

M. GEORGES HÉBERT :

Ce serait une bonne idée, oui.

550

LA PRÉSIDENTE :

Ce serait une bonne idée, très bien. Et je vous rappelle aussi que nous avons tous lu le mémoire écrit que vous avez déposé.

555

M. GEORGES HÉBERT :

D'accord.

560

LA PRÉSIDENTE :

Alors nous vous écoutons.

M. GEORGES HÉBERT :

565

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

570

Merci.

M. GEORGES HÉBERT :

Alors comme je vous ai mentionné, STOP est un groupe écolo de citoyens. On n'a aucune connexion avec une industrie ou qui que ce soit. Nous avons participé depuis plus

575

que 50 ans dans les débats sur la qualité de l'air, la qualité de l'eau, les espaces verts et leur protection. La gestion des déchets toxiques, la gestion des déchets solides, la politique énergétique, tout ça, variant dépendant qui était nos membres actifs et quelles étaient leur capacité d'agir à l'époque.

580

Une chose que si vous décidez d'essayer de nous trouver en ligne, malheureusement vous n'allez pas être capable de réussir, peut-être parce qu'on est là depuis trop longtemps. On n'est pas encore arrivés à ce point-là. On travaille dessus, mais on n'est pas encore arrivés.

585

Nous avons quand même, il y a deux ans, parmi nos intérêts, on a contribué à la réflexion 2050. Alors dans le contexte de notre mémoire, on a référé à une couple de places parce qu'on a dit il y a deux ans et ça quand même, ça indique la direction dans laquelle nous allons.

590

Alors sur ça, je passe la parole à mon collègue.

M. CHARLES MALLORY :

595

Mesdames et Monsieur, bon après-midi. Il y a 51 ans lors des audiences sur le premier Plan de développement de la communauté urbaine de Montréal, STOP a créé des vagues en dénonçant l'orientation axée exclusivement sur l'automobile.

600

Comme les choses ont changé! Les premiers mots du projet de PUM se lisent comme suit : « L'élaboration du nouveau Plan d'urbanisme et de mobilité de Montréal s'inscrit dans un contexte inédit d'urgence climatique et d'érosion de la biodiversité à l'échelle planétaire, nécessitant des changements collectifs vers la transition écologique. » Ces mots reflètent étroitement la vision de STOP.

605 Par conséquent, STOP est heureux d'approuver en grand nombre l'idée du concept exposé dans le document. D'ailleurs, comme vous n'avez pas manqué sans doute, STOP trouve que la substance derrière les bons mots n'est pas toujours là.

610 Il ne sera pas facile, nos dirigeants politiques doivent faire preuve de détermination et démontrer à la population qu'un investissement énergétique est non seulement la meilleure solution, mais aussi la seule solution viable, faute de quoi nous serons forcés de faire face à des changements de mode de vie encore plus radicaux que nous n'aurons pratiquement aucun moyen de contrôler.

615 D'abord, pour un plan axé sur la réponse aux changements climatiques, nous trouvons surprenant que la question de la pollution de l'air ne reçoit guère une mention. Réduire les émissions des combustibles est important, mais on oublie souvent que la combustion de carburant provoque également la pollution atmosphérique et tue des millions de personnes.

620 STOP croit que Montréal doit commencer dès à présent le processus de renforcement des normes de qualité de l'air. Réduire l'utilisation de l'auto requiert des options. Il est important de faire la distinction entre mobilité et accès; ce qui réduit le besoin en mobilité.

625 C'est certain que STOP trouve inquiétant que la province n'ait pas renforcé son soutien au transport en commun. Cependant, des avances sur un front réduit le besoin sur l'autre. Il existe une abondance d'idées concernant la Ville de 15 minutes et le PUM doit définir plus clairement ce que ce concept signifie pour Montréal.

630 Le projet de PUM est plein d'idées sur le verdissement de la Ville et la valorisation de la biodiversité, mais le PUM doit faire plus que le permettre et l'encourager, il doit le soutenir par le biais des Plans locaux d'urbanisme et mobilité, les PLUM.

635 Les arrondissements doivent réaliser les objectifs du PUM. STOP recommande
vivement que le PUM doive fixer des normes et des objectifs minimaux avec objectifs
intérimaires pour les arrondissements, afin de – et je nomme cinq points qui sont élaborés
dans notre mémoire – réduire les îlots de chaleur, fournir un accès local à au moins 10 000
mètres carrés d'espace vert public par habitant dans un rayon de 15 minutes de marche,
640 développer des portions de réseau de transport actif à des corridors verts, identifier des
portions importantes de la pleine inondable en vue de leur protection, et préparer les plans
visant à remettre au jour certaines parties d'anciens cours d'eau.

645 Passons à un autre sujet, il est devenu évident que le changement climatique a
créé une crise dans notre réseau d'égout. STOP recommande à la Ville d'abandonner son
approche de pédale douce consistant à dire « on y travaille » et de reconnaître qu'un
investissement majeur est requis de toute urgence pour améliorer le réseau, peut-être
jusqu'à un niveau d'inondation à récurrence de 20 ans plutôt que de 10 ans actuellement.
Et je passe le mot à Georges pour terminer.

650 **M. GEORGES HÉBERT :**

655 Ce qui nous inquiète concernant la protection des espaces verts, c'est le fait que
par rapport au schéma d'aménagement, on garde le chiffre de 10 % de terrestre, mais on
efface tout le reste concernant les aires protégées. L'expression « aire protégée » n'y est
pas. L'UICN n'y est pas. Le registre d'aires protégées n'y est pas et on sait que le registre
d'aires protégées a comme critère le critère d'aires protégées de l'UICN.

660 On s'inquiète que la Ville est en train de tenter de substituer un critère plus bas,
peut-être celui qui apparaît dans le registre de l'agglo, qui n'a pas de... qui ne mentionne
pas à long terme, alors que celui de l'UICN mentionne spécifiquement à long terme et c'est
pour ça qu'on craint cette possibilité qu'on essaye de substituer un plus bas absolument
niveau de protection et qu'on demande à la Ville de préciser et de confirmer que c'est 10

% d'aires protégées, tel que cette expression-là est comprise par l'UICN qui est son objectif.

665

On comprend qu'avec l'agglomération qui a ce registre, qu'eux ils ont un intérêt et on appuie ça à 100 % qu'ils essayent d'encourager les particuliers à participer et à gérer, mais à moment donné ce n'est pas à la Ville de gérer, c'est à la Ville de subir jusqu'à un certain point le contrôle de quelqu'un d'autre pour protéger à long terme.

670

Cette crainte-là est amplifiée par l'historique pour dire le moins curieuse des milieux naturels de conservation volontaire, les MNCV. Ces MNCV-là sont, c'est vraiment la case, la poubelle quasiment de la protection. On ne le dit pas comme... qu'est-ce qu'il y a comme moyen de protection et la Ville a été traitée par le MELCC d'une manière comme personne sûrement d'autre n'a été traité.

675

On a laissé traîner et je ne dis pas ça de mauvaise foi. La correspondance qu'on a constatée est plutôt naïve. Ce n'est pas de mauvaise foi, mais en même temps, il n'y a pas ce sentiment; il y a quelque chose qui est croche et puis il faut qu'on le règle.

680

Où on revient encore avec cette expression-là dans l'autre domaine qui est le... Mon Dieu, je perds mes mots.

LA PRÉSIDENTE :

685

Je vais vous demander de conclure, s'il vous plaît.

M. GEORGES HÉBERT :

690

O.K. Bien la conclusion c'est qu'il n'y a pas vraiment assez de protection, même au niveau du RAP, c'est je dirais factice.

LA PRÉSIDENTE :

695 O.K. Bien. Alors merci pour cette présentation. Une première question en fait qui, un élément qui apparaît dans votre mémoire écrit à la page des « Principaux constats et recommandations de STOP » vous mentionnez : « Il est important de faire la distinction entre mobilité et accès, ce qui réduit le besoin de mobilité. » Est-ce que vous pourriez nous expliquer un peu plus ce qu'il y a derrière cette idée-là, donc la distinction?

700 **M. GEORGES HÉBERT :**

Je vais laisser c'est plutôt celle de mon collègue. Alors je vais te laisser.

LA PRÉSIDENTE :

705 Allez-y.

M. CHARLES MALLORY :

710 Oui. On en parle depuis quelques temps ici à Montréal et également ailleurs dans le monde, la Ville de 15 minutes. La Ville de 15 minutes suggère, comme vous le savez sans doute, c'est avoir accès à la plupart des activités quotidiennes à une distance que vous pouvez... où vous pouvez y arriver et à l'intérieur de 15 min soit par à pied ou à vélo ou peut-être même transport public.

715 Mais le plus et on y parle dans le projet de PUM, le plus qu'on a du succès c'est faire rapprocher ces activités journalières à des gens, mais le besoin de gens à voyager ailleurs dans la Ville est diminué.

720 Alors les deux idées sont deux approches distinctes, développer le système transport et laisser les gens aller n'importe où ou rapprocher les activités chez eux, le besoin de transport et la nécessité de développer le système de transport serait diminué en quelque sorte en même temps.

725 **LA PRÉSIDENTE :**

 Et quelle est votre position?

730 **M. CHARLES MALLORY :**

 Notre position là-dessus...

735 **LA PRÉSIDENTE :**

 La position de STOP?

740 **M. CHARLES MALLORY :**

740 Je suis... j'étais toujours un amateur du système transport public, j'ai fait... je ne fais pas beaucoup de vélo actuellement, mais en fait, de même quand nous étions jeunes, le système de transport... mais le système de transport a développé par mal dans les dernières 50 ans, mais ce qui nous intéresse, le projet de PUM n'a pas explicité.

745 Ça veut dire quoi? Les activités, les ressources dont on a besoin d'avoir accès à court terme pourraient avoir une vraie discussion autour de cette question. Ça fait quoi une communauté? Qu'est-ce qu'il faut avoir proche de nous dans notre voisinage et dans tous les voisinages de la ville?

LA PRÉSIDENTE :

750

Donc, vous auriez aimé qu'il y ait une définition de ce que la Ville entend par « ressource du quotidien » parce qu'on parle de ça dans le projet de PUM?

M. CHARLES MALLORY :

755

Oui, ce serait bien de mieux comprendre c'est quoi alors que nous pouvons tous participer dans cette discussion, mais le plus qu'on a de succès à ce front-là, le moins qu'il y aurait besoin que les gens vont plus loin.

LA PRÉSIDENTE :

760

Et une autre question dans cet esprit-là, est-ce que c'est possible de développer, du point de vue de STOP, bien sûr, de développer à la fois la mobilité et à la fois l'accès?

M. CHARLES MALLORY :

765

On doit le faire, mais j'ai eu... j'ai entendu des critiques le plan sur le transport est irréaliste et trop vaste. Et une façon de réduire ou minimiser ce besoin serait de mettre plus de focus, identifier les ressources nécessaires localement et essayer d'améliorer cet accès partout dans la Ville.

770

LA PRÉSIDENTE :

Une dernière question sur ce chapitre-là, votre idée suivante en fait c'était : « Il existe une abondance d'idées... », vous en avez un peu parlé tout à l'heure, « ... d'idées concernant la Ville de 15 minutes et le PUM doit définir plus clairement ce que ce concept signifie pour Montréal. » Qu'est-ce que le concept de Ville 15 minutes signifie pour STOP?

775

M. CHARLES MALLORY :

780 C'est... Je pense qu'il y a énormément de matériel, si on fait un peu de recherche sur le Web, pour nous c'est des activités, mais votre magasinage, les banques, les pharmacies, mais aussi... mais les écoles pour les gens avec des jeunes et, mais c'est, en fait, je peux mentionner que depuis, je pense, 50 ans ou plus, le réseau de transport a fait des sondages sur le type de voyage que les gens font et où ils vont.

785

Je pense que c'est une ressource énorme qu'on peut miner pour identifier pourquoi les gens sortent de leur propre voisinage et on peut identifier les choses qui les tirent ailleurs. Ce serait très intéressant d'avoir une analyse faite par les autorités, l'autorité de transport pour nous aider à comprendre quelles sont les choses auxquelles les gens veulent? Évidemment le travail, l'école, mais qu'est-ce qui tire les gens à sortir de leur voisinage?

790

LA PRÉSIDENTE :

795

Merci. Christian, je crois que tu as une question.

LE COMMISSAIRE :

800

Vous nous avez dit un peu plus tôt que les PLUM devront, d'une certaine façon respecter les cibles du PUM et qu'il va être important donc de développer en concordance, si on veut, avec les grands objectifs, les grandes orientations du PUM.

805

Alors en matière d'îlot de chaleur et d'accès aux espaces verts, je vous amène à votre recommandation qui nous dit : « STOP recommande vivement que les plans locaux d'urbanisme incluent des objectifs provisoires pour réduire les îlots de chaleur et fournir un accès local à des espaces verts. » Je comprends que vous faites référence à des, peut-

être à des lieux ou des arrondissements qui ont peu accès actuellement à des espaces verts, mais pourquoi cette notion d'objectifs provisoires? Pouvez-vous m'expliquer?

810 **M. CHARLES MALLORY :**

Vous pouvez, on peut dire, intérimaire dans une annexe au projet de PUM, ils indiquent une... les objectifs... la réalisation des objectifs est échelonnée à travers les années.

815

Alors nous n'insistons pas que tout, pour un arrondissement donné, que tout soit réalisé tout de suite ou même l'année 2050, mais quand un arrondissement se trouve avec un certain nombre d'îlots de chaleur, le projet de PUM identifie que nous allons traiter ça, mais dans certaines zones d'intervention privilégiées, mais il y a plusieurs îlots de chaleur qui ne sont pas dans des zones privilégiées. Ils sont désavantagés alors et à quel moment est-ce que les gens qui y habitent, qui n'habitent pas dans une de ces zones privilégiées, ils vont attendre à quel moment?

820

Et c'est le genre de chose et pourquoi un arrondissement pourrait dire, mais nous faisons un plan et avec le temps, nous allons élaborer et élargir la couverture du verdissement des différents secteurs et pour que les communautés puissent participer dans une discussion localement sur les objectifs, les objectifs intérimaires et justement la réalisation de ces idées-là.

825

830 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors nous avons pour vous une dernière question. Lise?

835

LA COMMISSAIRE :

840 Oui, merci. J'ai une question sur le dernier sujet que vous avez traité, c'est-à-dire les milieux naturels de conservation volontaire. Je voudrais savoir en quoi c'est important cette notion-là pour le PUM?

M. GEORGES HÉBERT :

845 C'est simplement qu'on parle de protéger 10 %.

LA COMMISSAIRE :

Oui.

850 **M. GEORGES HÉBERT :**

855 Mais on veut savoir 10 %, c'est 10 % du territoire terrestre, mais on veut que ce soit 10 % en propriété, en aires protégées selon le RAP. Le problème c'est qu'on a un historique où le RAP finalement, on a donné une... on a donné le prix de l'aire protégée alors que le prix n'était pas mérité. Et on l'a fait au moyen de ces MNCV, alors qu'il y a des autres mécanismes qui existent, qui sont connus, qui sont... mon Dieu, qui sont cernés...

LA COMMISSAIRE :

860 Oui.

865 **M. GEORGES HÉBERT :**

... par des lois. Le MNCV c'est ce qu'on veut, c'est n'importe quoi et on veut que ce soit justement remplacé par quelque chose qui est connu, qui impose une obligation à la Ville soit de traiter avec le Ministère de l'Environnement comme c'est le cas dans une, dans le cas des réserves naturelles ou bien des servitudes de conservation.

870 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, je dois vous interrompre, désolée de vous bousculer, on n'a vraiment pas beaucoup de temps, mais c'est le même temps pour tout le monde. Alors, merci beaucoup d'avoir pris la peine de venir discuter avec nous et bien on vous souhaite une bonne fin de journée. Au revoir.

880 **M. CHARLES MALLORY :**

Merci à vous.

885 **M. GEORGES HÉBERT :**

Mes excuses d'avoir perdu la parole.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, nous revenons dans quelques instants.

890