s'explique notamment par une meilleure connaissance des problématiques environnementales, tel que le démontre leur réaction face à l'implantation d'infrastructures de traitement des matières résiduelles et de certains types d'industrie. Pour plusieurs, l'environnement est devenu une préoccupation pour laquelle ils désirent s'investir.

Nombreux sont les adultes, ainsi que les jeunes au sein d'institutions d'enseignement, à se regrouper au sein d'organismes à but non lucratif qui sensibilisent, éduquent, informent et proposent de nouvelles façons de faire. Le rôle de ces groupes s'est profondément modifié aux cours des dernières années. De seuls groupes de pression, ils agissent désormais à titre de partenaires dans l'implantation et la mise en oeuvre de projets locaux. Plusieurs de ces organismes prennent également position lors de consultations publiques ou projets de modifications législatives, documentent les problématiques et font de la concertation. Le site internet de l'ÉcoRoute de l'information répertorie quelque 600 organismes non gouvernementaux oeuvrant dans le domaine de l'environnement au Québec.



3.1 Faits saillants

Les citoyens de la région métropolitaine démontrent depuis plusieurs années une préoccupation croissante en regard de la qualité de leur environnement s'étant traduite par :

- une sensibilisation croissante aux dangers liés à l'utilisation de pesticides ;
- un taux de récupération en progression constante depuis les débuts de la collecte sélective en 1989 ;
- une hausse marquée de la pratique de l'horticulture et du jardinage et des travaux de rénovation de leur maison dans le respect du patrimoine bâti ;
- une alimentation plus saine par l'achat de produits équitables et biologiques ;
- un intérêt grandissant pour le compostage, tel que révélé par la distribution entre 1990 et 2001 de près de 18 000 composteurs domestiques ;
- un parc de vélos important plaçant la province parmi les pays où la pratique du vélo est la plus répandue.

Malgré les progrès accomplis, les lacunes demeurent bien réelles. Le taux de récupération tend à stagner et se situe bien en deçà des objectifs gouvernementaux de récupération. Malgré une hausse de l'achalandage des transports en commun, la part modale de l'automobile dans le transport des personnes ne cesse de croître. Le covoiturage demeure une pratique marginale : en effet, pour la grande région de Montréal, seul un millier de travailleurs auraient effectué, avec l'aide des programmes employeurs, le transfert vers un autre système de transport que la voiture. L'achat de produits écologiques et équitables demeure l'apanage d'une minorité de citoyens. Seule une minorité de ceux-ci affirment bien connaître le phénomène des gaz à effet de serre ou la notion de développement durable. Par ailleurs, une majorité de citoyens considèrent les problèmes environnementaux comme moins importants que d'autres problèmes sociaux, tels les problèmes dans les hôpitaux, le chômage, la violence chez les jeunes, la criminalité ou les problèmes en éducation.

Les organismes voués à la sensibilisation de la population vivent des temps difficiles. Leur manque de ressources, humaines et financières, et le peu de support dont ils bénéficient ne leur permettent pas de jouer pleinement leur rôle. De la même manière, les projets à vocation environnementale mis sur pied au sein des organisations sont souvent ponctuels : l'absence de structures permanentes empêche d'assurer un suivi et une continuité dans l'action.



3.2 Éducation relative à l'environnement

L'éducation relative à l'environnement est conçue comme un processus permanent dans lequel les individus et la collectivité prennent conscience de leur environnement et acquièrent les connaissances, les valeurs, les compétences, l'expérience et aussi la volonté qui leur permettront d'agir, individuellement et collectivement, pour résoudre les problèmes actuels et futurs de l'environnement (Unesco, 1987).

L'adoption de comportements favorables à l'environnement faisant l'objet de peu d'incitatifs réglementaires et financiers, l'éducation et la sensibilisation constituent la pierre angulaire de l'intérêt et d'une participation accrue des citoyens à la protection de l'environnement. Les campagnes d'éducation revêtent en ce contexte une grande importance.

À Montréal, la sensibilisation et l'éducation des citoyens aux questions environnementales relèvent essentiellement des Éco-quartiers et de groupes associatifs. Le gouvernement du Québec mène pour sa part des campagnes de sensibilisation ponctuelles relativement à certaines problématiques spécifiques, tels le recyclage ou la conservation de l'eau, et collabore avec des organismes tels que la Coalition pour les alternatives aux pesticides (CAP).

Le monde de l'éducation occupe par ailleurs une fonction essentielle d'éducation des jeunes à l'environnement. Les écoles primaires et secondaires, ainsi qu'un nombre grandissant de cégeps et d'universités, sensibilisent les jeunes et organisent des

campagnes de sensibilisation, des événements en environnement, des sessions de formation, des activités pédagogiques, des projets de récupération et de compostage, etc. La réforme scolaire au niveau primaire, et qui sera sous peu implantée au niveau secondaire, comporte un important volet sur le concept d'avenir viable, celui-ci devant être intégré de manière transversale au contenu de la matière.

Mentionnons à titre d'exemple le mouvement des Établissements verts Brundtland (EVB) qui fête en 2003 son 10^e anniversaire. Initié par la Centrale des syndicats du Québec (CSQ) en 1993, en collaboration avec Recyc-Québec, le réseau compte aujourd'hui quelque 700 EVB au Québec. Constitué à l'origine d'écoles primaires, le mouvement rassemble un nombre grandissant de garderies, de cégeps, d'hôpitaux, etc. Sur l'île de Montréal, près de 70 établissements scolaires sont certifiés EVB. Ces établissements font la promotion d'un monde solidaire, démocratique, pacifique et écologique et ont pour mission la formation de citoyens responsables, à travers notamment la réalisation d'actions concrètes.

La Commission scolaire de Montréal (CSDM) joue un rôle d'avant-garde dans la promotion de l'éducation relative à l'environnement à Montréal et la gestion des matières résiduelles dans ses établissements. En 1993, le Conseil des commissaires créait le Comité central de l'environnement (CCE) dont la mission est de promouvoir la protection de l'environnement via l'éducation et la gestion. Une politique environnementale a été adoptée le 6 décembre 2000.



3.3 Principaux enjeux

- Les efforts de sensibilisation menés auprès de la population ayant leurs limites, l'absence de réglementation et d'incitatifs ne favorise pas un changement des comportements de la population en regard de l'environnement et du développement durable.
- L'action des intervenants en sensibilisation et en éducation manque de cohésion et de continuité.
- Le peu de financement des intervenants, et en particulier des groupes associatifs, ne leur permet pas d'exercer pleinement leur rôle.
- La sensibilisation et la formation en milieu de travail à l'égard de l'environnement est déficiente.

3.4 Références bibliographiques et documents d'intérêt

AMT, Plan stratégique révisé de l'AMT 1997-2007 - Horizon 2012, 2002.

MENV, Habitudes et perceptions des Québécois et Québécoises concernant différentes considérations environnementales, 2002.

MENV, Groupes de travail sur l'éducation et la sensibilisation du public en matière de changements climatiques, 2000.

UNESCO, Éléments pour une stratégie internationale d'action en matière d'éducation et de formation relatives à l'environnement pour les années '90, 1987.

Vélo-Québec, L'état du vélo au Québec en 2000, 2001.

3.5 Sites internet

Action RE-buts, http://www.cam.org/~act_reb/

Ami-e-s de la Terre de Québec, <http://www.clic.net/~atquebec/>

Amis du Biodôme de Montréal,
<http://www2.ville.montreal.qc.ca/biodome/amisdubiodome/>

Association montréalaise pour l'apaisement de la circulation (AMAC),
<http://www.amac-quebec.org>

Association québécoise pour la promotion de l'éducation relative à l'environnement (AQPERE), <http://www.aqpere.qc.ca>

Canadian Network for Environmental Education, <http://www.eecom.org>

Centre d'écologie urbaine / Société de développement communautaire de Montréal (SODECM). <http://www.ecologieurbaine.net>

CAP, <http://www.cap-quebec.com/>

Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal),
<http://www.cremtl.qc.ca>

Corporation St-Laurent, <http://www.jourdelaterre.org/csl.html>

Eau Secours !, <http://www.eausecours.org/>

Écoquartier l'Acadie, www.eco-quartier-lacadie.ca

Éco-quartier Saint-Sulpice, www.eco-quartier.ca

Éco-quartier La Patro Le Prévoist, <http://www.patroleprevost.qc.ca/>

Éco-quartier Peter McGill, <http://www.cam.org/~petermg/>

Éco-quartier Plateau Mont-Royal, <http://www.cam.org/~clpmr/>

ENvironnement JEUnesse (ENJEU), <http://www.enjeu.qc.ca/010/>

Équiterre, <http://www.equiterre.qc.ca/>

EVB, <http://www.eav.csq.qc.net>

Fondation Evergreen, <http://www.evergreen.ca/>



Front commun québécois pour une gestion écologique des déchets (FCQGED), <http://www.cam.org/~fcqged/>

Greenpeace Canada, <http://www.greenpeacecanada.org>

Greenteacher, <http://www.greenteacher.org>

Groupe de recherche et d'intérêt public du Québec (GRIP),
<http://www.er.uqam.ca/nobel/grip/quoide9.htm>

Héritage Montréal, <http://www.heritagemontreal.qc.ca>

L'ÉcoRoute de l'information, <http://ecoroute.uqcn.qc.ca>

Le Monde à bicyclette, <http://www.cam.org/~lemab/>

Mont-Royal Avenue Verte, <http://www.montroyal-avenueverte.com>

Nature-Action Québec, <http://www.nature-action.qc.ca>

North American Association for Environmental Education (NAAEE),
<http://www.naaee.org>

Option Transport durable, <http://www.transportdurable.qc.ca/>

Réseau de services Éco-quartiers,
<http://www2.ville.montreal.qc.ca/tp/environ/env.htm>

RÉSEAU environnement, <http://www.reseau-environnement.com>

Réseau québécois des groupes écologistes (RQGE), <http://www.rqge.qc.ca>

Société de développement environnemental de Rosemont (SODER) et Éco-quartier Rosemont-Petite-Patrie, <http://www.soder.qc.ca>

Société environnementale Côte-des-Neiges et Éco-quartier Côte-des-Neiges -
Darlington - Snowdon, <http://www.socenv.ca>

Transport 2000 Québec, <http://www.transport2000qc.ca/>

Vivre en ville, <http://www.vivreenville.org>



L'industrie de l'environnement

À l'encontre de Statistique Canada, dont la définition de l'industrie de l'environnement inclut « toutes les entreprises dont les activités concernent, en tout ou en partie, les produits et les services environnementaux ainsi que les travaux de construction liés à l'environnement », le Québec retient une définition plus restrictive de l'industrie de l'environnement, « qui englobe les actions qui sont posées pour la fourniture de produits et services dans les domaines de l'eau, de l'air, des sols, des matières résiduelles et de la gestion environnementale »¹.

Au tournant des années 90, l'industrie de l'environnement au Québec a connu un taux de croissance important, de près de 10 %. Contrairement à l'industrie canadienne, dont la croissance s'est poursuivie, l'industrie québécoise s'est caractérisée, de 1995 à 1999, par la décroissance puis la stagnation. La fin des grands projets et des programmes d'investissement, tel le Programme d'assainissement des eaux du Québec (PAEQ), la baisse de la préoccupation du public pour l'environnement et le désengagement conséquent du gouvernement ont réduit les opportunités d'affaires en environnement. La scène locale offrant peu de perspectives de développement, certaines entreprises ont opté pour l'exportation de leurs services afin d'assurer leur croissance. Bien que l'expertise québécoise soit reconnue, la compétition mondiale demeure très forte. Depuis 1999 cependant, l'industrie de l'environnement au Québec connaît une légère croissance.



Les nouvelles orientations du MENV visant à responsabiliser davantage les entreprises favoriseront l'essor du secteur de la vérification environnementale. De même, les grandes politiques sur les matières résiduelles et l'eau adoptées au cours des dernières années, le resserrement des mesures législatives relatives à l'air et aux sols ainsi que la création au cours des dernières années de divers fonds contribueront à l'augmentation de l'activité environnementale au Québec.

Par ailleurs, l'implantation à Montréal de sièges sociaux d'organismes internationaux, tels le Secrétariat de la convention sur la biodiversité, la Commission nord-américaine de coopération environnementale de l'Amérique du Nord (CCE) et le Secrétariat de fonds multilatéral aux fins d'application du Protocole de Montréal confère à la région une position de choix sur l'échiquier international de l'industrie de l'environnement.

4.1 Les entreprises

Quelque 867 entreprises québécoises oeuvrent en 2003 dans le secteur de l'environnement. L'industrie québécoise de l'environnement incorpore une forte proportion de jeunes entreprises et est principalement composée de PME de moins de

¹ Définition retenue lors du Sommet de Montréal

25 employés. La vague actuelle de consolidation d'entreprises dans le secteur de l'environnement pourrait toutefois modifier la donne. Les activités des entreprises québécoises se concentrent autour des matières résiduelles, des sols contaminés et de la gestion de l'eau. Le secteur de l'air est pour sa part en émergence.

Plus spécifiquement, les secteurs d'expertise de l'industrie québécoise sont le traitement des émissions des alumineries et des effluents des usines de pâtes et papiers, le recyclage des déchets, la fabrication d'équipements (traitement des eaux usées, déshydratation des boues, collecte des déchets) et la restauration des sites contaminés.

Spécifiquement, 394 entreprises oeuvrent sur l'île de Montréal dans le secteur de l'environnement. Le tableau suivant en présente la répartition.

Tableau 1 : Répartition des entreprises du secteur de l'environnement à Montréal

	Efficacité énergétique	Agroenvironnement	Air et changement climatique	Eau	Gestion	Matières résiduelles	Sols et eaux souterraines	Autres
Conception et installation	1	1	4	8	3	4	3	2
Construction d'infrastructures	3	1	2	6	1	3	2	1
Distributeur	1		8	10	3	14	5	5
Gestion et opération	3	2	7	7	3	14	5	2
Manufacturier	2	2	17	25	8	19	19	8
Recherche et développement			6	14	3	9	14	2
Service conseil	2	1	14	19	7	18	17	1
Service de laboratoire	3		3	3	2	2	2	2
Services juridiques	1		1					
Services					1			
Autres				3	3	4	1	1
Total	16	7	63	95	33	87	68	24

Source : RÉSEAU environnement, 2003.



4.2 L'emploi

Une étude du CSMOE réalisée en 1999 estimait à 19 740 le nombre d'emplois en environnement au Québec. Ce nombre inclut tous les emplois liés à l'environnement. Une étude menée par le Conseil canadien des ressources humaines des industries de l'environnement (CCRHIE) révélait que la création de postes, spécialement affectés à la gestion environnementale dans les entreprises, est tributaire de leur engagement envers l'environnement. L'étude révélait également une transformation de la nature des postes disponibles en environnement. Alors qu'auparavant les emplois requéraient une main d'œuvre spécialisée, la tendance est depuis quelques années à l'emploi de professionnels ayant une formation de généraliste ou en gestion environnementale.

Le programme de maîtrise en environnement de l'Université du Québec à Montréal (UQAM) instruit ses étudiants dans le même sens : « Les occasions d'emplois pour les diplômées et les diplômés de la Maîtrise en sciences de l'environnement ont beaucoup évolué. Depuis quelques années, le spectre des employeurs s'est considérablement élargi et les tâches et responsabilités confiées se sont diversifiées avec le développement de la complexité des problématiques environnementales. Une bonne partie des employeurs se trouve maintenant dans le secteur parapublic et de plus en plus dans le secteur privé, parmi les firmes de consultants ou dans les entreprises de fabrication et de transformation ».

Selon le service de placement de l'Université de Sherbrooke, un sondage effectué en 1998 auprès des diplômés de la maîtrise en environnement démontrait que 32 % des personnes travaillaient en entreprise, 28 % dans les firmes de consultants et 24 % au gouvernement. Les autres employeurs étaient des organismes sans but lucratif, des municipalités et des municipalités régionales de comté (MRC), des centres de recherche ou des organismes du milieu de l'éducation.

Les entreprises d'économie sociale et les groupes associatifs procurent de nombreux emplois en environnement. Précaires et mal rémunérés, ces emplois remplissent des fonctions essentielles, notamment en ce qui a trait à la récupération des matières résiduelles, et jouent un rôle fondamental de sensibilisation et d'éducation.

4.3 L'exportation

Près de 20 % des entreprises québécoises oeuvrant dans le secteur de l'environnement exportent à l'extérieur du Canada, principalement vers les États-Unis. Les entreprises québécoises ont développé au cours des dernières années des produits de niche et une expertise répondant à des besoins très spécifiques.

La capacité d'exportation des entreprises québécoises demeure toutefois faible en raison de leurs ressources financières limitées et de l'absence de capitaux de risque qui contraignent fortement la commercialisation de leurs produits. L'aide à l'exportation, traditionnellement assurée par des programmes fédéraux et



provinciaux, est de moins en moins disponible. Des organismes à but non lucratif, tel RÉSEAU environnement, accompagnent les entreprises dans leur processus de commercialisation. Par ailleurs, une part importante de l'équipement utilisé au Québec est fabriquée à l'extérieur. L'avenir de l'industrie québécoise de l'environnement dépendra en partie de la capacité des sociétés québécoises à rivaliser avec les fournisseurs américains et européens.

La tendance actuelle étant au développement de produits de niche, la conclusion de partenariats, locaux ou étrangers, à des fins de partage ou d'acquisition d'un savoir-faire se révélera également essentielle à l'augmentation de la capacité d'exportation de l'industrie québécoise de l'environnement.

4.4 Principaux enjeux

- Les difficultés à circonscrire l'industrie québécoise de l'environnement nuisent à sa reconnaissance.
- La faiblesse des mesures réglementaires et fiscales n'incite pas au développement de l'industrie québécoise de l'environnement.
- Le soutien à la commercialisation et à l'exportation est déficient.

4.5 Références bibliographiques et documents d'intérêt

Comité de développement de l'industrie de l'environnement, Stimulons les forces de l'industrie : vers une stratégie de développement de l'industrie québécoise de l'environnement, 2000.

CSMOE, Diagnostic de la main-d'œuvre de l'industrie de l'environnement, étude du marché du travail et de la main-d'œuvre du sous-secteur des services conseils en environnement, 2000.

CSMOE, Les faits saillants de l'industrie de l'environnement, 1999.

CCRHIE, A Profile of the Canadian Environment Industry and its Human Resources, 1999.

Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) / EUROSTAT. L'industrie des biens et services environnementaux, manuel de collecte et d'analyse des données, 1999.

Société de promotion économique du Québec métropolitain, Industrie de l'environnement dans la région de Québec : situation et besoins, 2000.



4.6 Sites internet

AMERICANA, Salon des technologies environnementales des Amériques,

<http://www.americana.org>

Centre d'excellence de Montréal en réhabilitation de sites (CEMRS),

<http://www.cemrs.qc.ca>

Centre d'expertise sur les matières résiduelles (CEMR), <http://www.cemr.ca>

Fondation, <http://www.fondaction.com>

Industrie Canada, <http://strategis.ic.gc.ca>

Initiative des villes durable (IVD),

<http://strategis.ic.gc.ca/SSGF/vi00007f.html>

Ministère de l'industrie et du commerce (MIC),

<http://www.mic.gouv.qc.ca/environnement/fr/protection.html>

Montréal International, <http://www.montrealinternational.com>

RÉSEAU environnement, <http://www.reseau-environnement.com>



5

La gestion du risque

En raison de sa situation géographique, de la nature de ses activités industrielles et de la densité de sa population, l'île de Montréal est grandement concernée par la gestion des risques majeurs. La Ville de Montréal encoure des risques d'origine naturelle (inondations, séismes, etc.), technologique (accidents industriels, transport des matières dangereuses, etc.), biologique (épidémie) et sociale (émeutes, terrorisme, etc.). La Ville porte également attention aux risques auxquels sont exposés les infrastructures essentielles ainsi que le patrimoine immobilier, mobilier, naturel et d'archives. En somme, sur l'île de Montréal, les risques sont nombreux, complexes et leur interaction peut générer des effets cumulatifs.

La prévention constitue désormais une composante majeure de la gestion des risques. À cet égard, la connaissance des risques et des vulnérabilités du territoire, l'organisation de la sécurité civile et la réalisation de plans de mesures d'urgence, qui prévoient le rôle de chacun des intervenants ainsi que les mesures et actions à prévoir, sont indispensables à la prévention, à la préparation, à l'intervention et au rétablissement en cas de sinistres.



5.1 Contexte réglementaire et organisationnel

Adoptées respectivement en juin 2000 et en décembre 2001, la *Loi sur la Sécurité incendie* et la *Loi sur la Sécurité civile* font figure de réformes majeures et interpellent les citoyens, les générateurs de risques et les autorités locales et régionales afin de mieux gérer les risques d'incendie et les risques de sinistres majeurs. La *Loi sur la Sécurité civile* va au-delà de la seule réaction aux sinistres et intègre la prévention, la préparation des interventions et le rétablissement après sinistre. Elle vise également la responsabilisation des acteurs ainsi qu'une meilleure connaissance des risques et du niveau de vulnérabilité des communautés face à ceux-ci. Ces informations devront être contenues dans les *Schémas de sécurité civile* qui devront être élaborés régionalement. En plus des schémas régionaux, la loi prévoit un important processus de planification municipale et nationale, par l'élaboration respective de *Plans municipaux de sécurité civile* et d'un *Plan national de sécurité civile* sous la responsabilité du ministère de la Sécurité publique (MSP).

Par ailleurs, la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* oblige la CMM à déterminer dans son *Schéma métropolitain d'aménagement et de développement* toute zone où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique, telle une zone d'inondation, d'érosion ou de glissement de terrain, ou pour des raisons de protection environnementale des rives, du littoral et des plaines inondables.

En opération 24 h/ 24, le Centre national de veille, créé par le MSP en avril 2002, a pour mission d'anticiper les événements susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité civile et publique, afin de pouvoir informer et alerter les autorités ministérielles, notamment l'Organisation de la Sécurité civile du Québec (OSCQ), les entités municipales touchées ainsi que leurs partenaires. L'intervention est coordonnée par la ou les municipalités touchées par le sinistre. Le MSP coordonne pour sa part l'intervention gouvernementale lorsque requise. En cas d'urgences environnementales, le MENV, par le biais d'Urgence-Environnement, peut intervenir partout et en tout temps et prendre les mesures nécessaires afin d'assurer la protection de l'environnement. La Direction de santé publique de Montréal-Centre (DSP Montréal-Centre) intervient également en cas d'urgence de santé environnementale afin de soutenir les intervenants de première ligne (pompiers, ambulanciers) dans l'évaluation des conséquences sanitaires.

À Montréal, l'ex-CUM initiait, à la fin des années 80, une réflexion sur la capacité des organisations à intervenir en situation d'urgence. La démarche s'est traduite, en 1988, par la création du Bureau des mesures d'urgence. Celui-ci, désormais connu sous le nom de Centre de sécurité civile (CSC), relève de la Ville de Montréal. Le CSC a pour mission de s'assurer de la prévention des sinistres majeurs et du meilleur état de préparation des arrondissements et des services centraux de la Ville à l'égard des risques majeurs et de fournir le support à la coordination des intervenants en sécurité civile lors de sinistre. Pour ce faire, le CSC travaille en étroite collaboration avec le Comité municipal de sécurité civile de la Ville de Montréal, qui regroupe des intervenants clés dans le domaine de la planification et de la gestion des mesures d'urgence, soit des représentants des arrondissements et des services corporatifs (services de police et d'incendie, etc.), des élus et d'autres partenaires externes de la Ville, tels Urgences-Santé, Bell Canada, la Société de transport de Montréal (STM), la Régie régionale de la santé et des services sociaux (RRSSS), etc.



Le conseil municipal de la Ville de Montréal a adopté le 25 novembre 2002 sa première *Politique municipale de sécurité civile* qui s'applique à tous les services, arrondissements et sociétés para-municipales. À l'automne 2003, sera complété le *Plan municipal provisoire de sécurité civile*, qui servira de tremplin à l'élaboration du Plan permanent, lequel sera basé sur le *Schéma de sécurité civile* prévu par la Loi.

Tous les arrondissements doivent élaborer des *Plans de mesures d'urgence d'arrondissement*, lesquels seront intégrés au *Plan de sécurité civile* de la Ville. Le processus, lancé à l'automne 2002, progresse à bonne allure. Tous les plans seront adoptés d'ici l'automne 2003 par les conseils d'arrondissement.

La gestion des risques de sinistre à Montréal implique des analyses de risque et de vulnérabilité, la mise sur pied et la coordination de groupes de travail et de comités, des exercices de simulation ainsi que l'organisation du Centre de coordination des mesures d'urgence (CCMU). Les comités et groupes de travail regroupent l'ensemble des intervenants qui auraient un rôle à jouer en cas de sinistre à des fins de préparation et de planification de leur intervention. Des exercices et des simulations sont ensuite effectués afin de vérifier la bonne marche des opérations et d'apporter

des ajustements le cas échéant. Le CCMU fournit pour sa part, lors d'une intervention, le soutien logistique et informatique nécessaire. Il rassemble également les organisations concernées par le sinistre et assure une gestion adéquate de l'événement.

Les générateurs de risque

Les générateurs de risques, qu'ils relèvent des secteurs public ou privé, sont ceux dont les activités ou les biens présentent des risques de sinistre. Au fédéral, le *Règlement sur les urgences environnementales*, qui entrera en vigueur en novembre 2003, oblige les entreprises propriétaires d'une des 174 substances inscrites sur la liste, à en déclarer la possession au ministre de l'Environnement et à élaborer un plan d'urgence environnementale. La *Loi sur la Sécurité civile* interpelle pour sa part les générateurs de risques dans l'identification des risques générés par leurs activités et l'élaboration de mesures destinées à réduire la probabilité ou les conséquences d'un sinistre majeur sur la population. Un règlement, actuellement en développement, obligera les générateurs de risques à s'identifier auprès de leur municipalité.

La majorité des grandes entreprises ont élaboré des plans d'intervention leur permettant de réagir rapidement et adéquatement advenant un événement aux répercussions potentiellement importantes sur la population avoisinante et l'environnement. Par ailleurs, celles qui ont adopté un SGE doivent obligatoirement réaliser un plan de mesures d'urgence. Toutefois, nombreuses sont les PME aux activités potentiellement à risque à ne pas disposer de plans de mesures d'urgence par manque de ressources humaines et financières.

Une collaboration concertée des citoyens, des administrations et des générateurs de risques

La loi provinciale ainsi que la politique municipale de sécurité civile réservent une large part d'action aux citoyens, qui détiennent des responsabilités à l'égard de la prévention des sinistres, de même qu'en cas de sinistre. La loi provinciale prévoit que tout citoyen doit faire preuve de prudence et de prévoyance à l'égard des risques connus de sinistre. Un citoyen, qui en toute connaissance de cause, habite un endroit à risque, peut ne pas être éligible à l'aide financière gouvernementale en cas de sinistre. Par ailleurs, une norme en vigueur dans plusieurs pays invite les citoyens à se munir du nécessaire afin d'être en mesure de survivre pendant trois jours. La Ville de Montréal incite ses citoyens à adopter cette norme, particulièrement ceux qui résident ou travaillent dans une zone à risque.

La responsabilisation des citoyens implique leur information. Plusieurs dispositions de la *Loi sur la Sécurité civile* font état des communications avec les citoyens. L'action de la Ville de Montréal s'inscrit également en ce sens. D'une part, la Ville de Montréal favorise les communications aux citoyens des risques qui les entourent et les dispositions prises par la Ville ou les entreprises en regard de ces risques. D'autre part, la Ville, les arrondissements, les générateurs de risques et les citoyens agissent de manière concertée afin d'assurer une communication cohérente en cas de sinistre.



Le comité mixte municipal-industriel (CMMI) de gestion des risques d'accidents industriels majeurs pour l'est de l'île de Montréal constitue un exemple probant d'action concertée. Créé en 1995, ce comité identifie les risques associés à la présence des industries sur le territoire des cinq arrondissements de l'est de l'île de Montréal, évalue l'efficacité des mesures d'urgence en place, harmonise les plans de mesures d'urgence des industries et des arrondissements et informe la population relativement aux risques industriels.

5.2 L'évaluation des risques pour la santé et pour l'environnement

Des expositions répétées à certaines substances qui nous entourent, même en faible concentration, peuvent poser des risques d'intoxication. L'utilisation, la manipulation et le transport de ces substances peuvent également poser des risques d'accidents. En effet, le rejet de substances toxiques dans l'environnement peut contaminer l'air, l'eau, les sols et porter atteinte à la santé publique. La gestion des risques pour la santé humaine et pour l'environnement associés à certains produits et activités constitue désormais une préoccupation courante dans notre société.



Le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) définit l'évaluation du risque tel « *un processus qualitatif et quantitatif qui vise à déterminer la probabilité qu'une exposition à un ou des agresseurs environnementaux d'origine chimique, physique ou biologique produise des effets néfastes sur la santé humaine* ».

La *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* accorde au ministre le pouvoir d'obliger une personne ou catégorie de personnes à élaborer et à exécuter un plan de prévention de la pollution à l'égard d'une substance inscrite sur la liste des substances toxiques ou un plan d'urgence environnementale. Par ailleurs, un projet industriel pouvant occasionner des rejets ou utilisant des matières dangereuses doit obtenir un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. L'article 31 de cette même loi assujettit certains projets à la procédure d'évaluation environnementale, laquelle peut obliger la tenue d'audiences publiques devant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). L'étude d'impact peut dans certains cas devoir contenir une section d'analyse des risques d'accidents technologiques.

La notion de ce qui constitue un risque acceptable pour la société ne fait pas consensus. Bien souvent, la réaction de la population à l'égard d'un projet industriel ou commercial en est une de refus du risque, si minime soit-il. Cette réaction découle fréquemment d'une méconnaissance des impacts réels du projet et d'une méfiance développée par les citoyens envers certains types de projets en raison d'accidents fortement médiatisés.

Le principe de précaution

Le concept de principe de précaution s'impose de plus en plus. Selon ce principe, il importe, en l'absence de certitudes scientifiques quant aux dangers d'une activité, d'adopter des mesures de façon à prévenir des dommages irréversibles à l'environnement. En France, le principe de précaution sous-tend la *Loi relative au renforcement de la protection de l'environnement* (Loi Barnier) adoptée en 1995.

Le principe de précaution n'est pas appliqué aux activités existantes, mais aux décisions concernant le choix de nouveaux procédés ou de nouvelles installations.

5.3 Principaux enjeux

- La connaissance des vulnérabilités du territoire de l'île de Montréal, de leurs conséquences sur la santé publique et l'environnement et de leurs impacts économiques, est incomplète.
- L'intégration de toutes les opérations en regard de la prévention, de la planification, de l'intervention et du rétablissement en cas de sinistre demeure à perfectionner.
- L'information des citoyens à l'égard des risques connus de sinistres demeure à améliorer.
- La définition de ce qu'est un niveau de risque et une capacité de réponse acceptables ne fait pas consensus.
- Toutes les entreprises de l'île de Montréal ne disposent pas d'inventaires de leurs risques ni de plans de mesures d'urgence.



5.4 Références bibliographiques et documents d'intérêt

CSC, Répertoire des organismes humanitaires et communautaires pour l'aide aux personnes sinistrées, 2003.

CSC, Bilan de l'état de préparation des municipalités et des intervenants en mesures d'urgence de la Communauté urbaine de Montréal pour l'année 2000, 2001.

Environnement Canada, Règlement sur les urgences environnementales, 2002.

Environnement Canada, Loi canadienne sur la protection de l'environnement, 1999,

Gouvernement français, Loi Barnier, 1995.

MAMM, Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, 1979.

MENV, Loi sur la qualité de l'environnement, 1976.

MSP, Loi sur la Sécurité civile, 2001.

MSP, Loi sur la Sécurité incendie, 2000.

MSSS, Évaluation et gestion du risque toxicologique au Québec : principes directeurs d'évaluation du risque toxicologique pour la santé humaine, 1999.

Ville de Montréal, Politique municipale de sécurité civile, 2002.

5.5 Sites internet

BAPE, <http://www.bape.gouv.qc.ca>

CSC, <http://services.ville.montreal.qc.ca/csc/fr/accubmuf.htm>

Centre national de veille de la sécurité publique, <http://www.msp.gouv.qc.ca>

Chaire en analyse des risques toxicologiques pour la santé humaine, <http://www.umontreal.ca>

Principe de précaution, http://www.ec.gc.ca/econom/pp_f.htm



L'aménagement du territoire

L'aménagement du territoire dans une perspective de développement durable reconnaît l'étroite relation entre la qualité de l'environnement, le mode d'occupation du sol, le transport des personnes, les espaces verts, les pôles d'activités, la sécurité, le patrimoine bâti, etc.

L'approche doit privilégier l'aménagement de zones urbaines suffisamment concentrées et polyvalentes, favorisant la mise en place d'infrastructures cyclables et piétonnes et d'un réseau de transport en commun viable afin de diminuer la dépendance à l'automobile et de mettre en place un cadre de vie sécuritaire. Un tel modèle d'aménagement constitue une partie de la solution à un grand nombre de problématiques environnementales et de santé publique, à savoir les émissions de polluants atmosphériques, la congestion routière, la sédentarité et l'obésité, les maladies cardio-respiratoires, etc.



Le territoire de l'île de Montréal étant bâti à 90 %, l'action en matière d'urbanisme relève davantage de la consolidation de zones stratégiques existantes et de l'amélioration de la qualité de vie des milieux résidentiels que de l'aménagement de nouveaux secteurs. Par ailleurs, l'espace disponible pour le développement résidentiel étant très limité, la contamination des sols et la requalification des usages à Montréal constitue un enjeu d'aménagement de taille.

6.1 Contexte réglementaire et organisationnel

En vertu de sa loi constitutive, la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal*, la CMM « *élabore, adopte et maintient en vigueur, en tout temps et sur la partie de son territoire constituée de celui des municipalités régionales de comté qui est entièrement compris dans le sien, le schéma d'aménagement prévu par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* ». Le *Schéma métropolitain d'aménagement et de développement* doit être adopté à l'état de projet, au plus tard, le 31 janvier 2004. Un processus de consultations publiques est prévu après cette date, de sorte que l'échéance pour l'adoption finale du Schéma est le 31 décembre 2005.

Le Schéma qu'adoptera la CMM doit être conforme aux orientations gouvernementales énoncées en juin 2001 dans un document intitulé *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, région métropolitaine de Montréal, 2001-2021*. Le Cadre d'aménagement repose sur le principe de développement durable et propose un énoncé de la vision souhaitable de l'avenir de la région métropolitaine. Selon cette vision, le Cadre d'aménagement énonce dix orientations d'aménagement que la CMM est invitée à intégrer à son schéma d'aménagement. Ces orientations ont trait à :

- la gestion de l'urbanisation ;
- le maintien et l'amélioration des infrastructures et des services collectifs existants ;
- la diversité résidentielle et sociale sur l'ensemble du territoire ;
- la revitalisation des quartiers anciens et la protection du patrimoine ;
- la consolidation de la structure des pôles économiques existants ;
- le développement urbain arrimé aux infrastructures de transport en commun ;
- la protection du territoire agricole ;
- la protection et la mise en valeur des milieux naturels et des grands plans d'eau ainsi que leur accessibilité publique ;
- la prise en compte des risques de sinistres dans les activités d'aménagement du territoire ;
- l'harmonisation des planifications stratégiques de la CMM et des MRC qui lui sont contiguës.

La *Loi 70 portant sur la réforme de l'organisation territoriale municipale des régions métropolitaines de Montréal, de Québec et de l'Outaouais* a grandement modifié les responsabilités de la nouvelle Ville de Montréal en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire. La Ville de Montréal a par cette loi hérité des prérogatives de la défunte CUM en matière d'urbanisme et doit procéder à l'adoption, d'ici le 31 décembre 2004, d'un Plan d'urbanisme. Celui-ci devra tenir compte à la fois des dynamiques locales et régionales.



La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU), à laquelle est assujettie la nouvelle Ville de Montréal, décrit pour sa part les éléments de contenu que devra comporter le futur plan d'urbanisme de la Ville ainsi que la conformité à celui-ci des règlements d'urbanisme des arrondissements. Par ailleurs, les articles 59 et 60 de la LAU stipulent l'obligation de conformité du Plan et de la réglementation d'urbanisme de la Ville de Montréal au *Schéma métropolitain d'aménagement et de développement* de la CMM.

Une version préliminaire du Plan d'urbanisme sera déposée à l'automne 2003. Certaines propositions ayant fait consensus au Sommet de Montréal en 2002 sont à la base du *Plan d'urbanisme* :

- la qualité des milieux résidentiels ;
- le renforcement du centre-ville, des pôles d'activités économiques et des secteurs d'emploi ;
- le transport collectif ;
- les secteurs stratégiques ;
- la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti ;
- l'accroissement de la qualité du design urbain et de l'esthétique de la ville.

Plus spécifiquement, le projet de *Plan d'urbanisme*, qui s'appuie sur les principes de développement durable, préconise une approche urbanistique plus globale et plus sensible à l'écologie, favorise le transport des personnes par des modes alternatifs à

l'auto et priorise le développement d'une trentaine de secteurs stratégiques, désignés comme secteurs de planification détaillée. Dans le cadre de cet exercice, les arrondissements devront eux aussi produire des plans locaux d'urbanisme, lesquels seront intégrés au *Plan d'urbanisme*.

D'ici l'adoption du *Plan d'urbanisme* de la Ville de Montréal, le schéma d'aménagement de la CUM, adopté en 1986, ainsi que les plans d'urbanisme des anciennes municipalités de la CUM, demeureront les documents de référence. La réglementation relative au zonage relève des arrondissements.

6.2 Faits saillants

La région de Montréal est le moteur économique du Québec et attire conséquemment un nombre important de ménages et de travailleurs. La Région métropolitaine de recensement de Montréal (RMRM) comptait en 2001 près de 3,49 millions d'habitants et 1,45 million de ménages. Au cours de la décennie 90, sa population a augmenté de 245 000 personnes et quelque 290 000 nouveaux emplois ont été créés entre 1996 et 1999. De plus, selon les prévisions, la grande région de Montréal verra sa population augmenter de 9 % d'ici 2021. L'île de Montréal compte pour sa part 1,8 million d'habitants, ce qui représente 52 % de l'ensemble de la population de la RMRM et 56 % des ménages.



Au cours des dernières années, le développement de la grande région de Montréal s'est caractérisé par un étalement du territoire urbanisé et un type d'habitat résidentiel de faible densité. Ce modèle d'aménagement du territoire, rendu possible par l'utilisation de l'automobile et le développement du réseau autoroutier, a entraîné une augmentation significative des transports routiers et de profonds changements sur l'ensemble du territoire de la région de Montréal incluant :

- un déplacement de la population de l'île de Montréal vers les villes de banlieue : entre 1981 et 1996, la population de la Ville de Montréal a accusé un recul de 0,2 %, alors que Laval ainsi que les couronnes sud et nord voyaient leur population augmenter de respectivement 23,1 %, 24,6 % et 57,4 % ;
- une forte consommation d'espace dans la région métropolitaine qui a conduit à la perte de 26 781 hectares de zone agricole protégée entre 1981 et 1996 ;
- la disparition entre 1986 et 1994 de 133 km² de couvert boisé et végétal, soit 30 % du territoire métropolitain ;
- une multiplication des pôles d'emplois ;
- une hausse marquée en périphérie de la demande en équipements, infrastructures et services publics ;
- la fermeture de 14 écoles sur l'île de Montréal au cours des cinq dernières années ;
- une augmentation de la pollution sonore générée par les modes de transport ;
- un accroissement du parc automobile de la région de l'ordre de 294 000 véhicules entre 1987 et 1998 ;

- une augmentation de 34 % du nombre de déplacements en voiture entre 1987 et 1998 ;
- une hausse de l'ordre de 14,5 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports (les véhicules lourds et légers sont respectivement responsables de 55 % et de 26 % des émissions).

Le développement urbain de faible densité tend à se poursuivre sur l'ensemble du territoire de la région métropolitaine de Montréal. À cet égard, le gouvernement du Québec dans son cadre d'aménagement de la région de Montréal souligne que *« l'absence d'une vision métropolitaine en matière d'aménagement a contribué à la dispersion de la population sur le territoire, entraînant du même coup une surconsommation des sols, la destruction d'une part importante de la zone agricole et des coûts publics en matière d'infrastructures et de services publics. Il en est résulté également une croissance phénoménale du nombre d'automobiles sur les routes... »*.

Par ailleurs, le déplacement du poids démographique de la ville centre vers la banlieue se poursuit. De 1994 à 2001, seuls 16 % des quelque 18 500 logements construits annuellement l'ont été sur l'île de Montréal. Celle-ci, qui possède un potentiel de développement résidentiel évalué à 80 000 logements, pourrait accueillir davantage de nouvelles constructions. Un récent sondage démontrait que la sécurité des enfants et la tranquillité constituent les deux principales raisons pour lesquelles les ménages préfèrent les banlieues à la ville centrale. Or, depuis plusieurs années, les quartiers centraux de Montréal sont envahis de manière grandissante aux heures de pointe par une circulation de transit. De fait, celle-ci représente 80 % de la circulation dans l'arrondissement du centre de Montréal. Il en découle une sécurité moindre et une dégradation significative de la qualité de vie dans ces quartiers.



Afin d'attirer tous les types de ménages (familles, personnes seules, couples sans enfant), la Ville de Montréal devra s'adapter aux nouvelles réalités du marché immobilier. La plupart des baby-boomers, dont les enfants ont quitté le domicile familial et qui arrivent à leur retraite, tendent à délaisser progressivement les maisons unifamiliales au profit d'un type d'habitation correspondant davantage à leurs besoins. Conséquemment, la part de marché des maisons unifamiliales risque de diminuer par rapport à d'autres types de logement, tels que condominium, maison multi-générationnelle et plex, de plus petite dimension, demandant moins d'entretien et situés à proximité des commerces, des services et des transports collectifs. Ce nouveau type d'habitation repose essentiellement sur la création d'un milieu de vie convivial et mieux adapté aux petits ménages et aux personnes seules.

6.3 Principaux enjeux

- **La poursuite du développement résidentiel de faible densité favorise l'étalement urbain.**
- **La dispersion de l'emploi rend difficile la consolidation des activités sur l'île de Montréal et l'optimisation des réseaux de transport en commun.**

- La dégradation de la qualité de vie et de la tranquillité de certains quartiers favorise le déplacement des ménages vers la périphérie.
- Le développement résidentiel actuel ne tient pas toujours compte des nuisances engendrées par les activités existantes.
- L'affaiblissement des artères commerciales au profit des grandes surfaces nuit à la consolidation des quartiers centraux.

6.4 Références bibliographiques et documents d'intérêt

AMT, Enquête Origine-Destination 1998 : mobilité des personnes dans la région de Montréal, 2000.

CMM, Vision 2025 «Cap sur le monde : bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable», 2003.

CRE-Montréal, 8 principes pour construire la ville du transport durable, 2003.

Institut national de recherche scientifique-Urbanisation (INRS-Urbanisation), Étude sur la problématique québécoise concernant l'aménagement du territoire et les changements climatiques, 1999.

MAMM, Loi concernant la Ville de Montréal, 2002.

MAMM, Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, région métropolitaine de Montréal 2001-2021, 2001.

MAMM, Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal, 2000.

MAMM, Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, 1979.

MENV, Inventaire des émissions de gaz à effet de serre au Québec 1990-2000, 2002.

Ville de Montréal (Service du développement économique et urbain), Document préparatoire pour l'atelier 2.2, Sommet de Montréal, 2002.



6.5 Sites internet

AMT, <http://www.amt.qc.ca>

CRE Montréal, <http://www.cremtl.qc.ca>

MAMM, <http://www.mamm.gouv.qc.ca>

MENV, <http://www.menv.gouv.qc.ca>

7

Le transport

La problématique du transport est complexe et implique de nombreux intervenants tout en étant étroitement liée à d'autres problématiques environnementales et de santé publique, tels que la qualité de l'air, les émissions de GES et le réchauffement climatique, l'aménagement du territoire, les maladies cardio-respiratoires et la qualité de vie.

Les sociétés occidentales se sont caractérisées, au lendemain de la Seconde guerre mondiale, par un accroissement général de leur population ainsi que de la richesse individuelle et collective. L'utilisation de l'automobile s'est généralisée, à la faveur de l'expansion des banlieues qui ont absorbé la majorité de l'accroissement démographique, accentuant ainsi la dépendance à l'automobile, la congestion routière et la pollution de l'air, et rendant difficile la mise en place d'un réseau de transport en commun. En ce début de millénaire, le taux de motorisation est, à Montréal comme ailleurs dans le monde, toujours en hausse et les problèmes liés à l'utilisation de l'automobile vont en augmentant. Par ailleurs, le transport actif, soit la marche, le vélo, le covoiturage et les transports en commun, constitue une alternative à l'utilisation de l'automobile.



Par ailleurs, selon l'enquête Origine-Destination 1998, plus de 30 % des déplacements concernent le travail. De nombreux autres déplacements sont effectués à des fins d'étude (18 %), de loisir (15 %), de magasinage (17 %), etc. La population du Québec étant vieillissante, les services de transport en commun devront tenir compte de cette réalité et adapter leurs services à cette clientèle. Ils devront par ailleurs s'assurer de l'accessibilité de leurs infrastructures pour les personnes à mobilité réduite.

Au transport des personnes s'ajoute le transport des marchandises, qu'il soit routier, ferroviaire, aérien ou maritime. Montréal constitue la plaque tournante du transport des marchandises à destination de l'Ontario, des provinces maritimes et des États-Unis. Le transport des marchandises reflète l'activité économique et les relations commerciales extérieures du Québec, celles-ci ayant connu des modifications majeures au cours des quinze dernières années. Malgré le raffermissement au cours des dernières années du rôle du port de Montréal dans le domaine des conteneurs et de l'utilisation accrue des liens ferroviaires vers les États-Unis, le transport routier, en raison de sa souplesse et de la popularité du mode de gestion en flux tendus (*just on time*), demeure le plus populaire, accroissant ainsi la circulation routière et la pollution.

7.1 Les intervenants

Un grand nombre d'organismes publics interviennent dans le secteur des transports : Transports Canada, le MTQ, l'Agence métropolitaine de transport (AMT), la STM, la CMM, les municipalités, la Société de transport de Laval (STL), le Réseau de transport de Longueuil (RTL) ainsi que les Conseils intermunicipaux de transport (CIT).

Le MAMM a fait connaître en 2001 ses orientations pour la région métropolitaine de Montréal dans le cadre du document intitulé *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, région métropolitaine de Montréal 2001-2021*. Le document exprime une préoccupation spécifique pour la planification des équipements et des infrastructures publics de transport en vue de consolider les zones urbaines existantes et les pôles économiques majeurs ainsi que pour la réduction des gaz à effet de serre. Le MTQ a déposé en avril 2000 le *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine*. La mise en œuvre des interventions énoncées a pour objectif la diminution du nombre de points de congestion, l'augmentation de l'utilisation du transport en commun, l'accroissement de l'efficacité du transport des marchandises et la gestion de la demande.



La CMM a compétence en matière de planification, de coordination et de financement du transport en commun à l'échelle métropolitaine. Son *Schéma métropolitain d'aménagement et de développement*, en cours d'élaboration, devra intégrer les orientations gouvernementales en matière de transport.

L'AMT planifie et finance le développement des transports en commun à l'échelle métropolitaine. Le financement de l'organisme provient principalement de recettes-voyageurs (35%), de taxes régionales (44% provenant d'une taxe de 1,5 cent par litre d'essence et de 30 \$ de droits d'immatriculation) et de subventions gouvernementales (20%). L'AMT a déposé en 2002 un *Plan stratégique révisé 1997-2007, horizon 2012*. Le Plan révisé de l'AMT a pour vision le développement des transports collectifs « *comme instrument privilégié de développement d'une région métropolitaine solidaire, attrayante, compétitive et viable* » et propose à ce chapitre diverses interventions en matière d'amélioration de l'offre et de la demande de transport en commun, de son financement, etc.

La Ville de Montréal a amorcé des travaux préparatoires en vue de l'élaboration d'un *Plan de transport*. L'étude préparatoire sera déposée à l'automne 2003 et des scénarios de transport seront évalués au printemps 2004, en vue de la diffusion d'un document final d'ici la fin de l'année 2004. Par ailleurs, le *Plan d'urbanisme* qu'élabore actuellement la Ville de Montréal privilégie l'utilisation de modes de transport alternatifs à l'automobile.

La STM opère pour sa part le réseau de transport en commun sur l'île de Montréal, soit quatre lignes de métro totalisant 66 km de voies, 185 lignes d'autobus et 11 voies réservées (45,5 km). Le financement de l'exploitation du réseau est assuré principalement par la Ville de Montréal et par les usagers. Le gouvernement du

Québec contribue aux programmes de subventions aux immobilisations et au transport adapté et l'AMT à certains programmes d'immobilisation.

D'autres organismes mènent des activités en lien avec le transport. Mentionnons, entre autres, la DSP qui mesure les impacts du transport sur la santé publique, Equiterre, Kino-Québec et Vélo-Québec qui mènent des campagnes de promotion du transport actif, et la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), des campagnes de sécurité.

7.2 Faits saillants

Les réseaux de transport de la région métropolitaine sont utilisés quotidiennement par 3,3 millions de personnes qui effectuent plus de 8 millions de déplacements, traduisant ainsi une hausse depuis 1987 de la mobilité individuelle. Le transport des marchandises par camions occasionne, quant à lui, plus de 110 000 déplacements quotidiens.

Le transport des personnes



Depuis plusieurs années, la région métropolitaine de Montréal, à l'instar de plusieurs agglomérations nord-américaines, connaît une augmentation de l'utilisation de la voiture et par conséquent du nombre de véhicules sur les routes. Entre 1987 à 1998, le parc automobile de la région montréalaise a crû de 24 %. Au cours de la même période, l'utilisation de l'automobile a connu une hausse de l'ordre de 30 %. Le taux d'augmentation de l'utilisation de l'automobile dans les couronnes nord et sud est respectivement de deux et trois fois supérieur au taux d'augmentation observé en périphérie (Laval et Rive-sud) et à Montréal. À Montréal, le tiers des ménages ne possède pas de voitures; dans le centre-ville, cette proportion atteint les deux tiers.

Après avoir décliné annuellement de près de 1 % entre 1986 et 1995, l'utilisation des transports en commun a crû entre 1995 et 2002 de 1,6 %. Malgré cette hausse de l'achalandage des transports en commun, la part modale de ceux-ci n'a cessé de perdre du terrain depuis 1982 au profit de l'automobile. La marche comme moyen de transport a pour sa part connu une diminution alors que le vélo comme mode de transport s'est maintenu.

Le transport des marchandises

Les ententes internationales de libéralisation du commerce se sont traduites par un accroissement important du commerce extérieur québécois. Entre 1989, date d'entrée en vigueur de l'accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, et 2002, les exportations du Québec vers les États-Unis ont augmenté de 235 %. Les États-Unis constituent de loin le premier client du Québec, et comptent pour respectivement 84 % et 41 % des exportations et des importations totales du Québec. Près de 80 % du transport des marchandises entre les deux pays s'effectuant par camion, l'accroissement tendanciel du commerce extérieur se traduira par une augmentation

du nombre de camions sur les réseaux de transport de l'agglomération métropolitaine. Mentionnons que les véhicules lourds fonctionnent principalement au diesel qui constitue le carburant le plus polluant.

Le port de Montréal figure parmi les premiers ports intérieurs au monde. L'important trafic de conteneurs, qui a connu entre 1991 et 2001 une hausse annuelle de 4 %, classe le port de Montréal parmi les premiers ports de conteneurs en importance de l'Est nord-américain. En ce qui a trait au transport ferroviaire, toutes les lignes de chemin de fer traversant le Québec convergent vers Montréal où se trouvent les cours de triage et les terminaux pour la manutention de conteneurs. Le transport ferroviaire a connu au cours des dernières années de profondes transformations. Les deux transporteurs nationaux misent désormais sur des marchés plus ciblés, tant sur le plan des marchandises que sur le plan géographique. Ces changements ont insufflé un second souffle au transport ferroviaire dans la région montréalaise. Enfin, les deux aéroports internationaux de la région montréalaise complètent le paysage du transport des marchandises à Montréal. Le tableau suivant présente un portrait du transport des marchandises au Québec.

Tableau 2 : Part modale des modes de transport des marchandises au Québec en 2000

	Tonnes (millions)	Tonnes, part relative en %	Valeur des exportations (%)
Routier	91	33	48
Ferroviaire	82	29,7	12
Maritime	103	37,3	21
Aérien	0,236	0,001	15

Source : CRDÎM



De manière générale, l'utilisation efficace des transports aura des répercussions positives non seulement sur les entreprises et les emplois de la région métropolitaine de Montréal, mais aussi sur ceux de l'ensemble du Québec. Il importe de souligner que 31 % de l'ensemble des emplois au Québec sont directement liés aux exportations.

Impacts humains et environnementaux

L'augmentation de la quantité de véhicules légers et lourds sur les routes de la région métropolitaine a eu de lourdes conséquences, qui sont aujourd'hui considérées comme des nuisances importantes pour une part grandissante de la population et des entreprises montréalaises :

- circulation et congestion accrues ;
- pollution visuelle et sonore ;
- détérioration de la qualité de vie par les effets de débordement sur le réseau municipal ;

- coupures dans le tissu urbain ;
- diminution de la sécurité ;
- hausse des risques d'accident pour la population et l'environnement liés au transport continu de matières dangereuses ;
- hausse des GES et pollution accrue de l'air ;
- impacts sanitaires (augmentation des maladies cardio-respiratoires, sédentarité, obésité) ;
- hausse des coûts du transport des marchandises et baisse de la compétitivité des entreprises de la région métropolitaine².

Des alternatives à l'utilisation de l'automobile

Le développement d'une métropole durable nécessite la mise en place d'une nouvelle approche intégrant l'aménagement du territoire au développement des réseaux de transport en commun et d'infrastructures pour les piétons et les cyclistes tout en favorisant un usage plus judicieux de l'automobile, notamment par le biais du covoiturage. L'existence d'infrastructures de transport alternatives à l'auto-solo favorise les déplacements non motorisés. À titre d'exemple, la partie centrale de l'île présente des taux de déplacement non motorisés plus élevés que dans les banlieues, soit de 20 % à 33 % contre 11 % pour les couronnes sud et nord.



Malgré la volonté affirmée de nombreux intervenants de favoriser le transport en commun, la réduction du financement du transport en commun, en particulier de la STM, a miné tout accroissement significatif de l'offre, et donc de l'achalandage. Les budgets d'exploitation du transport ont diminué fortement au cours des années 90 suite à la diminution importante de la contribution du gouvernement et à la réduction graduelle des contributions municipales. Les gestionnaires ont rationalisé les dépenses, réduit les services et augmenté la contribution des utilisateurs : entre 1991 et 2000, les sociétés de transport ont réduit leurs effectifs de 10,1 % et leurs véhicules-kilomètres de 2,3 %. Qui plus est, la hausse de l'achalandage des dernières années a causé des pressions importantes sur les budgets d'exploitation qui ne suffisent plus. La STM devra procéder au remplacement de la moitié de ses voitures de métro, ce qui nécessitera des investissements colossaux. Toutefois, un renversement de la tendance à l'utilisation croissante de l'automobile ne sera possible que par l'amélioration des services offerts et de la fiabilité des réseaux et par une meilleure planification du territoire et des réseaux de transport. À ce sujet, le MTQ, dans son *Plan de gestion des déplacements* pour la région de Montréal, reconnaissait qu'une augmentation de l'utilisation du transport en commun « ne sera possible que si celui-ci constitue une solution de rechange efficace, attrayante et accessible soutenue par des mesures de gestion de la demande ».

Plusieurs initiatives ont été mises en place dans la région de Montréal pour réduire l'utilisation de l'automobile. Le service d'auto-partage Communauto dessert plus de 4 000 abonnés et le programme Allégo de l'AMT permet à de nombreuses entreprises

² Selon Transport Canada, les coûts annuels associés à la congestion routière à Montréal représentent 600 millions de dollars.

de la région de Montréal d'offrir à leurs employés des alternatives à l'auto-solo. Le vélo et la marche constituent également des modes de déplacements alternatifs à l'auto-solo. Malgré la quasi inexistence de pistes cyclables desservant les pôles d'emploi, l'enquête Origine-Destination 1998 révélait que 1,2 % des déplacements étaient effectués à vélo. Rappelons que la pratique du vélo et de la marche tendent à augmenter dans un milieu convivial et sécuritaire : par conséquent, l'augmentation du nombre de véhicules sur les artères de l'île n'encourage pas une pratique accrue de ces activités.

Fréquemment négligé dans la planification des systèmes de transport, le stationnement des véhicules, qu'on retrouve à l'origine et à la destination de chacun des déplacements effectués, constitue une composante majeure d'une stratégie de gestion des déplacements puisqu'il influence directement le choix modal de déplacement. Le *Plan de gestion des déplacements* du MTQ mentionnait à ce titre « *que la disponibilité d'un espace de stationnement sur le lieu de travail ainsi que l'absence ou le faible coût qui y est souvent associé favorisent grandement l'utilisation de l'automobile* ». Il importe toutefois de faire la distinction entre les travailleurs qui se rendent seuls au travail et les individus qui se déplacent à des fins commerciales par exemple.



L'industrie automobile développe actuellement de nouvelles technologies de propulsion. Ces technologies, plus propres, fonctionnent notamment à l'électricité et à l'hydrogène. Certaines compagnies offrent déjà sur le marché des véhicules hybrides, propulsés à l'essence et à l'électricité. Leur coût est cependant prohibitif et il n'existe pas d'incitatifs fiscaux à l'achat de véhicules plus propres et moins énergivores. L'utilisation de tels véhicules ne permettrait toutefois de résoudre qu'une partie des problèmes liés au transport, soit les émissions polluantes. Par ailleurs, diverses expériences pilotes, concernant notamment l'utilisation de véhicules à basse vitesse (VBV) ou de voitures électriques dans le centre-ville ont été menées au cours dernières années.

7.3 Principaux enjeux

- **La part modale des déplacements en automobile augmente au détriment des déplacements en transport en commun, à vélo et à pied.**
- **La pollution et les nuisances liées à l'utilisation de l'automobile vont en s'accroissant.**
- **Il y a un manque d'intégration entre l'aménagement du territoire et les réseaux de transport.**
- **L'augmentation de l'offre totale de places de stationnement à faible coût au centre-ville favorise l'utilisation de l'automobile.**
- **Les modes de financement actuels des sociétés de transports en commun ne leur permettent pas de s'adapter aux besoins des usagers et d'offrir un service compétitif.**

- **L'accroissement du transport routier de marchandises se fait au détriment des autres modes de transport.**
- **Le nombre de mesures favorisant l'utilisation du vélo et des autres modes de transport alternatifs est insuffisant.**
- **Le coût élevé des technologies propres dans le secteur des transports limite leur utilisation.**

7.4 Références bibliographiques et documents d'intérêt

AMT, Plan stratégique révisé de l'AMT 1997-2007 - Horizon 2012, 2002.

AMT, Enquête Origine-Destination 1998 : mobilité des personnes dans la région de Montréal, 2000.

Bergeron, R. L'économie de l'automobile au Québec, éditions Hypothèse, 2003.

Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM), Les atouts et les forces de la région de Montréal pour le transport des marchandises : Diagnostic, juin 2000.

CITM, L'harmonisation du transport des marchandises avec le milieu urbain : Diagnostic, juin 2000.

Développement économique et régional, Calepin : le commerce extérieur du Québec, mai 2003.

Équiterre, Cocktail transport : conseils pratiques pour se déplacer autrement, 2003.

Environnement Canada, Règlement sur les émissions des véhicules routiers, 2003.

Environnement Canada, Règlement sur la teneur en soufre du carburant diesel routier, 2002.

MAMM, Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, région métropolitaine de Montréal 2001-2021, 2001.

MTQ, Plan de gestion des déplacements - Région métropolitaine de Montréal, 2000.

Rapport conjoint AMT, Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM), STL, Société de transport de la Rive-sud de Montréal (STRSM) et Organisation municipale et intermunicipale de transport de Saint-Jérôme (OMIT), Bilan et perspectives financières du transport en commun, 2001.

STM, Démonstration et évaluation du biodiésel à la STM : rapport final, mai 2003.



STM, Rapport annuel 2002, 2003.

Statistiques Canada, Recensement 2001, 2001.

Transports Canada cité dans Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Tableau de bord de l'agglomération urbaine de Montréal, vol. 6, no 1, octobre 2003.

Transports Canada, recommandation no 42 du Plan stratégique pour les marchandises 2001-2006, juin 2003.

Vélo-Québec, État du vélo au Québec en 2000, 2000.

7.5 Sites internet

AMT, <http://www.amt.qc.ca>

Association montréalaise pour l'apaisement de la circulation (AMAC), <http://www.amac-quebec.org>

Institut de la statistique du Québec, <http://www.stat.gouv.qc.ca>

Le Monde à bicyclette, <http://www.cam.org/~lemab/>

MIC, http://www.mri.gouv.qc.ca/usa/fr/new_york/economie/marche.asp

Mont-Royal Avenue Verte, <http://www.montroyal-avenueverte.com>

MTQ, <http://www.mtq.gouv.qc.ca>

Option Transport durable, <http://www.transportdurable.qc.ca/>

Port de Montréal, <http://www.port-montreal.com>

STM, <http://www.stm.qc.ca>

Transport 2000 Québec, <http://www.transport2000qc.ca/>

Vélo-Québec, <http://www.velo.qc.ca>



8

L'air

La qualité de l'air constitue un enjeu d'importance ayant une incidence sur la santé publique. La problématique de l'air implique, d'une part, les émissions polluantes de nature industrielle. Le parc industriel de la Ville de Montréal est l'un des plus importants et des plus diversifiés au pays. En conséquence, des polluants variés sont émis dans l'atmosphère. D'autre part, le transport, qu'il soit routier, ferroviaire ou aérien, constitue également une source majeure de pollution. L'augmentation au cours des dernières décennies du nombre de véhicules sur les routes, et particulièrement du camionnage, ainsi que de la quantité de déplacements ont amené l'émission croissante de polluants, notamment responsables du smog et des GES. L'aménagement actuel du territoire, qui a favorisé l'étalement urbain et l'utilisation de l'automobile, est donc fortement lié à la qualité de l'air.

8.1 Contexte réglementaire et organisationnel



Lors de sa création en 1970, la CUM s'est vu confier par le gouvernement du Québec des pouvoirs réglementaires élargis en matière d'assainissement de l'air. La CUM a maintenu à jour une réglementation sur l'assainissement de l'air, celle-ci s'étant complexifiée au fil des années afin de répondre aux attentes grandissantes des citoyens montréalais à l'égard de leur qualité de vie. Les pouvoirs de la CUM en matière d'assainissement de l'air ont été transférés à la CMM le 1^{er} janvier 2002.

À des fins de continuité juridique, la CMM a adopté pour le territoire de la nouvelle Ville de Montréal le *Règlement 90 relatif à l'assainissement de l'air* qui avait cours sur le territoire de la CUM et en a confié l'application à la Ville de Montréal. Ces règlements prescrivent :

- des normes de qualité de l'air ambiant pour 356 polluants de l'atmosphère ;
- la réduction de la teneur en soufre dans les combustibles ;
- la réduction des émissions polluantes de 70 procédés industriels ;
- une limite d'opacité pour l'émission de fumée ;
- l'éradication de l'herbe à poux (article 7.03 abrogé en 1996) ;
- l'interdiction d'implantation de nouvelles raffineries de pétrole, carrières ou usines d'équarrissage ;
- des exigences spécifiques visant la minimisation des émissions d'odeurs de toutes sources, les émissions diffuses de poussières lors de travaux routiers, de construction et de rénovation et l'interdiction de feux à ciel ouvert ;
- l'interdiction de garder en marche pendant plus de 4 minutes le moteur d'un véhicule stationné ;
- l'obtention d'un permis pour la mise en place ou la poursuite d'une activité pouvant occasionner l'émission ou l'augmentation d'un polluant dans l'air ;

- l'imposition, en cas d'infraction, d'amendes plus élevées pouvant atteindre jusqu'à 1 million de dollars en cas de récidive (modifications de 1989) ;
- la récupération des vapeurs d'essence (composés organiques volatils (COV) et benzène) dans les raffineries, les terminaux, les réservoirs et les stations-service et la réduction du soufre dans le diesel (modifications de 1996) ;
- l'incinération de déchets (modifications de 1998) ;
- la production de composés organiques par oxydation (modifications de 2000) ;
- l'incinération des boues de la Station d'épuration, le stockage des produits organiques et le contrôle des émissions fugitives de COV (modifications de 2001).

La CMM travaille actuellement à l'élaboration d'un règlement sur la qualité de l'air qui s'appliquera à l'ensemble du territoire du grand Montréal et dont l'application sera confiée aux municipalités membres de la CMM. Elle instaurera également un principe de tarification de permis de rejet à l'atmosphère pour toutes les industries. Le règlement devrait être adopté en 2004 et appliqué en 2005.



8.2 Faits saillants

Un réseau d'échantillonnage, constitué de 16 stations réparties sur le territoire, permet de suivre l'évolution de la qualité de l'air et de vérifier l'adéquation des mesures correctives apportées aux sources d'émissions de polluants.

Depuis l'adoption du premier règlement relatif à l'assainissement de l'air en 1970, la qualité de l'air sur l'île de Montréal n'a cessé de s'améliorer. Le tableau suivant présente les pourcentages de variations pour l'ensemble des stations (selon les concentrations moyennes annuelles) depuis le milieu des années 70.

Tableau 3 : Réduction (en %) des concentrations annuelles dans l'air ambiant entre 1975 et 2002 selon les postes d'échantillonnage

Substances	Réduction en %
Dioxyde de soufre (SO ₂)	83 à 86 %
Monoxyde de carbone (CO)	80 à 87 %
Monoxyde d'azote (NO)	47 à 66 %
Particules en suspension totales (PST)	55 à 67 %
Benzène	55 à 72 %

Source : Ville de Montréal, 2003.

La progression des connaissances scientifiques, couplée à une plus grande précision des systèmes de mesure, ont mis en évidence de nouvelles problématiques relativement à l'ozone (O₃), à certains composés organiques et inorganiques ainsi qu'aux particules fines de moins de 10 micromètres (PM₁₀) et de moins de 2.5

micromètres ($PM_{2.5}$). On observe depuis le début des années 80 une hausse d'environ 75 % des concentrations d'ozone pour l'ensemble des stations de l'île de Montréal.

L'ozone troposphérique, soit l'ozone mesuré au niveau du sol, et les particules fines sont considérés comme les deux principaux polluants atmosphériques qui composent le smog. Les études épidémiologiques menées à ce jour relativement à l'impact de la pollution atmosphérique sur la santé démontrent que les jeunes enfants, les personnes asthmatiques et les personnes âgées atteintes de maladies cardio-respiratoires sont les plus susceptibles d'être affectés lors d'un épisode de pollution atmosphérique. L'ozone contribuerait également à la détérioration des matériaux et des bâtiments et affecterait la photosynthèse des plantes.

L'ozone, premier constituant chimique du smog urbain, se forme principalement durant les journées chaudes et ensoleillées par des réactions photochimiques entre les oxydes d'azote (NO_x), les COV et l'oxygène. Le transport local, en raison des émissions atmosphériques importantes de NO_x et de COV qu'il génère, et les agglomérations industrielles du sud de l'Ontario et du nord-est des États-unis, lorsque les vents proviennent de ces régions, constituent les deux principaux précurseurs à la formation d'ozone. Les usines de l'agglomération montréalaise qui utilisent des quantités importantes de solvants et de combustibles fossiles, sources respectives de COV et de NO_x , contribuent également à la formation de l'ozone. La complexité du mécanisme de formation de l'ozone et l'influence des conditions météorologiques rendent le contrôle de ce polluant difficile. De 2000 à 2002, les niveaux d'ozone excédant le standard pan-canadien ont été dépassés pour huit des dix stations mesurant ce constituant chimique.



Issues de sources diverses, d'origine naturelle ou anthropique, les particules fines constituent une préoccupation environnementale grandissante. L'inclusion des $PM_{2.5}$ à l'indice de la qualité de l'air est très récente. Quatre des seize postes d'échantillonnage mesurent actuellement les $PM_{2.5}$ sur le territoire de l'île de Montréal. Deux des postes offrent des informations sur les trois dernières années, permettant ainsi de comparer les résultats avec le nouveau standard pan-canadien, dont l'atteinte est fixé pour 2010. Les mesures effectuées à ces stations rencontraient de justesse le standard. Les deux nouveaux postes mesurant les concentrations de particules fines depuis 2001 ont pour leur part dépassé de peu le standard en raison des résultats élevés de l'année 2002.

L'été 2002 fut particulièrement beau et chaud : entre 23 et 30 journées de mauvaise qualité de l'air, réparties en 8 épisodes de smog, ont été observées aux stations d'échantillonnage. En outre, la Ville de Montréal aura connu pour la première fois un épisode de smog s'étalant sur quatre journées consécutives. La formation de smog constitue également un phénomène hivernal. En effet, des conditions météorologiques spécifiques (vent, inversion thermique) peuvent causer une augmentation significative des particules respirables et former du smog.

8.3 Les sources de pollution

Les sources fixes d'émissions atmosphériques se divisent en quatre catégories :

- sources d'émissions ponctuelles (procédés industriels, production de vapeur, chauffage et climatisation) ;
- sources liées à l'entreposage et à la manutention (réservoirs de produits pétroliers, concassage de pierre, manutention de céréales, etc.) ;
- sources d'émissions diffuses ou fugitives (fuites de substances organiques volatiles, travaux routiers ou de construction, abrasif de déglacage, etc.) ;
- sources relatives à un incident.

Pour certains polluants, tels que le CO et les NO_x, les sources mobiles sont devenues les principales sources d'émission en raison des mesures correctrices qui ont été apportées auprès des sources fixes et de l'augmentation importante, au cours des dernières décennies, du parc de véhicules utilisés pour le transport de personnes et des marchandises (voir chapitre sur le transport).



Le dernier bilan des activités en assainissement de l'air sur l'île de Montréal a été réalisé en 1989 par la CUM pour la période s'étalant de 1970 à 1988. La situation a beaucoup évolué depuis. Environnement Canada effectue annuellement un inventaire national des rejets polluants (INRP) des installations industrielles fabriquant, traitant ou utilisant au moins 10 tonnes d'une des substances ciblées par le ministère. Les critères d'enregistrement se sont resserrés en 2002. Les seuils de certaines substances ont été abaissés alors que de nouveaux polluants ont été ajoutés à la liste d'enregistrement. En 2002, 124 installations industrielles de l'île de Montréal ont déclaré émettre des rejets dans l'air.

La Ville de Montréal effectue pour sa part un bilan des émissions atmosphériques pour une centaine d'industries de l'île de Montréal. Cet exercice s'insère dans le bilan provincial des principales sources de pollution de l'air au Québec. Au fil des années, le bilan effectué par la Ville s'est étoffé : seules 25 industries étaient originellement ciblées par le MENV. La Ville estime toutefois qu'il y aurait sur l'île de Montréal entre 200 et 250 sources importantes de pollution de l'air. Par ailleurs, des sources moins importantes et des activités ponctuelles non couvertes par les bilans peuvent être la cause de nuisances affectant un nombre plus ou moins grand de citoyens.

Les industries, commerces et institutions

Le *Règlement 90 relatif à l'assainissement de l'air* et les règlements qui l'ont précédé ont permis la réduction, au cours des trente dernières années, d'environ 90 % des émissions atmosphériques d'origine industrielle. De tels résultats ont été atteints grâce à l'installation de plus de 3 000 systèmes d'épuration des rejets atmosphériques dans les industries et commerces.

Par ailleurs, quelque 5 000 industries et commerces sont susceptibles de polluer l'atmosphère par leur système de chauffage et de réfrigération. Des accidents ou des équipements défectueux peuvent également être sources de contamination.

Malgré une diminution notable des émissions d'origine industrielle, la pollution industrielle demeure importante. Moins visible qu'auparavant, la multitude de polluants émis a toutefois grandement complexifié la problématique. En raison des progrès accomplis en matière de qualité de l'air et de l'importance des sources mobiles de pollution, la tendance a été au délaissement de la problématique de la pollution industrielle au profit de la pollution causée par les véhicules. L'entrée en vigueur, à l'échelle canadienne, du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers*, prévue pour le 1^{er} janvier 2004, et du *Règlement sur la teneur en soufre du carburant diesel routier* (1^{er} janvier 2003) contribuera de manière significative à la diminution de la pollution liée au transport. Proportionnellement, la pollution industrielle regagnera en importance, particulièrement en ce qui a trait aux particules respirables, à l'ozone et aux COV.

Le chauffage au bois



Bien que le chauffage résidentiel au mazout, et dans une moindre mesure au gaz naturel, ainsi que les peintures et solvants utilisés en milieu résidentiel émettent d'importantes quantités de polluants dans l'air, le chauffage au bois demeure la principale source de pollution résidentielle de l'air dans certains quartiers. En effet, la combustion du bois constitue une source importante d'émissions de particules fines, d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), de méthane (CH₄) et de COV dans les quartiers résidentiels où les maisons unifamiliales dominent.

Une étude réalisée en 1999 dans le quartier Rivière-des-Prairies, où le chauffage au bois est répandu, démontrait la contribution significative de la combustion du bois à la détérioration de la qualité de l'air ambiant durant la période hivernale. Par ailleurs, selon une enquête téléphonique menée par la DSP Montréal-Centre en 1999, 12,5 % des ménages de l'île de Montréal brûlaient du bois à des fins d'agrément et de chauffage. De ce total, seuls 3 % des ménages utilisaient le bois comme principal mode de chauffage. Ailleurs au Québec, le taux d'utilisation du bois comme mode de chauffage principal ou secondaire est de l'ordre de 30 %.

Le pollen

La dispersion du pollen dans l'air ambiant est un phénomène saisonnier associé à la floraison de certaines espèces d'arbres et d'herbacées, dont la plus connue est l'herbe à poux (*Ambrosia artemisiifolia*). Le pollen de cette plante représente le tiers du pollen.

Les concentrations de pollen dans l'air ambiant, après avoir diminué de façon substantielle dans les années 80, sont en progression depuis l'abrogation de l'article 7.03 du *Règlement 90* sur le contrôle de l'herbe à poux. Soulignons qu'il n'existe plus depuis de programmes systématiques de dépistage et d'éradication de l'herbe à poux.

Les terrains vacants et industriels, les axes routiers et ferroviaires de même que les zones aéroportuaires sont des zones favorables à la prolifération de l'herbe à poux. L'herbe à poux occasionne chez environ 10 % de la population de l'île de Montréal des rhinites allergiques et des crises d'asthme, dont les coûts médicaux annuels sont évalués à 50 millions de dollars au Québec.

Les gaz à effet de serre

Le secteur des transports est le premier responsable des émissions de GES au Québec avec 38 % des émissions (45 % pour la région montréalaise). Les autres sources d'émissions sont le secteur industriel (33 %), le chauffage non industriel (12 %), l'agriculture (10 %), les déchets (5 %) et l'électricité (2 %).

La hausse des GES dans l'atmosphère contribue au réchauffement planétaire. L'augmentation généralisée des températures pourrait avoir des conséquences environnementales et sanitaires importantes pour la région métropolitaine, tels des événements climatiques exceptionnels, une hausse significative des hospitalisations et des décès chez les personnes souffrant de maladies chroniques (respiratoires, cardiaques, rénales et neurologiques) liées aux épisodes de chaleur accablante et de smog, l'augmentation de l'incidence de maladies vectorielles (malaria, virus du Nil occidental), la destruction de certains écosystèmes, la baisse des réserves d'eau potable, etc.



Entre 1990 et 2000, les émissions de GES au Québec ont augmenté de 2,5 %, ce qui est peu par rapport à la moyenne canadienne de 19,6 %. Au Québec, cette augmentation est principalement imputable au secteur des transports et à l'augmentation importante du nombre de véhicules légers et lourds sur les routes. Au cours de la même période, les émissions de GES du secteur des transports ont augmenté de 14,5 %. Qui plus est, le ministère des Ressources naturelles (MRN) estime qu'entre 2000 et 2010 la demande énergétique pour le transport routier augmentera annuellement de 1 %, ce qui représente une hausse équivalente des émissions de GES.

Le Protocole de Kyoto vise à abaisser les émissions de GES de 5,2 % en deçà des niveaux de 1990 et fixe la réduction des émissions de GES à 6 % pour le Canada. Dans une optique de réduction de ses émissions de GES, le Québec a lancé en 2000 un *Plan d'action 2000-2002 sur les changements climatiques*. Le MENV élabore actuellement une stratégie sur les changements climatiques, laquelle sera suivie d'un nouveau plan d'action. Le gouvernement du Canada a rendu public en novembre 2002 le *Plan du Canada sur les changements climatiques*. Ce plan résulte de vastes consultations auprès des provinces et des territoires et fournit un cadre précis de réduction des émissions de GES. De plus, la Ville de Montréal a appuyé la ratification du Protocole par résolution du Conseil.

Le bruit

Le bruit est une nuisance d'importance en milieu urbain pouvant affecter la qualité de vie et la santé de la population qui y est exposée. L'implantation d'un nouvel usage en bordure d'un secteur résidentiel ainsi que l'établissement de secteurs résidentiels en bordure d'infrastructures routières ou de secteurs industriels ont contribué à la création de zones conflictuelles et exposent la population à des niveaux sonores importants. Les autoroutes 15, 40 et 25 constituent les corridors routiers générant le plus de nuisances sonores à Montréal. De plus, la situation pourrait être appelée à empirer en raison de l'augmentation de la circulation routière, et particulièrement du camionnage.

Le MTQ a adopté en 1998 la *Politique sur le bruit routier*, qui vise à prévenir et à corriger les problèmes de pollution sonore causée par la circulation routière. Selon cette politique, les municipalités ont la responsabilité d'assurer un climat sonore acceptable lors de nouveaux projets de construction ou de projets à caractère récréatif.

En vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, la CMM dans son *Schéma métropolitain d'aménagement et de développement*, identifier les zones de contraintes causées par les voies de circulation, notamment celles associées au bruit routier et fixer des normes minimales pour atténuer les impacts sonores associés aux voies de circulation.



Le *Plan d'urbanisme* de la Ville de Montréal reconnaît comme acceptable pour les aires extérieures en milieu résidentiel un niveau sonore de 55 dB(A) et entend accorder une attention particulière au bruit lors de la planification de nouveaux secteurs en favorisant l'implantation des activités qui génèrent du bruit dans les secteurs appropriés. Les arrondissements ayant le pouvoir de légiférer en matière de bruit (il existe généralement une restriction sur le bruit en période nocturne), le Plan proposera donc certaines mesures de mitigation pouvant être utilisées par les arrondissements afin d'empêcher l'apparition de nouvelles zones conflictuelles ou de minimiser les impacts du bruit dans les zones existantes.

La qualité de l'air à l'intérieur des bâtiments

La population passe en moyenne plus de 20 heures par jour dans des espaces fermés et est soumise à une exposition aux polluants présents dans l'air intérieur plus élevée qu'auparavant. L'isolation importante des immeubles, pour des raisons d'efficacité énergétique, a réduit l'apport d'air extérieur, ce qui explique principalement la prolifération des polluants.

Depuis une trentaine d'années, les études indiquent une hausse importante des problèmes d'asthme, ici comme en Europe et aux États-Unis. Dans la région de Montréal, le nombre d'enfants asthmatiques âgés de 3 à 7 ans a augmenté de 72 % au cours des 15 dernières années. Les enfants des quartiers défavorisés sont les plus susceptibles de souffrir d'asthme.

La présence d'allergènes provenant d'acariens, de chats, de chiens, de coquerelles et de moisissures ainsi que la présence de contaminants chimiques tels que la fumée de tabac et des niveaux élevés de NO constitueraient des facteurs de risque au développement ou à l'exacerbation de l'asthme. Un taux élevé d'humidité, des dégâts et des infiltrations d'eau favorisent également la prolifération des moisissures qui peuvent également causer des irritations des yeux, des voies respiratoires et de la peau. D'autres polluants chimiques à l'intérieur des maisons, engendrés par la combustion du bois, l'utilisation de solvants, de pesticides et des matériaux de construction neufs, peuvent également être sources de symptômes similaires.

Les données relatives à l'incidence de l'insalubrité dans les logements sont fragmentaires. La Ville de Montréal compte 805 815 logements. Bien que le parc locatif montréalais soit généralement en bon état, 8 % ou 68 515 ménages considèrent que leur logement nécessiterait des réparations majeures. Ces chiffres sont comparables à ceux obtenus en 1996 et semblables à ceux d'une étude menée en 1991. Cette dernière étude, effectuée par l'INRS-Urbanisation estimait en outre que quelque 5 600 logements étaient jugés dans un état pitoyable.

En 1998, les 11 municipalités de la CUM qui compilaient les plaintes à l'égard de l'insalubrité des logements en ont reçu un total de 1 352. Ces plaintes concernaient principalement la présence de vermines et de moisissures, un taux élevé d'humidité ainsi que des problèmes de chauffage et d'infiltration d'eau. Les plaintes relatives aux logements relèvent désormais des arrondissements.



La Ville de Montréal a adopté le 16 juin 2003 le *Règlement sur la salubrité et l'entretien des logements* qui s'applique à l'ensemble de son territoire. Le règlement définit des normes minimales de salubrité et d'entretien des logements, précise les équipements de base que doit comporter un logement et permettra d'agir plus efficacement contre les propriétaires récalcitrants. Le règlement précise également des normes de ventilation et introduit deux nouvelles clauses relatives aux moisissures. Les arrondissements seront responsables de l'application du règlement.

D'autres organismes sont également concernés, de diverses façons, par les questions relatives à la salubrité des logements :

- les organismes de santé publique, tels que la DSP, la RRSSS et les centres locaux de services communautaires (CLSC), agissent à titre préventif et dispensent de l'information auprès de la population ;
- la Régie du logement peut, à l'occasion d'un litige relatif au bail, déclarer un logement impropre à l'habitation et ordonner des mesures correctives ;
- la Société d'habitation du Québec (SHQ) accorde des subventions pour les travaux de rénovation dans le cadre du Programme Rénovation Québec ;
- la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) fait de la recherche, diffuse des informations en matière de salubrité résidentielle et contribue financièrement aux programmes de rénovation de la SHQ ;

- la Régie du bâtiment travaille actuellement à l'adoption, en 2003, d'un Code provincial de sécurité applicable à tous les bâtiments existants. L'adoption de ce Code rendra caduque toute réglementation locale en la matière.

8.4 Principaux enjeux

- Bien que certains secteurs aient diminué leurs émissions de GES, une quantité croissante de GES, provenant principalement du secteur du transport, sont émis dans l'atmosphère.
- La fréquence des épisodes de fortes concentrations de particules fines et d'ozone dans l'air ambiant a augmenté.
- La concentration de pollen dans l'air ambiant est en progression depuis l'abrogation du *Règlement 90 relatif à l'assainissement de l'air* à Montréal.
- L'utilisation du bois comme combustible de chauffage a augmenté au cours des dernières années.
- Il n'y a pas suffisamment de ressources pour assurer le respect du *Règlement 90 relatif à l'assainissement de l'air* à Montréal.
- Le contrôle de la pollution industrielle s'est grandement complexifié en raison de la plus grande diversité de polluants émis.

Air intérieur

- La qualité de l'air intérieur et extérieur contribue à l'augmentation des symptômes de l'asthme.
- L'état des logements sur l'île de Montréal, en regard de l'insalubrité et des conséquences sur la santé, est mal connu.



8.5 Références bibliographiques et documents d'intérêt

Association de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA), Projet pilote sur l'inspection et l'entretien des véhicules automobiles au Québec : rapport final, avril 1999.

Bergeron, Luc, Vigeant, Gérald et Jacinthe Lacroix. Tome IV : chapitre québécois de l'étude pan-canadienne sur les impacts et l'adaptation à la variabilité au changement du climat, 1997.

Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, Les transports et l'environnement : une problématique à plusieurs dimensions, 2001.

- CUM, Rapport annuel 2000 de la qualité de l'air, 2001.
- CUM, Règlement 90 relatif à l'assainissement de l'air, 1986.
- DSP Montréal-Centre, L'impact des conditions de logement sur la santé, rapport interne, août 2000.
- DSP Montréal-Centre, Campagne d'échantillonnage sur le chauffage au bois hiver 1999-2000, 2000.
- DSP Montréal-Centre, Pollution atmosphérique et impact sur la santé et l'environnement, rapport interne, novembre 1997.
- Environnement Canada, Plan du Canada sur les changements climatiques, 2002.
- King, Normand. Impacts des conditions de logement sur la santé publique : recension des écrits et proposition d'une approche de santé publique, décembre 2000.
- INRS-Urbanisation, Le portrait environnemental de l'île de Montréal, février 2000.
- INRS-Urbanisation, L'état du parc résidentiel locatif de Montréal, 1991.
- MENV, Règlement modifiant le Règlement sur la qualité de l'atmosphère concernant la fabrication de peintures ou de produits similaires, 2003.
- MENV, Inventaire des émissions de gaz à effet de serre au Québec 1990-2000, 2002.
- MENV, Compte-rendu sur le symposium sur la pollution de l'air et la santé publique, 2002.
- MENV, Plan d'action québécois 2002-2002 sur les changements climatiques, 2000.
- MENV, Loi sur la qualité de l'environnement, 1976.
- MRN, Évolution de la demande d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre au Québec : scénario de référence 1996-2021, 2001.
- MTQ, Plan de gestion des déplacements – région métropolitaine de Montréal, 2000.
- MTQ, Politique sur le bruit routier, 1998.
- Office de l'efficacité énergétique (OEE), L'état de l'efficacité énergétique au Canada, octobre 2000.
- Regroupement montréalais pour la qualité de l'air (RMQA), Pollution atmosphérique et impacts sur la santé et l'environnement dans la grande région de Montréal, mars 1998.
- Statistique Canada, Recensement 2001, 2002.
- TRNEE, Les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports urbains, 1998.



Ville de Montréal, Application du règlement sur l'entretien et la salubrité des logements, Document en vue de l'étude publique par la Commission sur les relations interculturelles, l'habitation et le développement social et communautaire, 2003.

Ville de Montréal, Règlement sur la salubrité et l'entretien des logements, 2003.

Ville de Montréal, Qualité de l'air à Montréal, rapport annuel 2002, 2003.

8.6 Sites internet

Agence de l'efficacité énergétique, <http://www.aee.gouv.qc.ca>

DSP Montréal-Centre, <http://www.santepub-mlt.qc.ca>

INRP, <http://www.ec.gc.ca>

Programme Info-Smog, <http://www.menv.gouv.qc.ca/air/info-smog/>

Programme Partenaires dans la protection du climat, <http://www.fcm.ca>

Programme québécois d'enregistrement des mesures volontaires sur les changements climatiques ÉcoGESTe, <http://www.menv.gouv.qc.ca>

Régie du bâtiment, <http://www.rbq.gouv.qc.ca>

Régie du logement, <http://www.rdl.gouv.qc.ca>

Réseau de surveillance de la qualité de l'air (RSQA), <http://www.rsqa.qc.ca>

SCHL, <http://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/index.cfm>

SHQ, <http://www.shq.gouv.qc.ca/>



L'eau potable et les eaux usées

9.1 Contexte réglementaire et organisationnel

Lors de sa création en 1970, la CUM s'est vu confier le mandat de capter et d'épurer les eaux usées de son territoire. Pour ce faire, le développement progressif de plusieurs volets intégrés, soit l'épuration, la réduction à la source et le suivi du milieu aquatique, a été nécessaire.

Le 31 décembre 2001, les pouvoirs de réglementation qui avaient été confiés à la CUM en matière d'assainissement des eaux ont été transférés, en vertu de la *Loi 70*, à la CMM. Les ouvrages municipaux de collecte et de traitement des eaux usées ainsi que la production et la distribution de l'eau potable sont toutefois demeurés sous juridiction municipale.

La loi sur la CMM stipule que celle-ci peut déléguer en tout ou en partie ses pouvoirs aux municipalités qui la constituent par un règlement qui doit être approuvé par le MENV. La CMM, après avoir approuvé le *Règlement 87 relatif au rejet des eaux usées dans les réseaux d'égouts et les cours d'eau* de l'ex-CUM le 14 novembre 2001, en a délégué l'application à la Ville de Montréal. Ces dispositions sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2002. L'application de ce règlement ne vise toutefois, pour le moment, que le territoire de l'île de Montréal. La CMM travaille actuellement, en collaboration avec les municipalités de son territoire et le MENV, à l'élaboration d'un règlement sur l'assainissement des eaux usées, visant à harmoniser les règlements actuels de l'ensemble de ces entités et à instaurer sur l'ensemble du territoire de la CMM un principe de tarification d'un permis de rejet industriel à l'égout. Le règlement devrait être adopté en 2004 et appliqué en 2005.



Le réseau d'égouts de l'île de Montréal reçoit les eaux usées générées par les usages domestiques, commerciaux, institutionnels et industriels. En acceptant le mandat d'application du *Règlement 87*, la Ville de Montréal a pris en charge les différents rejets dans ses égouts, qu'elle doit traiter de façon à rencontrer les exigences de rejet. La station d'épuration ayant principalement été conçue pour enlever les charges de matières en suspension (MES) et de phosphore (PO_4), les autres paramètres chimiques doivent conséquemment être réduits à la source. La réduction à la source comprend deux volets : la réduction des contaminants toxiques (*Règlement 87*) et la réduction des volumes d'eaux et des charges de polluants faisant l'objet du traitement, par le biais d'une tarification des rejets (*Règlement 129*).

La *Politique nationale de l'eau* a identifié l'assainissement de l'eau et l'amélioration de la gestion des services d'eau comme un des axes prioritaires d'intervention. La CMM et la Ville de Montréal seront interpellées dans l'application et le suivi de la *Politique nationale de l'eau* sur leur territoire. Le MENV, le MAMM et la CMM ont convenu de procéder, dans le cadre de l'*Entente de communauté sur le développement*

durable conclue en octobre 2002, à l'examen de la problématique des eaux usées ainsi qu'à l'application de la *Politique nationale de l'eau* sur le territoire de la CMM, notamment en matière d'approvisionnement, de besoins des usagers, de traitement de l'eau et d'activités récréotouristiques. L'action de la Ville de Montréal s'inscrira pour sa part à l'intérieur du *Contrat de ville de Montréal*, qui définit le cadre des relations entre la ville et le MAMM, prévoit divers projets et établit les engagements financiers. La stratégie d'intervention en matière de services d'eau visera les objectifs suivants :

- produire et distribuer une eau potable respectant le *Règlement sur la qualité de l'eau potable* ;
- réduire la production per capita d'eau potable ;
- assurer la pérennité des infrastructures d'eau ;
- améliorer la qualité de l'eau en rive de l'île de Montréal.

La qualité de l'eau potable

Le fleuve Saint-Laurent et la rivière des Prairies approvisionnent l'île de Montréal en eau potable. Le territoire est desservi par sept usines municipales de filtration et de production d'eau potable et trois réseaux privés d'aqueduc. De plus, 650 puits alimentent des résidants de l'ouest de l'île. Les usines de Atwater et de Charles-J. Desbaillets représentent à elles seules 85 % de la production d'eau potable de la Ville.



Depuis juin 2001, le *Règlement sur la qualité de l'eau potable* prescrit des normes plus sévères en matière de qualité de l'eau potable :

- des normes de qualité sont prévues afin de contrôler 59 paramètres physico-chimiques (17 inorganiques et 42 organiques) ;
- l'eau doit être exempte d'organismes pathogènes indicateurs d'une contamination de type fécal notamment (bactérie *E. coli*) ;
- la norme de turbidité a été resserrée en deçà de 5,0 UTN en tout temps et en deçà de 0,5 UTN pour 95 % du temps sur 30 jours consécutifs afin de diminuer la quantité de particules pouvant nuire au processus de désinfection (la norme de l'Environmental Protection Agency (EPA) est de 0,3 UTN).

Le règlement prescrit en outre une obligation de compétence reconnue par le gouvernement pour les personnes en charge du fonctionnement des infrastructures de distribution, de filtration ou de désinfection de l'eau.

Afin de se conformer au règlement, la Ville de Montréal devra investir des sommes importantes dans la mise aux normes de ses usines de production d'eau potable au cours des prochaines années. Les études préliminaires et le calendrier de mise aux normes des usines de Atwater et de Charles-J. Desbaillets débuteront en 2004. La fin des travaux n'est prévue que pour 2011. Les cinq autres usines devraient pour leur part être mises aux normes d'ici juin 2007. Le coût total des travaux était évalué en 2002 à près de 153 millions \$.

Le traitement des eaux usées

Depuis la mise en place du programme intégré d'assainissement des eaux de la Ville de Montréal, qui se compose de trois volets interreliés (l'épuration, le contrôle à la source et le suivi du milieu aquatique) visant la réduction des polluants par le biais d'exigences de rejet, la qualité des eaux ceinturant l'île s'est considérablement améliorée.

La Station d'épuration des eaux usées de l'île de Montréal traite les eaux usées de 1,8 million de personnes et de 8 500 industries, commerces et institutions (ICI), soit approximativement 45 % des eaux usées du Québec. Depuis août 1995, l'entière population de l'île de Montréal est desservie par la station d'épuration, qui reçoit la totalité des eaux usées par temps sec, et la plupart de ces eaux, par temps de pluie. Le débit de la station peut atteindre 88 m³/sec. En 2001, la station a traité quotidiennement quelque 2,5 millions de mètres cubes, pour une quantité totale annuelle de 924 millions de mètres cubes d'eau. Bien que les concentrations annuelles de 0,52 mg/l pour le PO₄ et de 21 mg/l pour les MES aient, en 2001, légèrement dépassé les exigences du MENV, les taux d'enlèvement respectifs de 72 % et de 82 % sont supérieurs aux exigences.



Le *Règlement 87 relatif au rejet des eaux usées dans les réseaux d'égout et les cours d'eau* prescrit des limites de rejets pour certaines substances. Les normes varient en fonction de la destination des rejets, à savoir dans un réseau d'égout unitaire ou domestique raccordé à la station d'épuration, ou dans un réseau d'égout pluvial qui dirige les eaux directement dans un cours d'eau. Il interdit en outre la pratique de dilution d'un effluent en vue de respecter une norme de rejet. Les industries qui rejettent des eaux usées contenant certaines substances toxiques et celles qui déversent plus de 4 500 m³ d'eau à l'intérieur d'une période de six mois sont assujetties à l'obtention d'un permis de déversement. Près de 400 entreprises sur l'île, qui représentent 82 % du débit industriel, sont actuellement titulaires d'un tel permis et font l'objet de visites périodiques et d'un suivi de la qualité des effluents par échantillonnage.

Le *Règlement 129 sur la tarification relative à l'assainissement des eaux usées industrielles* impose une tarification aux industries qui rejettent annuellement plus de 100 000 m³ d'eaux usées dans le réseau d'égouts. Le tarif est fixé en fonction du volume d'eaux usées, de leur concentration en MES et en PO₄ et de la demande chimique en oxygène. Cette tarification, qui cherche à inciter à la réduction du volume et de la contamination des effluents industriels, a entraîné une baisse de près de 17 %, entre 1997 et 2001, du volume d'eaux usées déversées par les 48 plus importants utilisateurs d'eau.

9.2 Faits saillants

La qualité générale des cours d'eau

Une étude conduite par la CUM et le MENV relativement à la qualité des eaux autour de l'île de Montréal entre 1973-2000 démontrait que la qualité générale des cours d'eau s'est nettement améliorée à la suite de la mise en place d'installations d'assainissement. Globalement, le constat d'importantes améliorations dans le lac Saint-Louis, le bassin de Laprairie, le port de Montréal, et plus récemment, dans la portion amont de la rivière des Prairies permet d'envisager des récupérations importantes d'usages reliés à l'eau. Il subsiste cependant des secteurs problématiques dans la portion est de l'île de Montréal (fleuve Saint-Laurent et rivière des Prairies). En temps de pluie, ces problèmes sont amplifiés et de nouveaux secteurs, dont la qualité de l'eau est sensible aux pluies, deviennent problématiques. Les principales causes de contamination sont les suivantes :

- les nombreux raccordements croisés dans les secteurs pourvus d'égouts séparatifs, soit le raccordement d'une conduite d'eaux usées domestiques d'un bâtiment à un égout pluvial qui se déverse directement dans les cours d'eau, plutôt qu'à l'égout collecteur domestique dont les eaux usées sont dirigées à la station ;
- les égouts collecteurs unitaires du centre et de l'est de l'île qui reçoivent à la fois les eaux domestiques et les eaux pluviales. En temps de pluie et de fonte des neiges, le volume d'eau capté par l'égout collecteur unitaire peut être 50 fois plus élevé : la station n'a cependant été conçue que pour traiter 80 % de ce volume additionnel. Le reste des eaux sont déversées, sans traitement, dans les cours d'eau, ce qui entraîne le rejet de coliformes fécaux dans les cours d'eau. Ces rejets excèdent fréquemment les exigences de rejets établis par le MENV³ ;
- le non raccordement de certains secteurs à la station d'épuration, dont les eaux usées sont déversées directement dans les cours d'eau.



La qualité de l'eau en rive

Plus spécifiquement, l'année 2002 fut une très bonne année en regard de la qualité de l'eau en rive : 56 % des stations en rive ont présenté une qualité d'eau suffisante pour permettre la pratique d'activités, tels la baignade ou le canotage. Il importe toutefois de préciser que ces stations se situent pour la très grande majorité dans l'ouest de l'île. Ce pourcentage a atteint 80 % en période de temps sec et moins de 50 % en période de pluie⁴. Les conditions météorologiques influencent à certains endroits la qualité des cours d'eau en raison des débordements d'égouts. Aussi, une nuance doit être apportée quant à l'amélioration constante qu'ont connue les stations en rive au

³ Une des méthodes préconisées consiste en la construction de bassins de rétention à divers endroits stratégiques. En temps de pluie, ces bassins de rétention permettront d'emmagasinier les volumes d'eaux usées qui excèdent la capacité d'interception et de les acheminer ensuite à la station d'épuration.

⁴ Ces données réfèrent à l'indice QVALO qu'il est possible de consulter à l'adresse suivante : <http://www.rsma.qc.ca>

cours des cinq dernières années. Il est possible que l'amélioration de la qualité des eaux soit davantage due à des conditions météorologiques favorables qu'à des interventions, « *qui somme toute ont été très limitées pendant cette période* »⁵.

Rejets à la station d'épuration

Contrairement à la qualité générale des eaux ceinturant l'île de Montréal, la qualité des eaux en aval de la station d'épuration située dans l'arrondissement Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles/Montréal-Est a connu une détérioration marquée en raison de l'augmentation du volume des eaux usées traitées à la station, tant en ce qui a trait à la contamination bactériologique qu'à la contamination par les substances toxiques. L'absence d'un procédé de désinfection des eaux usées traitées est également source d'importants rejets de bactéries coliformes au fleuve, empêchant ainsi le recouvrement des usages des cours d'eau. À titre informatif, mentionnons que l'objectif environnemental de rejet est de 9 000 coliformes fécaux par 100 ml à l'effluent de la station (moyenne géométrique pour la période du 1^{er} mai au 31 octobre). Cette limite implique une réduction très importante par rapport à la quantité moyenne de coliformes de 7 400 000 coliformes par 100 ml constatée en période estivale.



Bien que le contrôle à la source des rejets de polluants industriels ait permis de réduire leur quantité de 66 %, la station d'épuration n'est en mesure d'éliminer en moyenne que la moitié des contaminants toxiques de source industrielle ou diffuse qu'elle reçoit. Cette situation exige que des efforts supplémentaires soient consentis afin de réduire davantage les contaminants à la source et d'optimiser les procédés de la station d'épuration de manière à rencontrer les exigences de rejets du MENV. En ce qui a trait aux substances non organiques, l'argent, le cuivre et le chrome constituent les substances les plus problématiques en vertu des objectifs environnementaux de rejet. Les substances organiques, tels que les pesticides et les nonylphénols, constituent des préoccupations grandissantes. La station n'est pas en mesure d'évaluer son efficacité dans l'enlèvement des charges de substances organiques : son action s'inscrit actuellement dans l'évaluation des charges envoyées au fleuve et des impacts sur le milieu récepteur.

La consommation d'eau potable

La consommation d'eau per capita, comprenant l'ensemble des usages et les pertes d'eau, est de deux fois supérieure à la consommation moyenne canadienne dans les villes de 100 000 habitants et plus. Cette production excessive résulterait à la fois des fuites dans le réseau d'aqueduc et de la consommation importante et peu contrôlée des ICI. Seule la totalité des ICI de sept arrondissements sont dotés de compteurs.

Afin de limiter l'utilisation de l'eau potable, certains arrondissements ont adopté des règlements régissant la consommation d'eau, tels des règlements sur l'arrosage. La Ville de Montréal s'est fixée comme objectif la réduction, d'ici 2010, de 20% de la

⁵ Ville de Montréal, *Qualité de l'eau en rive*, rapport annuel 2002, 2003.

production per capita d'eau potable pour l'ensemble de ses usines de production par rapport à l'année de référence 2002.

La facturation de l'eau au secteur résidentiel s'effectue de plusieurs manières sur l'île de Montréal. La majorité de la population est facturée par le biais de la taxe foncière, alors que onze arrondissements sont facturés par le biais de compteurs installés dans les résidences. D'autres arrondissements ont pour leur part établi un tarif fixe.

Détérioration des infrastructures

Les réseaux d'aqueduc de la Ville de Montréal totalise environ 680 km de conduites primaires et 4 560 km de conduites secondaires. Les réseaux d'égouts totalisent pour leur part près de 6 400 km de conduits.

Les réseaux d'aqueduc et d'égouts présentent de sérieux problèmes de vétusté et de détérioration. Les fuites et les bris sont fréquents et les pertes d'eau potable très importantes : 15 arrondissements dépassent la moyenne canadienne de 20 fuites/bris par 100 km par an. En raison des fuites dans le réseau d'aqueduc, des quantités d'eau supérieures aux besoins des usagers doivent être produites et traitées. Ce surplus d'eau potable augmente, par infiltration, le volume des eaux usées dans les réseaux d'égouts, accroissant ainsi substantiellement le volume d'eau à traiter à la station d'épuration. Une étude effectuée par la Ville de Montréal en 1999 estimait qu'entre 40 % et 50 % de l'eau potable produite ne se rend pas au robinet.



En ce qui a trait au réseau d'aqueduc, une étude menée en 2002 par le consortium SNC-Lavalin – Dessau-Soprin faisait état d'un déficit d'intervention, au cours des 25 dernières années, de 1 750 km, soit 33 % du réseau. Qui plus est, en 2022, 67 % des conduites d'aqueduc auront atteint leur date de péremption. Quant aux réseaux d'égouts, 3 % des conduites ont atteint leur date de péremption. L'étude estime que des investissements de l'ordre de 4 milliards seront requis au cours des 20 prochaines années afin d'améliorer et de maintenir la fiabilité et la pérennité des réseaux.

La *Politique nationale de l'eau* a identifié l'assainissement de l'eau et l'amélioration de la gestion des services d'eau comme un des axes prioritaires d'intervention. D'ici 2007, un taux de renouvellement annuel des réseaux de 0,8 % est visé. Ce taux devra être de 1 % d'ici 2012. La Ville de Montréal vise pour sa part, dans le cadre du *Contrat de ville de Montréal*, un taux de remplacement de 1,7% à compter de 2007.

Gestion intégrée de l'eau

L'état des infrastructures et la gestion technique de l'eau mettent en évidence l'absence de gestion intégrée de l'eau dans la nouvelle Ville de Montréal. Une gestion intégrée de l'eau repose sur une vision globale tenant compte des interrelations entre les diverses fonctions du cycle de l'eau, soit la production, la distribution, les usages et les pertes, la collecte, l'épuration, etc.

À l'exception d'une poignée d'arrondissements, qui ont adopté une vision à long terme et effectué des travaux importants de diagnostic et de renouvellement de leurs conduites d'aqueduc et d'égouts, les pratiques de gestion technique ne sont pas uniformes d'un arrondissement à l'autre et présentent, pour la plupart, de nombreuses lacunes. Plus précisément :

- les programmes d'entretien des réseaux sont disparates et souvent incomplets ;
- les arrondissements ne disposent pas d'inventaires et de diagnostic précis de l'état de leurs infrastructures leur permettant d'établir un plan d'intervention ;
- seuls certains arrondissements ont une approche de gestion de la consommation leur permettant de mieux établir leur bilan d'eau ;
- les méthodes de conception et de développement des réseaux d'aqueduc et d'égouts diffèrent d'un arrondissement à l'autre.

9.3 Principaux enjeux



- La réduction du débit du fleuve Saint-Laurent pourrait avoir des répercussions sur la vitalité économique, le maintien des écosystèmes et l'approvisionnement en eau potable.
- Une connaissance approfondie de l'état des infrastructures d'égouts et d'aqueduc et des causes de la consommation excessive de l'eau potable fait défaut.
- La Ville de Montréal doit s'assurer que ses usines de production d'eau potable rencontrent les nouveaux critères de performance énoncés dans le *Règlement sur la qualité de l'eau potable* et de la mise à niveau des compétences des travailleurs affectés aux infrastructures de production et de distribution de l'eau potable.
- Il n'y a pas de procédé de désinfection à la station d'épuration, ce qui entraîne d'importants problèmes de contamination bactériologique en aval de la station.
- Le programme de contrôle à la source des rejets industriels ne suffit pas à rencontrer les exigences de rejet à l'effluent de la station.
- Des quantités importantes d'eaux usées non traitées sont déversées dans les cours d'eau en temps de pluie, mais également et dans une moindre mesure par temps sec.
- La gestion de l'eau demeure fragmentée à Montréal.
- Les divers intervenants montréalais ne sont pas suffisamment impliqués dans l'élaboration par la CMM du nouveau règlement qui remplacera le *Règlement 87 relatif au rejet des eaux usées dans les réseaux d'égouts et les cours d'eau*.

9.4 Références bibliographiques et documents d'intérêt

BAPE, *L'eau, ressource à protéger, à partager et à mettre en valeur*, rapport de la Commission sur la gestion de l'eau au Québec, 2000.

CMM, *Bilan 2002 et orientations 2003 de la CMM*, février 2003.

CMM, *Analyse de la qualité des eaux brutes et de l'eau traitée à la Station d'épuration et évaluation du rendement des installations*, rapport annuel 2001, 2002.

CUM, *Règlement 129 relatif à la tarification et à l'assainissement des eaux usées industrielles*, 1996.

CUM, *Règlement 87 relatif au rejet des eaux usées dans les réseaux d'égouts et les cours d'eau*, 1986.

CUM, *Évolution des contaminants toxiques dans les eaux usées à la Station d'épuration de la Communauté urbaine de Montréal en 1995-1996*, 1997.

CUM et MENV, *La qualité de l'eau autour de l'île de Montréal, 1973-2000; porte ouverte aux usages*, 2001.

Forget Dominique et Hubert Demard, *La pollution en temps de pluie sur le territoire de la communauté urbaine de Montréal*, 2000.

Painchaud Jean et Serge Villeneuve, *Portrait global du l'état du Saint-Laurent*, 2003.

INRS-Urbanisation, *Le portrait environnemental de l'île de Montréal*, 2000.

MENV, *Évaluation de la qualité bactériologique de sites potentiels de baignade dans le Saint-Laurent à l'été 2001, 2002*.

MENV, *Politique nationale de l'eau*, 2002.

MENV, *Règlement sur la qualité de l'eau potable*, 2001.

MENV, *Portrait régional de l'eau de la région de Montréal : consultation publique sur la gestion de l'eau au Québec*, 1999.

MAMM, MENV et CMM, *Un nouveau partenariat Québec / Communauté métropolitaine de Montréal : la première entente de communauté sur le développement durable*, 2002.

Saint-Laurent 2000, *Qualité des eaux du Saint-Laurent, 1990-1997*, 1999.

Ville de Montréal, *Qualité de l'eau en rive de la CUM*, rapport annuel 2002, 2003.

Ville de Montréal, *Contrat de ville de Montréal 2003-2007*, 2003.

Ville de Montréal et autres, *Auscultation et diagnostic des réseaux d'aqueduc et d'égouts de la Ville de Montréal*, 1999.



9.5 Sites internet

Eau Secours !, <http://www.eausecours.org/>

Politique nationale de l'eau, <http://www.menv.gouv.qc.ca>

Réseau de suivi du milieu aquatique, <http://www.rsma.qc.ca>

RÉSEAU environnement, <http://www.reseau-environnement.com>



10

Les sols contaminés

Centre industriel et commercial du Canada, point de convergence des réseaux maritimes et ferroviaires, le Montréal de la fin du 19^e siècle fut le témoin de l'implantation, sur de nombreuses portions de son territoire, d'industries lourdes, qui contribuèrent à la prospérité, tout en laissant comme tribut une contamination importante des sols. Les grands terrains industriels du sud-ouest, du centre-sud et de l'est de l'île ainsi que ceux jouxtant le port de Montréal témoignent tout particulièrement de ce passé industriel. Nombreux sont également les terrains que l'enfouissement de déchets a contaminés. À une certaine époque, le comblement de carrières avec des déchets de toutes sortes était une pratique fort répandue.

Le développement durable de l'agglomération montréalaise s'appuie sur la consolidation du tissu urbain et la revitalisation des anciens quartiers. Pour ce faire, de nombreux terrains doivent être réhabilités afin que puissent être réalisés divers projets de construction résidentielle, commerciale ou autres.



10.1 Contexte réglementaire et organisationnel

Le gouvernement canadien, ayant convenu de la nécessité d'une stratégie de réaménagement des sites urbains contaminés, a mandaté la TRNEE afin qu'elle établisse une *Stratégie nationale de réaménagement des sites urbains contaminés*. Rendue publique en février 2003, la Stratégie préconise des interventions à tous les paliers de gouvernement et émet des recommandations à l'égard des principaux obstacles au réaménagement des sites urbains contaminés identifiés par le gouvernement, soit un accès limité au capital, le caractère incertain des régimes de responsabilité (notamment l'absence de garanties quant aux exigences futures), des régimes réglementaires gouvernementaux compliqués et une absence de sensibilisation du public aux avantages du réaménagement des sites urbains contaminés.

La section IV.2.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE) confère au ministre de l'Environnement du Québec le pouvoir d'ordonner la caractérisation et la restauration des sites pollués. Ces pouvoirs n'ont cependant été utilisés que dans de rares cas de contamination grave. En fait, la gestion des sites contaminés s'appuie depuis 1988 sur la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés*. Cette politique propose notamment des critères d'évaluation de la qualité des sols en fonction de l'usage du terrain (critères indicatifs ABC) ainsi que des procédures appropriées de mise en valeur des terrains contaminés. Depuis, divers règlements ont été adoptés afin de permettre la mise en oeuvre de la politique.

En vigueur depuis le 11 juillet 2001, le *Règlement sur l'enfouissement de sols contaminés* encadre l'aménagement, l'exploitation, la fermeture et le suivi post-

fermeture des lieux d'enfouissement de sols contaminés. Outre l'objectif de réduction des pratiques d'importation de sols fortement contaminés à des fins d'enfouissement, le règlement vise à encourager la recherche et le développement de technologies de décontamination des sols.

En mai 2002, le gouvernement adoptait le projet de *Loi 72 intitulé Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement et d'autres dispositions législatives relativement à la protection et à la réhabilitation des terrains*, remplaçant ainsi la section IV.2.1 de la LQE. Entrée en vigueur le 1^{er} mars 2003 et établissant de nouvelles règles relativement à la protection des terrains et à leur réhabilitation en cas de contamination, la *Loi 72* :

- précise les pouvoirs d'ordonnance du ministre, notamment l'obligation de procéder à la caractérisation et à la réhabilitation d'un terrain ;
- reconnaît comme mode de réhabilitation possible le maintien en place des contaminants présents dans un terrain, pourvu que soient prises certaines mesures de mitigation propres à protéger l'environnement et les utilisateurs du terrain ;
- confère aux municipalités la responsabilité de constituer une liste des terrains contaminés situés sur leur territoire et interdit la délivrance d'un permis de construction ou de lotissement pour un terrain se trouvant sur la liste, sans une attestation que le terrain est compatible avec les nouveaux usages qui lui sont destinés ;
- oblige les entreprises appartenant à des secteurs industriels ou commerciaux désignés par règlement à caractériser leur terrain lors de leur fermeture définitive et à soumettre un plan de réhabilitation au ministre dans le cas où les normes de contamination sont dépassées ;
- oblige celui qui a la garde d'un terrain contaminé à aviser le propriétaire du fonds voisin si il y a un risque sérieux de migration des contaminants susceptible de compromettre un usage de l'eau ;
- dans le cas d'une modification d'usage, oblige les propriétaires de terrains ayant autrefois accueilli des activités industrielles à caractériser leur terrain et à soumettre un plan de réhabilitation au ministre dans le cas où les normes de contamination sont dépassées ;
- exige l'inscription au registre foncier d'un avis de contamination lorsque des contaminants sont présents dans un terrain au-delà des normes ;
- stipule que les citoyens concernés par l'état de contamination d'un terrain doivent être informés lorsque des contaminants y sont laissés au-delà des normes prescrites.



Suite à l'adoption de la *Loi 72*, le gouvernement du Québec a adopté le *Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains*, qui est entré en vigueur le 27 mars 2003 et qui a rendu applicable plusieurs dispositions de la *Loi*, relativement aux seuils de concentration des contaminants, au contrôle de la qualité des eaux souterraines et aux mesures de réhabilitation et d'information du public.

10.2 Faits saillants

La connaissance du phénomène de la contamination des sols et l'inventaire des terrains contaminés de Montréal sont incomplets. Le MENV et la Ville de Montréal travaillent actuellement à la mise en commun de leurs données et la Ville à une cartographie de l'incidence de la contamination sur l'île de Montréal. Selon une première image de cette carte, 68 % du territoire de Montréal est associé à une incidence faible de contamination des sols, 10 % à une incidence modérée et 22 % à une incidence élevée.

Le répertoire des terrains contaminés du MENV indique que près de 1 150 sites contaminés ont fait l'objet d'une caractérisation plus ou moins détaillée sur l'île de Montréal. Tous n'ont toutefois pas été décontaminés. La Ville de Montréal possède pour sa part des données provenant de la caractérisation de quelque 800 terrains sur son territoire : deux tiers de ces terrains se révèlent être contaminés au delà des critères d'usage. En 1993, une étude d'un comité interministériel du gouvernement du Québec estimait à environ 4 200 hectares la superficie de terrains vacants potentiellement contaminés sur l'île de Montréal.



La réhabilitation des sols contaminés constitue également un enjeu économique. De nombreux sites à fort potentiel de développement sont abandonnés en raison de la contamination des sols. Les coûts de réhabilitation des sites contaminés sont très élevés et dépassent dans certains cas la valeur marchande du terrain, constituant ainsi une contrainte sérieuse à la mise en valeur des terrains. Selon les indications de la Ville de Montréal, la réhabilitation d'un hectare de terrain contaminé sur l'île de Montréal coûte actuellement près de 600 000\$. L'importance des coûts de décontamination d'un terrain peut inciter un promoteur immobilier à réaliser son projet de développement à l'extérieur de Montréal, favorisant ainsi l'étalement urbain.

Devant l'importance du phénomène de contamination des sols et en vue d'accroître le développement économique de la métropole, le gouvernement du Québec a mis en place en 1998, en collaboration avec la Ville de Montréal, le programme *Revi-Sols*, un programme d'aide financière accordant aux municipalités ou aux promoteurs un remboursement de 50 % à 70 % des coûts de réhabilitation des sites contaminés. À Montréal, au 1^{er} mai 2003, les 60 millions de dollars de subventions avaient permis la réhabilitation de 206 hectares de terrains contaminés par le biais de 132 projets. En vertu du *Contrat de ville* convenu entre le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal, le programme doit être prolongé et pourvu d'une enveloppe additionnelle de 15 millions de dollars, en vue de la réhabilitation, d'ici mars 2005, de 50 hectares supplémentaires de terrains contaminés.

L'analyse de risque

Les risques que présente un terrain contaminé pour la population dépendent de la concentration des polluants, de leur toxicité pour l'organisme et de l'exposition des individus aux dits polluants. Des analyses de risques peuvent être menées afin

d'étudier l'effet de la contamination à partir des principales voies d'exposition (contact cutané, ingestion, inhalation). Ainsi, dans la mesure où l'exposition de la population aux substances polluantes est faible, les risques pour la santé résultant de la contamination pourront être considérés comme négligeables. La population montréalaise étant faiblement exposée aux sols pollués qui se trouvent en de nombreux endroits du territoire, la présence de ces terrains contaminés ne poserait pas en soi de problèmes de santé publique. Par ailleurs, l'approche de l'analyse de risque implique l'évaluation des risques sur l'environnement (études écotoxicologiques). Les effets néfastes de la présence de sols contaminés sur la flore, la faune et les eaux peuvent alors être contrôlés par l'application de mesures de gestion appropriées lors de la remise en valeur des sites contaminés.

L'intervention sur les sites

La réhabilitation des terrains contaminés par l'excavation et l'enfouissement hors site étant très coûteuse, l'analyse de risque constitue une approche intéressante à privilégier lorsque applicable. La *Loi 72* reconnaît à ce titre « *comme mode de réhabilitation possible le maintien en place des contaminants présents dans un terrain, pourvu que soient prises certaines mesures de mitigation propres à protéger l'environnement et les utilisateurs du terrain* ». Par ailleurs, la méthode de l'excavation des sols et de leur transport en d'autres lieux spécialement aménagés, ne permet que de circonscrire le problème, sans pour autant l'éliminer. Aussi, la recherche de technologies de traitement et de méthodes de gestion autres, plus efficaces et économiques, permettrait de gérer la problématique des sols contaminés de meilleure manière.



Près de 80 % des terrains étant contaminés aux polluants organiques et inorganiques, la difficulté de leur décontamination s'en trouve augmentée, en raison des technologies de décontamination appropriées qui diffèrent selon la nature des polluants. Par ailleurs, il se fait davantage de recherche dans le domaine des technologies de réhabilitation des sols contaminés aux polluants organiques que dans le domaine de la contamination aux polluants inorganiques.

La prévention

Les efforts déployés depuis quelques années en vue d'assainir et de remettre en valeur les sols contaminés de l'île de Montréal doivent s'accompagner d'un contrôle des rejets industriels polluants et de la récupération des matières résiduelles afin de prévenir l'apparition de nouveaux terrains contaminés.

Le MENV a prévu dans sa Politique de 1998 l'adoption d'une série de mesures visant à maintenir la qualité des sols non dégradés. À ce titre, les mesures de la *Loi 72*, relatives à l'obligation pour les entreprises de procéder à la caractérisation de leur terrain lors de la cessation des activités ainsi qu'à l'obligation qu'ont certaines d'assurer un suivi des eaux souterraines, s'inscrivent dans une optique de prévention. L'émission de certificats d'autorisation afin de contrôler les rejets polluants des entreprises ainsi que la mise en application du *Règlement sur les matières*

dangereuses et du *Règlement sur les produits pétroliers* visent également à prévenir la contamination des sols. Par ailleurs, l'adoption par les entreprises de technologies et de procédés d'opération plus respectueux de l'environnement constituerait une partie de la solution.

10.3 Principaux enjeux

- La connaissance et l'évaluation des risques que posent les terrains contaminés en milieu urbain pour la santé humaine et l'environnement sont imparfaites.
- Les coûts élevés de réhabilitation des terrains contaminés constituent un frein au développement économique de l'île de Montréal et contribuent à l'étalement urbain.
- La méthode actuelle de réhabilitation des sites par l'excavation et l'enfouissement hors-site des matériaux pollués est coûteuse et ne permet pas d'éliminer le problème.
- Certains terrains fortement contaminés, notamment des terrains dits «orphelins», sont carrément hors marché et doivent faire l'objet de solutions particulières afin d'être revalorisés.



10.4 Références bibliographiques et documents d'intérêt

CEMRS et MENV, Compte-rendu de l'opération de concertation menée dans la région de Montréal sur la gestion et la mise en valeur des terrains contaminés, rapport synthèse, 2001.

MENV, Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains, 2003.

MENV, Projet de Loi 72 modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement et d'autres dispositions législatives relativement à la protection et à la réhabilitation des terrains, 2002.

MENV, Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés, 2001.

MENV, Règlement sur les produits pétroliers, 2001.

MENV, Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés, 1998.

MENV, Règlement sur les matières dangereuses, 1997.

TRNEE, Réhabiliter le passé, construire l'avenir : une stratégie nationale des sites urbains contaminés réhabilitables au Canada, 2003.

10.5 Sites internet

CEMRS, <http://www.cemrs.qc.ca>

Chaire industrielle en assainissement et gestion des sites de l'École polytechnique de Montréal, <http://www.site.polymtl.ca/>

Institut de recherche en biologie végétale (IRBV),
<http://www.irbv.umontreal.ca>

Programme *Revi-sols*, <http://www.menv.gouv.qc.ca/sol/terrains/revi-sols.htm>

Répertoire des terrains contaminés du MENV,
<http://www.menv.gouv.qc.ca/sol/terrains/terrains-contamines/recherche.asp>

TRNEE, <http://www.nrtee-trnee.ca>



11

Les matières résiduelles

La production de quantités importantes de biens et leur enfouissement sont sources de problèmes environnementaux. En plus de consommer de nombreuses ressources, qui ne sont pas inépuisables, la fabrication des biens de consommation, et ultimement leur consommation et leur enfouissement, génèrent de la pollution. La matière putrescible est la principale cause de contamination dans les lieux d'élimination. La fermentation des matières, en absence d'oxygène, génère des biogaz, qui contiennent des gaz nauséabonds et explosifs contribuant à l'effet de serre. Les eaux de lixiviation, générées par les couches de déchets, posent des risques de contamination des eaux de surface et des eaux souterraines, pouvant rendre celles-ci impropres à la consommation et à la vie aquatique.

Au Québec, bien que le taux de récupération ait doublé entre 1988 et 2000, des quantités de plus en plus importantes de déchets sont envoyées à l'enfouissement, notamment en raison de la croissance économique. En effet, pour la même période, la production de déchets au Québec est passée de 7 millions à près de 11 millions de tonnes, soit une augmentation de 55 %.



11.1 Contexte réglementaire et organisationnel

Le gouvernement du Québec a publié en 2000 dans la gazette officielle la *Politique québécoise de gestion des matières résiduelles 1998-2008*, qui a remplacé le *Plan d'action québécois sur la gestion des matières résiduelles* adopté en 1998. Ayant pour fondement le respect des 3-RV, la responsabilité élargie des producteurs, la participation des citoyens, la régionalisation et le partenariat, la Politique identifie plusieurs axes d'action, à l'égard notamment de la responsabilisation des acteurs, de la récupération, de l'enfouissement, du soutien aux entreprises d'économie sociale, etc. Elle fixe également des objectifs précis de valorisation par secteur et par matière d'ici 2008. Ainsi, les municipalités devront valoriser 60 % du verre, du plastique, du métal, des fibres et des matières putrescibles présentant un potentiel de valorisation. Les ICI devront pour leur part valoriser 85 % des pneus, 95 % des métaux et du verre, 70 % du plastique, des fibres et du bois et 60 % de la matière organique.

La Politique s'est traduite par l'adoption des mesures législatives suivantes :

- le *Règlement relatif à l'imposition d'un droit environnemental pour mettre fin à l'entreposage permanent de pneus hors d'usage au Québec* (1999) ;
- *Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement et autres dispositions législatives en matière de gestion des matières résiduelles* (1999). Cette loi prévoit l'élaboration, par les MRC et les communautés métropolitaines, d'un

plan de gestion des matières résiduelles générées sur leur territoire d'ici le 1^{er} janvier 2004 ;

- le *Règlement sur la récupération et la valorisation des contenants de peinture et des peintures mis au rebut* (2000) ;
- la *Loi 102*, adoptée en décembre 2002, crée une obligation légale pour les entreprises et les importateurs qui mettent sur le marché québécois des emballages, imprimés et contenants de compenser financièrement les municipalités jusqu'à concurrence de 50 % des coûts nets de la collecte sélective. Pour ce faire, elles doivent se regrouper au sein d'un ou de plusieurs organismes agréés, qui devront recueillir les sommes déterminées et les remettre à Recyc-Québec ;
- la *Loi 130*, adoptée en 2002, autorise le gouvernement à prévoir par un règlement à venir le versement à Recyc-Québec de droits de mise en décharge ou d'élimination.

Divers aspects de la *Loi 102* doivent être précisés par un règlement qui demeure à élaborer. En interpellant ainsi financièrement les entreprises, la loi vise à doter les municipalités de moyens financiers pour atteindre les objectifs de récupération énoncés par la Politique.



En vertu des nouveaux pouvoirs qui lui ont été confiés, la planification de la gestion des matières résiduelles relève désormais de la CMM, qui a élaboré un *Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles* (PMGMR) pour la Ville de Montréal et les autres municipalités de son territoire. Un tel plan, en plus de faire l'inventaire des quantités de matières résiduelles produites sur le territoire, propose des lignes directrices afin de rencontrer les objectifs énoncés dans la Politique provinciale relativement au secteur municipal. La version préliminaire du Plan, soumise puis adoptée par le conseil de la CMM en septembre 2003, repousse à 2013 l'atteinte des objectifs provinciaux de récupération. Des consultations publiques se dérouleront du 14 octobre au 9 décembre 2003. La mise en œuvre de ce plan relève des municipalités. La Ville de Montréal devra conséquemment procéder à l'élaboration d'un plan directeur afin d'encadrer la mise en œuvre du PMGMR.

La collecte des matières résiduelles relevait, avant la création de la nouvelle Ville de Montréal, de la réglementation des municipalités de l'île. Ces règlements, dont le contenu est très variable, sont toujours en vigueur et établissent les modalités de collecte (heure, contenants, quantité maximale de matières résiduelles pouvant être amassées lors de la collecte, etc). La collecte des déchets d'origine domestique relève des arrondissements, soit par le biais de contrats octroyés à des entreprises privées, soit directement par les services de l'arrondissement. Dans certains arrondissements, la collecte des déchets des petits commerces et des institutions de santé et d'éducation est incorporée à la collecte domestique. Les commerces d'importances, les industries et les institutions sont responsables de la gestion de leurs résidus, qu'ils confient par contrat à des entreprises privées spécialisées. Il en va de même de la collecte sélective, pour laquelle il n'y a pas de règlement unique. Les contrats octroyés par les arrondissements, qui parfois se regroupent, sont de durée variable et les cahiers de charges diffèrent. Certains règlements (arrondissements de l'ancienne Ville de

Montréal, Verdun, LaSalle, Pointe-Claire, section Pierrefonds de l'arrondissement Pierrefonds/Senneville) interdisent de déposer des matières recyclables à la collecte régulière, sous peine d'amende.

11.2 Faits saillants

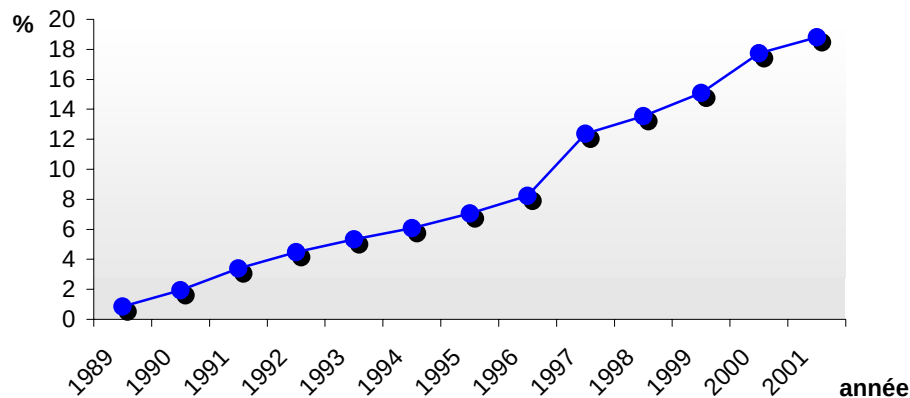
Le secteur municipal

Le bilan 2002 de la Ville de Montréal indique que la population a généré 944 420 tonnes de matières résiduelles au cours de l'année 2002, ce qui correspond quotidiennement à près de 3 kilos de matières résiduelles par logement. Le taux de récupération est de 17 %. Précisons toutefois que ce pourcentage masque des écarts importants entre les taux de récupération des divers arrondissements, qui vont de 7,5 % à 49,7 %.

Les données applicables à l'ancienne Ville de Montréal indiquent une progression constante du taux de récupération depuis l'implantation de la première collecte sélective en 1989. Les progressions les plus significatives du taux de récupération sont attribuables aux campagnes de sensibilisation ainsi qu'à l'entrée en vigueur, en 1999, du règlement interdisant le dépôt de matières recyclables à la collecte régulière.



Figure 1 : Taux de récupération de l'ancienne Ville de Montréal entre 1989 et 2001



Source : Ville de Montréal, 2001.

Les éco-quartiers, présents dans les arrondissements de l'ancienne Ville de Montréal, dispensent de nombreux conseils sur la récupération et le compostage. Leur action comprend également des visites de porte-en-porte de manière à informer et à sensibiliser directement les citoyens. Recyc-Québec mène pour sa part des campagnes de publicité régulières de sensibilisation à la récupération.

Un premier contrat de collecte sélective en bordure de rue a débuté en août 2003 dans l'arrondissement de Montréal-Nord. Bien que la totalité du territoire de l'île de Montréal soit désormais desservie par la collecte sélective, tous les types de logement ne le sont pas. En effet, dans certains arrondissements, les immeubles de huit logements et plus n'ont pas accès à la collecte sélective.

Afin de diminuer les quantités de déchets destinés à l'enfouissement, la Ville de Montréal a mis sur pied divers services. Les six éco-centres de la Ville de Montréal récupèrent les résidus de construction domestiques, les matériaux secs, les vêtements et les électroménagers que rapportent les citoyens. Les matières rapportées seront réutilisées, récupérées ou valorisées. Les éco-quartiers et comptoirs d'organismes tels que Renaissance recueillent également les vêtements usagés. Par ailleurs, les friperies et les ventes de garage communautaires encouragent au réemploi des vêtements, meubles et accessoires.

La Ville de Montréal avait mis sur pied, il y a plusieurs années, un réseau d'organismes, le Collectif montréalais pour le réemploi, voué à la récupération et au réemploi de meubles et d'électroménagers. Au cours de la dernière année, la Ville a réactivé le Collectif afin de réengager la réflexion en matière de récupération et de réemploi et d'élargir la gamme de biens récupérables. Certains des organismes membres recueillent directement chez les citoyens les objets dont ils souhaitent se débarrasser.



Un seul contrat de collecte des résidus domestiques dangereux (RDD) dessert l'ensemble des arrondissements. L'entreprise Clean Harbours Québec inc. récupère les RDD aux éco-centres et lors de collectes itinérantes. Il s'est récupéré en 2002 environ 1 000 tonnes de RDD sur l'île de Montréal.

Les matières organiques compostées proviennent principalement des feuilles mortes récupérées et acheminées au Complexe environnemental de Saint-Michel (CESM). Les sapins de Noël collectés sont pour leur part valorisés énergétiquement. Le service de collecte des feuilles et des arbres de Noël n'est toutefois pas offert par tous les arrondissements. Aucun arrondissement n'effectue par ailleurs de collecte à trois voies permettant le compostage des matières putrescibles domestiques. Celui-ci s'effectue sur une base volontaire : la Ville de Montréal, par le biais de ses éco-quartiers, offre conseils et composteurs à prix réduit.

Les boues des stations d'épuration

En 2001, les masses de boues déshydratées à la station d'épuration ont totalisé 315 558 tonnes. L'incinération des gâteaux produit de la chaleur, qui est récupérée sous forme de vapeur et utilisée comme source d'énergie à la station. La chaleur des fumées sert également, à partir des gâteaux, à la production de granules, qui peuvent être récupérées comme engrais ou combustibles solides. Les cendres produites lors de l'incinération sont enfouies à la carrière Demix dans l'est de l'île.

Les ICI et le secteur de la construction, rénovation et démolition (CDR)

Selon le PMGMR de la CMM, sur les 5,6 millions de tonnes de matières résiduelles qui avaient été produites en 2001 sur l'ensemble du territoire de la CMM, respectivement 43 % et 23 % de ces matières provenaient des secteurs des ICI et de la CRD.

Les données relatives à la production de déchets et à leur récupération par les ICI sont incomplètes. Plusieurs de ces organisations ne collectent pas ce genre d'informations, d'autres les obtiennent des entrepreneurs privés chargés de la collecte de leurs résidus. Par ailleurs, les petits commerces sont, dans certains arrondissements, desservis par la collecte municipale, ce qui ne permet pas de connaître spécifiquement leur taux de récupération. Les taux de récupération des ICI varient en fonction de leur taille et du type d'établissement. Une majorité de grosses entreprises récupèrent leurs résidus. Un seuil minimum de matières étant nécessaire afin que celles-ci aient une valeur marchande intéressante, les petits établissements optent fréquemment pour l'enfouissement, moins dispendieux. La valeur sur le marché des matières recyclables, plus ou moins grande selon les matières, influence également la décision des entreprises de récupérer ou non.



Selon le *Bilan 2000 de la gestion des matières résiduelles au Québec*, les ICI contribuent à plus de 57 % des quantités récupérées, et la CRD à 31 %.

La récupération

Le secteur privé occupe une place importante dans les nombreuses opérations relatives à la récupération et à la valorisation des matières résiduelles. Le centre de tri situé au Complexe environnemental de Saint-Michel accueille une partie importante de la collecte sélective effectuée sur l'île de Montréal. Il existe sur le territoire montréalais près de 90 organismes – recycleurs, récupérateurs, ressourceries, déchetteries, centres de formation en entreprise et récupération (CFER) – dont l'activité principale consiste en la mise en valeur des matières résiduelles.

Les organismes d'économie sociale, qui récupèrent et valorisent diverses matières, tels le bois, les ordinateurs, les matelas, les vêtements, les vélos, etc., ont connu un développement important au cours des dernières années. Un des axes d'intervention de la *Politique québécoise de gestion des matières résiduelles 1998-2008* concerne précisément l'aide financière à ce type d'organismes.

L'élimination

Depuis que le CESM ne reçoit plus que des matériaux secs, soit depuis mai 2000, les déchets générés sur l'île de Montréal sont principalement acheminés vers les sites d'enfouissement de Lachenaie, Sainte-Sophie et Saint-Nicéphore. Les sites de Sainte-Geneviève-de-Berthier et de Lachute en reçoivent également une petite quantité.

Tableau 4 : Lieux d'élimination des déchets de la CMM en 2001

Destination	Pourcentage reçu
Lachenaie	39 %
Sainte-Sophie	23 %
Saint-Nicéphore	21 %
Sainte-Geneviève-de-Berthier	10 %
Lachute	7 %

Source : CMM, 2003

La Politique québécoise préconise le principe de régionalisation dans l'élimination des matières résiduelles générées sur un territoire. Seul le site de Lachenaie est situé sur le territoire de la CMM. Son promoteur, BFI Usine de triage Lachenaie ltée, a déposé une demande d'agrandissement de son site d'enfouissement en début d'année 2003. Le gouvernement du Québec a autorisé par décret la prolongation des activités du secteur est du lieu d'enfouissement pour une période d'un an. Le BAPE a refusé la demande d'agrandissement de 20 ans demandé par le promoteur mais envisage la possibilité d'accorder une autorisation de courte durée de manière à permettre une période de transition et la mise en œuvre des plans de gestion de la CMM et des MRC voisines. Les certificats d'autorisation des sites de Sainte-Sophie et de Lachute sont arrivés respectivement à échéance en août et en octobre 2003 : ils ont toutefois reçu l'autorisation de poursuivre leurs activités (les certificats d'autorisation sont délivrés pour volume donné, non pour une durée de temps). Le site de Berthier devrait pour sa part atteindre sa capacité d'exploitation autorisée en 2004. Mentionnons par ailleurs que les populations locales s'opposent de plus en plus fortement à l'agrandissement de sites d'enfouissement toujours plus gros, sources de désagréments multiples.



Le MENV a publié en 2000 le projet de *Règlement sur l'élimination des matières résiduelles*, qui remplacerait, s'il était adopté, le *Règlement sur les déchets solides* et imposerait des normes plus sévères quant à l'étanchéité des sites d'enfouissement, au captage des eaux de lixiviation et des biogaz, au suivi et à la fermeture des sites d'enfouissement.

11.3 Principaux enjeux

- Le taux de récupération domestique sur l'île de Montréal, est plus de trois fois inférieur aux objectifs de récupération prévus pour 2008 dans la Politique québécoise.
- Afin de rencontrer les objectifs de la Politique, la CMM élabore un plan métropolitain de gestion des matières résiduelles que la Ville de Montréal devra mettre en œuvre.

- Bien qu'il n'y ait qu'un seul mégasite sur le territoire de la CMM, la Ville de Montréal devra prioriser l'élimination de ses déchets sur son territoire.
- Les services relatifs à la gestion des matières résiduelles, aux citoyens comme aux petites entreprises, sont inégaux d'un arrondissement à l'autre.
- Les pratiques de réduction à la source et de réutilisation des matières résiduelles demeurent marginales.
- Les entreprises ne sont pas suffisamment responsables à l'égard du cycle de vie de leurs produits.
- Les coûts très bas de l'enfouissement ainsi que le peu de débouchés commerciales pour certaines matières recyclables freinent la récupération de ces ressources.
- La population est peu sensibilisée à l'importance de ses choix de consommation et aux problématiques environnementales qui en découlent.



11.4 Références bibliographiques et documents d'intérêt

Association des organismes municipaux de gestion des matières résiduelles, *Guide d'élaboration d'un plan de gestion des matières résiduelles*, 2001.

Chamard-CRIQ-Roche, *Caractérisation des matières résiduelles au Québec*, 2000.

CMM, *Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles – données socio-démographiques 2003-2018 de la CMM*, 2003.

CMM, *Sommaire de l'état de la situation de la gestion des matières résiduelles sur le territoire de la CMM*, janvier 2003.

CEMR, *État de la recherche sur les matières résiduelles au Québec*, 2003.

CMM, *Projet de PMGMR de la CMM soumis à la consultation publique*, 2003.

CUM, *Analyse de la qualité des eaux brutes et de l'eau traitée à la Station d'épuration et évaluation du rendement des installations*, rapport annuel 2001, 2002.

Éco-quartiers, *Guide du commerce vert*, 2000.

GSI ENVIRONNEMENT, *Bilan des technologies disponibles dans le domaine de la mise en valeur des matières résiduelles*, 2000.

MENV, *Loi 130*, 2002.

MENV, *Loi 102*, 2002.

MENV, *Règlement sur les déchets solides*, 2000.

MENV, *Projet de Loi 90 modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement et d'autres dispositions législatives concernant la gestion des matières résiduelles*, 1999.

MENV, *Règlement relatif à l'imposition d'un droit environnemental pour mettre fin à l'entreposage permanent de pneus hors d'usage au Québec*, 1999.

MENV, *Règlement relatif à la récupération et la valorisation des contenants de peinture et des peintures mis au rebut*, 1999.

MENV, *Politique québécoise sur la gestion des matières résiduelles 1998-2008*, 1998.

MENV, *J'aime mon environnement, je jette autrement, Plan d'action québécois sur la gestion des matières résiduelles 1998-2008*, 1998.

Nova Envirocom, *Le compostage facilité : guide sur le compostage domestique*, 2002.

Recyc-Québec, *Bilan 2000 de la gestion des matières résiduelles au Québec*, 2001.

Réseau québécois des femmes en environnement, *Guide pour la réduction des matières résiduelles lors de l'organisation d'événements publics*, 2001.

Ville de Montréal, *Gestion des matières résiduelles – Bilan 2002*, 2003.

Ville de Montréal, *Guide du réemploi de Montréal*, 2003.

Ville de Montréal, *Bilan 2000 Éco-quartiers, le programme d'action environnementale de Montréal*, 2001.



11.5 Sites internet

Atelier des meubles recyclés d'Ahuntsic/Cartierville (AMRAC),
<http://www.amrac.org>

CEMR, <http://www.cemr.ca>

Certex, <http://www.certexcanada.com>

Cyclo Nord-Sud, <http://www.cyclonordsud.org/missionf.html>

Éco-centres, <http://servicesenligne.ville.montreal.qc.ca/App/Info/eco-centres1.jsp>

Eco-reno, <http://www.ecoreno.com>

Fondation des parlementaires québécois cultures à partager,
<http://www.culturesapartager.com>

FCQGED, <http://www.cam.org/~fcqged/>

Guide du réemploi de Montréal, <http://www.ville.montreal.qc.ca/reemploi>

Insertech, <http://www.insertech.qc.ca>

Mat Montréal, <http://www.matmontreal.org>

Recyc-Québec, <http://www.recyc-quebec.gouv.qc.ca>

Renaissance, <http://www.renaissancequebec.ca>

Réseau des ressourceries du Québec (RRQ),
<http://www.reseauxressourceries.org>

SODER, <http://www.soder.qc.ca>

Société Saint-Vincent-de-Paul, <http://www.ssvp-mtl.org>



12

Les espaces verts et les milieux naturels

L'appellation « milieux naturels et espaces verts » désigne les parcs de quartier et les parcs-nature, mais également, les milieux naturels et les espaces verts de propriétés publiques ou privées qui ne bénéficient d'aucun statut ou forme de protection tels que les zones boisées, les friches, les terrains vacants, les emprises, les rives, les îles, les cours, les parterres, les jardins, les terrains de golf, les arbres, etc. En bref, y sont inclus tout espace colonisé par la végétation, de même que les cours d'eau et les milieux humides. Un milieu naturel, à la différence d'un espace vert, assume les fonctions d'habitat (nourriture, abri, reproduction, élevage) pour la flore et la faune et maintient les processus écologiques, l'équilibre des systèmes et la protection des espèces.

Montréal, en raison d'une situation géographique particulière et d'un microclimat, abrite une faune et une flore abondantes et diversifiées. La protection des espaces verts et naturels répond ainsi à divers impératifs : préserver la biodiversité de l'île et hausser la qualité de vie de ses résidents par l'augmentation des lieux de contact avec la nature.

L'intégration des espaces verts à la trame urbaine contribue également au bien-être physique en fournissant un lieu à proximité, permettant la pratique d'activités physiques et atténuant, lors de la saison estivale, les effets de la chaleur accablante.



12.1 Contexte réglementaire et organisationnel

Des politiques et des réglementations provinciales variées encadrent les interventions en matière de protection des espaces et milieux naturels, des rives, cours d'eau et plaines inondables de l'île de Montréal :

- le MENV dispose de certains pouvoirs permettant le classement et l'encadrement de certains sites d'intérêt ;
 - la *Loi sur les réserves naturelles en milieu privé* ;
 - la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* ;
 - la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* ;
 - la *Loi sur la qualité de l'environnement* ;
 - la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel* ;
- le ministère de la Culture et des Communications (MCC) peut, en vertu de la *Loi sur les biens culturels*, déclarer un territoire *arrondissement naturel* « en raison de l'intérêt esthétique, légendaire ou pittoresque que présente son harmonie naturelle » ;
- la *Stratégie sur les aires protégées*, fixant l'objectif de 8% de la superficie du territoire du Québec en aires protégées d'ici 2005 ;

- la *Politique nationale de l'eau*, visant, entre autres, la protection et la mise en valeur des cours d'eau et des milieux humides du Québec ainsi que leur accessibilité ;
- la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* ;
- le *Code de gestion des pesticides* adopté en 2003 et interdisant l'usage de 22 agents actifs contenus dans les pesticides sur les pelouses à des fins esthétiques.

Le cadre d'aménagement et les orientations gouvernementales transmis à la CMM appellent à la protection des espaces verts dans la région métropolitaine. La CMM est invitée à intégrer à son schéma d'aménagement les orientations gouvernementales suivantes :

- la protection des Montérégiennes pour leur caractère environnemental, visuel et récréatif ;
- la protection et la mise en valeur des espaces verts présentant un intérêt stratégique par leur biodiversité ;
- la protection et mise en valeur concertées des grands bassins de la région métropolitaine ;
- l'accroissement de l'accès du public aux berges, aux plans d'eaux et à certaines îles, si l'accès ne nuit pas à la biodiversité et à la conservation des espèces menacées et vulnérables ni à leur habitat ;
- la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* du gouvernement du Québec, afin de protéger les milieux riverains par le biais des règlements de zonage.



Par ailleurs, le nouveau règlement de contrôle intérimaire (RCI) de la CMM permettra notamment d'assurer la protection de 31 bois d'intérêt métropolitain (couvrant une superficie de 200 km² sur l'ensemble du territoire de la CMM), dont 4 pour l'île de Montréal. Selon les principaux paramètres de ce règlement, l'abattage de tout arbre sera, à certaines exceptions près, interdit sur le territoire délimité. Adopté par la CMM en avril 2003, le projet de règlement a été refusé par le ministère. Une deuxième version a été proposée et l'approbation du ministère des Affaires municipales, des sports et des loisirs (MAMSL) demeure à obtenir.

L'*Entente de communauté pour le développement durable* vise, en accord avec la *Politique nationale de l'eau*, à protéger et à mettre en valeur les espaces riverains et aquatiques (espaces bleus) et à doter la région métropolitaine de Montréal d'un réseau intégré et cohérent d'espaces boisés et humides ayant une valeur écologique (espaces verts). Dans le cadre de l'entente, la CMM a mis en place un nouveau fonds de développement métropolitain consacré à la mise en valeur des grands bassins hydriques de la région métropolitaine de Montréal. Le programme qui permet d'administrer ce fonds sera géré par le Secrétariat métropolitain de mise en valeur des espaces bleus et verts (SMEBV), créé en 2002.

La Ville de Montréal travaille pour sa part à l'élaboration d'une *Politique de protection des milieux naturels*, dont un avant-projet a été présenté en 2003 aux

arrondissements concernés ainsi qu'à certains groupes ciblés. La Politique projetée comporte trois objectifs : améliorer la qualité et l'étendue des milieux naturels, maximiser les occasions de proximité avec la nature et préserver les acquis. La *Politique de protection des milieux naturels* sera présentée au conseil exécutif de la Ville de Montréal à l'automne 2003. Des consultations publiques suivront l'adoption de l'énoncé de politique.

La Ville de Montréal doit produire en 2004, en lien avec le *Plan d'urbanisme*, un *Plan concerté de protection du mont Royal*. De même, une *Politique de l'arbre* doit être présentée à l'hiver 2004 au conseil exécutif. Des consultations publiques précéderont son adoption. Par ailleurs, des consultations publiques sont présentement en cours relativement au projet de règlement sur l'utilisation des pesticides.

Les arrondissements disposent de prérogatives leur permettant de réglementer l'abattage d'arbres ou l'aménagement du territoire, par exemple, en préservant certains espaces d'intérêt naturel ou paysager. D'ici l'adoption du *Plan d'urbanisme* de la Ville de Montréal, le schéma d'aménagement de la CUM, adopté en 1986, ainsi que les plans d'urbanisme des anciennes municipalités de la CUM, demeurent les documents de référence. La réglementation n'est donc pas uniforme d'un arrondissement à l'autre. Toutefois, un document complémentaire au *Plan d'urbanisme* propose des normes temporaires d'ici l'adoption du *Plan d'urbanisme*. Ces normes concernent notamment l'abattage d'arbres, la protection du caractère architectural, historique, paysager et naturel du mont Royal et la préservation de la visibilité de certains milieux naturels, tels le fleuve, le canal de Lachine, les lacs Saint-Louis et des Deux Montagnes, etc.



12.2 L'état des connaissances

Des informations, relatives aux milieux naturels, aux espaces verts et aux milieux humides de l'île, ont été colligées au fil des années :

- État de situation sur les bois de l'arrondissement naturel et historique du mont Royal (2003) ;
- Atlas des bois de Montréal (2001) ;
- Cartographie des espaces boisés hors parcs de l'ensemble du territoire de la CMM (2001) ;
- Inventaire des espaces verts publics (2001) ;
- Cartographie des milieux humides (1999) ;
- Cartographie des espaces boisés hors parcs (1999) ;
- Cartes de gestion écologique des parcs-nature (1996) ;
- Inventaire des quartiers déficitaires en parcs locaux (1990).

Il n'existe pas d'inventaire unique répertoriant la totalité des informations disponibles. Les informations sont disparates d'un arrondissement à l'autre et les données relatives aux espaces verts et aux milieux naturels sont à compléter. Les données relatives aux milieux humides naturels (marais et marécages) sont en voie

d'être recueillies par la Ville de Montréal tandis que les données sur l'état des rives, du littoral et de la plaine inondable demeurent à compléter.

12.3 Faits saillants

L'île de Montréal compte actuellement 1 614 hectares d'aires protégées en milieu terrestre, ce qui représente un peu plus de 3 % de son territoire (ce pourcentage est principalement composé de 7 des 9 parcs-nature et du mont Royal). Cette superficie d'espaces naturels est déficitaire par rapport à la moyenne internationale. La norme de 8 % de la superficie totale d'un territoire, issue d'une convention de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), est fréquemment citée comme cible de conservation. Cet objectif de 8 % de territoire protégé pour la Ville de Montréal est difficilement atteignable en raison du peu de milieux naturels qu'il reste. Par ailleurs, l'inclusion des espaces verts – parcs locaux, grands parcs et parcs-nature – qui ne rencontrent pas tous les critères des espaces naturels augmente à 10 % la superficie d'espaces verts de la Ville de Montréal.



Le territoire montréalais est fortement développé et les pressions en faveur du développement industriel et résidentiel sont importantes. Des sites à fort potentiel ont été perdus au cours de la dernière décennie. Entre 1994 et 2001, les surfaces boisées auraient subi des pertes annuelles de l'ordre de 70 à 75 hectares. À ce rythme, on estime que d'ici vingt ans, les espaces naturels restants sur l'île de Montréal auront complètement disparus. Il ne reste plus, à l'heure actuelle, que de 3 à 4 % du territoire montréalais qui rencontrerait les critères propres aux milieux naturels. Ces espaces, qui ne bénéficient d'aucune forme de protection et dont la destruction porterait atteinte à la biodiversité, pourraient être acquis, ou faire l'objet d'ententes. Mentionnons à titre d'exemple le domaine des Capucins, la Réparation, le bois Angell ou l'Arboretum Morgan. Ces espaces, bien que privés, constituent des espaces verts d'intérêt pour tous.

La prise en considération et la mise en valeur des paysages intéressants ou exceptionnels constitue une préoccupation grandissante pour l'ensemble de la collectivité. Les espaces verts et les milieux naturels, tels le mont Royal et le fleuve Saint-Laurent à Montréal, permettent une identification au territoire d'appartenance.

Les parcs-nature, les grands parcs et les parcs locaux

La CUM a acquis, au cours des années 1980, de grandes superficies de sites naturels, afin de créer un réseau de parcs régionaux constitué de neuf parcs-nature. Ces neuf parcs-nature, dont la Ville de Montréal a la responsabilité, totalisent une superficie de 1 386 hectares : Cap-Saint-Jacques, Anse-à-l'Orme, Bois-de-l'île-Bizard, Bois-de-Liesse, Île-de-la-Visitation, Pointe-aux-Prairies, Parc agricole du Bois-de-la-Roche, Bois d'Anjou et Bois-de-Saraguay. Six de ces neuf parcs sont accessibles au public : les trois autres n'ont pas encore été aménagés, faute de budget.

Les quatre parcs métropolitains (Jean-Drapeau, Mont-Royal, René-Lévesque, Parc linéaire du Complexe environnemental de Saint-Michel) et les six grands parcs urbains (Lafontaine, Angrignon, Maisonneuve, Jarry, Des Rapides, Promenade Bellerive) qui totalisent 813 hectares, relèvent également de la Ville de Montréal, en raison de leur vocation métropolitaine, voire internationale dans certains cas.

Le MCC annonçait, en février 2003 la création d'un arrondissement naturel et historique pour le mont Royal. Un décret ministériel, qui entérinera l'avis d'intention, demeure à être promulgué. La montagne s'étalant au-delà du parc du Mont-Royal, les espaces verts en périphérie du parc, soit le couvert végétal comprenant notamment le parc Summit, l'oratoire Saint-Joseph, le cimetière Mont-Royal et l'Université de Montréal, sont également visés par ce nouveau statut.

La planification, l'entretien, l'attribution des budgets et l'aménagement des 1 168 parcs locaux, qui totalisent 2 281 hectares, sont sous l'entière responsabilité des arrondissements. Le document complémentaire au futur *Plan d'urbanisme* de la Ville de Montréal fixe, d'ici son adoption, certaines normes minimales de gestion. Le tableau suivant présente la répartition des parcs locaux selon les arrondissements.



Tableau 5 : Nombre et superficie par habitant des parcs des arrondissements de la Ville de Montréal

Arrondissement	Nombre de parcs	Superficie Ha / 1000 habitants *
Pointe-claire	18	3,8
Dorval/île de Dorval	13	2,9
Verdun	33	2,7
Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles/Montréal-Est	130	2,5
Beaconsfield/Baie-d'Urfé	34	2,5
Sud-Ouest	89	2,2
Westmount	11	2,2
Dollard-des-Ormeaux/Roxboro	24	2,1
Pierrefonds/Senneville	55	1,9
Saint-Laurent	34	1,8
Ahuntsic/Cartierville	78	1,7
Kirkland	22	1,7
Mont-Royal	26	1,8
LaSalle	34	1,4
Lachine	17	1,3
Mercier/Hochelaga/Maisonneuve	77	1,2
Côte-Saint-Luc/Hampstead/Montréal-Ouest	42	1,2
L'île Bizard/Sainte-Geneviève/Sainte-Anne-de-Bellevue	24	1,2
Saint-Léonard	10	1,1
Anjou	17	0,9
Outremont	21	0,8
Ville-Marie	122	0,6

Tableau 5 (suite)

Arrondissement	Nombre de parcs	Superficie Ha / 1000 habitants *
Rosemont/Petite-Patrie	56	0,6
Plateau-Mont-Royal	57	0,5
Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâces	47	0,5
Montréal-Nord	15	0,4
Villeray/Saint-Michel/Parc-Extension	60	0,3
Total	1 168	1,3

Selon les données démographiques de 1996
Source : Ville de Montréal, 2002

Les arbres

La présence d'arbres en milieu urbain procure de l'ombre, améliore la qualité de l'air et rehausse l'aspect visuel des rues. Leur intégration à la trame urbaine contribue grandement à l'harmonie du paysage et à la qualité du milieu de vie. La plupart des arrondissements ont adopté des règlements relatifs à la gestion des arbres. La Ville de Montréal travaille actuellement à l'élaboration d'une *Politique de l'arbre*, dont une version préliminaire devrait prochainement faire l'objet de consultations publiques. Cette politique vise les objectifs suivants : augmentation du nombre d'arbres publics, diversification des essences (biomasse et biodiversité), protection des peuplements d'intérêt, préservation des arbres remarquables, conservation des arbres existants, optimisation de leurs conditions de croissance et remplacement des arbres abattus. Plusieurs secteurs de l'île de Montréal sont dépourvus d'arbres. C'est notamment le cas des zones industrielles situées en bordures des autoroutes.

Le tableau suivant indique la quantité d'arbres de rue dans les arrondissements de l'ancienne Ville de Montréal en 2003.

Tableau 6 : Nombre d'arbres de rues dans les arrondissements de l'ancienne Ville de Montréal en 2003

Arrondissement	Quantité
Mercier/Hochelaga/Maisonneuve	23 101
Ahuntsic/Cartierville	21 665
Rosemont/Petite-Patrie	20 685
Côte-des-Neiges/NDG	21 254
RDP/PAT/Montréal-Est	15 206
Villeray/Saint-Miche/Parc-Extension	14 843
Sud-Ouest	11 358
Plateau Mont-Royal	9 598
Ville-Marie	2319

Source : Ville de Montréal, 2003.



Les îles, les rives et les cours d'eau

L'île de Montréal est située au cœur d'un réseau de cours d'eau. Les rives du pourtour de l'île de Montréal et des îles, artificialisées pour la plupart, totalisent 267 km. La population peut avoir accès à quelque 110 kilomètres (135 km en incluant le canal de Lachine) de rives publiques sur le pourtour de l'île de Montréal, à des rives privées en empruntant les parcs aménagés sur d'importantes sections du pourtour de l'île et à certains espaces riverains de propriété institutionnelle.

Les efforts d'assainissement des eaux déployés au cours des dernières décennies ont permis d'améliorer sensiblement la qualité des eaux et d'en récupérer certains usages (baignade, canotage, etc.). Mentionnons toutefois que la récupération des usages s'est faite principalement dans l'ouest de l'île, la portion est de l'île demeurant trop polluée. Il existe deux plages sur les pourtours de l'île de Montréal : la plage du Cap-Saint-Jacques et la plage de l'île Notre-Dame.

Les milieux aquatiques et riverains de l'île de Montréal, incluant entre autres les îles Bizard et Dorval, sont des zones particulièrement riches en espèces fauniques et floristiques. La *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* encadre les interventions des municipalités régionales et locales en matière de protection du milieu riverain. Celles-ci doivent en intégrer les recommandations à leur document de planification du territoire et d'urbanisme. Le *Schéma d'aménagement* de l'ex-CUM, maintenant celui de la Ville de Montréal, et les règlements d'urbanisme des anciennes municipalités sont toujours en vigueur et contiennent des dispositions à l'égard des zones inondables. Ces règlements découlent de la première version, publiée en 1987, de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*. Bien que le gouvernement ait adopté en 1996 une nouvelle *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*, le *Schéma d'aménagement* et les réglementations municipales n'ont pas été mis à jour. Ceux-ci ne suffisent toutefois plus à assurer la protection des milieux aquatiques et riverains. Le *Plan d'urbanisme* que prépare actuellement la Ville de Montréal contiendra un chapitre sur la protection du patrimoine naturel, par lequel la protection des milieux riverains en fonction de la Politique de 1996 devrait être traitée. Le cas échéant, les arrondissements du territoire de la Ville de Montréal devront s'assurer de la conformité de leurs règlements aux dispositions du *Plan d'urbanisme* et apporter les ajustements nécessaires.



Plusieurs ruisseaux, dont l'intégrité est menacée, sillonnent le territoire montréalais : les ruisseaux Denis, Pinel, Bertrand, Bouchard, de Montigny, Raimbault, Saint-James, Terra-Cotta, Meadowbrook, du Bois-de-Saraguay, Coulée Grou, rivière à l'Orme, du parc-nature de la Pointe-aux-Prairies, etc. La *Loi sur la qualité de l'environnement* prévoit des mesures de protection des marais, marécages et tourbières : son application demeure toutefois difficile.

Le programme de mise en valeur des espaces bleus, géré par le SMEBV, vise à permettre la réalisation de projets riverains mettant en valeur les berges, les îles et les plans d'eau et favorisant un meilleur accès de la population aux rives et aux plans

d'eau. Les six grands plans d'eau d'abord visés sont le lac des Deux-Montagnes, la rivière des Mille-Îles, la rivière des Prairies, le lac Saint-Louis, le bassin de La Prairie et le couloir fluvial jusqu'aux îles de Contrecoeur.

12.4 Principaux enjeux

- Des pressions continues de développement sont exercées sur les milieux naturels restants.
- Certains écosystèmes, tels les marais, îles et ruisseaux ne bénéficient d'aucune protection.
- Certains arrondissements ne disposent pas suffisamment d'espaces verts compte tenu de leur densité de population.
- La qualité de l'eau en rive ne permet pas une récupération des usages dans tous les secteurs de l'île.
- L'accessibilité des citoyens aux milieux naturels, aux berges et aux espaces verts demeure à améliorer.
- La quantité d'arbres sur les artères montréalaises, ainsi que leur protection et leur entretien, sont insuffisants.
- Seuls quelques arrondissements de l'île Montréal disposent d'un règlement relatif à l'usage des pesticides.



12.5 Références bibliographiques et documents d'intérêt

CMM, Règlement de contrôle intérimaire, 2003.

CMM, Programme triennal d'immobilisations des espaces bleus 2003 / 2005.

CUM, Cartes de gestion écologique des parcs-nature, 1996.

CUM, Schéma d'aménagement, 1987.

CUM et MENV, comités ZIP Ville-Marie et Jacques-Cartier, Atlas des bois de Montréal, 2001.

CUM et MENV, Cartographie des milieux humides, 1999.

MAMM, MENV et CMM, Un nouveau partenariat Québec / Communauté métropolitaine de Montréal : la première entente de communauté sur le développement durable, 2002.

MAMM, MENV et CMM, Cartographie des espaces boisés hors parcs de l'ensemble du territoire de la CMM, 2001.

MCC, Loi sur les biens culturels, 1972.

MENV et comité ZIP, Cartographie des espaces boisés hors parcs, 1999.
MENV, Code de gestion des pesticides, 2003.
MENV, Loi sur la conservation du patrimoine naturel, 2002.
MENV, Politique nationale de l'eau, 2002.
MENV, Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables, 1996.
Les amis de la montagne, Le sommet du mont Royal, mars 2002.
Ville de Montréal, Montréal...naturellement : avant-projet de Politique de protection des milieux naturels, 2003.
Ville de Montréal et MENV, État de situation sur les bois de l'arrondissement naturel et historique du mont Royal, 2003.
Ville de Montréal, Inventaire des espaces verts publics, 2001.
Ville de Montréal, Inventaire des quartiers déficitaires en parcs locaux, 1990.



12.6 Sites internet

Ami-e-s de la Terre de Québec, <http://www.clic.net/~atquebec/>
Amis du Biodôme de Montréal,
<http://www2.ville.montreal.qc.ca/biodome/amisdubiodome/>
CAP, <http://www.cap-quebec.com/>
Héritage Montréal, <http://www.heritagemontreal.qc.ca>
Mont Royal, <http://www.lemontroyal.qc.ca>
UICN, <http://www.iucn.org>

Conclusion

L'objectif de ce diagnostic consistait à dépeindre à grands traits l'état de l'environnement à Montréal. Afin d'effectuer la mise à jour des données et d'ajouter à ce nouveau diagnostic les informations jugées pertinentes, divers documents ont été consultés et de nombreuses personnes contactées. Les membres des comités des Partenaires et Ville-Arrondissements du Plan stratégique de développement durable ont également été mis à contribution : ils ont été appelés à commenter le diagnostic, à le valider ainsi qu'à formuler les enjeux pour chaque thème lors de rencontres de travail et des réunions des comités en octobre 2003. La liste des personnes consultées est jointe en annexe du document.

Le document comporte certaines limites. En effet, la mise à jour a été tributaire de la disponibilité des données, celles-ci variant d'un secteur à l'autre. Par ailleurs, ce document se voulant accessible au grand public, l'information a donc été présentée dans un esprit de vulgarisation.

Enfin, ce diagnostic se veut un outil d'aide à la détermination d'enjeux et d'orientations prioritaires dans le cadre de l'élaboration du Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise. Une prochaine étape du Plan consistera en la définition des actions à entreprendre, lesquelles seront déterminées à partir des enjeux et des orientations prioritaires établis à l'aide de ce diagnostic.

