

Plan de réduction des émissions de GES de la Ville de Laval 2035



Équipe de travail

Ce document est une réalisation du Service de l'environnement et de l'écocitoyenneté,
Division Milieux naturels, sensibilisation et développement de projets

Direction

Scarlett Van Blaeren, directrice — Service de l'environnement et de l'écocitoyenneté
Mathieu Monfet, directeur adjoint — Service de l'environnement et de l'écocitoyenneté

Rédaction

Ian Dessureault, conseiller professionnel environnement

Révision

Jacinthe Rousseau, cheffe de division — Milieux naturels, sensibilisation et développement de projets
Christine Fliesen

En collaboration avec les services municipaux suivants :

Approvisionnement
Bureau des grands projets
Communications et marketing
Culture, loisirs, sport et développement social
Développement économique
Finances
Gestion de l'eau
Immeubles, parcs et espaces publics
Ingénierie
Police
Ressources humaines
Sécurité incendie
Travaux publics
Urbanisme

Table des matières

Glossaire	3
1. Contexte lavallois	5
1.1. Historique de la démarche	5
1.2. Présentation de la Ville de Laval.....	6
2. Portée du Plan de réduction des émissions de GES	11
2.1. Engagement politique	11
2.2. Parties prenantes.....	12
2.3. Rôles des municipalités	13
2.4. Cadre de gouvernance	14
3. Portrait des émissions de GES de la Ville de Laval	18
3.1. États des émissions de GES actuels	18
3.2. Projections des émissions de GES futures.....	19
4. Cible de réduction des émissions de GES	20
4.1. Cibles	20
4.2. Orientations et champs d'action.....	20
5. Mesures visant la réduction des émissions de GES	22
5.1. Mobilité durable.....	22
5.2. Bâtiments	25
5.3. Soutien à la communauté	27
5.4. Exemplarité dans les pratiques.....	28
6. Coûts et financement des initiatives de réduction	29
7. Suivi et reddition de compte	32
<u>ANNEXE 1 – Fiches-résumés des mesures de réduction des émissions de GES</u>	35
1. MOBILITÉ DURABLE.....	38
2. BÂTIMENTS	51
3. SOUTIEN À LA COMMUNAUTÉ	60
4. EXEMPLARITÉ DANS LES PRATIQUES	67
ANNEXE 2 – Plan d'action GES 2021-2025	78

Glossaire

Sigle	Définition
ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
BMD	Bureau de la mobilité durable de Laval
BGP	Bureau des grands projets de la Ville de Laval
CCIL	Chambre de commerce et d'industrie de Laval
CDPQ	Caisse de dépôt et placement du Québec
CISSS	Centre intégré de santé et de services sociaux
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CMMCÉ	Convention mondiale des maires pour le climat et l'énergie
CSSL	Centre de services scolaire de Laval
FCM	Fédération canadienne des municipalités
GES	Gaz à effet de serre
ICI	Industries, commerces et institutions
MAPAQ	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec
MELCC	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
MTQ	Ministère des Transports du Québec
PTI	Plan triennal des immobilisations
SAPPRO	Service de l'approvisionnement de la Ville de Laval
SCCOMM	Service des communications et du marketing
SDÉ	Service du développement économique de la Ville de Laval
SENVÉ	Service de l'environnement et de l'écocitoyenneté de la Ville de Laval
SGE	Service de la gestion de l'eau de la Ville de Laval
SING	Service de l'ingénierie de la Ville de Laval
SIPEP	Service des immeubles, parcs et espaces publics
SRH	Service des ressources humaines de la Ville de Laval

Sigle	Définition
STL	Société de transport de Laval
STP	Service des travaux publics de la Ville de Laval
TOD	Transit-oriented development
UMQ	Union des municipalités du Québec

1. Contexte lavallois

Le Plan de réduction des émissions de GES 2035 de la Ville de Laval et le Plan d'action GES 2021-2025 ont été élaborés dans un souci de mobiliser l'ensemble des acteurs territoriaux pour pouvoir répondre au plus grand défi du XXI^e siècle, soit le défi climatique.

La communauté internationale, en se basant sur des données scientifiques, s'entend sur le fait qu'il faut limiter le réchauffement planétaire à 1,5 °C d'ici la fin du siècle, ce qui se traduit concrètement par l'atteinte de la carboneutralité d'ici 2050. Or, des scientifiques prévoient qu'un réchauffement de 1,5 °C sera déjà atteint en 2030. Sur le territoire lavallois, comme dans plusieurs régions, certains événements climatiques s'intensifient depuis les dernières années. Inondations, canicules, redoux hivernaux et autres phénomènes extrêmes voient leur récurrence augmenter. Il devient donc névralgique que les municipalités planifient le développement de leur territoire de manière à :

- Restreindre les émissions de gaz à effet de serre (GES) pour limiter le réchauffement planétaire (réduction des émissions de GES) ;
- Assurer la résilience de celui-ci par rapport aux changements climatiques (adaptation climatique).

Ces événements ont eu des effets bien concrets et dramatiques dans certains cas pour la population lavalloise, comme les inondations de 2017 et 2019, et la vague de chaleur meurtrière de 2018. Ils ont eu pour conséquence de tester l'ensemble de la communauté dans plusieurs domaines, dont la préparation ainsi que la capacité de mobilisation et de réponse. Ces événements ont surtout rappelé l'impact potentiel des changements climatiques sur les habitudes de vie et les simples gestes quotidiens de la collectivité.

Afin de prévenir des répercussions encore plus graves dans le futur, il faudra une mobilisation collective d'une ampleur comparable à celle observée dans le monde pour répondre à la crise sanitaire actuelle liée à la COVID-19. Toutefois, cette mobilisation se fera sur un horizon de temps beaucoup plus long et en continu.

Ce plan de réduction et le plan d'action se veulent donc une première étape pour établir les bases de la stratégie de réduction des émissions de GES de la Ville de Laval d'ici 2035.

1.1 Historique de la démarche

La Ville de Laval s'intéresse aux changements climatiques et lutte contre ces derniers depuis plus de 20 ans. Elle a été l'une des premières villes canadiennes à avoir joint la communauté Partenaires pour le climat de la Fédération canadienne des municipalités (FCM) en 1998.

Depuis, de nombreuses pratiques innovantes ont été mises en place en matière de lutte aux changements climatiques :

- Première ville québécoise à publier un inventaire des émissions de GES intégrant les sources collectives (2005) ;
- Première ville canadienne à mettre en place une réserve financière dédiée à la réduction des émissions de GES pour lutter contre les changements climatiques (2011) ;
- Parmi les cinq premières villes québécoises à avoir adopté un plan d'adaptation aux changements climatiques (2016) ;

Première ville québécoise à offrir une aide financière pour l'achat d'un véhicule électrique (2018-2019) et d'un vélo à assistance électrique (2018-2021). Afin de mieux encadrer les initiatives lavalloises, l'élaboration d'une stratégie de lutte aux changements climatiques s'est concrétisée en 2018 par l'adhésion de la Ville de Laval à la Convention mondiale des maires pour le climat et l'énergie (CMMCÉ).

QU'EST-CE QUE LA CONVENTION MONDIALE DES MAIRES POUR LE CLIMAT ET L'ÉNERGIE ?

La Convention mondiale des maires pour le climat et l'énergie est une initiative qui regroupe 10 000 villes à travers le monde représentant plus de 900 millions de personnes. Elle a comme objectif d'intégrer les administrations locales à la lutte aux changements climatiques afin de respecter les engagements de l'Accord de Paris pour limiter le réchauffement global à 1,5 °C.

En se joignant à la CMMCÉ, Laval s'est engagée à publier les documents suivants :

- Inventaire des émissions de GES générées sur le territoire	Publié en 2019
- Cible de réduction de ces émissions de GES	Publiée en 2020
- Plan d'adaptation aux changements climatiques	En cours — pour publication en 2023
- Plan de réduction des émissions de GES	En cours — pour publication en 2023

Le présent document constitue donc la dernière étape de la Ville de Laval pour compléter son engagement envers la CMMCÉ concernant le volet de la réduction des émissions de GES.

Les mesures proposées dans ce plan s'appuient sur une analyse approfondie de l'inventaire des émissions de GES, tant du côté des entreprises que sur le plan collectif, ainsi que sur le contexte particulier de Laval :

- Développée selon le modèle des banlieues nord-américaines ;
- Située à proximité d'une grande métropole ;
- Sise sur une île délimitée par deux rivières et un lac.

1.2 Présentation de la Ville de Laval

Les mesures identifiées pour réduire les émissions de GES découlant du contexte particulier de la ville, il est donc nécessaire de brosser le portrait du territoire lavallois.

I. Territoire

La Ville de Laval est la troisième plus grande ville de la province du Québec. Elle est située dans la région administrative du même nom, qui couvre la totalité de l'île Jésus. Délimitée à l'ouest par le lac Saint-Louis, séparée de la rive nord de Montréal par la rivière des Prairies et de la Couronne Nord par la rivière des Mille Îles, elle fait également partie de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) depuis juin 2000.

La figure suivante représente l'emplacement de la ville de Laval au sein de la CMM.



Tableau 1 — Portrait d'utilisation du territoire lavallois

Utilisation	% de la superficie totale
Résidentielle	25 %
Commerciale	5 %
Industrielle	5 %
Bureau	1 %
Institutionnelle	3 %
Agricole	25 %
Réseau routier	15 %
Utilisation publique	4 %
Parc et espace vert	2 %
Autres	16 %

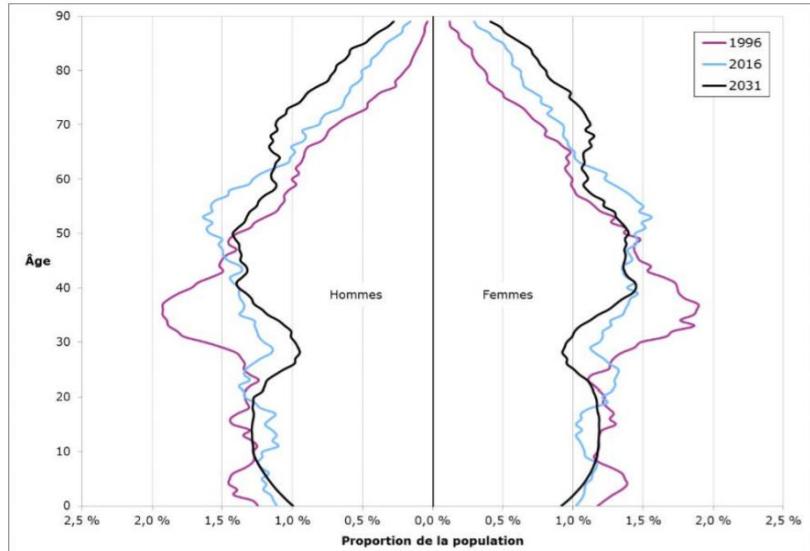
* À noter que 12 % du territoire lavallois est constitué de milieux naturels protégés par la réglementation ou le régime de propriété.

1. Carte de la CMM

Le territoire de la ville couvre une superficie de 266,80 km² (Observatoire Grand Montréal, 2019). La proportion par type d'utilisation est présentée dans le tableau ci-dessus.

II. Population

En 2016, Laval comptait 425 225 résidents répartis dans 160 330 ménages¹. La ville représente 5,1 % de la population du Québec. Depuis la création de Laval en 1965, la population lavalloise s'accroît plus rapidement en moyenne que la population, affichant un rythme annualisé moyen de 1,4 % d'augmentation. La figure ci-contre présente la population lavalloise répartie par sexe et groupes d'âge.



Laval n'échappe pas au vieillissement général de la population bien qu'elle tente d'attirer de jeunes travailleurs afin de bonifier son marché du travail. En effet, en 2016, la population âgée entre 45 et 64 ans (près de 121 170 habitants) était nettement supérieure à celle âgée entre 25 et 44 ans (103 280 habitants) et à celle des 15 à 24 ans (52 480 habitants). Les personnes âgées de 65 ans et

¹ Données provenant des portraits territoriaux 2021 de l'Observatoire Grand Montréal.

plus étaient, quant à elles, au nombre de 72 590. Quant à l'âge médian, qui sépare la population en deux groupes égaux, il atteignait 41,9 ans, soit un peu moins que celui pour l'ensemble du Québec, qui s'élevait à 42,5 ans.

Population vulnérable

En 2015, le revenu médian des ménages lavallois était de 70 216 \$. Il était supérieur à celui des ménages québécois et particulièrement à ceux de la CMM (61 835 \$). Au-delà de ce positionnement, il demeure que plusieurs Lavallois vivent sous le seuil de faible revenu. En 2015, 11,3 % de la population lavalloise avait un faible revenu. Cette réalité concerne plus particulièrement les quartiers centraux, c'est-à-dire Pont-Viau, Laval-des-Rapides et Chomedey, où, dans certaines aires de diffusion, plus de 30 % des habitants gagnent un faible revenu.

Niveau de scolarité

La proportion des Lavallois âgés de 25 à 64 ans titulaires d'un diplôme d'études postsecondaires est de 68,4 %. Sur ce nombre, 27,6 % possèdent un grade universitaire. En comparaison, 31,6 % des Lavallois âgés de 25 à 64 ans n'ont pas de diplôme postsecondaire, dont 12 % ne détiennent aucun certificat, diplôme ou grade.

Niveau d'immigration

Laval tend à devenir un lieu d'accueil pour les gens nés à l'étranger. En 2014-2015, plus de 2 700 personnes, soit environ 6 % des immigrants internationaux arrivant au Québec, ont choisi de s'établir à Laval. La ville arrive au deuxième rang des régions québécoises, derrière Montréal, quant à la proportion de personnes immigrantes au sein de sa population.

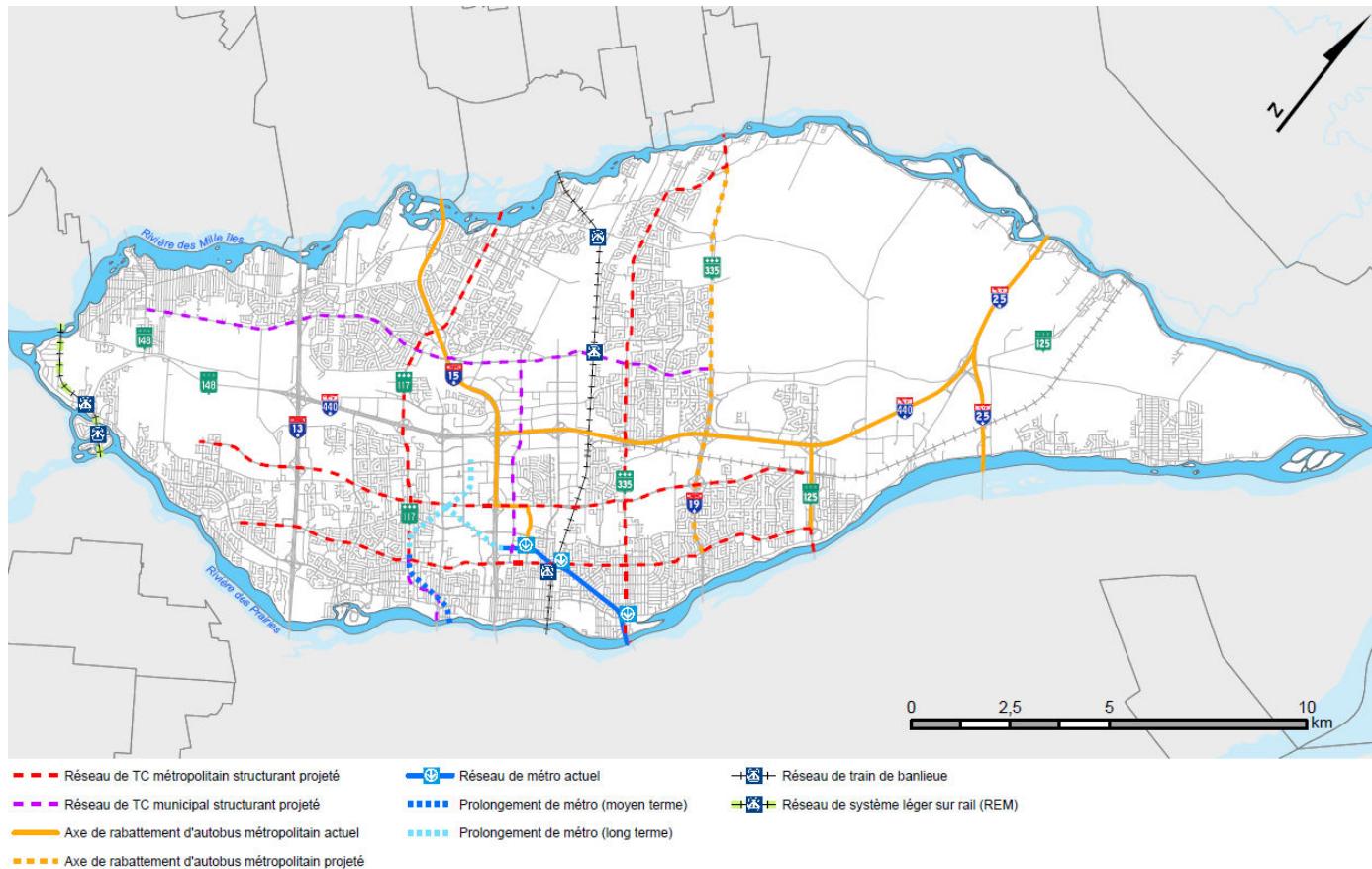
III. Organisation du transport

Réseau autoroutier

La ville de Laval s'est principalement développée dans les années 1970 selon un modèle d'urbanisation visant à desservir la métropole montréalaise. Ce type de développement a eu pour effet d'orienter l'urbanisation autour de grands axes autoroutiers afin de faciliter les déplacements automobiles vers Montréal.

Aujourd'hui, la ville est traversée par cinq autoroutes assurant la circulation des personnes et des marchandises sur son territoire. Les portions des autoroutes qui sillonnent Laval sont utilisées tant pour les déplacements régionaux que pour les déplacements interrives, en plus de desservir les pôles d'activité économique de la CMM.

Réseau de transport collectif structurant



En matière d'infrastructures structurantes de transport collectif, la ville de Laval compte :

- Trois stations de métro concentrées au sud de l'île allant vers Montréal et constituant la prolongation de la ligne orange du réseau métropolitain ;
- Deux voies ferrées utilisées pour le transport des personnes et des marchandises qui totalisent 30 km ;
- Deux lignes de trains de banlieue, dont une qui accueillera le Réseau électrique métropolitain (REM) à partir de 2024, et cinq gares ;
- Un axe de bus à haut niveau de service (BHNS) sur le boulevard Le Corbusier.

Réseau de transport actif

D'une longueur de près de 190 km, le réseau cyclable de Laval est composé de pistes cyclables ou polyvalentes sur rue ou en site propre (156 km/82 %), de bandes cyclables unidirectionnelles et en accotements asphaltés (18 km/10 %) et de chaussées désignées (16 km/8 %). Ce réseau est surtout utilisé à des fins récréatives et sert peu au transport utilitaire. D'une longueur de près de 40 km, la Route verte représente environ 21 % du réseau cyclable lavallois.

Laval compte plus de 1 070 km de voies piétonnes, tous types confondus. Plusieurs secteurs de la ville sont cependant dépourvus de trottoirs, que ce soit dans des quartiers résidentiels ou industriels, ou encore à certains endroits le long d'artères commerciales.

IV. Activité économique

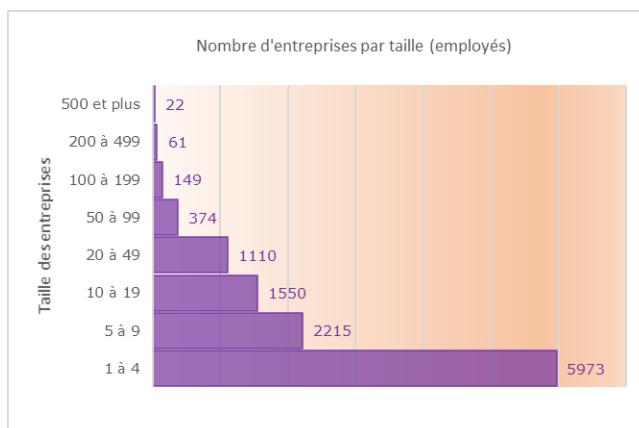
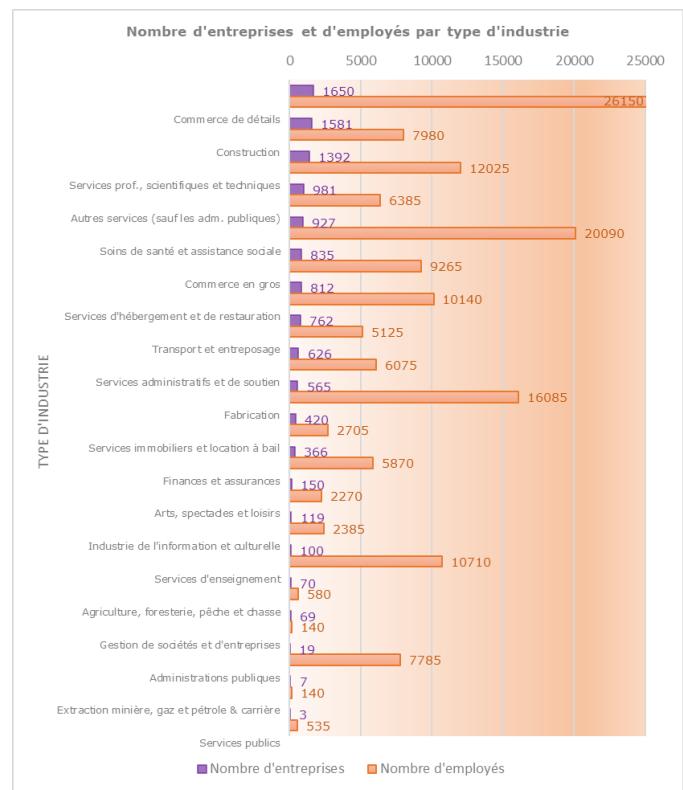
Depuis les années 1960, plus de 6 milliards de dollars de permis de construction ont été accordés par la Ville de Laval sur son territoire, faisant augmenter d'environ 150 % le nombre de logements, en plus de multiplier le rôle d'évaluation par plus de 10. Ces chiffres témoignent d'une évolution dans l'activité économique, passant d'une économie essentiellement agricole dans les années 1930 à une économie comptant un éventail de secteurs d'activité propres à une ville moderne.

Emplois

En 2016, le total des emplois sur le territoire était de 152 790, et ce, quelle que soit la municipalité de résidence des employés. Le taux d'emploi de la population active (15 ans et plus) s'élevait à 61,7 %, soit 208 320 Lavallois. À noter que selon les données de 2011, 52,7 % des Lavallois travaillaient sur l'île de Montréal, alors que 39,4 % travaillaient à Laval.

Type d'économie

En 2017, 11 454 entreprises étaient présentes sur le territoire lavallois. Les figures ci-dessous brossent un portrait de l'activité économique lavalloise par secteurs d'activité, par taille d'entreprise (nombre d'employés) et par emplois totaux.



Les petites et moyennes entreprises de détails et de services constituent une grande portion de l'activité économique lavalloise. Les solutions trouvées pour susciter l'engagement du secteur économique lavallois devront donc prendre en considération cette réalité.

2. Portée du Plan de réduction des émissions de GES

Le présent plan s'inscrit dans la stratégie de lutte aux changements climatiques et se veut une feuille de route pour atteindre la cible de réduction des émissions de GES générées sur le territoire lavallois. Au-delà de l'identification de mesures spécifiques visant la réduction des émissions de GES, l'objectif de ce plan est de relever les activités courantes des différents services de la Ville de Laval ayant un impact potentiel sur les émissions de GES provenant du territoire lavallois. Ce plan présente donc des mesures qui s'intègrent aux plans, programmes et activités quotidiennes des services municipaux ainsi que des initiatives transversales afin de réduire les émissions de GES produites par les activités de la Ville, mais également par la communauté lavalloise.

Ces mesures se déclinent selon les quatre orientations suivantes :

- Mobilité
- Bâtiments
- Soutien à la communauté
- Exemplarité dans les pratiques

Afin d'assurer la réalisation de ce plan de réduction, celui-ci sera développé de manière plus détaillée en trois plans d'action quinquennaux, le premier étant présenté à l'Annexe 2, qui permettront d'effectuer la transition nécessaire pour atteindre la cible de réduction.

2.1 Engagement politique

L'engagement politique de la Ville de Laval en matière de lutte aux changements climatiques se définit essentiellement de deux manières : par l'adhésion à de grands mouvements et par l'adoption d'une vision stratégique qui intègre les enjeux climatiques.

Adhésion à l'urgence d'agir

En 2016, la Ville a appuyé par résolution la Déclaration des élus locaux pour le climat du 4 décembre 2015, reconnaissant ainsi le rôle prépondérant des administrations locales dans l'atteinte des objectifs de la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques (COP21) qui se tenait à Paris. L'adhésion à la CMMCÉ est la concrétisation de cet endossement.

En 2018, l'état d'urgence climatique a été reconnu par les élus lavallois et ainsi l'importance de travailler conjointement avec les différents paliers gouvernementaux pour réduire concrètement et efficacement les émissions de GES.

Vision stratégique

En 2016, une démarche de deux ans a été entreprise par la Ville, qui a collecté et analysé les opinions de différents partenaires, citoyens, élus et employés sur l'avenir du territoire par le biais de recherches marketing, de groupes de discussion et de consultations. À la suite de ces efforts, la vision stratégique *Laval 2035 : Urbaine de nature* a été adoptée.

Cette vision est d'abord celle du territoire et de la collectivité qui l'habite, en plus d'être celle de l'administration. Elle s'étend à l'ensemble des acteurs du développement, incluant les citoyens de Laval, les partenaires économiques et les organismes dont les activités touchent les champs de compétence de la Ville. Maître d'œuvre de l'implantation de la vision, la Ville voit à son déploiement sur le territoire lavallois en concertation et en partenariat avec les parties prenantes.

La vision stratégique est bâtie sur une idée maîtresse, « *Urbaine de nature* », qui se prolonge avec un énoncé structuré en cinq piliers :



Vivante de nature — Concilier les qualités du milieu urbain et celles des milieux naturels du territoire dans une perspective durable.



Séduisante de nature — Réaménager les quartiers en des milieux de vie sains, attrayants et à l'échelle humaine.



Humaine de nature — Agir en leader du développement social et culturel.



Entreprenante de nature — Développer une économie prospère, durable, compétitive et d'avant-garde.



Engagée de nature — Doter Laval d'une organisation agile, éthique, transparente et axée sur les citoyens.

Le présent plan de réduction des émissions de GES s'arrime à cette vision. Ainsi, chaque mesure a été qualifiée en fonction de sa contribution à chaque pilier de la vision stratégique. De cette manière, il est possible et facile d'évaluer les écobénéfices que représente la transition proposée par ce plan.

2.2 Parties prenantes

Les municipalités, en fonction de leurs compétences propres, ont la possibilité d'agir ou d'influencer des actions qui représentent 73,4 % des émissions de GES mondiales. C'est dans cette optique que la Ville de Laval tient à jouer un rôle de leader régional pour la réduction des émissions de GES sur le territoire lavallois.

Toutefois, la transition nécessite la mobilisation et l'implication de toutes les parties prenantes. La figure suivante regroupe en deux ensembles distincts les parties prenantes intégrées à l'administration de la Ville de Laval et celles considérées comme des partenaires régionaux. Il est important d'établir un espace de communication entre ces deux grands ensembles afin d'arrimer les efforts de tous et d'assurer une transition efficace pour l'avenir des Lavallois.

« *LAVAL 2035 : URBaine DE NATURE* »

GRANDE VILLE MODERNE, LAVAL SE DÉPLOIE DANS LE RESPECT DU BIEN-ÊTRE DE SES CITOYENS.

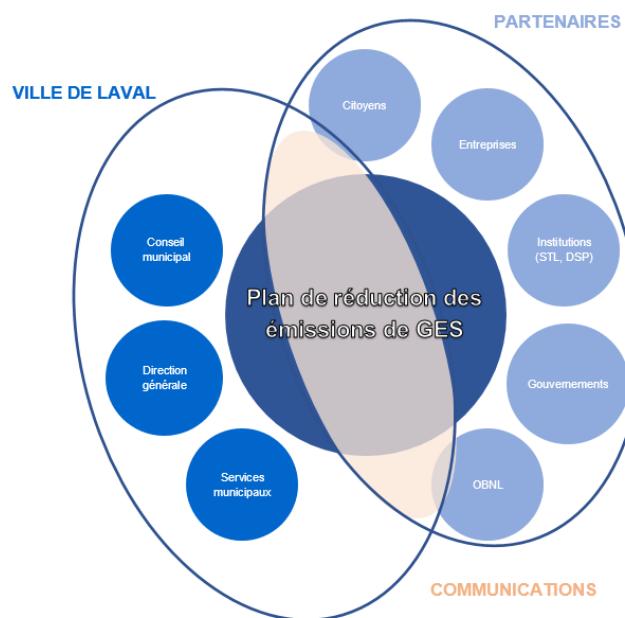
SON DÉVELOPPEMENT URBAIN S'HARMONISE AVEC LA CONSERVATION ET LA MISE EN VALEUR DE SES MILIEUX NATURELS.

À LA GRANDEUR DE L'ÎLE, SES QUARTIERS CHALEUREUX ET SON CENTRE-VILLE ATTRAYANT COMPOSENT UNE MOSAÏQUE VIVANTE AVEC SES RIVIÈRES, SES BOIS, SES PARCS ET SES TERRES AGRICOLES.

EN 2035, LAVAL EST UNE VÉRITABLE FORCE URBAINE TOUT EN NATURE.

À cet effet, la Ville souhaite assumer un leadership territorial et compte mettre en place de nombreuses initiatives pour favoriser le dialogue avec les acteurs locaux :

- Création d'un forum ou d'une plateforme d'échange avec les partenaires régionaux ;
- Participation aux initiatives régionales, dont Laval collectivité Zéro émission nette (Laval ZéN), qui regroupe l'ensemble des partenaires régionaux impliqués dans la lutte aux changements climatiques ;
- Collaboration avec les acteurs du milieu lavallois dans les domaines commerciaux, industriels, environnementaux, sociaux et culturels.



Afin de brosser un portrait global des enjeux et responsabilité des parties prenantes a été intégré afin de souligner l'importance de tous dans la prévention. Les parties prenantes ont été divisées en quatre catégories.

Dans les prochaines années, des efforts seront faits dans la région lavalloise autour de la question de la réduction des émissions de GES. L'identification des actions à mettre en place.

Catégories	Parties prenantes
Ville de Laval	Conseil municipal, direction générale et Services municipaux
Gouvernement	Gouvernements (provincial et fédéral)
Société civile	Citoyens, institutions et OBNL
Entreprises	Industries et commerces lavallois

2.3 Rôles des municipalités

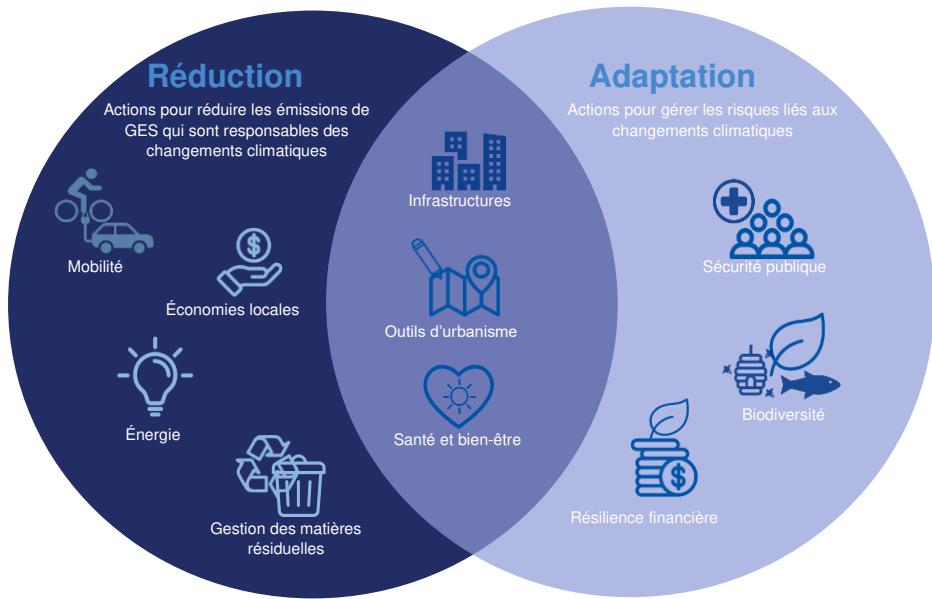
La Ville de Laval reconnaît et partage la vision de l'Union des municipalités du Québec (UMQ) quant à l'impact des changements climatiques sur les municipalités :

« Les changements climatiques interpellent les gouvernements de proximité sur tous les fronts. Dans chaque région et chaque municipalité, des mesures concrètes doivent

être mises de l'avant par les décideurs municipaux pour adapter les milieux de vie, les infrastructures et les services à la population². »

C'est pourquoi la Ville de Laval a intégré les 10 chantiers de l'UMQ dans sa stratégie de lutte aux changements climatiques puisque ceux-ci auront des « impacts transversaux, à la fois sur les plans économique, social et environnemental, et généreront par le fait même des effets mesurables et positifs sur le climat³ ». La figure suivante représente les différents chantiers selon les deux grandes catégories d'actions en matière de lutte aux changements climatiques :

- La réduction des émissions de GES (aussi appelée « mitigation des impacts climatiques ») ;
- L'adaptation aux changements climatiques.



Le présent plan se consacre exclusivement aux chantiers qui visent la réduction des émissions de GES. Le plan d'adaptation aux changements climatiques de la Ville de Laval traite des autres chantiers.

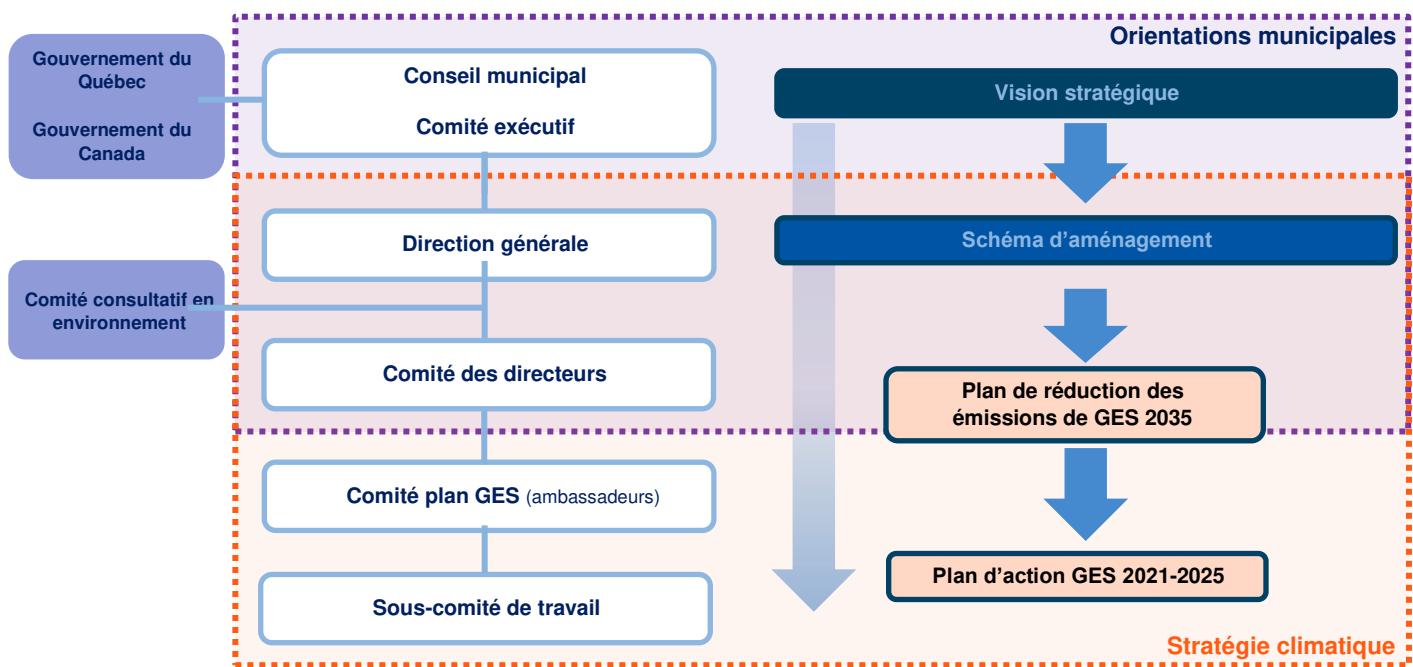
2.4 Cadre de gouvernance

L'atteinte des objectifs de la Ville de Laval en matière de réduction des émissions de GES nécessite une bonne planification autant sur le plan de l'identification des mesures et des actions à mettre en place que sur celui de l'intégration de ces mesures et actions à l'appareil administratif lavallois pour assurer une cohésion dans les opérations, les budgets, les partenariats ainsi que la recherche de sources de financement et de nouvelles pratiques innovantes.

² Déclaration d'engagement : Unis pour le climat, UMQ, <https://umq.qc.ca/wp-content/uploads/2021/04/declaration-climat-8avril21.pdf>

³ Présentation de la Plateforme municipale *Unis pour le climat*, UMQ, <https://umq.qc.ca/wp-content/uploads/2021/04/plateforme-municipale-climat-8avril21.pdf>

Afin d'assurer une intégration fluide des mesures de réduction des émissions de GES, le comité des directeurs de la Ville de Laval a été ciblé pour veiller à la bonne mise en œuvre de ce plan puisqu'il touche l'ensemble des services municipaux. Ceux-ci doivent être impliqués et mobilisés pour en assurer le succès. En effet, l'intégration du plan de réduction des émissions de GES se fait en grande partie au travers des planifications annuelles des différents services municipaux afin que les enjeux liés aux changements climatiques soient réellement pris en compte dans les activités de la Ville de Laval.



Rôles et responsabilités

Conseil municipal et comité exécutif

Membres	<ul style="list-style-type: none"> Conseil municipal (maire de Laval et 21 conseillers municipaux) Comité exécutif (maire et 7 conseillers municipaux)
Rôles	<ul style="list-style-type: none"> Définir les grandes orientations et les priorités annuelles ; Adopter les règlements et les budgets, et voter les crédits nécessaires à l'administration de la Ville.

Direction générale

Membres	<ul style="list-style-type: none"> Directeur général Direction générale adjointe – Infrastructures Direction générale adjointe – Développement et aménagement du territoire Direction générale adjointe – Services de proximité Direction générale adjointe – Services administratifs et corporatifs
---------	---

Rôles	<ul style="list-style-type: none"> Assurer l'opérationnalité des grandes orientations et des priorités annuelles ; Approuver les budgets et échéanciers annuels ; Valider l'atteinte des résultats annuels.
-------	--

Comité des directeurs

Membres	Directeurs de tous les services municipaux
Rôles	<ul style="list-style-type: none"> Assurer l'arrimage des orientations du plan de réduction avec les grandes orientations et les priorités municipales ; Réviser annuellement les budgets et échéanciers des mesures de réduction ; Approuver le bilan annuel de l'atteinte des résultats.

Comité plan GES

Coordination	Conseiller professionnel en changements climatiques
Membres du comité (ambassadeurs)	<ul style="list-style-type: none"> Approvisionnement (SAPPRO) Bureau de la mobilité durable (BMD) Bureau des grands projets (BGP) Bureau de la résilience Culture, loisirs, sport et développement social (SCLSDS) Développement économique (SDÉ) Finances (SFIN) Gestion de l'eau (SGE) Service des immeubles, parcs et espaces publics (SIEPEP) Environnement et écocitoyenneté (SENVÉ) Ingénierie (SING) Police (SPOL) Ressources humaines (SRH) Sécurité incendie (SINC) Travaux publics (STP) Urbanisme (SURB)
Rôles	<ul style="list-style-type: none"> Élaborer et mettre en œuvre les cadres de référence et le plan d'action quinquennal, et en assurer le suivi ; Mettre en place les procédures et processus requis ; Intégrer les actions identifiées aux activités courantes des services concernés (planification des ressources financières et humaines pour l'atteinte des objectifs) ; Mettre en œuvre des projets ; Identifier des indicateurs de performance et en assurer le suivi ; Réaliser un bilan annuel de l'atteinte des résultats.
Fréquence des rencontres	4 à 5 rencontres par année

Sous-comité de travail

Coordination	Conseiller professionnel en changements climatiques
--------------	---

Membres du comité (ambassadeurs)	<ul style="list-style-type: none"> Bureau des grands projets (BGP) Culture, loisirs, sport et développement social (SCLSDS) Développement économique (SDÉ) Finances (SFIN) Gestion de l'eau (SGE) Service des immeubles, parcs et espaces publics (SIPEP) Environnement et écocitoyenneté (SENVÉ) Ingénierie (SING) Ressources humaines (SRH) Travaux publics (STP) Urbanisme (SURB)
Rôles	<ul style="list-style-type: none"> Identifier les dossiers prioritaires nécessitant l'implication transversale des services concernés ; Développer des cadres de référence pour les dossiers prioritaires ; Mettre en place les procédures et processus requis ; Planifier les ressources financières et humaines pour l'atteinte des objectifs ; Mettre en œuvre les projets ; Identifier des indicateurs de performance et en assurer le suivi ; Réaliser un bilan annuel de l'atteinte des résultats.
Fréquence des rencontres	Au besoin

Comité consultatif en environnement

Coordination	Directrice du Service de l'environnement et de l'écocitoyenneté
Membres du comité	<ul style="list-style-type: none"> Neuf membres : <ul style="list-style-type: none"> Deux membres du conseil municipal Sept membres choisis parmi les résidents lavallois
Rôles	<ul style="list-style-type: none"> Conseiller les instances municipales sur une variété de sujets touchant l'environnement. Fournir son expertise dans les domaines suivants : <ul style="list-style-type: none"> La qualité du milieu ; La protection de l'environnement ; Les plans d'aménagement ; Les projets, stratégies, politiques et règlements touchant les domaines de l'eau, de l'air, des sols, des changements climatiques et de la gestion des matières résiduelles.
Fréquence des rencontres	8 rencontres par année

3. Portrait des émissions de GES de la Ville de Laval

3.1 États des émissions de GES actuels

La Ville de Laval assure le suivi des émissions de GES générées sur son territoire depuis 2006. Étant donné qu'à cette époque, le Protocole de Kyoto était en vigueur et que celui-ci spécifiait l'année 1990 comme base de référence mondiale pour l'adoption d'objectifs de réduction des émissions de GES par les juridictions planétaires, la Ville a toujours utilisé l'année 1990 comme base de référence pour ses propres objectifs.

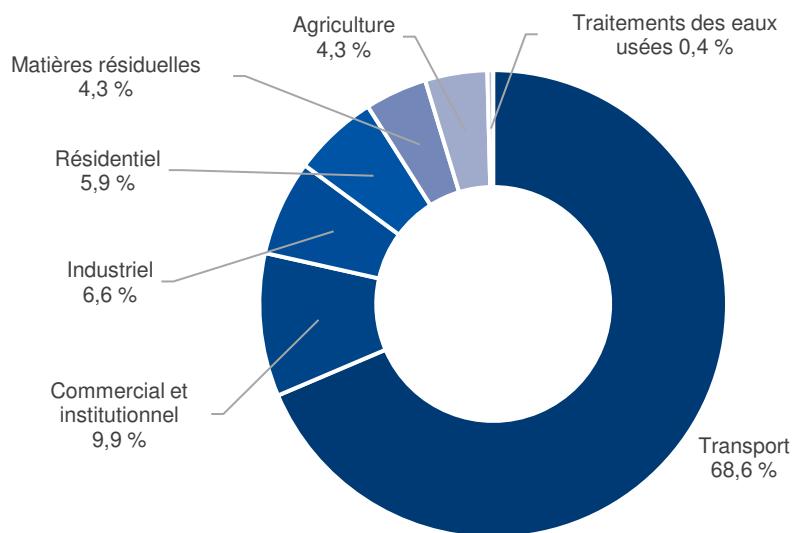
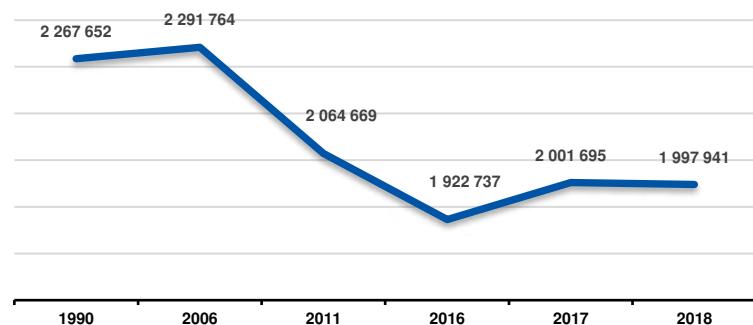
La figure ci-contre présente l'évolution des émissions de GES générées sur le territoire lavallois depuis 1990. Ainsi, la Ville de Laval a réduit ses émissions de près de 12 % depuis 1990, une tendance à l'inverse des émissions mondiales qui ont augmenté de 35 % durant la même période. À noter que depuis 2016, la Ville assure un suivi annuel de ses émissions de GES.

Provenance des émissions

Le mode de déplacement en automobile a conditionné le développement de la Ville de Laval et est omniprésent dans l'environnement urbain du territoire. Il n'est donc pas surprenant que le secteur du transport soit la plus grande source d'émissions de GES sur le territoire lavallois, soit près de 69 %.

Les autres sources importantes sont essentiellement liées aux énergies fossiles utilisées dans les secteurs commercial et institutionnel, industriel et résidentiel pour un total combiné d'environ 23 %. Considérant les carburants pour le secteur du transport, c'est presque 93 % des émissions du territoire lavallois qui sont associées à une source énergétique fossile.

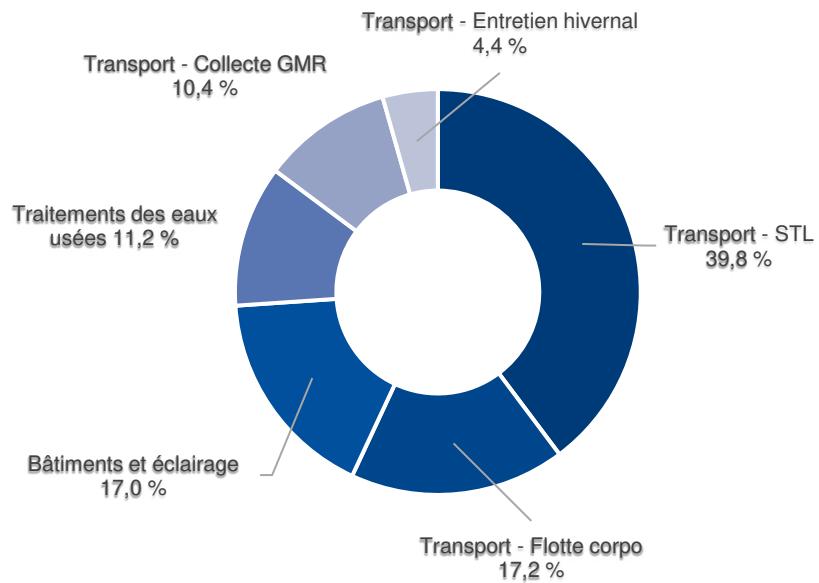
Évolution réelle des émissions de GES de la Ville de Laval (tCO₂e)



Portrait corporatif

Par souci d'exemplarité et pour assumer son leadership en matière de lutte aux changements climatiques, la Ville de Laval assure également le suivi des émissions de GES générées par ses activités. À noter que ce portrait est présenté à titre indicatif seulement, puisque l'ensemble de ces émissions sont déjà intégrées au portrait des émissions collectives lavalloises selon leur source respective.

Ainsi, à l'instar des émissions générées sur le territoire lavallois, le secteur du transport est le principal contributeur des émissions corporatives dans la même proportion en considérant les émissions liées à la flotte d'autobus de la Société de transport de Laval (STL).



3.2 Projections des émissions de GES futures

Il est possible d'estimer l'empreinte carbone moyenne d'un citoyen lavallois en 2035 en se basant sur les projections démographiques de la Ville de Laval et les grandes orientations gouvernementales en matière de réduction des émissions de GES, soit :

- Plan pour l'économie verte du Québec
- Politique énergétique 2030 du gouvernement du Québec
- Politique de mobilité durable du Québec

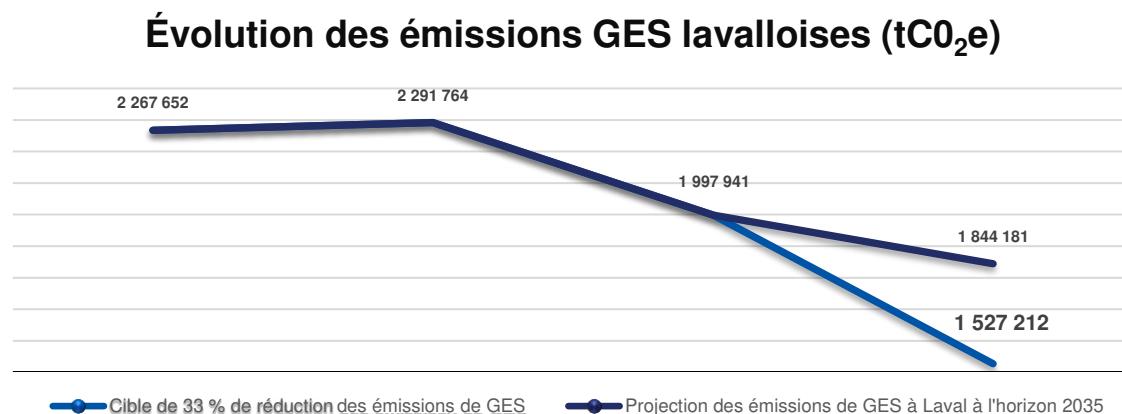
Selon ces données, l'empreinte carbone moyenne d'un résident de Laval passerait de 4,32 tCO₂e à 3,66 tCO₂e⁴.

⁴ Calculée à partir du niveau des émissions attendu en 2035 avec l'atteinte de la cible et les projections de la population de la Ville de Laval en 2035.

4. Cible de réduction des émissions de GES

4.1 Cibles

En octobre 2020, la Ville de Laval publiait sa cible : réduire les émissions de GES générées sur le territoire lavallois de 33 % sous le niveau de 1990 d'ici 2035. Environ 70 % des efforts de réduction visent le secteur du transport routier. À cet effet, la Ville a été accompagnée par la Chaire Mobilité de l'École polytechnique de Montréal pour identifier des scénarios de mobilité durable et quantifier l'impact de ceux-ci en matière de réduction d'émissions de GES.



Concrètement, cette cible vise à réduire de près de 500 000 tCO₂e les émissions annuelles par rapport à celles générées actuellement à Laval.

4.2 Orientations et champs d'action

Comme indiqué à la section 2, la Ville de Laval propose de mettre en place des actions selon quatre orientations afin d'assurer l'atteinte de cette cible.

Mobilité durable



Considérant l'importance du secteur du transport dans le portrait des émissions de GES générées sur le territoire lavallois, cette orientation est la plus importante pour l'atteinte de la cible de réduction. Elle encadre l'ensemble des actions qui seront mises en place, tant sur le plan corporatif que collectif, ayant un impact sur les émissions liées au transport routier.

Elle concerne autant la flotte de véhicules corporatifs de la Ville de Laval que l'aménagement du territoire de manière à faciliter les modes de déplacement alternatifs.

Bâtiments



Bien que la majorité des besoins énergétiques au Québec soit comblée par l'hydroélectricité, une source d'énergie renouvelable, les bâtiments corporatifs et privés constituent une source d'émission de GES non négligeable. Cette orientation encadre les efforts à mettre en place pour réduire la consommation d'énergie de source fossile.

Elle englobe aussi bien les efforts de sensibilisation pour réduire la consommation d'énergie que la transition des systèmes énergétiques vers une source renouvelable.

Soutien à la communauté



Cette orientation souligne l'importance d'impliquer l'ensemble de la société dans la lutte aux changements climatiques afin d'assurer une transition optimale et équitable vers un mode de vie plus faible en carbone. Elle propose de fournir différents types de soutien aux acteurs du territoire de la part de la Ville.

Elle touche autant la mise en place de nouveaux services destinés aux citoyens que des initiatives visant à reconnaître les efforts déployés par les entreprises et organismes lavallois en matière de lutte aux changements climatiques.

Exemplarité dans les pratiques



En tant qu'organisme public et responsable de la gestion de son territoire, la Ville de Laval est consciente de son devoir d'exemplarité en matière de lutte aux changements climatiques afin de susciter l'adhésion de l'ensemble des acteurs territoriaux. Cette orientation encadre les actions qui seront mises en place et qui contribueront à réduire les émissions de GES associées aux activités de la Ville.

Elle a trait autant à l'encadrement des employés qu'à l'adoption de nouvelles pratiques de gestion et lignes directrices.

5. Mesures visant la réduction des émissions de GES

La présente section propose les mesures qui ont été identifiées pour atteindre la cible de réduction de 33 % des émissions de GES de la Ville de Laval d'ici 2035. Les objectifs de réduction ont été quantifiés lorsque possible et sont basés sur le niveau actuel des émissions de GES afin de déterminer les sources d'émissions qu'il faut dès maintenant réduire.

Les mesures ont été regroupées selon les quatre grandes orientations décrites à la section 4. Les tableaux présentés aux pages suivantes résument les champs d'action pour chaque orientation en indiquant pour celles-ci :

- Les sources d'émission de GES visées ;
- Les chantiers de l'UMQ interpellés ;
- Les mesures de réduction identifiées pour chaque orientation, incluant un exemple d'action tiré du Plan d'action GES 2021-2025 (voir Annexe 2) ;
- Le détail des réductions estimées d'ici 2035 pour chaque mesure.

À noter que, même si la cible de réduction est exprimée en fonction du niveau des émissions de GES de 1990, les potentiels de réduction estimés dans le présent document font référence au niveau des émissions le plus récent pour la Ville de Laval, soit 2018 (voir section 3).

Une version détaillée de chaque mesure est présentée sous forme de fiche-résumé à l'Annexe 1.

5.1 Mobilité durable

L'aménagement de l'espace public est au cœur du rôle d'une Ville. Le réseau artériel en constitue l'une des principales composantes puisque le mode de développement typiquement nord-américain, centré principalement sur l'auto, en a fait historiquement une priorité. Or, l'impact du secteur du transport routier sur les émissions de GES nécessite de revoir ce mode de développement et d'élaborer des stratégies de mobilité durable qui permettront de réduire les émissions.

Même si ces stratégies sont cruciales pour répondre aux enjeux globaux liés aux GES auxquels nous faisons face, elles doivent aussi passer le test de la cohérence par rapport aux autres objectifs collectifs en matière de mobilité (ex. : sécurité, qualité de vie, accessibilité, pollution de l'air, etc.). Il est donc fondamental de comprendre les impacts directs et indirects des différentes mesures envisagées et d'en tenir compte dans le choix des meilleures actions à implanter pour respecter l'ensemble des cibles.



Afin d'évaluer tous ces impacts, la Ville de Laval a été accompagnée par la Chaire Mobilité de l'École Polytechnique de Montréal grâce à un soutien financier du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) dans le cadre du programme Climat municipalités Phase 2 — Volet 1. La Chaire Mobilité a pu constater, après une analyse de parangonnage, qu'il n'existe pratiquement pas d'administrations publiques membres de la CMM ayant procédé à une analyse approfondie des effets concrets de mesures de mobilité durable dans l'établissement de leur cible de réduction des émissions de GES faute d'une méthodologie claire et accessible.

Afin d'identifier l'ensemble des impacts d'une action donnée, l'approche de la Chaire Mobilité propose de faire le portrait complet des conséquences de celle-ci, appelé « chaîne de causalité ». Pour prioriser les effets des différents éléments de la chaîne, il faut les classer selon la logique de hiérarchisation Réduire-Transformer-Améliorer (RTA) :

- Réduire les besoins de déplacement (ex. : télétravail) ;
- Transférer vers des modes de transport autres que l'automobile individuelle (ex. : piste cyclable) ;
- Améliorer les modes de transport actuels (ex. : électrification).

Concrètement, les travaux de la Chaire ont permis de :

- quantifier les réductions des émissions de GES potentiellement générées par des actions et des projets de mobilité durable ;
- cerner les principaux obstacles à la mise en œuvre des différentes actions et projets de mobilité durable identifiés ;
- proposer des pistes de solution pour répondre aux obstacles soulevés.

Les mesures identifiées pour cette orientation découlent directement des conclusions des travaux de la Chaire⁵.

⁵ L'étude complète est disponible sur le site Web de la Ville de Laval.

<https://www.laval.ca/Pages/Fr/Citoyens/lutte-changements-climatiques.aspx>

Tableau résumant les mesures relatives à la mobilité durable

ORIENTATION : MOBILITÉ DURABLE		Objectif de réduction 2035 : 347 000 tCO ₂ e	
Sources d'émissions visées	Chantiers de l'UMQ	Mesures	Détails des réductions
Transport (collectivité)	Mobilité	1.1 Appui à l'augmentation de la part modale de la mobilité active <i>Ex. : 1.1.2 Poursuivre le déploiement des plans directeurs du réseau cyclable et du réseau piétonnier</i>	26 000
		1.2 Appui à l'augmentation de la part modale du transport collectif <i>Ex. : 1.2.2 Densifier les corridors de transports collectifs structurants</i>	31 000
		1.3 Appui au déploiement de modes de transport alternatifs <i>Ex. : 1.3.1 Contribuer à étendre la zone de desserte de Communauto</i>	7 000
	Outils d'urbanisme	1.4 Appui à la conversion de la flotte de véhicules des Lavallois <i>Ex. : 1.4.6 Promouvoir les subventions gouvernementales pour encourager l'électrification des transports sur le territoire lavallois</i>	240 000
		1.5 Gestion optimale des déplacements sur le territoire lavallois <i>Ex. : 1.5.2 Créer un centre de gestion de la mobilité (ex. : synchronisation des feux de circulation, mesures d'apaisement de la circulation, gestion efficace pour contrer la congestion à la suite des travaux d'entretien)</i>	36 000
	Santé et bien-être	1.6 Appui à l'adoption de pratiques de télétravail par les citoyens et employeurs lavallois <i>Ex. : 1.6.1 Évaluer la possibilité que la Ville de Laval participe au déploiement d'espaces de coworking</i>	7 000

5.2 Bâtiments

Au Québec, bien que la consommation énergétique associée aux bâtiments soit principalement liée à l'hydroélectricité, ceux-ci consomment une part importante d'énergie provenant de sources fossiles. L'une de ces sources est le mazout, qui constitue la forme d'énergie pour les bâtiments la plus émettrice de GES. Cette source énergétique est depuis longtemps ciblée comme une priorité par le gouvernement du Québec, qui légiférera dans les prochaines années afin de limiter, voire interdire, son utilisation dans le cadre de sa Politique énergétique 2030.



L'autre principale source d'énergie d'origine fossile pour les bâtiments est le gaz naturel. Il constitue généralement l'option privilégiée pour remplacer le mazout en raison de son plus faible coût par rapport à d'autres sources énergétiques renouvelables comme l'hydroélectricité. Étant donné l'importance du gaz naturel comme source d'énergie pour les bâtiments commerciaux et industriels, légiférer son utilisation aurait des impacts économiques considérables à court terme. L'une des solutions est de proposer une plus grande offre de gaz naturel renouvelable (GNR) aux consommateurs québécois. En se dotant d'un objectif fixant à 5 % la proportion minimale de GNR que les distributeurs québécois devront injecter dans leur réseau à compter de 2025, le gouvernement du Québec propose une solution de transition qui permettra aux acteurs économiques d'apporter les ajustements nécessaires à moyen terme tout en s'assurant de réduire les émissions de GES associées à la consommation de gaz naturel d'ici 2030.

Les mesures identifiées pour cette orientation découlent donc des grandes orientations gouvernementales en matière de transition énergétique ainsi que d'initiatives municipales et régionales afin de soutenir, voire accélérer, cette transition sur le territoire lavallois.

Tableau résumant les mesures relatives aux bâtiments

ORIENTATION : BÂTIMENTS		Objectif de réduction 2035 : 37 600 tCO ₂ e	
Sources d'émissions visées	Chantiers de l'UMQ	Mesures	Détails des réductions
Résidentiel (collectivité)	 Économies locales	2.1 Entretien optimal des bâtiments de la Ville de Laval <i>Ex. : 2.1.1 Établir des critères de conception pour les nouveaux bâtiments et les rénovations majeures afin de rendre obligatoire l'utilisation d'énergie renouvelable</i>	600*
Commercial et institutionnel (corporatif et collectivité)	 Énergie	2.2 Construction de nouveaux bâtiments municipaux durables <i>Ex. : 2.2.2 Entériner la Politique écoresponsable des bâtiments municipaux</i>	S.O.
Industriel (collectivité)	 Outils d'urbanisme	2.3 Appui à la transition énergétique des résidences lavalloises <i>Ex. : 2.3.1 Poursuivre le programme de subvention aux citoyens lavallois pour convertir leur système de chauffage au mazout</i>	28 000
	 Infrastructures	2.4 Appui à la conversion des systèmes de chauffage au mazout dans les industries et les commerces lavallois <i>Ex. : 2.4.2 Sensibiliser les entreprises quant aux différents programmes et partenaires pour convertir les systèmes au mazout</i>	9 000

* Réductions corporatives, ne sont pas comptabilisées dans l'objectif de réductions pour la cible.

5.3 Soutien à la communauté

Le défi climatique a été maintes fois identifié à travers le monde comme étant LE défi de société du siècle actuel. Le relever nécessitera des changements profonds dans les façons de vivre pour des millions de personnes et la société est déjà confrontée à de la résistance par rapport à ces changements.



Ainsi, les stratégies visant la réduction des émissions de GES devront non seulement planifier une transition effective vers la carboneutralité des communautés, mais elles devront également prévoir des mécanismes pour soutenir ces dernières tout au long de cette transition. Ce soutien est nécessaire pour rassurer les communautés et minimiser les effets de la résistance aux changements. À titre de municipalité, Laval place cette orientation au cœur des réflexions entourant le présent plan et confirme également le rôle primordial des villes dans la lutte aux changements climatiques à l'échelle mondiale.

Les mesures identifiées pour cette orientation se veulent donc en adéquation avec une condition sine qua non au succès de toute stratégie de lutte aux changements climatiques : **l'adhésion des communautés locales**.

Tableau résumant les mesures relatives au soutien à la communauté

ORIENTATION : SOUTIEN À LA COMMUNAUTÉ		Objectif de réduction 2035 : 87 000 tCO ₂ e	
Sources d'émissions visées	Chantiers de l'UMQ	Mesures	Détails des réductions
Matières résiduelles (collectivité)	 Gestion des matières résiduelles	3.1. Stratégie de gestion des matières résiduelles <i>Ex. : 3.1.11 Poursuivre l'implantation de la collecte et le traitement de la matière organique</i>	16 000
Industriel et commercial et institutionnel (collectivité)	 Énergie	3.2 Appui à la transition énergétique du secteur économique lavallois <i>Ex. : 3.2.2 Sensibiliser, informer et inciter des entreprises lavalloises en s'inspirant de l'initiative « Communauté durable (CD) », qui vise à démocratiser l'accès au marché volontaire du carbone par la mise en place de mesures de conversion ou d'efficacité énergétique</i>	55 000
Agriculture (collectivité)	 Économies locales	3.3 Appui à la transition énergétique du secteur agricole lavallois <i>Ex. : 3.3.3 Explorer les possibilités de financement d'un projet-pilote pour des serres alimentées par énergie renouvelable</i>	16 000

5.4 Exemplarité dans les pratiques

Cette orientation est en lien avec la précédente puisqu'elle a le même objectif principal, soit l'adhésion de la communauté.

En allouant des ressources financières et humaines à la mise en place d'initiatives visant à réduire l'empreinte carbone de ses activités, la Ville de Laval veut démontrer qu'il est concrètement possible, viable et souhaitable d'agir le plus rapidement possible pour limiter les émissions de GES. Ceci afin d'inspirer l'ensemble des citoyens, des organismes, des institutions et des entreprises de Laval à se joindre à la transition vers la carboneutralité.



Les mesures identifiées pour cette orientation visent donc à innover tant sur le plan technologique que dans les pratiques pour diminuer les émissions de GES liées aux activités de la Ville afin de consolider le statut de Laval comme chef de file en matière de réduction des émissions de GES.

Tableau résumant les mesures relatives à l'exemplarité dans les pratiques

ORIENTATION : EXEMPLARITÉ DANS LES PRATIQUES		Objectif de réduction 2035 : 30 500 tCO ₂ e	
Sources d'émissions visées	Chantiers de l'UMQ	Mesures	Détails des réductions
Transport (corporatif)	 Mobilité	4.1 Gestion écoresponsable de la flotte des véhicules municipaux <i>Ex. : 4.1.2 Électrifier la flotte des véhicules légers</i>	23 000*
		4.2 Encadrement des activités de traitement des eaux usées <i>Ex. : 4.2.3 Valorisation carboneutre des boues municipales (remplacement du sécheur et évaluation du processus de traitement)</i>	6 000
Traitement des eaux usées (collectivité)	 Santé et bien-être	4.3 Gestion de l'eau potable <i>Ex. : 4.3.6 Évaluer l'impact de la régulation de la pression du réseau d'aqueduc sur l'émission de GES</i>	S.O.
Matières résiduelles (collectivité)	 Énergie	4.4 Mise en place d'initiatives visant à favoriser la mobilité durable chez les employés de la Ville de Laval <i>Ex. : 4.4.1 Élaborer et déployer une politique sur le télétravail</i>	1 500*
	 Gestion des matières résiduelles	4.5 Mise en place d'initiatives visant à favoriser les approvisionnements écoresponsables et, plus spécifiquement, carboresponsables de la Ville de Laval <i>Ex. : 4.5.1 Définir une politique d'achat écoresponsable</i>	S.O.

* Réductions corporatives, ne sont pas comptabilisées dans l'objectif de réductions pour la cible.

6. Coûts et financement des initiatives de réduction

Par souci de transparence et afin de démontrer sa réelle volonté d'atteindre sa cible de réduction des émissions de GES de 33 % sous le niveau de 1990 d'ici 2035, la Ville de Laval a procédé à une analyse des coûts des différentes initiatives et une identification des sources budgétaires pour assurer le financement de celles-ci. Il s'agit d'estimations préliminaires qui ne couvrent que la période de cinq ans visée par le Plan d'action GES 2021-2025. Ces coûts seront réévalués annuellement lors des exercices budgétaires de la Ville.

Le tableau suivant présente le total sur cinq ans des ressources et des budgets associés à chaque orientation qui seront nécessaires pour réaliser les différentes actions du Plan d'action GES 2021-2025⁶ :

- Les coûts en ressources humaines ont été estimés à partir d'un salaire moyen hebdomadaire et de l'évaluation des besoins en semaines de travail, et correspondent à de nouvelles ressources à venir au cours des cinq prochaines années ;
- Les montants des budgets correspondent aux montants évalués (lorsque possible) pour réaliser les différentes actions identifiées dans le Plan d'action GES 2021-2025 (voir Annexe 1). Ceux-ci peuvent provenir de différentes sources :
 - Budget courant de fonctionnement des services municipaux responsables,
 - Plan triennal d'immobilisations,
 - Nouveau budget à prévoir par les services municipaux responsables,
 - Réserve financière pour la réduction des émissions de GES,
 - Programmes gouvernementaux (ou paragouvernementaux).
- Seules les principales sources budgétaires sont présentées dans le tableau suivant.

⁶ Un indice des investissements à l'horizon 2035 est présenté pour chaque mesure dans les fiches-résumés à l'Annexe 1.

Tableau des impacts financiers du Plan d'action GES 2021-2025

Budget estimé	
Budget courant et PTI (2021-2025)	93 actions (85 % <i>des actions</i>)
	175,3 M\$ (98 % <i>du budget</i>)
Budget à prévoir (2021-2025)	
Nombre d'actions	17 actions (15 %)
Budget à prévoir	5,3 M\$ (2 %)
○ Réserve	2,2 M\$
○ Budget courant	3,1 M\$
RH supplémentaire moyenne/an (2021-2025)	1 employé
Coût 2021-2025	0,36 M\$
Sous-total projets	180,6 M\$
Sous-total RH	0,4 M\$
Total	181,0 M\$

Tableau des impacts financiers du Plan d'action GES 2021-2025 détaillés par grandes orientations

Orientations	Principaux services impactés	RH supplémentaires (coût total sur 5 ans)	Budget à prévoir	Budget PTI 2021-2025	Budget 2021-2025 TOTAL
1. Mobilité durable	BMD SING	- \$	200 000 \$	44 200 000 \$	44 400 000 \$
2. Bâtiments	BGP SIPEP	- \$	2 100 000 \$	81 500 000 \$	83 600 000 \$
3. Soutien à la communauté	SENVÉ	400 000 \$ (1 empl./an)	-	38 700 000 \$	39 100 000 \$
4. Exemplarité dans les pratiques	SGE STP	- \$	3 000 000 \$	10 900 000 \$	13 900 000 \$
TOTAL		400 000 \$ (1 empl./an)	5 300 000 \$	175 300 000 \$	181 000 000 \$

La mise en œuvre du Plan d'action GES 2021-2025 nécessitera l'addition de nouveaux budgets (coûts de mise en œuvre et ressources humaines) dont le coût total s'élève à environ 5,7 millions \$ pour les 5 prochaines années. Ce montant correspond à 3 % du coût total de mise en œuvre du Plan d'action GES 2021-2025.

7. Suivi et reddition de compte

Un suivi annuel de l'évolution des plans d'action sera effectué afin de maintenir un effort soutenu dans la réduction des émissions de GES.

Il est proposé que le comité des directeurs de la Ville de Laval veille à l'atteinte des objectifs de mise en œuvre du Plan de réduction des émissions de GES et effectue l'approbation du suivi et la reddition de compte du Plan d'action GES 2021-2025.

Dans le cadre de l'élaboration des prochains plans d'action (aux cinq ans), une révision de l'ensemble des mesures sera effectuée afin de s'assurer que celles-ci contribuent de manière concrète à l'atteinte de sa cible et de tenir compte de l'évolution du contexte général mondial.

La section suivante résume les éléments qui seront quantifiés par la Ville de Laval afin de faire le suivi des mesures de réduction qu'elle s'est engagée à mettre en place.

Tableau de suivi des mesures de réduction des émissions de GES

Orientation	Mesures	Indicateurs	Fréquence	Données (estimées ou réelles)	Sources	Responsables
1. Mobilité durable	1.1 Appui à l'augmentation de la part modale de la mobilité active	Part modale de la mobilité active	Aux 5 ans	Estimées et réelles	Ville de Laval et ARTM	BMD et SING
	1.2 Appui à l'augmentation de la part modale du transport collectif	Part modale du transport collectif	Aux 5 ans	Estimées et réelles	STL et ARTM	BMD
	1.3 Appui au déploiement de modes de transport alternatifs	Nombre de véhicules par ménage (logis)	Annuelle	Estimées et réelles	Ville de Laval et ARTM	BMD et SENVÉ
	1.4 Appui à la conversion de la flotte de véhicules des Lavallois	Émissions de GES liées au transport routier	Annuelle	Estimées	Gouv. du Québec	SENVÉ
	1.5 Gestion optimale des déplacements sur le territoire lavallois	Niveau de congestion	Aux 5 ans	Estimées et réelles	STL et ARTM	BMD
	1.6 Appui à l'adoption de pratiques de télétravail par les citoyens et employeurs lavallois	Part des travailleurs lavallois	Aux 5 ans	Estimées	Ville de Laval, ARTM et gouv. du Québec	SDÉ
2. Bâtiments	2.1 Entretien optimal des bâtiments de la Ville de Laval	Émissions de GES des bâtiments municipaux	Annuelle	Réelles	Ville de Laval	SIPEP
	2.2 Construction de nouveaux bâtiments municipaux durables	Empreinte carbone des nouveaux bâtiments (estimés des réductions)	Aux 5 ans	Réelles	Ville de Laval	BGP et SIPEP
	2.3 Appui à la transition énergétique des résidences lavalloises	Émissions de GES du secteur résidentiel	Annuelle	Estimées et réelles	Ville de Laval et gouv. du Canada	SENVÉ
	2.4 Appui à la conversion des systèmes de chauffage au mazout dans les industries et les commerces lavallois	Consommation de mazout pour les ICI lavalloises	Annuelle	Estimées	Ville de Laval et gouv. du Canada	SENVÉ

Orientation	Mesures	Indicateurs	Fréquence	Données (estimées ou réelles)	Sources	Responsables
3. Soutien à la communauté	3.1 Stratégie de gestion des matières résiduelles	Émissions de GES liées aux matières résiduelles	Annuelle	Réelles	Ville de Laval et gouv. du Québec	SENVÉ
	3.2 Appui à la transition énergétique du secteur économique lavallois	Émissions de GES des secteurs ICI	Annuelle	Estimées	Ville de Laval et gouv. du Canada	SDÉ et SENVÉ
	3.3 Appui à la transition énergétique du secteur agricole lavallois	Émissions de GES du secteur agricole	Annuelle	Estimées	Ville de Laval et gouv. du Canada	SDÉ et SENVÉ
4. Exemplarité dans les pratiques	4.1 Gestion écoresponsable de la flotte des véhicules municipaux	Émissions de GES liées à la flotte corporative	Annuelle	Réelles	Ville de Laval	STP
	4.2 Encadrement des activités de traitement des eaux usées	Émissions de GES liées au traitement des eaux usées	Annuelle	Réelles	Ville de Laval	SGE
	4.3 Gestion de l'eau potable	Consommation énergétique liée à la production d'eau potable	Annuelle	Réelles	Ville de Laval	SGE et SENVÉ
	4.4 Mise en place d'initiatives visant à favoriser la mobilité durable chez les employés de la Ville de Laval	Émissions de GES devant être compensées pour le déplacement des employés	Annuelle	Réelles	Ville de Laval	SENVÉ et SRH
	4.5 Mise en place d'initiatives visant à favoriser les approvisionnements écoresponsables et, plus spécifiquement, carboresponsables de la Ville de Laval	Émissions de GES liées aux sous-traitants	Annuelle	Réelles et estimées	Ville de Laval	SAPPRO et SENVÉ

- ANNEXE 1 -

Fiches-résumés des mesures de réduction des émissions de GES

Tableau résumant les mesures de réduction des émissions de GES par grandes orientations

Orientations	Sources d'émissions visées	Chantiers de l'UMQ	Mesures	Objectifs de réduction 2035 (tCO ₂ e)
1. Mobilité durable 	• Transport (collectivité)	 Mobilité  Outils d'urbanisme  Santé et bien-être	1.1 Appui à l'augmentation de la part modale de la mobilité active 1.2 Appui à l'augmentation de la part modale du transport collectif 1.3 Appui au déploiement de modes de transport alternatifs 1.4 Appui à la conversion de la flotte de véhicules des Lavallois 1.5 Gestion optimale des déplacements sur le territoire lavallois 1.6 Appui à l'adoption de pratiques de télétravail par les citoyens et employeurs lavallois	26 000 31 000 7 000 240 000 36 000 7 000
Objectif de réduction : 347 000 CO ₂ e				
2. Bâtiments 	• Résidentiel (collectivité) • Commercial et institutionnel (corporatif et collectivité) • Industriel (collectivité)	 Économies locales  Outils d'urbanisme  Infrastructures	2.1 Entretien optimal des bâtiments de la Ville de Laval 2.2 Construction de nouveaux bâtiments municipaux durables 2.3 Appui à la transition énergétique des résidences lavalloises 2.4 Appui à la conversion des systèmes de chauffage au mazout dans les commerces et industries lavallois	600 S.O. 28 000 9 000
Objectif de réduction : 37 600 CO ₂ e				

Tableau résumant les mesures de réduction des émissions de GES par grandes orientations

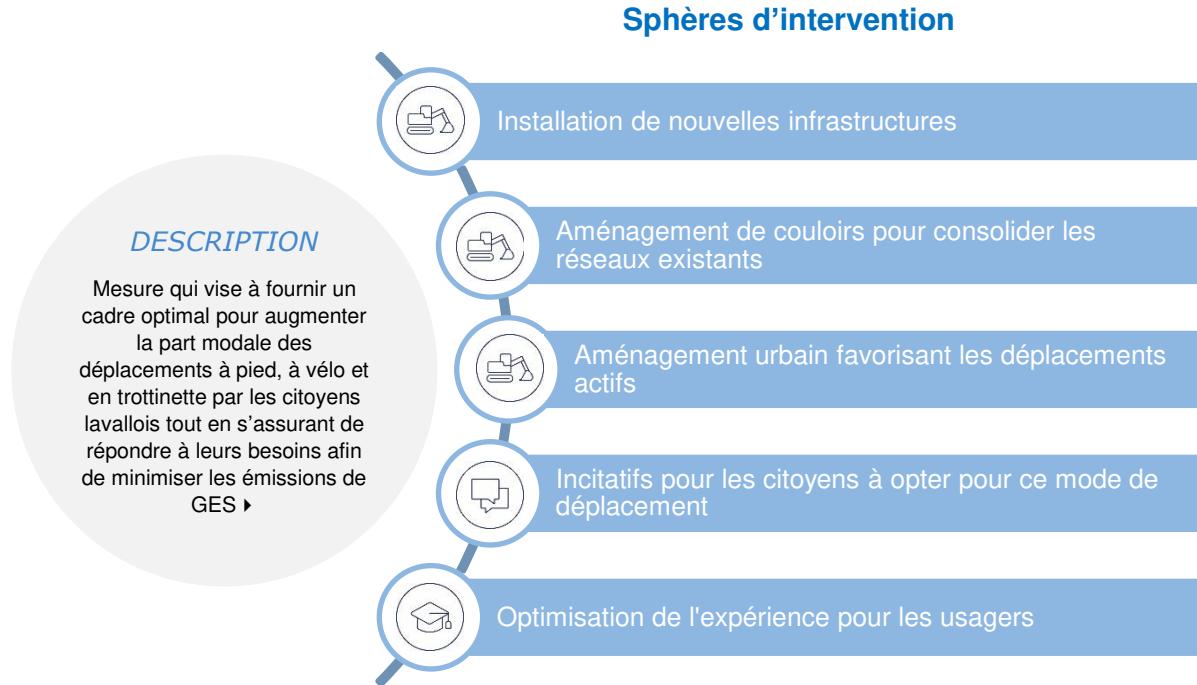
Orientations	Sources d'émissions visées	Chantiers de l'UMQ	Mesures	Objectifs de réduction 2035 (tCO ₂ e)
3. Soutien à la communauté  Objectif de réduction : 87 000 CO ₂ e	<ul style="list-style-type: none"> Matières résiduelles (collectivité) Industriel, commercial et institutionnel (collectivité) Agriculture (collectivité) 	 Gestion des matières résiduelles  Énergie  Économies locales	3.1 Stratégie de gestion des matières résiduelles 3.2 Appui à la transition énergétique du secteur économique lavallois 3.3 Appui à la transition énergétique du secteur agricole lavallois	16 000 55 000 16 000
4. Exemplarité dans les pratiques  Objectif de réduction : 30 500 CO ₂ e	<ul style="list-style-type: none"> Transport (corporatif) Matières résiduelles (collectivité) Traitement des eaux usées (collectivité) 	 Mobilité  Gestion des matières résiduelles  Énergie  Santé et bien-être	4.1 Gestion écoresponsable de la flotte des véhicules municipaux 4.2 Encadrement des activités de traitement des eaux usées 4.3 Gestion de l'eau potable 4.4 Mise en place d'initiatives visant à favoriser la mobilité durable chez les employés de la Ville de Laval 4.5 Mise en place d'initiatives visant à favoriser les approvisionnements écoresponsables et, plus spécifiquement, carboresponsables de la Ville de Laval	23 000 6 000 S.O. 1 500 S.O.

1. MOBILITÉ DURABLE



1.1 APPUI À L'AUGMENTATION DE LA PART MODALE DE LA MOBILITÉ ACTIVE

Portée collective



Objectif de réduction





Nombre d'actions : 13

Actions 2021-2025

(actions porteuses en gras)

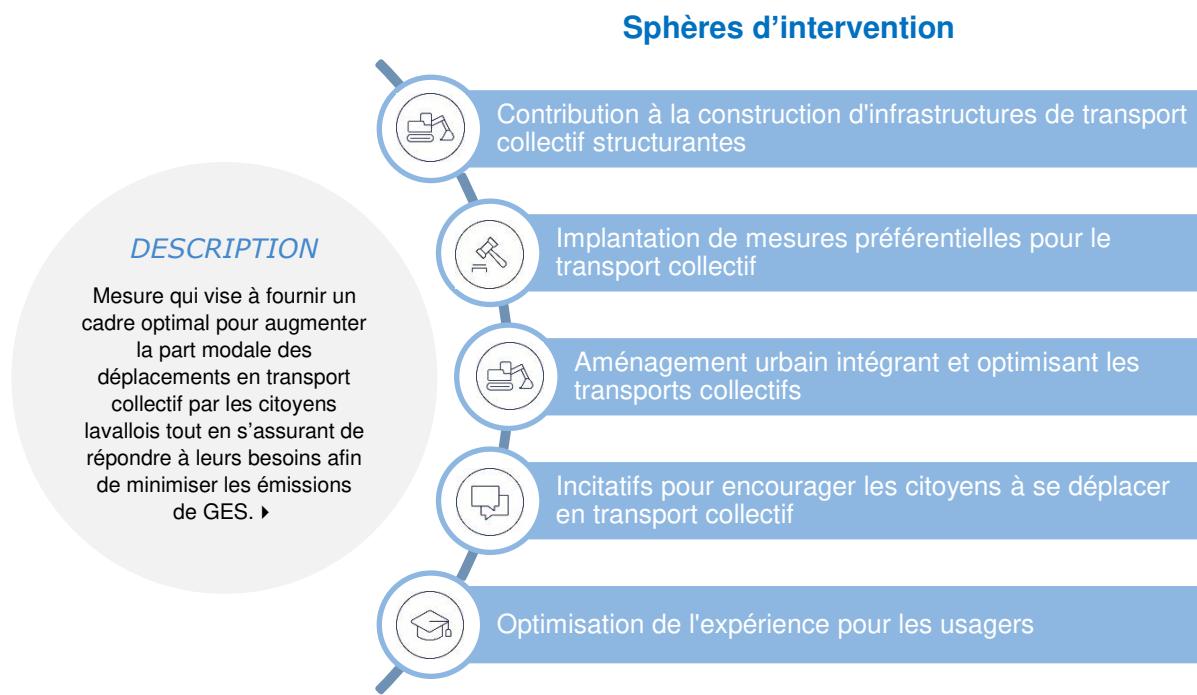
- 1. Concevoir un Plan de mobilité durable intégrée ;**
- 2. Poursuivre le déploiement des plans directeurs du réseau cyclable et du réseau piétonnier ;**
3. Aménager des rues conviviales et poursuivre l'implantation de mesures de modération de la circulation ;
4. Réduire le nombre de cases de stationnement disponibles ;
5. Installer des stations et des vélos à libre-service ;
- 6. Créer des zones mixtes avec offre de services de proximité et densification résidentielle (pôles de quartier, aires TOD et secteurs à développer et à redévelopper) ;**
7. Assurer l'entretien hivernal prioritaire du réseau cyclable ;
8. Aménager des haltes cyclistes avec station réparation ;
9. Aménager des parcs d'éducation cycliste ;
10. Collaborer à l'identification des critères en matière de desserte du transport scolaire afin de favoriser la mobilité active ;
11. Poursuivre l'analyse des besoins en matière de mobilité pour l'ouverture de nouvelles écoles (ex. : aménagement d'apaisement de la circulation aux abords des écoles) ;
12. Contribuer à la révision de la politique d'assignation garderies-CPE ;
13. Encourager les initiatives scolaires et citoyennes favorisant la marche pour les parcours maison-école.

PORTRAIT ACTUEL

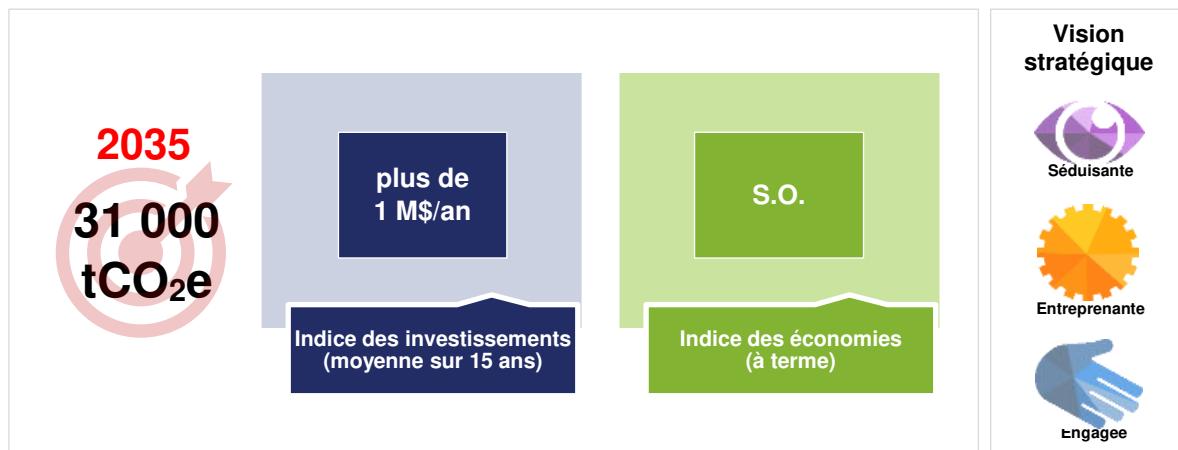
Donnée	Spécification
9 %	Part modale de la marche
0,6 %	Part modale du vélo (enquête OD 2013)
18 km	Distance moyenne parcourue par les travailleurs lavallois
4 km	Distance moyenne parcourue par les cyclistes lavallois
70 %	Portion des déplacements de 1 km et moins effectués en voiture (autoconducteur et autopassager, excluant le retour à domicile)
291 km	de voies cyclables
1 070 km	de voies piétonnes
51,5 %	Part modale de la marche pour les déplacements scolaires de moins de 1 km
40 %	Part modale de l'automobile pour les déplacements scolaires de moins de 1 km

1.2 APPUI À L'AUGMENTATION DE LA PART MODALE DU TRANSPORT COLLECTIF

Portée collective



Objectif de réduction





Nombre d'actions : 4

Actions 2021-2025

(actions porteuses en gras)

1. Poursuivre l'implantation de mesures préférentielles pour bus (MPB) ;
2. **Densifier les corridors de transports collectifs structurants ;**
3. **Prioriser la localisation des institutions dans les nœuds de transports collectifs ;**
4. Encadrer la définition de l'aménagement des débarcadères pour le transport scolaire.

PORTRAIT ACTUEL

Données	Spécifications
21 %	Part modale du transport collectif en période de pointe matinale
13 %	Part modale du transport collectif 24 h
31,9 %	des déplacements observés (faits en automobile) n'ont pas de solution de recharge en transport en commun

La STL offre gratuitement son service d'autobus aux personnes de 65 ans et plus résidant à Laval ainsi que des supports à vélo sur tous les autobus.

1.3 APPUI AU DÉPLOIEMENT DE MODES DE TRANSPORT ALTERNATIFS

Portée collective



Objectif de réduction



Parties prenantes	Nombre d'actions : 3
Part de responsabilité des acteurs du territoire pour assurer le succès de la mise en œuvre de la mesure (1 à 4 ► 4 étant le niveau de responsabilité maximal)	Actions 2021-2025 <i>(action porteuse en gras)</i>
Laval	<ol style="list-style-type: none"> Contribuer à étendre la zone de desserte Communauto ; Analyser l'évolution des besoins de covoiturage en fonction des différentes clientèles ; Évaluer le déploiement de stationnements réservés au covoiturage.
Gouv.	
Citoyens	
Entreprises	

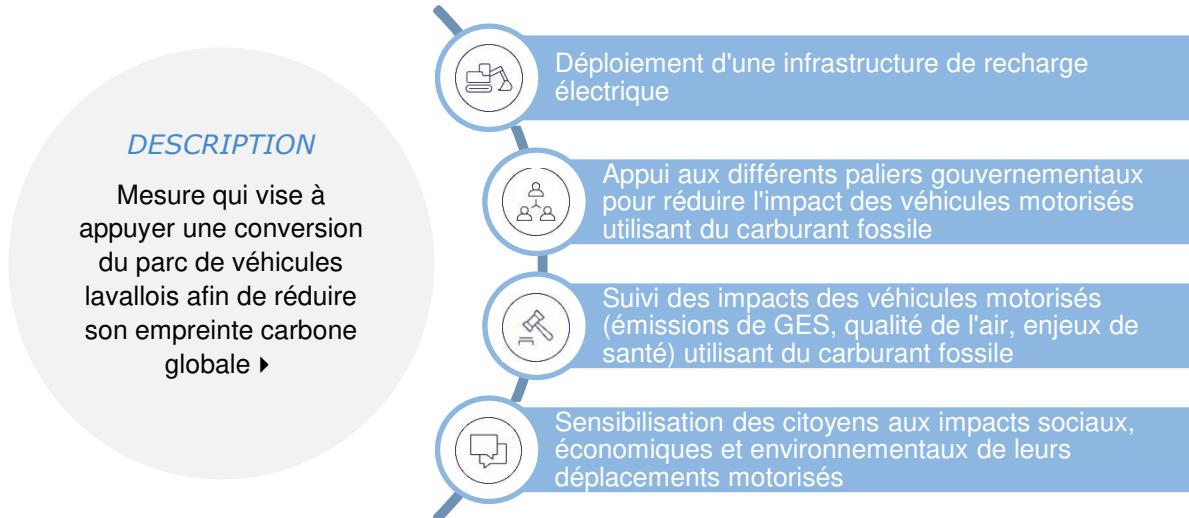
PORTRAIT ACTUEL

Données	Spécifications
1,18	Taux d'occupation des véhicules motorisés à Laval
11	Stations Communauto
28	Véhicules taxis sur le territoire lavallois

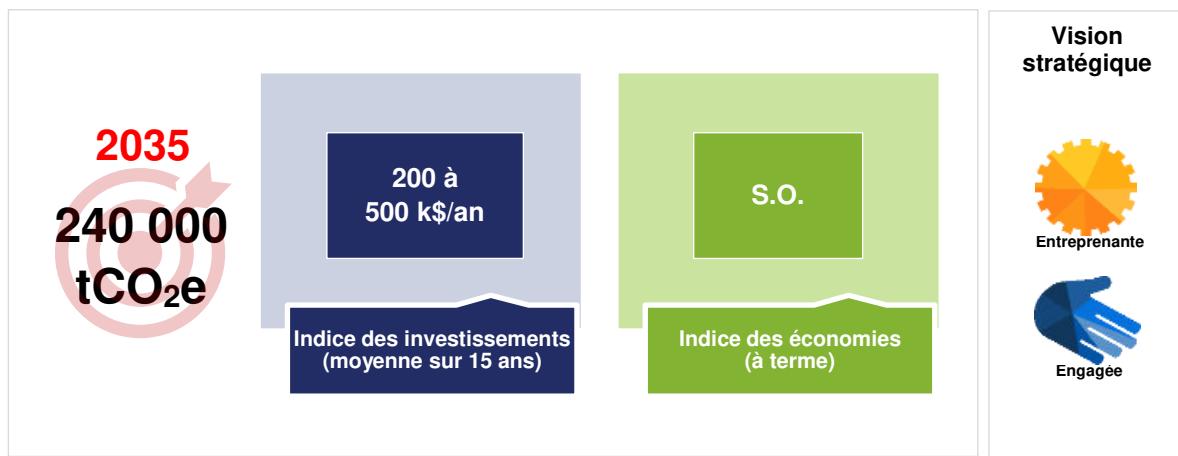
Clic! Projet pilote d'une durée de 7 ans qui regroupait 9 équipages de 3 personnes dans 9 véhicules électriques avec pour objectif d'assurer le navettage vers les stations de métro sur le territoire lavallois.

1.4 APPUI À LA CONVERSION DE LA FLOTTE DE VÉHICULES DES LAVALLOIS

Portée collective



Objectif de réduction





Nombre d'actions : 7

Actions 2021-2025

(actions porteuses en gras)

1. Contribuer à l'aménagement de stationnements réservés aux voitures électriques ;
- 2. Poursuivre le déploiement du réseau de bornes électriques ;**
3. Évaluer la possibilité de créer des zones « Zéro émission » ;
4. Étudier les impacts potentiels d'un projet de vitrine technologique de réseaux de casiers connectés – *Projet qui prévoit que les achats des consommateurs effectués auprès de commerces de proximité sont livrés gratuitement dans des casiers électroniques et où la distribution est assurée par des véhicules électriques* ;
5. Contribuer à des travaux d'analyse pour l'adoption de taxes sur véhicules énergivores et polluants ;
- 6. Promouvoir les subventions gouvernementales pour encourager l'électrification des transports sur le territoire lavallois ;**
- 7. Appuyer la conversion des autobus scolaires.**

PORTRAIT ACTUEL

Données	Spécifications
80,6 %	Part modale du déplacement automobile
1,6 %	Taux de motorisation des ménages lavallois
10,5 l / 100 km	Taux de consommation moyen des véhicules possédés par les résidents de Laval
6,7 l / 100 km	Taux de consommation moyen des 15 véhicules de 2018 les plus écoénergétiques
38 %	Part des VUS dans le parc automobile en 2018

1.5 GESTION OPTIMALE DES DÉPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE LAVALLOIS

Portée collective



Objectif de réduction





Nombre d'actions : 3

Actions 2021-2025

(action porteuse en gras)

1. Analyser la faisabilité d'instaurer une tarification intelligente sur certains axes (mesure visant la congestion) ;
2. **Créer un centre de gestion de la mobilité** (ex. : synchronisation des feux de circulation, mesures d'apaisement de la circulation, gestion efficace pour contrer la congestion à la suite des travaux d'entretien) ;
3. Encourager la concentration d'emplois au centre-ville lavallois.

PORTRAIT ACTUEL

Données	Spécifications
51,9 %	des passagers-kilomètres automobile sont parcourus aux périodes de pointe
63,7 %	des ménages de Laval ont une localisation optimale à l'extérieur de la municipalité (leurs principales destinations se situent loin de leur domicile)
62,2 %	des ménages de la région montréalaise ont une localisation optimale à l'intérieur de la municipalité de la ville de Laval
9 %	taux d'augmentation de la congestion routière à Laval entre 2008 et 2018
237,4 M\$	coûts liés exclusivement aux retards engendrés par la congestion à Laval en 2008
272,6 M\$	coûts totaux de la congestion à Laval en 2008 (intégrant retards, utilisation du véhicule, carburants et polluants)

1.6 APPUI À L'ADOPTION DE PRATIQUES DE TÉLÉTRAVAIL PAR LES CITOYENS ET EMPLOYEURS LAVALLOIS

Portée collective



Objectif de réduction



Parties prenantes	Nombre d'action : 1								
	Action 2021-2025 <ol style="list-style-type: none"> 1. Évaluer la possibilité que la Ville de Laval participe au déploiement d'espaces de <i>coworking</i>. 								
	PORTRAIT ACTUEL								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Données</th><th>Spécifications</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>74,3 %</td><td>des déplacements en période de pointe matinale sont pour motifs de travail</td></tr> <tr> <td>85,7 %</td><td>des déplacements pour motifs de travail sont effectués en automobile</td></tr> <tr> <td>18 km</td><td>Distance moyenne parcourue par les travailleurs lavallois (tous modes de déplacement confondus)</td></tr> </tbody> </table>	Données	Spécifications	74,3 %	des déplacements en période de pointe matinale sont pour motifs de travail	85,7 %	des déplacements pour motifs de travail sont effectués en automobile	18 km	Distance moyenne parcourue par les travailleurs lavallois (tous modes de déplacement confondus)
Données	Spécifications								
74,3 %	des déplacements en période de pointe matinale sont pour motifs de travail								
85,7 %	des déplacements pour motifs de travail sont effectués en automobile								
18 km	Distance moyenne parcourue par les travailleurs lavallois (tous modes de déplacement confondus)								
Part de responsabilité des acteurs du territoire pour assurer le succès de la mise en œuvre de la mesure (1 à 4 ► 4 étant le niveau de responsabilité maximal)	<p>Laval </p> <p>Gouv. </p> <p>Citoyens </p> <p>Entreprises </p>								

2. BÂTIMENTS



2.1 ENTRETIEN OPTIMAL DES BÂTIMENTS DE LA VILLE DE LAVAL

Portée corporative



Objectif de réduction





Nombre d'actions : 4

Actions 2021-2025

(action porteuse en gras)

- 1. Établir des critères de conception pour les nouveaux bâtiments et rénovation majeure afin de rendre obligatoire l'utilisation d'énergie renouvelable comme seule source énergétique et implémenter les recommandations du plan d'action accompagnant la Politique écoresponsable.** (Des mesures dérogatoires seront acceptables pour l'usage de gaz naturel dans les bâtiments existants.)
2. Optimiser la gestion de l'entretien des bâtiments dans une optique énergétique :
 - Suivi du Plan de maintien des actifs (PDMA) ;
 - Suivi et amélioration des entretiens planifiés (EAM) ;
 - Centralisation de tous les bâtiments de la Ville (régulation) ;
 - Utilisation de nouveaux outils (logiciel et simulation énergétique) ;
 - Recommissionning* des bâtiments tous les 10 ans ;
 - Mise à jour de la programmation et de l'opération.
3. Assurer la formation continue du personnel responsable de la planification des opérations et de l'entretien (opération de système mécanique complexe).
4. Gérer des projets d'efficacité énergétique :
 - Identifier les 10 plus grands producteurs de GES (ayant une énergie autre que le mazout) et établir des plans d'action pour la réduction des GES et l'efficacité énergétique (audits énergétiques) ;
 - Faire un suivi des retours sur investissement des projets de rénovation en matière d'efficacité énergétique ;
 - Assurer le respect du plan d'action et de l'implantation des différentes mesures (infrastructures, subventions et suivis) ;
 - Fournir du soutien aux équipes de gestion de projet pour le volet efficacité énergétique.

PORTRAIT ACTUEL

Laval – 2018	kWh/m ²	TonneCO ₂ eq/m ²
Administration	427	0,0336
Aréna	524	0,0323
Arts	368	0,0256
Bibliothèque	307	0,0055
Caserne	832	0,0913
Centre communautaire	292	0,0266
Centre de la nature	1 004	0,1333
Centre sportif	407	0,0227
Chalet	306	0,0014
Entrepôt	13	0,0006
Garage	710	0,0628
Piscine	409	0,0019
Police	373	0,0149
Moyenne pondérée	413	0,0290

Les émissions de GES générées par les bâtiments municipaux de la Ville de Laval (outre les usines liées à la gestion de l'eau) étaient de 5 078 tCO₂e en 2018.

2.2 CONSTRUCTION DE NOUVEAUX BÂTIMENTS MUNICIPAUX DURABLES

Portée corporative



Objectif de réduction



Parties prenantes
Part de responsabilité des acteurs du territoire pour assurer le succès de la mise en œuvre de la mesure (1 à 4 ► 4 étant le niveau de responsabilité maximal)
Laval 
Gouv. 
Citoyens 
Entreprises 

Nombre d'actions : 5

Actions 2021-2025

(actions porteuses en gras)

- 1. Éliminer des systèmes CVCA ayant une source d'énergie au Mazout ;**
- 2. Entériner la Politique écoresponsable bâtiments municipaux ;**
3. Choisir une certification en bâtiment durable (LEED, Carbone Zéro ou autre) en avant-projet pour toutes les nouvelles constructions et rénovations majeures de 250 m² et + ;
4. Identifier et appliquer des critères de conception durable obligatoires pour tous les nouveaux projets de construction et de rénovation ;
5. Développer un contenu standard à inclure dans tous les PFT de nouvelles constructions relatif aux exigences identifiées en lien avec les bâtiments durables telles que la simulation énergétique, les compteurs avancés et l'efficacité énergétique des systèmes.

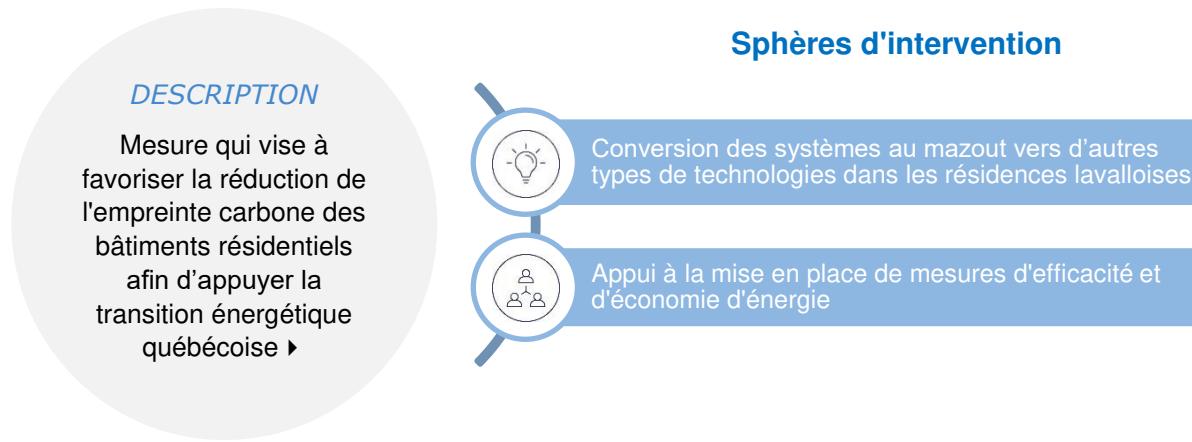
PORTRAIT ACTUEL

Selon le PTI 2021, la Ville prévoit la construction de nouveaux bâtiments, des agrandissements et des rénovations majeures tels que :

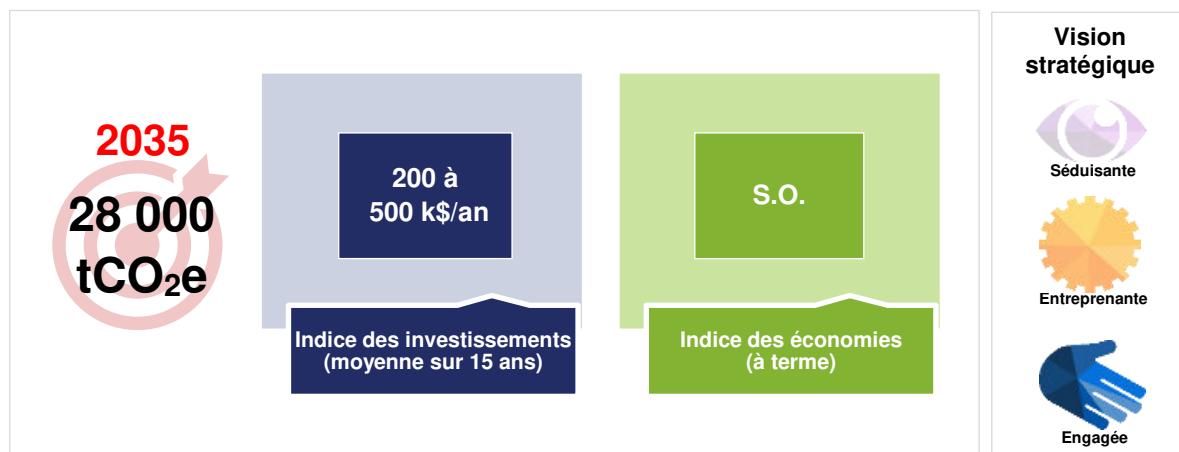
- Centre de services de proximité de l'Est
- Poste de gendarmerie de l'Ouest
- Cour municipale
- Caserne de pompier n° 6
- Troisième glace à l'aréna Guimond
- Aménagement d'un écocentre principal
- Hôtel de ville de Laval
- Agrandissement et rénovation de la bibliothèque Germaine-Guèvremont et réaménagement du parc Jacques-Bourdon

2.3 APPUI À LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES RÉSIDENCES LAVALLOISES

Portée collective



Objectif de réduction



Parties prenantes	Nombre d'actions : 6
Part de responsabilité des acteurs du territoire pour assurer le succès de la mise en œuvre de la mesure (1 à 4 ► 4 étant le niveau de responsabilité maximal)	Actions 2021-2025 <i>(actions porteuses en gras)</i>
Laval	<ol style="list-style-type: none"> Poursuivre le programme de subvention aux citoyens lavallois pour convertir leur système de chauffage au mazout ; Diffuser les informations relatives à la réglementation visant à interdire l'utilisation du mazout par le gouvernement du Québec ; Élaborer un programme visant la construction de bâtiments durables ; Mettre en place un programme d'aide aux rénovations énergétiques ; Étudier les impacts d'une réglementation visant les foyers extérieurs au bois et proposer des recommandations ; Élaborer des critères d'émissions GES à intégrer dans les grands projets de développement.
Gouv.	
Citoyens	
Entreprises	

PORTRAIT ACTUEL

Données	Spécifications
14 320	Systèmes de chauffage résidentiels utilisant du mazout
200	Systèmes commerciaux utilisant du mazout

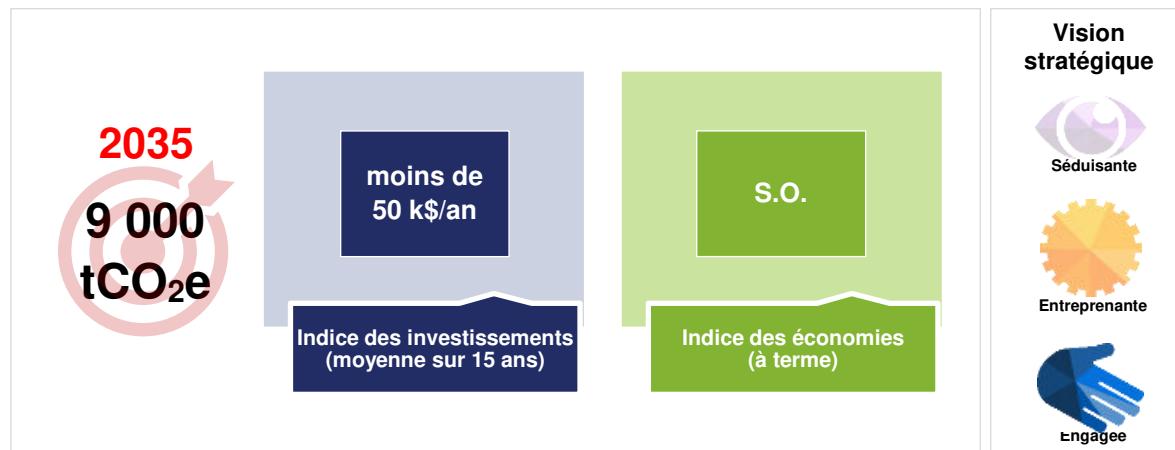
Depuis la mise en place du programme de subventions pour la conversion des systèmes au mazout à Laval, 1 579 citoyens se sont prévalu de cette subvention, ce qui correspond à plus de 30 % de toutes les conversions de système de chauffage au mazout vers l'électricité ayant été réalisées durant la même période (2017-2022).

2.4 APPUI À LA CONVERSION DES SYSTÈMES DE CHAUFFAGE AU MAZOUT DANS LES INDUSTRIES ET COMMERCES LAVALLOIS

Portée collective



Objectif de réduction



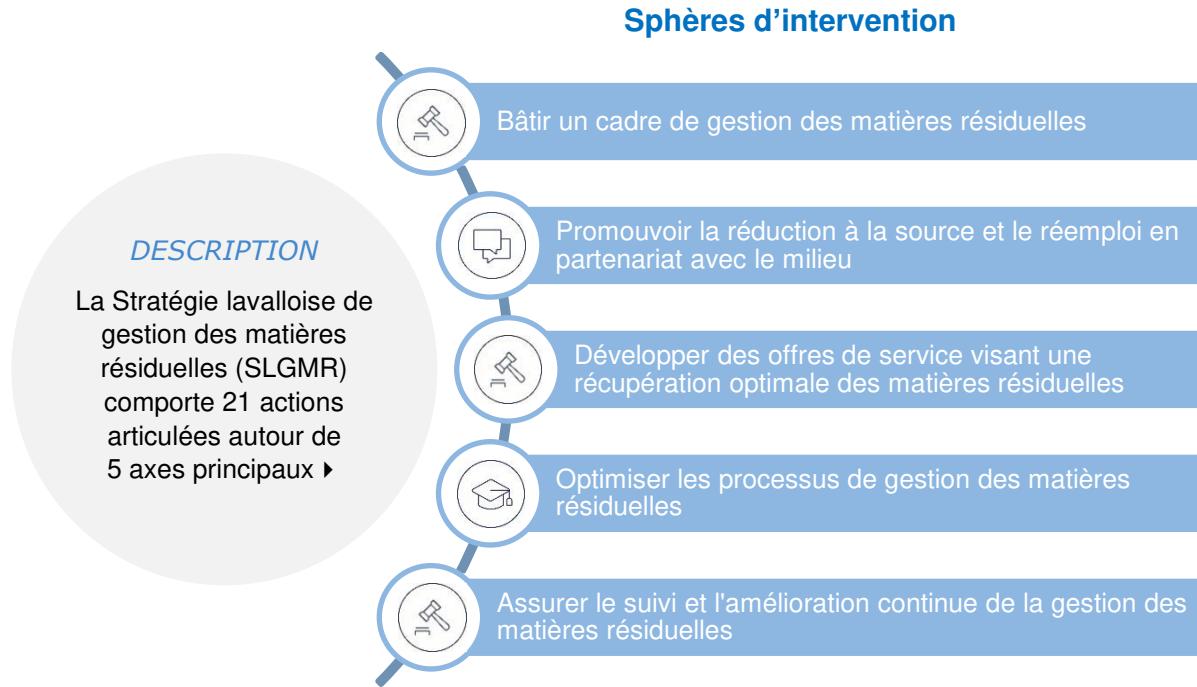
Parties prenantes	Nombre d'actions : 2
Part de responsabilité des acteurs du territoire pour assurer le succès de la mise en œuvre de la mesure (1 à 4 ► 4 étant le niveau de responsabilité maximal)	Actions 2021-2025 <i>(action porteuse en gras)</i>
Laval	<ol style="list-style-type: none"> 1. Améliorer le portrait de la consommation de mazout pour le secteur commercial et industriel lavallois ; 2. Sensibiliser les entreprises quant aux différents programmes et partenaires pour convertir les systèmes au mazout.
Gouv.	PORTRAIT ACTUEL Il y aurait présentement à Laval environ : 200 systèmes commerciaux utilisant du mazout (selon des données préliminaires de l'urbanisme)
Citoyens	
Entreprises	

3. SOUTIEN À LA COMMUNAUTÉ



3.1 STRATÉGIE DE GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES

Portée collective



Objectif de réduction



Parties prenantes	Nombre d'actions : 14
Part de responsabilité des acteurs du territoire pour assurer le succès de la mise en œuvre de la mesure (1 à 4 ► 4 étant le niveau de responsabilité maximal)	Actions 2021-2025 <i>(actions porteuses en gras)</i>
Laval 	<ol style="list-style-type: none"> Encourager des initiatives visant des familles exemplaires « zéro-déchet » ; Encourager des initiatives visant des commerces « zéro-déchet » ; Implanter un cadre réglementaire favorisant la réduction à la source et la valorisation des matières (bannir les sacs de plastique et les plastiques à usage unique, interdire les CRD et les matières organiques dans la collecte des déchets) ; Inclure une obligation de récupérer les résidus de CRD dans les demandes de permis ; Doter l'organisation municipale de pratiques écoresponsables en GMR, dont une politique d'approvisionnement responsable, et accompagner les employés vers les bonnes pratiques en GMR ; Œuvrer pour la réduction du gaspillage alimentaire ; Promouvoir le recyclage et le réemploi local par le biais de l'économie circulaire : participation à des initiatives (ex. : des événements visant la réparation d'articles), développement de partenariats avec des OBNL (incluant la gestion des matières valorisables reçues aux écocentres) et collaboration au développement de synergies industrielles ; Assurer une offre en écocentres ; Augmenter l'offre d'équipements de récupération pour les matières recyclables et organiques dans les lieux publics ; Optimiser la collecte des matières résiduelles (révision des fréquences et des routes) et les outils de gestion ; Poursuivre l'implantation de la collecte et le traitement de la matière organique ; Poursuivre la distribution de compost et promouvoir son utilisation corporative pour les besoins municipaux liés à l'aménagement et à l'horticulture ; Poursuivre le programme de récupération des appareils réfrigérants contenant des halocarbures dans le cadre de la REP ; Encourager, via les contrats, l'utilisation de véhicules et/ou de carburant « Verts » pour les opérations liées aux collectes.
Gouv. 	
Citoyens 	
Entreprises 	
<p>En 2019, la Ville de Laval enregistrait des taux de récupération de l'ordre de :</p> <p>56 % pour les matières recyclables</p> <p>49 % pour les matières organiques, incluant les boues</p> <p>37 % pour les débris de CRD</p> <p>Les objectifs 2025 sont respectivement de 75 %, 60 % et 70 %.</p> <p>La Ville vise également une réduction des taux d'élimination des matières produites par le secteur résidentiel et par le secteur ICI et CRD. Le taux d'élimination des matières produites par le secteur résidentiel était de 267 kg/habitant en 2019, alors que l'objectif pour 2025 est de 200 kg/habitant. Quant au secteur ICI et CRD, le taux d'élimination des matières produites était de 280 kg/habitant en 2019 avec un objectif pour 2025 de 250 kg/habitant.</p>	

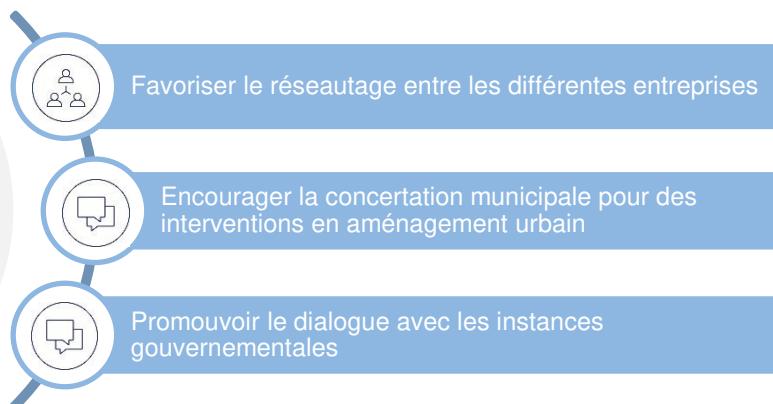
3.2 APPUI À LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DU SECTEUR ÉCONOMIQUE LAVALLOIS

Portée collective

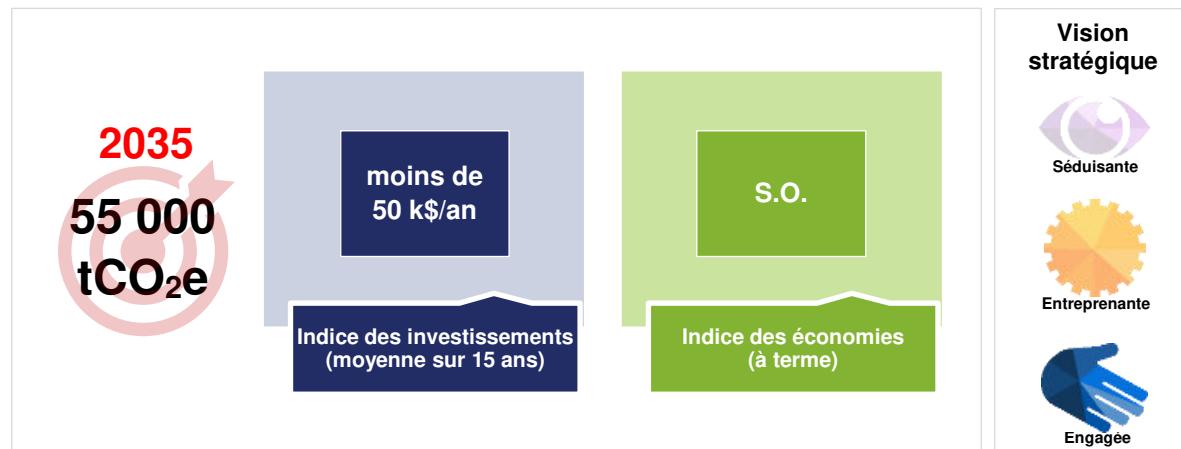
Mesure qui vise à appuyer la Politique énergétique du Québec 2030 auprès des entreprises lavalloises en proposant des solutions de rechange aux énergies fossiles et en faisant la promotion de l'efficacité énergétique.



Sphères d'intervention



Objectif de réduction





Nombre d'actions : 2

Actions 2021-2025

(action porteuse en gras)

1. Étudier la possibilité de former un groupe d'entreprises lavalloises innovantes en matière de lutte aux changements climatiques ;
2. **Sensibiliser, informer et inciter des entreprises lavalloises en s'inspirant de l'initiative « Communauté durable (CD) », qui vise à démocratiser l'accès au marché volontaire du carbone par la mise en place de mesures de conversion ou d'efficacité énergétique.**

PORTRAIT ACTUEL

Il n'existe pas de portrait précis pour la consommation énergétique des entreprises lavalloises.

En se basant sur les données disponibles, les entreprises lavalloises ont consommé en 2018 :

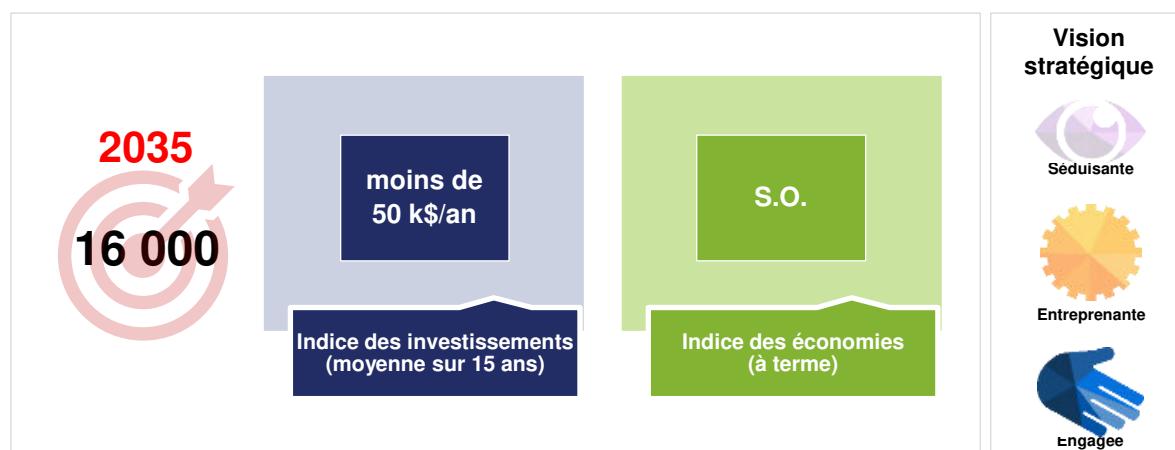
- Électricité : 1 561 241 698 kWh
- Gaz naturel : 113 039 205 m³
- Carburant diesel : 1 949 746 l
- Mazout léger : 7 480 354 l
- Mazout lourd : 2 572 842 l
- Propane : 12 944 634 l
- Gaz de pétrole liquéfié (GPL) et liquide de gaz naturel (LGN) des usines de gaz : 708 965 l
- Produits pétroliers : 7 500 723 l
- Biomasse (déchets ligneux et liqueur résiduaire) : 24 819 944 kg
- Charbon : 2 940 413 kg

3.3 APPUI À LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DU SECTEUR AGRICOLE LAVALLOIS

Portée collective



Objectif de réduction



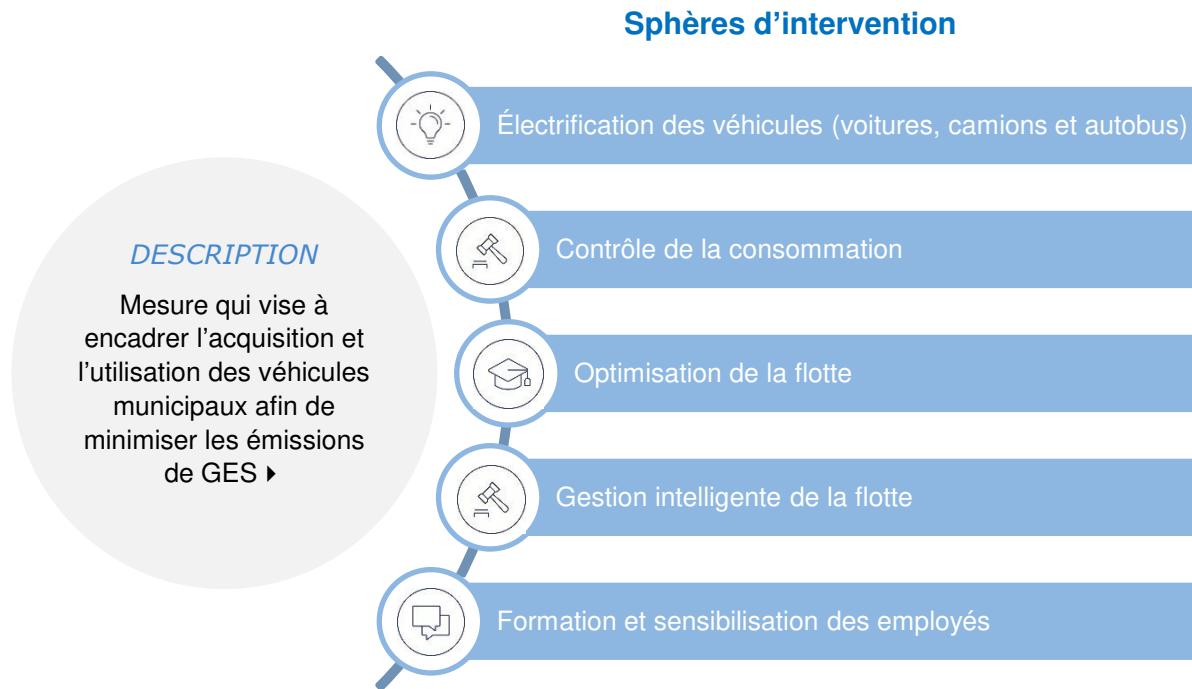
Parties prenantes	Nombre d'actions : 4
Part de responsabilité des acteurs du territoire pour assurer le succès de la mise en œuvre de la mesure (1 à 4 ► 4 étant le niveau de responsabilité maximal)	Actions 2021-2025 <i>(actions porteuses en gras)</i> 1. Établir le portrait énergétique du secteur agricole lavallois ; 2. Identifier des agriculteurs lavallois qui ont un intérêt à contribuer à un programme de lutte aux changements climatiques ; 3. Explorer les possibilités de financement d'un projet-pilote pour des serres alimentées par énergie renouvelable ; 4. Partager les bonnes pratiques en matière de transition énergétique.
Laval	
Gouv.	
Citoyens	
Entreprises	
PORTRAIT ACTUEL	
Il n'existe pas de portrait précis de la consommation énergétique du secteur agricole lavallois. Il devient important d'en obtenir un afin d'identifier les mesures à mettre en place.	
En se basant sur les données disponibles, les agriculteurs lavallois ont consommé en 2018 :	
<ul style="list-style-type: none"> • Électricité : 382 331 812 kWh • Gaz naturel : 6 333 770 m³ • Carburant diesel : 98 781 553 l • Mazout léger : 1 819 182 l • Mazout lourd : 1 162 565 l • Propane : 39 812 519 l 	
Depuis 2016, on assiste à une progression constante de la consommation de gaz naturel dans le secteur agricole. S'il est impossible d'avoir une explication précise sur ce phénomène, deux pistes ont toutefois été identifiées :	
<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation de la production en serre ; • Conversion de systèmes au mazout et au propane vers le gaz naturel. 	

4. EXEMPLARITÉ DANS LES PRATIQUES

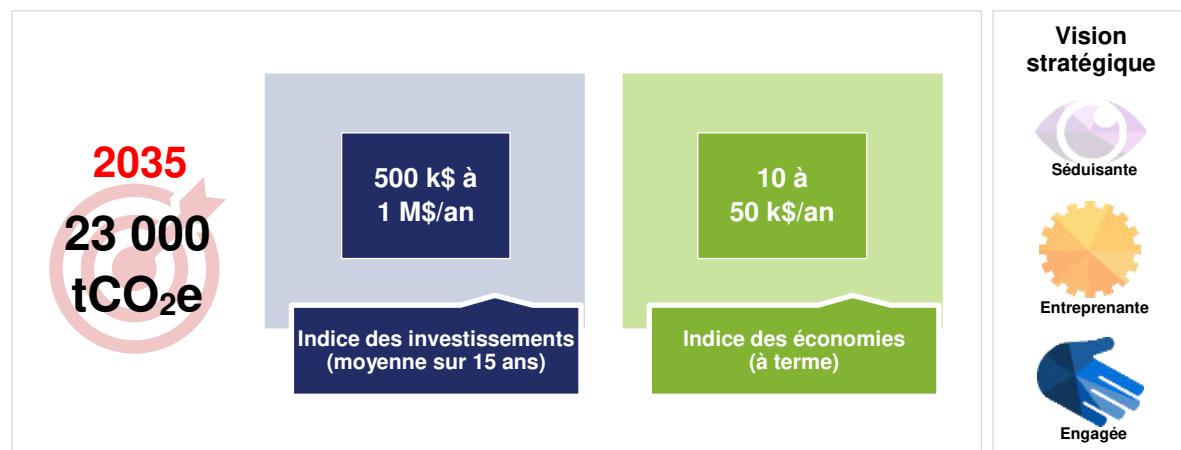


4.1 GESTION ÉCORESPONSABLE DE LA FLOTTE DES VÉHICULES MUNICIPAUX

Portée corporative et collective



Objectif de réduction



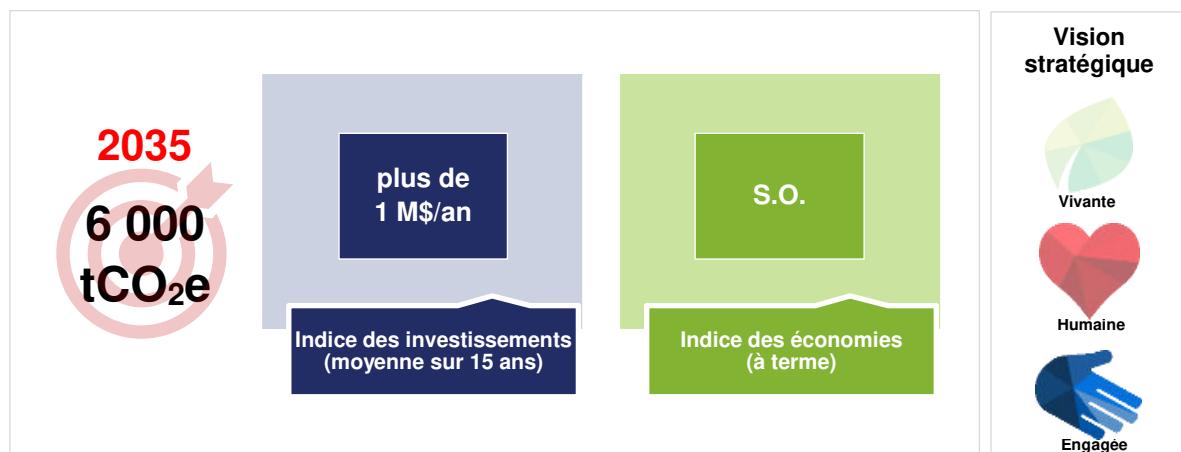
Parties prenantes	Nombre d'actions : 7
Part de responsabilité des acteurs du territoire pour assurer le succès de la mise en œuvre de la mesure (1 à 4 ► 4 étant le niveau de responsabilité maximal)	Actions 2021-2025 <i>(actions porteuses en gras)</i> <ol style="list-style-type: none"> 1. Convertir la flotte d'autobus de la STL à l'électricité ; 2. Électrifier la flotte des véhicules légers ; 3. Contrôler la consommation de carburant (type de carburant et outils de mitigation) ; 4. Optimiser la flotte (taille et utilisation, autopartage) ; 5. Mettre en place une gestion intelligente de la flotte (portion Police) ; 6. Mettre en place une gestion intelligente de la flotte (reste de la ville) ; 7. Former et sensibiliser les employés (écoconduite et achats responsables).
Laval 	Les émissions de GES liées aux véhicules et équipements roulants de la Ville de Laval se sont élevées à 11 000 tCO ₂ e en 2018 et celles liées aux autobus de la STL ont atteint 26 000 tCO ₂ e en 2016.
Gouv. 	
Citoyens 	
Entreprises 	<p>PORTRAIT ACTUEL</p> <p>La Ville de Laval possède le nombre de véhicules et d'équipements roulants suivants (en date de 2019) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 625 véhicules légers (dont 48 électriques et 50 hybrides) • 284 véhicules lourds • 57 équipements roulants spécialisés • 306 autobus <p>La consommation de ces véhicules et équipements roulants (en date de 2019) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1,5 million de litres d'essence • 2,7 millions de litres de diesel (Ville de Laval) • 8,6 millions de litres de diesel (STL)

4.2 ENCADREMENT DES ACTIVITÉS DE TRAITEMENT DES EAUX USÉES

Portée corporative



Objectif de réduction



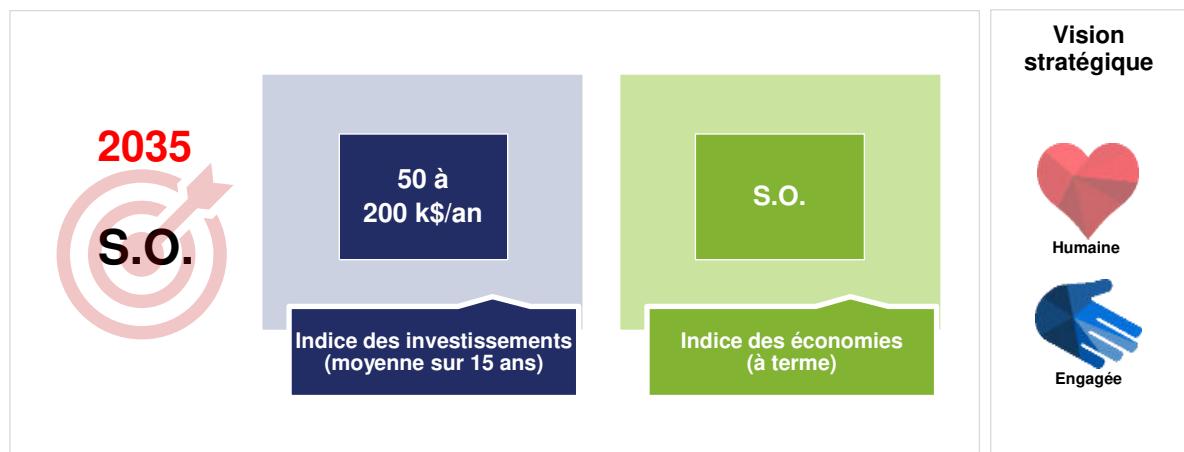
Parties prenantes	Nombre d'actions : 7
Part de responsabilité des acteurs du territoire pour assurer le succès de la mise en œuvre de la mesure (1 à 4 ► 4 étant le niveau de responsabilité maximal)	Actions 2021-2025 <i>(action porteuse en gras)</i>
Laval 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Volet 1 — Eaux usées et eau potable : Développer une méthodologie globale de gestion des émissions de GES pour la gestion des eaux ; 2. Volet 2 — Eaux usées : Développer une méthodologie permettant de quantifier et de qualifier les émissions de GES actuelles et projetées ; 3. Valorisation carboneutre des boues municipales (remplacement du sécheur et évaluation du processus de traitement) ; 4. Élaborer un plan préliminaire de mesures d'atténuation des impacts ; 5. Élaborer un plan préliminaire de surveillance et de suivi des émissions de GES ; 6. Quantifier les appareils d'éclairage intérieur et extérieur désuets et énergivores à remplacer, et évaluer la mise en place d'horaires de fonctionnement et l'utilisation de détecteurs de mouvement dans les secteurs peu achalandés ; 7. Projet « abat-mousse » : Réduire la consommation d'eau potable à la station Fabreville en utilisant de l'eau de service plutôt que de l'eau potable pour abattre les mousses produites en aval des décanteurs et pour le transport de sable.
Gouv. 	
Citoyens 	
Entreprises 	
PORTRAIT ACTUEL	
La Ville de Laval dispose de :	Ces usines ont été conçues pour traiter des débits moyens de :
<ul style="list-style-type: none"> trois stations de récupération des ressources de l'eau (StaRRE) 	<ul style="list-style-type: none"> 240 000 m³/d (La Pinière) 38 305 m³/d (Auteuil) 44 000 m³/d (Fabreville)
Besoins énergétiques pour le procédé de valorisation des boues municipales :	
Consommation de 2,6 millions de m ³ de gaz naturel en 2019	

4.3 GESTION DE L'EAU POTABLE

Portée corporative et collective



Objectif de réduction



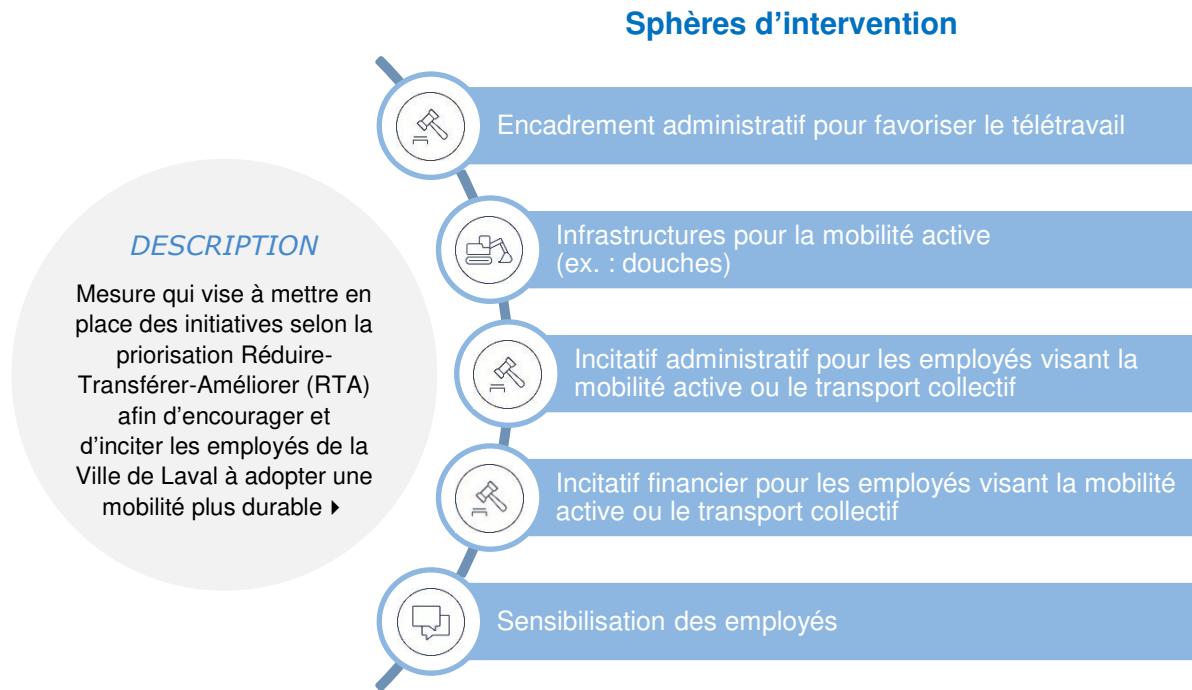
Parties prenantes	Nombre d'actions : 12
Part de responsabilité des acteurs du territoire pour assurer le succès de la mise en œuvre de la mesure (1 à 4 ► 4 étant le niveau de responsabilité maximal)	Actions 2021-2025 : <i>(actions porteuses en gras)</i>
Laval 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Volet 1 — Eaux usées et eau potable : Développer une méthodologie globale de gestion des émissions de GES pour la gestion des eaux ; 2. Volet 2 — Eau potable : Développer une méthodologie permettant de quantifier et de qualifier les émissions de GES actuelles et projetées ; 3. Poursuivre la recherche de fuites d'eau, effectuer une tournée annuelle (opération et prévention) et réparer les fuites identifiées ; 4. Assurer la vérification annuelle des fuites d'air comprimé (eau potable et eaux usées) ; 5. Diminuer le taux de consommation litre/habitant par diverses mesures, dont la sensibilisation de la population (SENVÉ et SCOMM), la mise en place de mesures d'économie d'eau ; 6. Évaluer l'impact de la régulation de la pression du réseau d'aqueduc sur l'émission de GES ; 7. Envisager la révision de la tarification de l'eau ; 8. Quantifier les appareils d'éclairage intérieur et extérieur désuets et énergivores à remplacer, et évaluer la mise en place d'horaires de fonctionnement et l'utilisation de détecteurs de mouvement dans les secteurs peu achalandés ; 9. Développer le projet de sectorisation (réduction des fuites d'eau) ; 10. Changer la fournaise à l'huile de la station Chomedey ; 11. Évaluer les possibilités pour la récupération d'eau de pluie (ex. : capter l'eau de ruissellement des stationnements) ; 12. Poursuivre la réhabilitation des conduites.
Gouv. 	
Citoyens 	
Entreprises 	

PORTRAIT ACTUEL

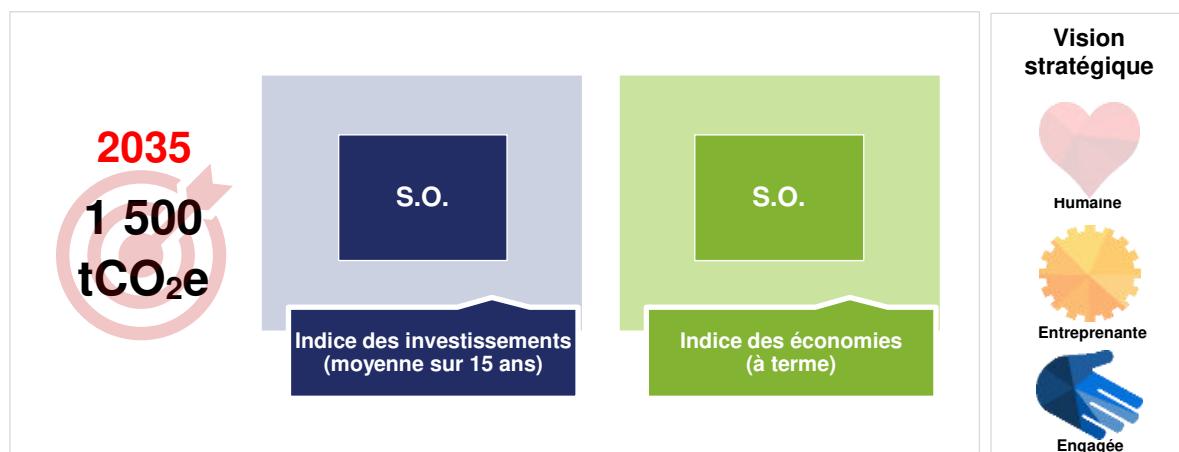
La Ville de Laval dispose de :	Ces usines ont une capacité de production d'eau de :
<ul style="list-style-type: none"> • trois usines d'eau potable qui contribuent à desservir la population lavalloise 	<ul style="list-style-type: none"> • 135 000 m³/d (Pont-Viau) • 252 000 m³/d (Chomedey) • 110 000 m³/d (Sainte-Rose)

4.4 MISE EN PLACE D'INITIATIVES VISANT À FAVORISER LA MOBILITÉ DURABLE CHEZ LES EMPLOYÉS DE LA VILLE DE LAVAL

Portée corporative



Objectif de réduction

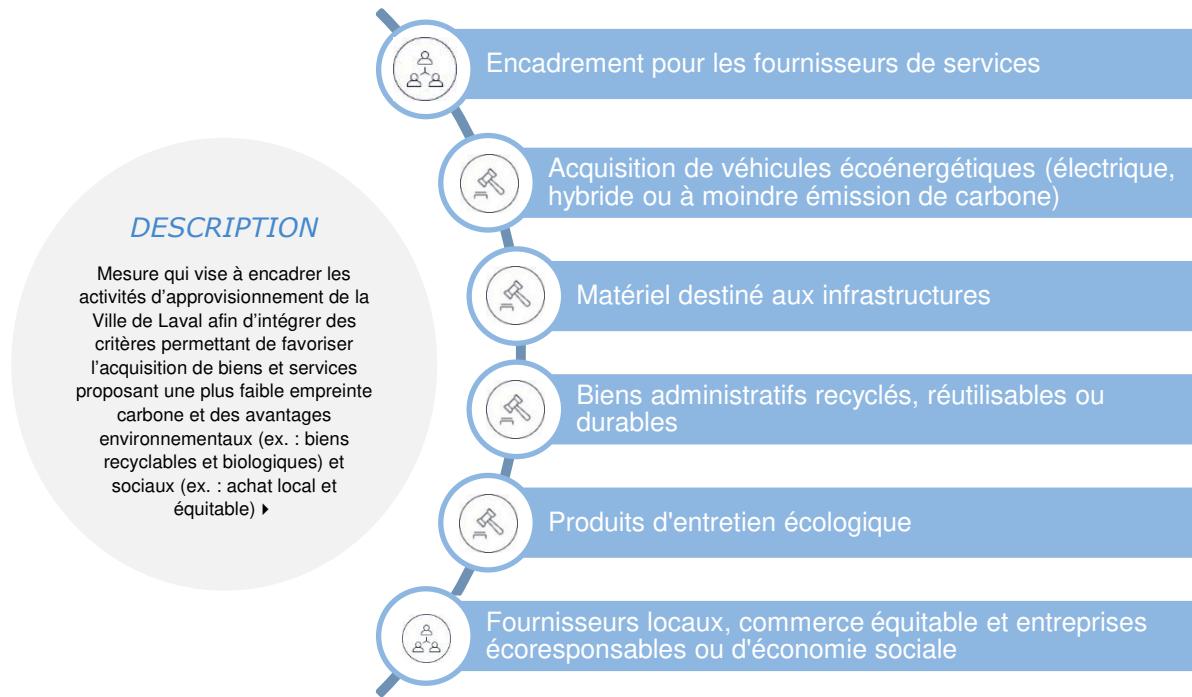


Parties prenantes	Nombre d'actions : 8
Part de responsabilité des acteurs du territoire pour assurer le succès de la mise en œuvre de la mesure (1 à 4 ► 4 étant le niveau de responsabilité maximal)	Actions 2021-2025 <i>(actions porteuses en gras)</i>
Laval 	<ol style="list-style-type: none"> Élaborer et déployer une politique sur le télétravail ; Mettre en place les facteurs de succès et soutenir les employés pour favoriser le TT ; Mettre en place les technologies de l'information et de communication performantes qui favorisent la mobilité et communication à distance ; Identifier et mettre en place les moyens pour favoriser les modes alternatifs de déplacement (programmes, sensibilisation, incitatifs, autres) ; Améliorer les infrastructures pour favoriser la mobilité active dans les immeubles (enclos, douche, vestiaire) ; Évaluer la possibilité de limiter/réduire les espaces de stationnement destinés aux employés ; Assurer la disponibilité de bornes de recharges électriques à proximité des édifices appartenant à la Ville ; Évaluer l'ajout d'infrastructures pour encourager le transport alternatif en vélo.
Gouv. 	
Citoyens 	
Entreprises 	
PORTRAIT ACTUEL	
Statistiques sur les employés de la Ville de Laval	
À la suite d'un diagnostic effectué auprès de 325 employés de la Ville de Laval en 2014, voici un portrait des modes de déplacement en semaine :	
<ul style="list-style-type: none"> Auto solo : 82 % Covoiturage : 4 % Transports collectifs : 8 % 	<ul style="list-style-type: none"> Vélo : 3 % Marche : 3 %

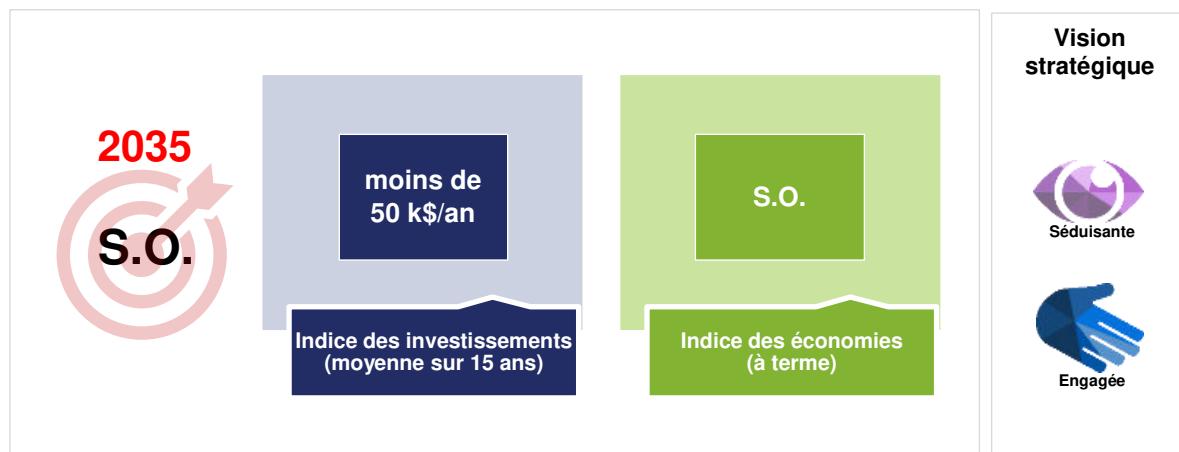
4.5 MISE EN PLACE D'INITIATIVES VISANT À FAVORISER LES APPROVISIONNEMENTS ÉCORESPONSABLES ET, PLUS SPÉCIFIQUEMENT, CARBORESPONSABLES DE LA VILLE DE LAVAL

Portée corporative et collective

Sphères d'intervention



Objectif de réduction



Parties prenantes	Nombre d'actions : 8
Part de responsabilité des acteurs du territoire pour assurer le succès de la mise en œuvre de la mesure (1 à 4 ► 4 étant le niveau de responsabilité maximal)	Actions 2021-2025 <i>(actions porteuses en gras)</i>
Laval 	<ol style="list-style-type: none"> Évaluer la faisabilité d'une modification réglementaire pour favoriser l'achat local; Adopter une directive permettant d'adjuder à un soumissionnaire présentant des aspects écoresponsables d'être 10 % plus dispendieux que le plus bas soumissionnaire; Poursuivre la participation aux chantiers de travail collaboratif de l'Espace de concertation sur les pratiques d'approvisionnement responsable (ECPAR); Définir une politique d'achat écoresponsable; Identifier des types de contrats couvrant des secteurs d'activités permettant l'intégration de critères carbone; Définir des lignes directrices pour intégrer dans les documents d'appel d'offres des critères permettant de tenir en compte l'impact carbone ou l'écoresponsabilité; Définir des lignes directrices pour intégrer dans les procédures d'approvisionnement des mécanismes permettant de tenir en compte l'impact carbone des contrats adjugés; Intégrer des critères carbone dans les appels d'offres pour des contrats de collecte des matières résiduelles (déchets, recyclage et compostage).
Gouv. 	
Citoyens 	
Entreprises 	

PORTRAIT ACTUEL

Enjeux légaux liés aux règles d'approvisionnement public

Les exigences supplémentaires dans les appels d'offres peuvent entraîner une réduction du marché. Cela est contraire à l'esprit de la Loi sur les cités et villes, qui prévoit d'adjuder au plus bas soumissionnaire conforme (articles 573 [7] - 573.1.0.1 al. 5 - 573.1.0.1.1 al. 4).

ANNEXE 2 – Plan d'action GES 2021-2025

	Mesures	Portée	Services responsables	Partenaires territoriaux	Échéancier
Orientation 1. Mobilité durable					
1.1	APPUI À L'AUGMENTATION DE LA PART MODALE DE LA MOBILITÉ ACTIVE	Coll.			
1.1.1	Concevoir un Plan de mobilité durable intégrée	Coll.	BMD		2023
1.1.2	Poursuivre le déploiement des plans directeurs du réseau cyclable et du réseau piétonnier	Coll.	SING SURB		Continu
1.1.3	Aménager des rues conviviales et poursuivre l'implantation de mesures de modération de la circulation	Coll.	SING SURB		Continu
1.1.4	Réduire le nombre de cases de stationnement disponibles	Coll.	SURB		Continu
1.1.5	Installer des stations et des vélos à libre-service	Coll.	SING	Bixi	Continu
1.1.6	Créer des zones mixtes avec offre de services de proximité et densification résidentielle (pôles de quartier, aires TOD et secteurs à développer et à redévelopper)	Coll.	SURB	CSSL	Continu
1.1.7	Assurer l'entretien hivernal prioritaire du réseau cyclable	Coll.	STP		Continu
1.1.8	Aménager des haltes cyclistes avec station réparation	Coll.	SIPEP		Continu
1.1.9	Aménager des parcs d'éducation cycliste	Coll.	SIPEP		Continu
1.1.10	Collaborer à l'identification des critères en matière de desserte du transport scolaire afin de favoriser la mobilité active	Coll.	SCLSDS	CSSL	Continu

	Mesures	Portée	Services responsables	Partenaires territoriaux	Échéancier
1.1.11	Poursuivre l'analyse des besoins en matière de mobilité pour l'ouverture de nouvelles écoles (ex. : aménagement d'apaisement de la circulation aux abords des écoles)	Coll.	SCLSDS	CSSL	Continu
1.1.12	Contribuer à la révision de la politique d'assignation garderies-CPE	Coll.	Aff.Gouv.	CSSL / Gouv. Qc	PA 2026-30
1.1.13	Encourager les initiatives scolaires et citoyennes favorisant la marche pour les parcours maison-école	Coll.	SCLSDS		Continu
1.2	APPUI À L'AUGMENTATION DE LA PART MODALE DU TRANSPORT COLLECTIF	Coll.			
1.2.1	Poursuivre l'implantation de mesures préférentielles pour bus (MPB)	Coll.	SIPEP SURB	STL / MTQ	Continu
1.2.2	Densifier les corridors de transports collectifs structurants	Coll.	SURB	STL	Continu
1.2.3	Prioriser la localisation des institutions dans les nœuds de transports collectifs	Coll.	SURB	STL	Continu
1.2.4	Encadrer la définition de l'aménagement des débarcadères pour le transport scolaire	Coll.	SCLSDS	CSSL	Continu
1.3	APPUI AU DÉPLOIEMENT DE MODES DE TRANSPORTS ALTERNATIFS	Coll.			
1.3.1	Contribuer à étendre la zone de desserte Communauto	Coll.	SENVÉ	STL / MTQ	2025
1.3.2	Analyser l'évolution des besoins de covoiturage en fonction des différentes clientèles	Coll.	SENVÉ		2025
1.3.3	Évaluer le déploiement de stationnements réservés au covoiturage	Coll.	SURB		Continu
1.4	APPUI À LA CONVERSION DE LA FLOTTE DE VÉHICULES DES LAVALLOIS	Coll.			
1.4.1	Contribuer à l'aménagement de stationnements réservés aux voitures électriques	Coll.	SURB	STL / MTQ	Continu
1.4.2	Poursuivre le déploiement du réseau de bornes électriques	Coll.	SURB		Continu

	Mesures	Portée	Services responsables	Partenaires territoriaux	Échéancier
1.4.3	Évaluer la possibilité de créer des zones « Zéro émission »	Coll.	SURB	STL / MTQ	Continu
1.4.4	Étudier les impacts potentiels d'un projet de vitrine technologique de réseaux de casiers connectés – <i>Projet qui prévoit que les achats des consommateurs effectués auprès de commerces de proximité sont livrés gratuitement dans des casiers électroniques et où la distribution est assurée par des véhicules électriques</i>	Coll.	SENVÉ	Laval Innov	2024
1.4.5	Contribuer à des travaux d'analyse pour l'adoption de taxes sur des véhicules énergivores et polluants	Coll.	Aff.Gouv.	Gouv. Qc	Continu
1.4.6	Promouvoir les subventions gouvernementales pour encourager l'électrification des transports sur le territoire lavallois	Coll.	SENVÉ	Gouv. Qc	Continu
1.4.7	Appuyer la conversion des autobus scolaires	Coll.	Aff.Gouv.	CSSL & Gouv. Qc	Continu
1.5	GESTION OPTIMALE DES DÉPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE LAVALLOIS	Coll.			
1.5.1	Analyser la faisabilité d'instaurer une tarification intelligente sur certains axes (mesure visant la congestion)	Coll.	Aff.Gouv.	STL / MTQ	Continu
1.5.2	Créer un centre de gestion de la mobilité (ex. : synchronisation des feux de circulation, mesures d'apaisement de la circulation, gestion efficace pour contrer la congestion à la suite des travaux d'entretien)	Coll.	BMD		2025
1.5.3	Encourager la concentration d'emplois au centre-ville lavallois	Coll.	SURB		Continu
1.6	APPUI À L'ADOPTION DE PRATIQUES DE TÉLÉTRAVAIL PAR LES CITOYENS ET EMPLOYEURS LAVALLOIS	Coll.			
1.6.1	Évaluer la possibilité que la Ville de Laval participe au déploiement d'espaces de <i>coworking</i>	Coll.	SDÉ SENVÉ		Continu

Orientation 2. Bâtiments					
2.1	ENTRETIEN OPTIMAL DES BÂTIMENTS DE LA VILLE DE LAVAL	Corp.			
2.1.1	Établir des critères de conception pour les nouveaux bâtiments et rénovation majeure afin de rendre obligatoire l'utilisation d'énergie renouvelable comme seule source énergétique et implémenter les recommandations du plan d'action accompagnant la Politique écoresponsable. (Des mesures dérogatoires seront acceptables pour l'usage de gaz naturel dans les bâtiments existants.)	Corp.	SIPEP		2022
2.1.2	Optimiser la gestion de la maintenance des bâtiments dans une optique énergétique : 1. Suivi du PDMA 2. Suivi et amélioration des entretiens planifiés (EAM) 3. Centralisation de tous les bâtiments de la Ville (régulation) 4. Utilisation de nouveaux outils (logiciel et simulation énergétique) 5. <i>Recommisionning</i> des bâtiments tous les 10 ans 6. Mise à jour de la programmation et de l'opération	Corp.	SIPEP		2025
2.1.3	Assurer la formation continue du personnel de la planification des opérations et de maintenance (opération de système mécanique complexe)	Corp.	SIPEP		Continu
2.1.4	Gestion des projets d'efficacité énergétique : 1. Identifier les dix (10) plus grands producteurs de GES (ayant une énergie autre que le mazout) et établir des plans d'action pour la réduction des GES et l'efficacité énergétique. (Audits énergétiques); 2. Faire un suivi des retours sur investissement des projets de rénovation en efficacité énergétique ; 3. Assurer le respect du plan d'action et de l'implantation des différentes mesures (infrastructures, subventions, suivis); 4. Soutenir les équipes de gestion de projet pour le volet efficacité énergétique.	Corp.	SIPEP		Continu

2.2	CONSTRUCTION DE NOUVEAUX BÂTIMENTS DURABLES MUNICIPAUX	Corp.			
2.2.1	Éliminer des systèmes CVCA ayant une source d'énergie au mazout	Corp.	SIPEP		2030
2.2.2	Entériner la Politique écoresponsable bâtiments municipaux	Corp.	BGP SIPEP		2022
2.2.3	Choisir une certification en bâtiment durable (LEED, Carbone Zéro ou autre) en avant-projet pour toutes les nouvelles constructions et rénovations majeures de 250 m ² et +	Corp.	BGP SIPEP		Continu
2.2.4	Identifier et appliquer des critères de conception durable obligatoires pour tous les nouveaux projets de construction et rénovation	Corp.	BGP SIPEP		2022
2.2.5	Développer un contenu standard à inclure dans tous les PFT de nouvelles constructions relatif aux exigences identifiées en lien avec les bâtiments durables telles que la simulation énergétique, les compteurs avancés, l'efficacité énergétique des systèmes, par exemple	Corp.	BGP SIPEP		2022
2.3	APPUI À LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES RÉSIDENCES LAVALLOISES	Coll.			
2.3.1	Poursuivre le programme de subvention aux citoyens lavallois pour convertir leur système de chauffage au mazout	Coll.	SENVÉ	Gouv. Qc	2030
2.3.2	Diffuser les informations relatives à la règlementation visant à interdire l'utilisation du mazout par le Gouvernement du Québec	Coll.	SENVÉ	Gouv. Qc	2025
2.3.3	Élaborer un programme visant la construction de bâtiments durables	Coll.	SENVÉ		2023
2.3.4	Mettre en place un programme d'aide aux rénovations énergétiques.	Coll.	SING	ÉcoHabitation /Gouv. Qc	2025
2.3.5	Étudier les impacts d'une règlementation visant les foyers extérieurs au bois et proposer des recommandations	Coll.	SENVÉ	Gouv. Qc	2022
2.3.6	Élaborer des critères d'émissions GES à intégrer dans les grands projets de développement	Coll.	SURB		Continu

2.4	APPUI À LA CONVERSION DES SYSTÈMES DE CHAUFFAGE AU MAZOUT DANS LES COMMERCES ET INDUSTRIES LAVALLOIS	Coll.			
2.4.1	Améliorer le portrait de la consommation de mazout pour le secteur commercial et industriel lavallois	Coll.	SENVÉ	CCIL	2024
2.4.2	Sensibiliser les entreprises quant aux différents programmes et partenaires pour convertir les systèmes au mazout	Coll.	SENVÉ	CCIL	2024
Orientation 3. Soutien à la communauté					
3.1	STRATÉGIE DE GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES	Coll.			
3.1.1	Encourager des initiatives visant des familles exemplaires « zéro-déchet »	Coll.	SENVÉ	Incita	2024
3.1.2	Encourager des initiatives visant des commerces « zéro-déchet »	Coll.	SENVÉ	Incita	2024
3.1.3	Implanter un cadre réglementaire favorisant la réduction à la source et la valorisation des matières (bannir les sacs de plastique et les plastiques à usage unique, interdire les CRD et les matières organiques dans la collecte des déchets)	Coll.	SENVÉ		2022
3.1.4	Inclure une obligation de récupérer les résidus de CRD dans les demandes de permis	Coll.	SENVÉ	Promoteurs	2024
3.1.5	Doter l'organisation municipale de pratiques écoresponsables en GMR, dont une politique d'approvisionnement responsable, et accompagner les employés vers les bonnes pratiques en GMR	Coll.	SENVÉ		2025
3.1.6	Œuvrer pour la réduction du gaspillage alimentaire	Coll.	SENVÉ	Agriculteurs /MAPAQ /CISSS /OBNL	Continu
3.1.7	Promouvoir le recyclage et le réemploi local par le biais de l'économie circulaire : participation à des initiatives (ex. : des événements visant la réparation d'articles), développement de partenariats avec des OBNL (incluant la gestion des matières valorisables reçues aux écocentres) et collaboration au développement de synergies industrielles	Coll.	SENVÉ		Continu

3.1.8	Assurer une offre en écocentres	Coll.	SENVÉ		2025
3.1.9	Augmenter l'offre d'équipements de récupération pour les matières recyclables et organiques dans les lieux publics	Coll.	SIPEP STP		2025
3.1.10	Optimiser la collecte des matières résiduelles (révision des fréquences et des routes) et les outils de gestion	Coll.			Continu
3.1.11	Poursuivre l'implantation de la collecte et le traitement de la matière organique	Coll.	SENVÉ		2024
3.1.12	Poursuivre la distribution de compost et promouvoir son utilisation corporative pour les besoins municipaux liés à l'aménagement et à l'horticulture	Coll.	SENVÉ		Continu
3.1.13	Poursuivre le programme de récupération des appareils réfrigérants contenant des halocarbures dans le cadre de la REP	Coll.	SENVÉ		Continu
3.1.14	Encourager, via les contrats, l'utilisation de véhicules et/ou de carburant « Verts » pour les opérations liées aux collectes	Coll.	SENVÉ		Continu
3.2	APPUI À LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DU SECTEUR ÉCONOMIQUE LAVALLOIS	Coll.			
3.2.1	Étudier la possibilité de former un groupe d'entreprises lavalloises innovantes en matière de lutte aux changements climatiques	Coll.	SENVÉ		2025
3.2.2	Sensibiliser, informer et inciter des entreprises lavalloises en s'inspirant de l'initiative « Communauté durable (CD) », qui vise à démocratiser l'accès au marché volontaire du carbone par la mise en place de mesures de conversion ou d'efficacité énergétique	Coll.	SDÉ SENVÉ	CCIL	2025
3.3	APPUI À LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DU SECTEUR AGRICOLE LAVALLOIS	Coll.			
3.3.1	Établir le portrait énergétique du secteur agricole lavallois	Coll.	SDÉ SENVÉ	Agriculteurs /MAPAQ	2024
3.3.2	Identifier des agriculteurs lavallois qui ont un intérêt à contribuer à un programme de lutte aux changements climatiques	Coll.	SENVÉ	Agriculteurs /MAPAQ /CISSS /OBNL	2023

3.3.3	Explorer les possibilités de financement d'un projet-pilote pour des serres alimentées par énergie renouvelable	Coll.	SENVÉ		2025
3.3.4	Partager les bonnes pratiques en matière de transition énergétique	Coll.	SDÉ SENVÉ	Agriculteurs /MAPAQ	2024

Orientation 4. Exemplarité dans les pratiques

4.1	GESTION ÉCORESPONSABLE DE LA FLOTTE DES VÉHICULES MUNICIPAUX	Corp.			
4.1.1	Convertir la flotte d'autobus de la STL à l'électricité	Coll.	SCLSDS		
4.1.2	Électrifier la flotte des véhicules légers	Corp.	STP		Continu
4.1.3	Contrôler la consommation de carburant (type de carburant et outils de mitigation)	Corp.	STP		Continu
4.1.4	Optimiser la flotte (taille et utilisation, autopartage)	Corp.	STP		Continu
4.1.5	Mettre en place une gestion intelligente de la flotte (portion Police)	Corp.	SPOL		Continu
4.1.6	Mettre en place une gestion intelligente de la flotte (reste de la ville)	Corp.	STP		Continu
4.1.7	Former et sensibiliser les employés (écoconduite et achats responsables)	Corp.	STP		Continu
4.2	ENCADREMENT DES ACTIVITÉS DE TRAITEMENT DES EAUX USÉES	Corp.			
4.2.1	Volet 1 – Eaux usées et eau potable : Développer une méthodologie globale de gestion des GES pour la gestion des eaux	Corp.	SGE		2025
4.2.2	Volet 2 – Eaux usées : Développer une méthodologie permettant de quantifier et de qualifier les émissions actuelles et projetées d'émission de GES	Corp.	SGE		2025
4.2.3	Valorisation carboneutre des boues municipales (remplacement du sécheur et évaluation du processus de traitement)	Corp.	SGE		2030
4.2.4	Élaborer un plan préliminaire de mesures d'atténuation des impacts	Corp.	SGE		PA 2026-30
4.2.5	Élaborer un plan préliminaire de surveillance et de suivi des émissions de GES	Corp.	SGE		PA 2026-30

4.2.6	Quantifier les appareils d'éclairage intérieur et extérieur désuets et énergivores à remplacer. Évaluer la mise en place d'horaires de fonctionnement et l'utilisation de détecteurs de mouvement dans les secteurs peu achalandés	Corp.	SGE		2025
4.2.7	Projet abat mousse : Réduire la consommation d'eau potable à la station Fabreville en utilisant de l'eau de service plutôt que de l'eau potable pour abattre les mousses produites en aval des décanteurs et pour le transport de sable	Corp.	SGE		2022
4.3	GESTION DE L'EAU POTABLE	Corp.			
4.3.1	Volet 1 – Eaux usées et eau potable : Développer une méthodologie globale de gestion des GES pour la gestion des eaux	Corp.	SGE		2025
4.3.2	Volet 2 – Eau potable : Développer une méthodologie permettant de quantifier et de qualifier les émissions actuelles et projetées d'émission de GES	Corp.	SGE		2025
4.3.3	Poursuivre la recherche de fuites d'eau, tournée annuelle des fuites (opération, préventif) et réparation des fuites identifiées	Corp.	SGE		Continu
4.3.4	Assurer la vérification annuelle de fuite d'air comprimé (eau potable et eaux usées)	Corp.	SGE		Continu
4.3.5	Diminuer le taux de consommation litre/habitant par diverses mesures : sensibilisation de la population (SENV et SCOMM), mise en place de mesures d'économie d'eau	Corp.	SENVÉ		Continu
4.3.6	Évaluer l'impact de la régulation de la pression du réseau d'aqueduc sur l'émission de GES	Corp.	SGE		2025
4.3.7	Envisager la révision de la tarification de l'eau	Coll.	DG	Gouv. Qc	PA 2026-30
4.3.8	Quantifier les appareils d'éclairage intérieur et extérieur désuets et énergivores à remplacer. Évaluer la mise en place d'horaires de fonctionnement et l'utilisation de détecteurs de mouvement dans les secteurs peu achalandés	Corp.	SGE		2025
4.3.9	Développer le projet de sectorisation (réduction des fuites d'eau)	Corp.	SGE		Continu
4.3.10	Changer la fournaise à l'huile à la station Chomedey	Corp.	SIPEP		2025

4.3.11	Évaluer les possibilités de projet pour la récupération d'eau de pluie, ex. : capter l'eau de ruissellement des stationnements	Corp.	SING		PA 2026-30
4.3.12	Poursuivre la réhabilitation des conduites	Corp.	SING		Continu
4.4	MISE EN PLACE D'INITIATIVES VISANT À FAVORISER LA MOBILITÉ DURABLE CHEZ LES EMPLOYÉS DE LA VILLE DE LAVAL	Corp.			
4.4.1	Élaborer et déployer une politique sur le télétravail	Corp.	SRH		
4.4.2	Mettre en place les facteurs de succès et soutenir les employés pour favoriser le TT	Corp.	SRH		
4.4.3	Mettre en place les technologies de l'information et de communication performantes qui favorisent la mobilité et communication à distance	Corp.	SIT		
4.4.4	Identifier et mettre en place les moyens pour favoriser les modes alternatifs de déplacement (programmes, sensibilisation, incitatifs, autres)	Corp.	SENVÉ		Continu
4.4.5	Améliorer les infrastructures pour favoriser la mobilité active dans les immeubles (enclos, douche, vestiaire)	Corp.	SIPEP		2025
4.4.6	Évaluer la possibilité de limiter/réduire les espaces de stationnement destinés aux employés	Corp.	DG		
4.4.7	Assurer la disponibilité de bornes de recharges électriques à proximité des édifices appartenant à la Ville	Corp. & Coll.	SIPEP		Continue
4.4.8	Évaluer l'ajout d'infrastructures pour encourager le transport alternatif en vélo	Corp.	SIPEP		2024
4.5	MISE EN PLACE D'INITIATIVES VISANT À FAVORISER LES APPROVISIONNEMENTS ÉCORESPONSABLES ET PLUS SPÉCIFIQUEMENT CARBORESPONSABLES DE LA VILLE DE LAVAL	Corp.			
4.5.1	Évaluer la faisabilité d'une modification réglementaire pour favoriser l'achat local	Corp.	SAPPRO		2022

4.5.2	Adopter une directive permettant d'adjuder à un soumissionnaire présentant des aspects écoresponsables d'être 10 % plus dispendieux que le plus bas soumissionnaire	Corp.	SAPPRO		2022
4.5.3	Poursuivre la participation aux chantiers de travail collaboratif de l'Espace de concertation sur les pratiques d'approvisionnement responsable (ECPAR)	Corp.	SAPPRO	ECPAR	2022
4.5.4	Définir une politique d'achat écoresponsable	Corp.	SAPPRO	ECPAR	2023
4.5.5	Identifier des types de contrats couvrant des secteurs d'activités permettant l'intégration de critères carbone	Corp.	SAPPRO	ECPAR	2023
4.5.6	Définir des lignes directrices pour intégrer dans les documents d'appel d'offres des critères permettant de tenir en compte l'impact carbone ou l'écoresponsabilité	Corp.	SAPPRO	ECPAR	2023
4.5.7	Définir des lignes directrices pour intégrer dans les procédures d'approvisionnement des mécanismes permettant de tenir en compte l'impact carbone des contrats adjugés	Corp.	SAPPRO	ECPAR	2023
4.5.8	Intégrer des critères carbone dans les appels d'offres pour des contrats de collecte des matières résiduelles (déchets, recyclage et compostage)	Corp.	SAPPRO	ECPAR	2023

