
M. BLAISE RÉMILLARD

Conseil régional de l'environnement de Montréal

345

LA PRÉSIDENTE :

350

Alors, bonsoir et bienvenue. Dans quelques secondes, je vous donnerai la parole. Je vous demanderais, à ce moment, s'il vous plaît, de vous identifier et de préciser l'organisme que vous représentez.

355

Pour les fins de l'enregistrement, vous disposerez donc de dix minutes pour votre présentation. Après huit minutes, je vous ferai un petit signe, comme ça, vous saurez que c'est important de conclure, à ce moment-là. Nous avons pris connaissance de votre document.

360

Après votre période, votre présentation, nous disposerons de quelques minutes pour vous poser des questions. Alors, encore une fois, bienvenue et je vous cède la parole.

M. BLAISE RÉMILLARD :

365

Alors, bonjour. Merci de me recevoir. Je suis Blaise Rémillard, responsable des dossiers de mobilité et d'urbanisme au Conseil régional de l'environnement.

Alors, on est une organisation indépendante qui œuvre à l'échelle de l'Île de Montréal, sur les questions de transition, ça, c'est écologique et on se reconnaît beaucoup dans l'objectif du PUM, qui est de faire une ville plus verte, plus résiliente et plus équitable, plus juste.

370 Alors, bien d'abord, merci de me recevoir. Je suis excessivement heureux que
l'OCPM soit là pour assurer des consultations indépendantes. Puis, j'aimerais aussi saluer le
travail exceptionnel de la Ville, des fonctionnaires, qui ont mené un travail complexe et
difficile, à travers la production de ce Plan d'urbanisme.

375 Donc, je vais y aller sur nos propositions principales. Donc, j'y vais sans plus
d'introduction. Donc, au niveau de la protection de la nature, on a remarqué, bon, qu'il y avait
des choses intéressantes, mais qu'on n'agissait pas encore avec une vision globale de
connexion.

380 Alors, on était dans une protection de l'environnement qui était ponctuelle, dans des
endroits qui n'étaient pas nécessairement connectés. Alors, on pense que ce serait important
de développer une approche qui est plus de connectivité écologique avec des cibles et des
indicateurs.

385 Également, de se donner une cible de renaturalisation et de création de nouveaux
milieux naturels humides, d'ici 2050. Alors, on voit qu'après 2030, les cibles devraient être
atteintes par le PUM et puis qu'après, il ne se passe comme rien pendant 20 ans. Alors nous,
on dit « bien, continuons dans le bon chemin et puis, commençons à renaturaliser ».

390 Regardons aussi comment ça s'applique, un peu plus localement, avec les
arrondissements, puis les secteurs d'opportunité. Également, bien, il y a une cible de
protection des milieux naturels terrestres qui devrait être développée au-delà des milieux
humides qui sont présents.

395 Puis, on pense qu'il y a un défi là, parce que dans les conceptions de protection de la
nature, on prend généralement, difficilement en compte les milieux perturbés, comme les
milieux urbains. Donc, il y a une nouvelle approche à développer pour la protection de la
nature, en ville.

400 Et finalement, on pense qu'il y a besoin de plus de précisions sur les attentes réglementaires, en matière de protection. Notamment, pour outiller mieux les arrondissements à mettre ça en œuvre.

405 Au niveau de la trame verte et bleue active, donc on était content de retrouver les cinq axes qui se trouvent dans le PUM. Nous, au Conseil régional de l'environnement, on mène une communauté de pratique sur le développement de la trame verte et bleue, à Montréal, avec des groupes.

410 Notamment, des groupes plus locaux qui vont développer des concepts de corridors écologiques, corridors de mobilité et on a identifié huit ou neuf corridors. Donc, on pense qu'il y aurait possibilité de bonifier la vision des corridors écologiques qui se trouvent dans le PUM.

415 Donc, pourquoi? Pourquoi cette trame-là est si importante? Bien, parce qu'on est vraiment en train de connecter la biodiversité, adaptation au changement climatique. Donc, gestion de l'eau, gestion des îlots de chaleur, résilience, mobilité active, qualité de vie.

420 Donc, il y a trois de ces corridors-là qui sont bien avancés. Donc, le corridor Darlington, le corridor des Ruisseaux, puis le corridor Meadowbrook-Falaise St-Jacques. Et puis, on pense qu'il y a un travail à poursuivre pour continuer de finalement tisser la trame verte et bleue, et active de Montréal.

425 Ensuite de ça, bien, il y a quand même un travail aussi de détailler, un petit peu, les typologies et les fonctions des différents corridors. Parce qu'on ne peut pas faire toutes les mêmes interventions partout, puis parce qu'on ne peut pas donner tout l'éventail de possibilités à chacun des corridors.

Alors, il faut arbitrer, des fois, des fonctions. On ne peut pas faire conservation et mobilité active dans des endroits restreints. Par exemple, où gestion de l'eau et lutte aux îlots de chaleur, de façon égale partout. Donc, il faudrait raffiner la vision.

430

Ensuite de ça, considérer les grands parcs pour des générateurs de déplacement, avoir une bonne connectivité des transports collectifs, des transports actifs, de la mobilité partagée pour accéder aux grands parcs qui génèrent effectivement des déplacements qui sont importants pour la population.

435

Et aussi, apporter plus d'objectifs et d'actions sur la conservation et la mise en valeur des ruisseaux de l'Île qui sont le volet bleu, principalement.

440

Sinon, bien, au niveau de la mobilité, une de nos propositions importantes, c'est que vraiment le PUM dise, nomme explicitement son intention de réduire le nombre de voitures, à Montréal.

445

Alors, on parle de la place, on parle de l'usage, on parle des alternatives, mais on devrait nommer que l'objectif, puis le résultat des actions qui sont dans le PUM, déjà prévues dans le PUM, va apporter une réduction du nombre de véhicules. Et puis de le dire explicitement, bien, ça va, bien, déjà préparer la population à ce changement important.

450

Et puis, aussi, bien, peut-être mieux mobiliser la ville, puis dans une série de décisions pour aller vers la réduction du nombre de véhicules. À ce propos-là, la cible qui, présentement, en parts modales ou en taux de motorisation, ce sont des cibles relatives qui font moyennement de sens dans une ville en croissance où on voit croître en activité, en population, mais avec un réseau routier qui lui, n'augmentera pas.

455

Donc nous, ce qu'on pense, c'est qu'il faut passer d'une cible relative à une cible absolue, donc en nombre de véhicules immatriculés à Montréal.

Et puis, donc, par le fait même, agir sur la réduction du nombre de stationnements sur rue et hors rue, pour que finalement, le nombre de stationnements, à Montréal, ne croisse pas alors qu'on souhaite plutôt réduire le nombre de véhicules.

460 Et puis, évidemment, il y a le fardeau de la mise en œuvre qui va être beaucoup aux arrondissements. On pense que la Ville devrait mieux modéliser, comment la participation de milieu, les différents arrondissements vont pouvoir atteindre ces cibles-là.

465 Alors, est-ce que c'est possible de faire ça, de réduire le nombre de véhicules? Bien alors, on voit ici, un graphique des véhicules immatriculés dans la région de Montréal. Et puis, on voit que ça stagne depuis 2021.

470 Alors, où est-ce qu'on va rebondir, on ne le sait pas, mais on sait que dans 10 et 20 % de la population qui aimerait avoir moins de voitures, se passer d'une voiture. Donc, on pense que c'est possible.

475 Depuis 2021, la population a cru de six pour cent, à Montréal, selon les estimations de l'agglomération. Donc, on voit qu'on est quand même capable de stagner et avec toutes les actions prévues dans le PUM, on pense qu'on peut arriver à réduire.

Pour faire ça, puis je pense qu'il y aura eu beaucoup d'intervenants qui vont vous avoir dit que ça coûte trop cher, la mobilité durable, ça coûte trop cher toutes les interventions qui sont prévues et qu'il faut prioriser, et cetera.

480 Nous, on a une approche un peu différente de dire « on a présentement un problème de déséquilibre dans nos investissements et dans la façon dont on a alloué les différents modes. Et puis, si on rééquilibre le financement, on va rééquilibrer la mobilité, puis on va atteindre nos objectifs ».

485 Donc, on voit, ici, une étude qui a été produite par le HEC où on voit, clairement qu'avec les modes actifs, on a des retombées positives face aux différents investissements. Alors qu'avec les modes et surtout la voiture, les modes motorisés, bien, on a un coût social dû à l'entretien des infrastructures, les émissions de gaz à effet de serre, la pollution, les effets sur la santé.

490 Donc, si on arrivait à réallouer plus d'espace, puis favoriser les autres modes, il y a des économies importantes, je suis un peu pressé pour vous expliquer tout ça.

495 L'engagement de Québec à rééquilibrer le financement, il existe. Là, présentement, on investit vraiment trop peu dans le transport collectif. Malgré cet engagement-là, de Québec, de rapporter ça 50-50 entre le financement des infrastructures du réseau routier, puis du transport collectif.

500 Et on pense qu'en l'absence du mouvement décisif des paliers supérieurs, la Ville qui exprime sa volonté d'avoir de grands projets de transport collectif et actif, elle a une légitimité d'aller exploiter l'espace fiscal qui est présentement abandonné par les paliers supérieurs.

505 Donc ici, on a l'exemple des différentes taxes sur l'essence qui n'ont pas été indexées, parfois depuis 1995, et qui donc, il y a une diminution d'une moyenne de 210 \$, par voiture, depuis ce temps-là. Donc, c'est un espace fiscal qui peut être exploité.

510 On voit aussi des baisses d'impôt qui ont eu lieu au premier juillet 2023, donc pour les ménages de classe moyenne, ce sont plusieurs centaines de dollars, par année. Donc, on pense également que si les gouvernements, plutôt que d'investir, puis de rencontrer leurs objectifs, puis leur cible, puis leur propre cible, accordaient des réductions d'impôt, bien la Ville, elle est légitime d'aller chercher ça par différents moyens qui se retrouvent dans notre mémoire.

LA PRÉSIDENTE :

515 Vous m'avez facilité la vie, merci beaucoup, en terminant comme ça. Alors, quelques questions. Dans votre document, je vous avais dit qu'on l'avait lu, de toute manière, je pense.

Au début, vous dites que bon, il faut atteindre la carboneutralité 2050, vous êtes d'accord avec ça et pour réaliser ce grand but, votre organisme prône des inventaires de
520 GES. Pour Montréal, c'est une des meilleures pratiques.

Comment on fait ça, des inventaires de GES et qu'est-ce qu'on fait avec les résultats?

M. BLAISE RÉMILLARD :

525 Bien, comment on fait ça, c'est mesuré avec des tables par rapport à l'activité économique, généralement. Il va y avoir des équivalences, il va y avoir des équivalences aussi avec les grands générateurs de GES qui doivent contribuer, par exemple, au système d'échange, plafonnement/échange du gouvernement du Québec.

530 **LA PRÉSIDENTE :**

Ce n'est pas un instrument qu'on utilise, ce sont des méthodes de calcul?

M. BLAISE RÉMILLARD :

535 Ce sont des méthodes de calcul indirectes pour différentes grandes sources d'émission et comment on utilise ça, bien, c'est que c'est notre boussole, finalement, pour dire « est-ce qu'on contribue ou non à rencontrer nos engagements, notamment, nos engagements internationaux qui font qu'on peut espérer, un jour, mettre fin à l'emballlement
540 climatique qu'on vit ».

LA PRÉSIDENTE :

545 Donc, on se fixe des cibles sur des périodes plutôt courtes ou sur des périodes intermédiaires?

M. BLAISE RÉMILLARD :

550 Bien, ce que les bonnes pratiques recommandent, c'est qu'il y ait des cibles sur de courtes périodes, donc sur des périodes de — généralement, c'est cinq ans, ce qu'on voit, mais avec des suivis annuels.

 La Ville le fait, je crois, biannuellement, donc c'est quand même respectable, mais donc, c'est comme ça. C'est comme ça que c'est utilisé.

555 **LA PRÉSIDENTE :**

 O.K. Et donc, on utilise les résultats pour vérifier si on est dans la bonne direction pour atteindre la cible?

560 **M. BLAISE RÉMILLARD :**

 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

565 Et si on n'est pas dans la bonne direction?

M. BLAISE RÉMILLARD :

570

Bien, il faut mettre de nouveaux dispositifs, de nouvelles façons de réduire les émissions, oui, c'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

575

O.K. Vous n'en avez pas parlé, mais j'aimerais vous entendre, un peu, sur les écoquartiers?

M. BLAISE RÉMILLARD :

580

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

585

Est-ce qu'il est possible de transformer un quartier existant en écoquartier?

M. BLAISE RÉMILLARD :

590

Oui. Oui, je pense, à plusieurs égards. En fait, les quartiers existants, anciens, qui ont été construits autour d'une échelle locale de piétons, l'échelle des paroisses, ici, vu notre historique.

595

Bien, ce sont des quartiers, généralement, qui vont être bien *marchables*, qui vont avoir été construits autour des transports collectifs, déjà, et actifs. Donc, où il y a une grande diversité. Ce sont déjà des quartiers qui sont relativement écologiques.

600 Ensuite de ça, il y a toute sorte d'autres quartiers qui doivent être transformés. On pense beaucoup aux centres d'achats où l'activité décline, l'activité commerciale décline où est-ce qu'on a de grandes surfaces, des opportunités de transformation importante.

605 Donc ça aussi, ce sont des quartiers qui peuvent être transformés avec des installations beaucoup plus importantes et c'est possible, oui, que ça devienne des quartiers écologiques.

610 **LA PRÉSIDENTE :**

615 Est-ce que dans ce cas-là, on met de côté, bon, par exemple, tout ce qu'on entend quand on discute des écoquartiers, d'économie circulaire, la manière de construire, l'utilisation des matériaux. Dans des quartiers existants, ça devient moins facile, non?

620 **M. BLAISE RÉMILLARD :**

625 Je pense que c'est une notion à adapter, mais la première chose dans l'économie circulaire, c'est le réemploi et la sobriété. Donc, avoir des quartiers, les quartiers qui sont déjà denses, bon, on a peut-être besoin de mieux isoler les anciens bâtiments, de faire des ajustements pour mieux verdir, mieux gérer l'eau, mais c'est possible de faire ça à la grandeur de la ville. Puis, bien, généralement, on y gagne en terme économique ou en termes de qualité de vie.

630 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Des questions?

625

LA COMMISSAIRE :

Bien, je vais vous amener sur les corridors verts que vous mentionnez, de soit raffiner la vision, c'est ce que j'entendais et d'y donner une typologie. Donc, de cibler un peu mieux. Ce serait quoi cette typologie-là?

630

M. BLAISE RÉMILLARD :

Bien, on a typiquement cinq usages à ces corridors verts et bleus là. Donc, la lutte aux îlots de chaleur, la gestion de l'eau de pluie, la biodiversité, la connectivité écologique et la mobilité active.

635

Et puis, bien, ce ne sont pas toujours des usages qui sont appropriés sur tout le corridor. Ce n'est pas toujours possible, ce n'est pas toujours nécessaire non plus. Il peut avoir d'autres façons de gérer l'eau de pluie sur une portion du corridor.

640

Donc, c'est de mieux définir ça, qu'est-ce qu'on peut faire sur tel tronçon, est-ce qu'on connecte véritablement bien la biodiversité, est-ce que le potentiel de mobilité active est peut-être mieux d'être un peu décalé sur une rue parallèle, par exemple, pour épargner, pour préserver de l'espace dans le corridor vert.

645

Ou a contrario, est-ce qu'on passe sur une rue qui est déjà utilisée, qui va falloir faire des interventions plus pour verdir. Donc, il y a comme un travail de raffinage qui doit se faire, puis qui doit être analysé, en continu, pour que ce soit cohérent, le plus possible.

650

LA COMMISSAIRE :

Au sein de l'ensemble de Montréal, est-ce que ces corridors-là, parce que vous me parlez de connectivité, on peut passer par des quartiers, des rues et tout ça, est-ce qu'il y a

655 d'autres fonctions qui peuvent contribuer à ces corridors-là, je ne sais pas, de découvertes,
d'animation?

M. BLAISE RÉMILLARD :

660 Oui, oui, certainement. Ça devient des espaces de vie dans lesquels il y a déjà toute
sorte d'animation. Il peut avoir de la recherche sur la faune, sur la flore qui se fait, donc il y a
des activités scientifiques, des activités citoyennes, il y a donc la mobilité.

665 Quand on regarde, d'ailleurs, les types d'infrastructures d'activités physiques les plus
utilisées, ce sont généralement les infrastructures linéaires qui vont contribuer à la mobilité
active et à des multi-usages, beaucoup plus que des plateaux sportifs, par exemple, qui vont
avoir des fonctions plus limitées, en termes de nombre de personnes.

670 Donc, il y a toute sorte — oui, il y a une grande diversité d'usage, puis c'est ça qui est
un peu, aussi, le défi parce qu'un moment donné, on ne peut pas multiplier, à l'infini, les
utilisations de ces corridors-là, puis rester pertinent dans chacune des fonctions.

LA COMMISSAIRE :

675 Si j'ai le temps, je vous poserais une autre question, après.

M. BLAISE RÉMILLARD :

Oui.

680

LE COMMISSAIRE :

Merci. Qu'est-ce que vous pensez de la place de la voiture électrique, le déploiement des bornes. On ne vous a pas entendu, là-dessus?

685

M. BLAISE RÉMILLARD :

Oui, tout à fait. Donc, nous, on est tout à fait d'accord avec l'électrification, on regarde toutes les études de cycle de vie, puis le véhicule électrique, il est préférable aux véhicules à essence, il n'y a pas de doute, là-dessus, du point de vue de la science.

690

Ensuite de ça, est-ce que c'est judicieux et possible d'électrifier tout le parc de véhicules, comme on le voit aujourd'hui ou comme ils pourraient croire, si on ne fait pas des interventions? C'est probablement non, donc la Ville a déjà commandé une étude là-dessus.

695

Puis ils disaient que d'ici 2030, il fallait réduire de neuf pour cent la motorisation, des ménages, pour rencontrer notre cible de 2030. Alors, on ne voit pas d'actions qui vont dans ce sens-là, d'une telle réduction du parc de véhicules et ça peut être inquiétant.

700

L'autre chose qu'on voit, bien, c'est qu'il y a des coûts associés à ça. Présentement, ces coûts-là sont assumés par les paliers supérieurs, notamment à travers le système d'échange sur la taxe... ce n'est pas la taxe, ce sont les permis d'émission qui sont vendus.

705

Donc, ce sont ces fonds-là qui subventionnent les bornes publiques qu'on voit. Par contre, il y a des signaux qui nous indiquent que ça pourrait changer, puis que le fardeau pourrait être, à un moment donné, remis sur les épaules de la Ville de Montréal.

Puis là, on dit « attention, si on n'a pas assez encore suffisamment d'argent pour financer nos transports actifs et collectifs, il faudrait s'assurer que les fonds qui vont être

710 nécessaires pour la transition vers l'auto électrique soient prélevés auprès des
automobilistes, notamment, ou des paliers supérieurs, s'ils continuent d'investir là-dedans ».

Et puis, l'autre chose qu'il y a à dire là-dessus, bien, c'est qu'il y a vraiment un gros
travail à faire, aussi, au niveau de l'autopartage, puis de l'électrification parce que finalement,
715 l'impact écologique de la voiture électrique, il se fait à la construction.

Pendant sa durée de vie, il est très faible, mais donc, si on est capable de partager
ces véhicules-là, on va diminuer d'autant leur impact écologique et ça va faire une grosse
différence, aussi, sur les rues de Montréal.

720

LA PRÉSIDENTE :

Alors, on me fait de grands signes. Merci beaucoup d'avoir pris le temps de venir
discuter avec nous. On aurait eu encore plusieurs questions, mais bon, ce sera pour une
725 autre occasion, probablement.

Alors, bonne fin de journée, au revoir.

M. BLAISE RÉMILLARD :

730

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

735

Et nous revenons dans un petit instant.
