

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. JEAN BURTON, président de la commission
Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire
M. ALAIN DUHAMEL, commissaire

**LA RÉDUCTION DE LA DÉPENDANCE MONTRÉLAISE
AUX ÉNERGIES FOSSILES**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 29 octobre 2015, 19 h

Au 1550, rue Metcalfe
Bureau 1414
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 29 OCTOBRE 2015

MOT DU PRÉSIDENT DE LA COMMISSION	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE DE L'OFFICE.....	3

PRÉSENTATION

Réal Ménard, membre du comité exécutif	8
La Ville de Montréal.....	11

PÉRIODE DE QUESTIONS

M. Matthew Chapman, Action Climat Montréal	28
M. Ron Rayside	31
M. Victor Poudelet	37
M. Jean-François Lefebvre, GRAM	42
M. Luc Gagnon	46
M. Alexandrou Iordan	51
M. Blaise Rémillard, Villeray en transition.....	55
M. John Bradley	60
M. Paul Bode	66
M. Cyrille Giraud.....	71
M. Philippe Mailhot	77

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Mesdames et Messieurs, bonsoir! Bienvenue à cette séance d'information publique organisée par l'Office de consultation publique de Montréal dans le cadre du mandat qui lui a été confié par le Comité exécutif de la Ville et portant sur des initiatives concrètes, ambitieuses et réalisables que la Ville de Montréal pourrait mettre en œuvre afin de réduire notre dépendance aux énergies fossiles.

10 Je voudrais d'abord souligner la présence de monsieur Réal Ménard, maire de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Je voudrais aussi souligner la présence de monsieur Roger Lachance, directeur du Service de l'environnement, de monsieur Sylvain Ducas, directeur de la Mise en valeur du territoire et de monsieur Serge Guérin, directeur du Service du développement économique.

15 J'en profite aussi pour souligner la présence dans la salle de madame Dominique Ollivier, présidente de l'Office et de monsieur Luc Doray, secrétaire général de l'Office.

20 Mon nom est Jean Burton, je suis commissaire ad hoc de l'Office de consultation publique depuis 2007. Je suis biologiste de formation et je travaille depuis près de 40 ans à créer des interfaces entre la science et la prise de décision dans différents domaines associés à l'environnement.

25 La présidente de l'Office m'a confié la responsabilité de présider cette commission et je serai secondé dans cette tâche par deux commissaires d'expérience. À ma gauche, madame Isabelle Beaulieu, détentrice d'un doctorat en sciences politiques de l'Université de Montréal. Elle cumule plusieurs années d'expérience en conseil stratégique, réalisation d'études et de recherches. À ma gauche, monsieur Alain Duhamel. Il a fait une longue carrière comme
30 journaliste, domaine dans lequel il est toujours actif. Il est détenteur d'un baccalauréat en

sciences politiques de l'Université d'Ottawa et diplômé en communication de l'Université St-Paul.

35 À la table de l'Office, mesdames Stéphanie Wells et Estelle Beaudry agiront comme analystes pour la Commission. Ce sont les deux dames qui se cachent derrière là-bas devant une belle affiche. Monsieur Gilles Vézina, attaché de recherches et de documentation à l'Office, est la personne que vous pourrez contacter si vous avez besoin de renseignements supplémentaires.

40 À la logistique, Brunelle-Amélie Bourque pour le kiosque de présentation de la démarche de la consultation et des activités contributives citoyennes, Michael Simkin, Patrice Martin. Donc, ce sont les gens qui sont à l'extérieur et qui répondront à vos questions à la pause.

45 Pour le kiosque de présentation de la plateforme de consultation en ligne, Guy Grenier et Jimmy Paquet-Cormier et à la table d'accueil, Cristelle Lollier-Théberge et Denise Mumperese.

50 L'assemblée de ce soir est enregistrée et sténographiée. C'est monsieur Yvon Lamontagne qui assure la sonorisation et madame Louise Philibert, la sténographie. Tout ce qui sera dit au cours de cette séance sera enregistré et transcrit. Les transcriptions feront partie du dossier Documentation qui sera disponible à la fois sur le site internet et au bureau de l'Office en version papier.

55 Permettez-moi d'entrée de jeu de vous remercier tous qui vous êtes dérangés ce soir pour participer à cette consultation. Je remercie aussi tous ceux qui ont partagé dans leur réseau respectif l'invitation à participer à cette consultation.

60 Cette séance va se dérouler en français. Cependant, les gens qui souhaitent s'exprimer en anglais pourront le faire lorsqu'ils s'adressent à la Commission. Des documents

en anglais sont aussi disponibles sur le site de l'Office dont la présentation faite par la Ville de Montréal qui suivra sous peu.

65 This meeting will be conducted in French, but anyone who wishes to address the Commission in English may do so. I will also point out that several documents have been translated in English including the City of Montreal presentation and will be posted on the Office website.

70 Je voudrais aussi vous demander d'éteindre vos cellulaires, s'il vous plaît. Je voudrais maintenant inviter madame Dominique Ollivier, présidente de l'Office, à présenter les diverses étapes de la démarche retenues pour mener à bien ce mandat très particulier.

Madame Ollivier.

75 **Mme DOMINIQUE OLLIVIER, présidente de l'Office :**

Alors, bonsoir tout le monde! Je vous remercie d'être venu en si grand nombre pour cette première soirée d'information qui ouvre cette consultation sur la réduction de notre dépendance aux énergies fossiles. Il faut savoir que moi j'ai débuté ma carrière à l'OCPM par un mandat sur la révision de la Charte des droits et responsabilités des Montréalais qui coïncidait en même temps, cette révision, avec l'entrée en vigueur du droit d'initiative. C'est pourquoi il me fait toujours plaisir maintenant que je suis présidente de voir des mandats qui découlent du désir des citoyens d'utiliser ce droit, et ce soir ne fait pas exception.

85 Donc, on parle d'un mandat qui a été issu d'une initiative citoyenne, qui a été pris au vol, je dirais, par le maire Coderre qui a décidé de confier le mandat à l'OCPM de tenir ce grand exercice citoyen.

90 Ce dont il faut aussi être conscient, c'est que c'est un mandat qui va se tenir en marge de la Conférence de Paris sur les changements climatiques et qui répond à un engagement de la Ville de Montréal à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 30% avant 2020.

95 Pourquoi parler de la consommation d'énergies fossiles quand l'objectif est de réduire les émissions de GES ? D'emblée, on peut penser au moins à trois raisons, il y en a sûrement d'autres que nous allons découvrir avec vous lors de cette consultation, mais on peut se dire que minimalement, c'est parce que quand on arrive à... si on veut limiter le réchauffement climatique à 2°C, il est maintenant prouvé qu'il est nécessaire de laisser près des deux-tiers des réserves d'énergies fossiles dans les sols.

100 C'est aussi une question de santé. On veut protéger la santé des populations. Quand on brûle des énergies fossiles, bien ça a des effets directs et indirects sur la santé. Et aussi pour réduire le coût que ça peut avoir pour les collectivités et les individus d'être dépendants aux énergies fossiles.

105 Dans son mémoire présenté à la consultation sur les cibles de réduction des GES pour 2030, la Ville de Montréal disait : «*La mobilisation citoyenne constitue une condition centrale de l'atteinte de nos objectifs de réduction de gaz à effet de serre et d'adaptation aux changements climatiques.*»

110 Donc, vous imaginez le bonus que c'était pour nous à l'Office, une consultation qui résulte d'abord d'une volonté citoyenne, un contexte d'engagement des gouvernements et des administrations et des citoyens qui sont au cœur de l'atteinte des objectifs. C'est donc dire que c'est une consultation qui touche tout le monde.

115 L'Office ne pouvait donc pas laisser passer cette chance de faire le plein d'énergie citoyenne en prenant tous les moyens pour favoriser une très large participation. C'est pourquoi ce soir je vous propose une démarche mobilisatrice en trois temps qui entremêle des activités virtuelles, des activités en présentiel, des méthodes traditionnelles et plusieurs méthodes qui constituent pour l'Office des explorations nouvelles.

120 Le premier temps va se dérouler du 29 octobre au 26 novembre. On vous propose pour la première fois à l'Office de faire maintenant ce qu'on appelle les activités contributives

citoyennes. On s'est rendu compte qu'il fallait aller à la rencontre des gens là où ils sont plutôt que d'espérer que comme ce soir, les gens vont venir nombreux vers nous.

125 Alors, on a conçu des trousse «prêt à consulter» qu'on rend disponible pour l'ensemble des groupes qui auraient envie d'enrichir la proposition et de s'assurer un rayonnement tout en rejoignant une variété de milieux et d'organisations à des moments qui leur conviennent.

130 On invite donc les organisateurs intéressés à remplir le formulaire en ligne, à se procurer une trousse «prêt à consulter». Vous pouvez avoir tous les détails dans le kiosque qui est dans le hall d'entrée aussi avec monsieur Simkin qui se fera un plaisir de vous expliquer ce qu'il en est.

135 On ose espérer qu'on va pouvoir rejoindre un grand nombre de personnes que normalement on n'aurait pas rejoint par ce biais-là. On va toutefois tenir également une grande activité citoyenne qui va être celle de l'OCPM et qu'on veut faire le 21 novembre prochain pour qu'on puisse avoir le plus de représentativité possible, et on attend une centaine de participants.

140 Donc, vous pouvez vous inscrire à notre activité ou encore à celles organisées par un des groupes de terrain. Si vous allez sur notre site, vous allez réaliser qu'il y en a déjà 5 ou 6 d'inscrites. Donc, on vous encourage à organiser la vôtre ou à vous joindre à une activité qui est déjà en place. Vous pouvez le faire sur le site de l'OCPM ou sur Eventbrite en faisant la
145 rechercher du *#vertmtl*.

 Ceci nous amène aussi à une autre nouveauté qui est la participation en ligne. Accessible à tous dès aujourd'hui sur *vertmtl.org* et ce, jusqu'au 3 mars 2016, vous pouvez contribuer en ligne comme dans les médias sociaux, vous pouvez participer autant que vous le
150 désirez.

155 Il y a cinq façons de participer. Vous pouvez prendre connaissance des contenus déjà présents. On a déjà plus d'une centaine de propositions qui sont présentes sur le site qui totalisent près d'une trentaine ou une quarantaine d'intervenants. Vous pouvez également proposer des sources documentaires, des vidéos, des initiatives venues d'ici ou d'ailleurs que vous pensez qui seraient utiles pour Montréal.

160 Vous pouvez voter sur les propositions qui sont déjà faites. Vous pouvez aussi identifier d'autres défis problèmes ou des pistes de solution en lien avec la dépendance aux énergies fossiles. Et finalement, vous pouvez aussi argumenter sur ces différentes propositions qui sont là.

165 On espère vraiment que vous prendrez cette plateforme, que vous vous l'approprierez et que vous la ferez vivre. Parce que le 26 novembre, on va remettre au maire et à la délégation se rendant à COP21 un document qui va faire la synthèse des contributions des Montréalais sur *vertmtl.org* et aussi celles qui seront issues des activités contributives citoyennes qui auront été réalisées avant le 21 novembre.

170 Donc, ce dossier-synthèse préparé par l'Office devrait pouvoir éclairer nos élus, comme monsieur Ménard par exemple, sur les volontés citoyennes montréalaises.

175 La deuxième partie reprend fin janvier, début février, avec une soirée de reprise de consultation où on pourra rendre compte des discussions et de objectifs qui seront issus de COP21 et où on pourra également relancer les travaux autour d'engagements concrets et de cibles qu'on se sera donné à atteindre.

180 Un troisième événement novateur pour nous, un marathon créatif qui est un événement qui vise à faire participer la communauté de l'innovation dans un exercice pluridisciplinaire pour pouvoir conceptualiser des solutions innovantes. Il faut vraiment surveiller l'annonce officielle qui sera faite sous peu et qui vous expliquera les modalités pour participer. Encore là, il s'agit d'un groupe que normalement l'Office consulte peu ou qui vient peu à nos consultations.

185 Finalement pour pouvoir compléter le portrait qui se fera, la Commission pourra selon son bon vouloir tenir des rencontres plus thématiques sur des sujets pointus.

185 Ensuite, la partie trois qui commence au printemps avec le mois de mars, avec le 3 mars, qui est la date limite pour déposer les mémoires et ensuite, les séances d'audition des opinions qui commenceront à partir du 8 mars pour permettre à la Commission à la fin du printemps de rendre son rapport.

190 Donc, vous voyez, nous allons tenter de faire un exercice novateur qui est à la hauteur des attentes des gens qui ont demandé cette consultation. C'est un exercice qu'on veut qui fasse le plein d'énergies nouvelles qui interpellent le plus grand nombre, qui va à la rencontre des citoyens tout en gardant la rigueur qui caractérise les travaux de l'Office et les principes de transparence et d'accessibilité qui ont été jusqu'à présent notre marque de commerce.

195 Comme le montre la petite vidéo qu'on a produite, cette consultation issue de la demande citoyenne compte sur l'engagement citoyen pour assurer qu'on laisse une planète habitable aux générations futures. Alors, n'hésitez pas à joindre le mouvement.

200 Petite vidéo.

VISIONNEMENT

REPRISE DE LA SÉANCE

LE PRÉSIDENT :

210 Merci beaucoup, Madame Ollivier. J'inviterais maintenant monsieur Réal Ménard, maire de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, membre du comité exécutif et responsable du Développement durable, de l'environnement, des grands parcs et des espaces verts à la Ville de Montréal à nous adresser quelques mots. Monsieur Ménard.

215 **M. RÉAL MÉNARD, maire d'arrondissement :**

Merci beaucoup. Merci, Mesdames les commissaires, Monsieur Lachance et tous ceux qui vous accompagnent, ceux et celles qui vous accompagnent.

220 Alors, permettez-moi de me joindre à Dominique Ollivier pour vous souhaiter la plus cordiale des bienvenues à cette consultation publique sur la réduction de la dépendance des Montréal aux énergies fossiles.

225 Permettez-moi une petite définition. L'énergie fossile est une énergie issue de la combustion d'hydrocarbure extrait des sous-sols géologiques où ils sont enfouis depuis plusieurs millions d'années. Les énergies fossiles ne sont pas des énergies renouvelables car leur stock sur la terre est limité. Et surtout la combustion des hydrocarbures émet des gaz à effet de serre qui contribuent aux changements climatiques. Voilà pour l'entrée en matière.

230 La réduction de la dépendance aux énergies fossiles est désormais un enjeu planétaire qui préoccupe de plus en plus d'individus y compris à Montréal, si bien qu'en juin dernier suite à la réception d'une demande citoyenne, la Ville a mandaté l'Office de consultation publique de Montréal pour tenir des consultations sur la réduction de la dépendance aux énergies fossiles et sur le virage vers les énergies propres.

235 Je tiens à saluer la sensibilité de toutes les personnes qui se sont engagées dans cette démarche et veux vous assurer bien sûr de l'appui total de la Ville de Montréal. Au Québec, nous vivons une situation particulière car 99% de notre électricité provient d'énergie renouvelable, soit l'hydroélectricité.

240 Par conséquent, et contrairement à la plupart des autres endroits dans le monde, mettre en œuvre des projets de production d'électricité renouvelable ne contribue pas nécessairement à réduire notre consommation de combustible fossile. Par contre, 51% de l'énergie consommée provient des énergies fossiles comme le pétrole, le gaz naturel et le
245 charbon.

250 Sans surprise, c'est le secteur des transports qui consomme le plus d'énergie fossile dans une proportion de 58%. À Montréal, la proportion des déplacements faits en transport en commun et en transport actif tels la marche ou le vélo ou le transport en commun atteint 41,5%. C'est donc dire qu'il y a place pour l'amélioration.

255 Bien entendu, la sensibilité à l'égard de l'environnement est l'affaire de tous, villes, gouvernements, organismes, entreprises et citoyens. C'est ensemble que nous pouvons atteindre des résultats concrets au niveau collectif. Chaque personne est un acteur de premier plan dans la lutte aux changements climatiques et dans la réduction de la dépendance aux énergies fossiles.

260 Il en est de nos habitudes de vie à commencer par nos choix en matière de transport. L'atteinte de notre objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre passera nécessairement par l'évolution des comportements individuels. Ceci demeure une condition centrale de réussite.

265 Or, pour diminuer de manière substantielle les émissions du secteur de transport, il est impératif de procéder à des changements structurels et d'inverser la tendance qui consiste à développer nos milieux de vie en fonction de l'automobile.

270 Ceci dit, malgré tous nos efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre, des changements climatiques sont anticipés et ceux-ci auront des impacts inévitables sur la métropole. La Ville de Montréal déploie déjà plus de 30 politiques touchant de près ou de loin la lutte aux changements climatiques dont le Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise pour 2013-2020 et le Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre corporatif.

275 De plus, nous dévoilerons bientôt, à peu près dans deux semaines, notre premier plan d'adaptation aux changements climatiques, une mesure supplémentaire pour mieux anticiper l'avenir. Nous travaillons aussi à l'élaboration du troisième Plan de développement durable de

la collectivité montréalaise 2016-2020 en collaboration avec plus de 230 partenaires dont plusieurs sont ici ce soir.

280 Depuis plusieurs années, la Ville déploie toute une série de mesures afin de faire une différence majeure pour l'environnement et la réduction des GES, que ce soit par la bonification de l'offre de services en transport en commun, par le programme d'efficacité énergétique des bâtiments de la Ville ou encore par la construction d'usines de traitement des matières organiques et de biométhanisation qui sont attendues pour 2019.

285 Et nous ne nous arrêterons pas là. Nous avons également à cœur le développement économique responsable par le biais du programme Transition Montréal 21 et notre Plan d'électrification des transports. Ces exemples démontrent que la Ville de Montréal déploie des actions concrètes pour migrer vers une économie sobre en carbone.

290 Dans son leadership et sa volonté d'en faire plus et en parallèle à COP21, Montréal souhaite se positionner comme leader en matière de lutte aux changements climatiques, d'environnement et de développement durable.

295 Tout n'est pas vert à Montréal, mais rappelons que notre ville est membre du *Compact of Mayors* et est la seule ville canadienne membre du réseau des 100 villes résilientes. De plus, le maire de Montréal est ambassadeur désigné de Métropolis pour le dossier des changements climatiques.

300 Il est clair que la cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre fixée pour 2030 pour le Québec ne pourra être atteinte sans une solide contribution de la métropole. Dans ce dossier, le maire est d'avis que le gouvernement du Québec et la métropole devront faire front commun d'abord en portant le même message dans le cadre de la COP21 et que ce message reconnaisse le rôle des villes comme chef de file dans la lutte aux changements climatiques. Puis, qu'au retour de COP21, soit conclu un partenariat entre le gouvernement du Québec et la métropole autour des enjeux relatifs au transport des personnes.

305

310 En terminant, je souhaite que nous profitons collectivement de ces consultations publiques pour faire le plein d'énergies nouvelles, pour apprendre à faire mieux, pour savoir être plus efficace, pour prendre le virage vert et devenir un leader de la réduction et de la dépendance aux énergies fossiles.

Vivre Montréal ! Vivre Montréal Vert !

315 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Ménard. J'inviterais maintenant monsieur Roger Lachance, directeur du service de l'environnement à présenter les membres de la délégation de Montréal et à procéder à la présentation de leur document de référence.

320 Une période de 30 minutes leur est allouée à l'horaire de la séance d'information de ce soir. Veuillez noter que la période des questions sur le contenu de cette présentation est prévue après la pause.

325 **M. ROGER LACHANCE :**

Alors, merci, Monsieur le président. Donc, oui, il me fait plaisir de vous présenter les membres de l'équipe de la Ville de Montréal et aussi certaines personnes d'autres organisations qui nous accompagnent ce soir.

330 Donc, monsieur Sylvain Ducas, directeur du Service de la mise en valeur du territoire et présent, monsieur Serge Guérin, directeur du Service du développement économique. Aussi, madame Marie Cloutier, chef de division Planification, suivi environnemental. Madame Peggy Bachman, directrice Bureau des relations gouvernementales. Madame Monique Tessier, chef de division Planification urbaine. Monsieur Gilles Dufort, chef de division Planification des transports et mobilité. Madame Valérie Poulin, conseillère économique. Madame Catherine Philibert, membre de l'équipe de la division du Développement durable. Monsieur Thameur
335

Souissi, ingénieur à la direction des Transports et aussi finalement monsieur André Porlier de la STM.

340 Donc, on a une très très bonne délégation pour vous ce soir pour être en mesure de répondre, je l'espère, à l'ensemble de vos questions.

345 À ma gauche maintenant, les personnes qui vont faire la présentation. Madame Émilie Charbonneau ici présente, donc, chef de section Service de l'environnement, et monsieur Pierre-Olivier Pineau, professeur titulaire à HEC Montréal, département science de la décision, titulaire de la chaire en gestion du secteur de l'énergie.

350 Donc, on a l'ensemble des personnes ici qui sont en mesure de livrer un excellent message. Alors, madame Charbonneau.

Mme ÉMILIE CHARBONNEAU :

355 Oui. Bonsoir. Donc, je vais commencer tout de suite avec le déroulement de la présentation. Dans un premier temps, je vais vous faire une brève introduction sur le sujet qui est à la base de la présente consultation, soit les énergies fossiles.

360 Ensuite, je vais céder la parole à monsieur Pierre-Olivier Pineau qui est professeur titulaire aux HEC comme le mentionnait monsieur Lachance. La Ville a choisi de faire appel à un expert externe sur la question des enjeux énergétique dans le but de s'assurer de la crédibilité et de l'objectivité de ce qui vous sera présenté par rapport aux enjeux liés, donc, aux énergies fossiles.

365 Puis enfin, je vais revenir pour vous présenter brièvement des exemples d'actions concrètes déjà mises en œuvre par la Ville de Montréal dans le but de réduire la dépendance aux énergies fossiles.

370 Tout d'abord, si on veut réduire notre dépendance aux énergies fossiles, la première question à se poser : Où sont consommées les énergies fossiles à Montréal? C'était idéalement ce à quoi on voulait répondre. Par contre, parce que les données n'étaient pas toutes disponibles, on s'est arrêté avec le portrait des énergies fossiles au Québec en présumant tout de même que malgré qu'il peut y avoir quelques différences à l'échelle de Montréal et du Québec, globalement on peut présumer que les proportions au niveau de la consommation sont assez similaires et surtout que les pistes de solutions à développer sont semblables.

375 Donc, le portrait des énergies fossiles au Québec en 2012. On voit que c'est consommé par quatre principaux secteurs. À la droite, on a le secteur des transports, ensuite les industries, les bâtiments commerciaux, institutionnels, puis enfin, les bâtiments résidentiels.

380 Le premier constat qu'on fait en observant le portrait de consommation des énergies, c'est que 58% des énergies fossiles sont consommées par le secteur des transports. Ça se répartit à 61% au niveau des transports des personnes, puis 39%, transports des marchandises. Donc, autrement dit, en termes de potentiel de réduction de consommation d'énergies fossiles, le secteur des transports offre un grand potentiel.

385 Le deuxième constat qu'on fait en observant le portrait, c'est qu'il n'y a pas du tout d'électricité dans notre portrait de consommation d'énergies fossiles. Comme le disait monsieur Ménard, l'électricité au Québec comme vous le savez est de source hydroélectrique, donc, n'est pas produite à partir d'énergie fossile. C'est un fait qu'il est important de se rappeler
390 quand on se pose la question suivante : Pourquoi les plans de réduction de dépendance aux énergies fossiles des autres villes ne peuvent-ils par être appliqués directement à Montréal ?

395 En fait, c'est qu'on peut avoir tendance à vouloir s'inspirer de ce qui se fait dans d'autres métropoles du monde pour y trouver des initiatives à mettre en œuvre, ce qui peut effectivement être une très bonne idée de regarder ce qui se fait ailleurs, par contre, il faut vraiment garder toujours en tête que dans notre contexte montréalais tout ce qui consiste en des projets de production d'énergies renouvelables, d'énergies électriques renouvelables, ce

n'est pas pertinent à mettre en œuvre à Montréal dans un contexte strictement où on veut réduire notre dépendance aux énergies fossiles.

400

Cela dit, le message n'est pas que l'on doit écarter tout recours aux énergies renouvelables, au contraire. Par exemple, l'utilisation d'énergie solaire pour créer de la chaleur pour utiliser de la chaleur pour réchauffer l'air ou l'eau peut très bien contribuer à réduire l'utilisation de combustible fossile qui est habituellement utilisé pour le chauffage.

405

L'autre précision que la Ville souhaite amener, c'est par rapport au secteur industriel. En fait, pourquoi l'action des municipalités sur le secteur industriel est-elle limitée ? Donc, on tenait à mentionner que les municipalités ont peu de leviers pour influencer la consommation d'énergies fossiles des industries. Par levier, on entend notamment les pouvoirs législatifs et par ailleurs, c'est important de reconnaître que la consommation d'énergie dans les industries est en baisse depuis de nombreuses années, autant la consommation totale que l'intensité énergétique.

410

Puis enfin, il existe d'autres mécanismes, d'autres incitatifs et même d'autres règlements qui font en sorte que les industries sont déjà sur une bonne voie pour réduire leur consommation. Tout simplement l'optimisation des coûts ou encore des encadrements plus formels tels que le marché du carbone qui est encadré au Québec par le règlement sur le système de plafonnement et d'échange de droit d'émission de gaz à effet de serre qui fixe un plafond aux principales industries, aux industries les principales émettrices de gaz à effet de serre.

415

420

C'est donc ce qui complète ma petite introduction. Je vais céder la parole maintenant à monsieur Pineau. Je vais d'abord vous le présenter de manière un peu plus élaborée.

425

Donc, Pierre-Olivier Pineau a obtenu son doctorat de HEC Montréal en 2000. Il est professeur à HEC Montréal au département de sciences de la décision. Depuis décembre 2013, il est titulaire de la chaire de gestion du secteur de l'énergie. Il est un spécialiste des

politiques énergétiques et de la gestion de l'énergie particulièrement en ce qui concerne l'électricité.

430

Il a travaillé et publié des articles scientifiques au Canada, en Afrique, en Amérique Latine et dans les pays nordiques. Il est membre du comité éditorial consultatif du *International Journal of Energy Sector Management*. Il est membre du centre interdisciplinaire de recherche en opérationnalisation, du développement durable et du centre de recherche en éthique. Il est président du conseil d'administration du *Canadian Association for Energy Economics*. Et vous l'avez peut-être déjà lu ou vu puisqu'il intervient régulièrement dans les médias pour commenter les actualités en lien avec le domaine de l'énergie.

435

Je vous invite donc à vous joindre à moi pour accueillir monsieur Pineau.

440

M. PIERRE-OLIVIER PINEAU :

Merci, merci beaucoup. Donc, j'ai une présentation qu'on m'a demandé de faire pour présenter les énergies fossiles. Je vais aller un peu plus en détail sur notre consommation, le type. Si on veut se débarrasser de quelque chose, il faut, je crois, bien connaître cette chose-là et j'espère vous amener à mieux comprendre les hydrocarbures au Québec.

445

Ça a déjà été mentionné, mais je me permets de vous ramener un peu certaines données. C'est ce que j'appelle le diagramme spaghetti des flux énergétiques au Québec. Sur la gauche, vous avez les sources d'énergie; en bleu en haut, vous avez la bande qui représente l'hydroélectricité et en bas, vous avez le pétrole. Et les autres bandes, ce sont les autres sources d'énergie qu'on utilise au Québec. On a mentionné le gaz naturel, vous voyez en vert en dessous de l'hydroélectricité, la biomasse. Ça c'est des chiffres de 2012. On avait encore de l'uranium qu'on utilisait au Québec, Gentilly n'était pas encore fermée. On a de l'électricité éolienne un petit peu qu'on voit. Un petit peu de charbon qui rentre aussi dans le secteur.

450

455

460 Mais on voit, il y a deux gros blocs qui sont vraiment l'hydroélectricité et le pétrole qui rentrent. Le pétrole, il est transformé, raffiné et comme on vient de le voir, il est essentiellement utilisé en transport.

465 Mais si on fait un focus sur les hydrocarbures et qu'on regarde le gaz naturel et les hydrocarbures, le pétrole, on a un autre diagramme en spaghetti, mais là qui nous donne l'ensemble des produits pétroliers raffinés qu'on utilise au Québec.

470 Souvent on parle du pétrole, on peut avoir cette idée que le pétrole, c'est un produit, mais en fait, il y a une multitude de produits pétroliers raffinés qui sont produits, qui sont utilisés dans la vie de tous les jours. C'est assez complexe en fait. Si vous avez la chance un jour d'aller visiter la raffinerie Suncor à Montréal-Est, chose que j'ai pu faire avec des groupes d'étudiants à deux reprises ou même trois reprises, on s'aperçoit qu'on prend le pétrole, on le raffine, c'est fascinant.

475 Alors indépendamment de notre volonté de vouloir se débarrasser du pétrole, peu importe le terme qu'on envisage, il y a un aspect fascinant dans cette transformation et dans la multitude de produits.

480 Qu'est-ce qu'on utilise surtout ? C'est les deux bandes rouges les plus importantes que vous voyez : de l'essence et du diesel. Donc ça, c'est ce qui est le plus important. Évidemment cette essence et ce diesel, ça va majoritairement dans nos véhicules et notre consommation, je n'ai pas de graphique là-dessus, mais notre consommation grosso modo, elle est restée assez stable ces dernières années.

485 Donc, il n'y a pas vraiment d'augmentation de la consommation de pétrole au Québec, il y a une certaine stabilité, mais on n'a pas non plus une décroissance. Alors, on n'est pas naturellement sur une pente décroissante. Alors, c'est évident qu'il va falloir redoubler d'effort si on veut commencer à réduire notre consommation.

490 Je vais porter l'attention sur un petit point ici qui est souvent méconnu, mais c'est qu'on a aussi une utilisation non-énergétique du pétrole. Environ 10% du pétrole qui arrive au Québec, qui est transformé au Québec, est utilisé à des fins non-énergétiques. C'est de l'asphalte, c'est des charges pétrochimiques qu'on utilise dans la pétrochimie pour faire certains plastiques.

495 On fait par exemple les bouteilles d'eau qu'on ne voit pas sur nos tables, mais qu'on pourrait voir souvent sur les tables, on peut dire que c'est un produit québécois entre guillemets parce que c'est du pétrole qui est transformé en plastique ici à Montréal en partie.

500 Tous nos toits, même les toits blancs qu'on a vus dans le film, le petit beau film qu'on a vu en avant, les toits blancs, la toile élastomère qu'on met, c'est aussi un produit dérivé du pétrole.

505 Donc, on a 10% de notre consommation de pétrole qui est liée à des utilisations non-énergétiques, un élément à connaître, à se rappeler, et ce n'est peut-être pas un élément qu'on veut forcément éliminer complètement puisqu'il n'a pas d'impact sur les gaz à effet de serre puisqu'on ne brûle pas ces éléments-là.

510 On a peu de données sur Montréal, c'est vrai, c'est dommage, mais on a une donnée ici et là ce que je vous présente, c'est les ventes annuelles de carburants par habitant dans les différentes régions du Québec. La Régie de l'énergie fait une analyse et par région du Québec, on peut voir combien dans les stations-services on vend au Québec pour les différentes régions.

515 Et là, donc, j'ai fait ce graphique-là avec, sur l'horizontale, vous avez la superficie des régions québécoises. Donc, évidemment le Montréal en tant que tel est à l'extrême gauche parce qu'on a une petite superficie comparée aux autres régions du Québec et, sur l'échelle verticale, vous avez la consommation, les ventes par habitant d'essence et de diesel essentiellement aux Montréalais.

520 Donc, on est en fait la région québécoise qui consommons le moins de produits
pétroliers, d'essence et de diesel, 600 litres par an par personne à Montréal alors que vous
voyez, toutes les autres régions du Québec, elles sont presque au-delà, presque toutes au-
delà de 1000, 1200 litres par année.

525 Donc, on est grosso modo à Montréal à moitié moins de consommation par habitant
comparée à la consommation du Québec et notre consommation collective à Montréal
correspond à environ légèrement moins que 14% de la consommation de diesel et d'essence
au Québec.

530 Montréal veut faire des efforts, doit faire des efforts, et j'applaudis ces efforts-là. À
l'échelle québécoise, il faut se rendre compte qu'on est ceux déjà qui, sans vraiment le vouloir
particulièrement, on est déjà ceux qui consommons le moins. Ça ne doit pas nous encourager
à faire moins, mais il faut savoir qu'on a nos voisins, nos amis d'autres régions québécoises
qui consomment grosso modo presque deux fois plus que nous et à l'échelle québécoise,
donc, les efforts devront venir de nous, mais de tous aussi.

535 Aussi importante Montréal soit-elle, même si on réduisait à zéro notre consommation,
on enlèverait 14% de l'essence et du diesel québécois. Alors, en devenant vert, ce que je
souhaite que Montréal devienne, on serait loin d'avoir réglé le problème du Québec.

540 Donc là, je vais sauter ça - c'est la liste de produits pétroliers raffinés. Si vous voulez
avoir ces détails-là, vous pourrez me demander à la pause ou plus tard, je pourrai vous en
parler.

545 On a évidemment du transport. Tout le pétrole qui arrive au Québec, il doit être
transporté, il doit arriver ici. Les lignes qui ne sont pas pointillées, ce sont les gazoducs... pas
les gazoducs, mais les oléoducs qui sont déjà existants. Donc, on a à Montréal, en fait,
Montréal était un centre de raffinage important et reste un centre de raffinage relativement
important, donc, on a du pétrole qui arrive par oléoducs de différents endroits et qui sont
construits.

550 On a un projet supplémentaire qui est celui en pointillé, celui de Énergie Est qui voudrait passer par Montréal et traverser le Québec, mais ce qu'il faut aussi se rappeler, c'est qu'on a des infrastructures existantes qui sont en fonction et dont on n'entend peu souvent parler, mais qui sont d'une manière générale plutôt bien gérée.

555 On a un port de Montréal qui reçoit beaucoup de produits pétroliers raffinés et du pétrole brut aussi. Et en fait, une statistique qui est intéressante, c'est que la consommation québécoise de pétrole, c'est environ 350 000 barils par jour et, en 2014, il est arrivé presque 100 000 barils par jour d'essence à Montréal.

560 Donc, presque un tiers de la consommation de pétrole québécoise est arrivée en essence à Montréal dans nos... Là, vous avez une image du port de Montréal. Donc, on reste malgré tout une plaque tournante pour le Québec. Mais au-delà du Québec, il y a une grande partie du pétrole, des produits raffinés qui vont en Ontario puisque les pipelines que je vous ai montrés ici, il y en a qui vont... la pipeline orange, elle amène des produits pétroliers vers
565 l'Ontario qui sont en partie raffinés à Montréal et en partie importés d'ailleurs.

Donc, Montréal reste une plaque tournante un petit peu du pétrole. Au niveau québécois, le pétrole, je vais juste insister sur... l'énergie en tant que telle représente environ 5% du PIB québécois, ce qui représente une faible part du PIB québécois, mais évidemment,
570 on a besoin de cette énergie-là d'une manière générale.

Une statistique que j'aime bien montrer, c'est qu'on parle souvent des exportations québécoises qui sont importantes pour le Québec, 1,1 G\$, c'est très important, c'est extraordinaire, je pense, ça contribue beaucoup à la société québécoise, mais quand on
575 regarde les exportations de produits raffinés, c'est presque 3 G\$.

Donc, en fait, le Québec exporte davantage de produits raffinés au Québec que d'électricité en termes de valeurs monétaires. Évidemment nous importons aussi beaucoup de pétrole et nous importons aussi beaucoup de produits raffinés, mais nous réexportons une
580 certaine partie.

Donc, le seul point que je veux mentionner, c'est que ça fait partie de l'économie québécoise, ça fait partie des éléments... évidemment à Montréal, nous avons une raffinerie, nous avons un secteur pétrochimique, ça fait partie de la dynamique à comprendre pour pouvoir comprendre comment évidemment s'en sortir et améliorer notre bilan environnemental.

585

Comme ça a été mentionné, au Québec, c'est le secteur des transports qui reste le plus grand responsable des émissions de gaz à effet de serre, 42%. Le portrait est similaire à Montréal. Vous avez en fait ici les émissions de gaz à effet de serre pour 2009 de Montréal. Vous avez légèrement moins en transport, mais on a grosso modo 40% des émissions de gaz à effet de serre qui sont dans le secteur du transport.

590

Donc, comme ça a été dit, le secteur du transport, c'est le priorité numéro 1 si on veut réduire les émissions de gaz à effet de serre et évidemment réduire notre consommation d'hydrocarbures.

595

Il y a aussi le secteur des bâtiments qui consomment encore. Donc là, il y a des gains à faire dans les bâtiments, c'est aussi important, et dans les industries aussi.

N'ayant pas beaucoup de temps, je vais sauter certaines *slides* pour me concentrer sur d'autres, par exemple sur celle-ci qui montre un petit peu l'ampleur de la tâche. Ça, c'est encore une fois au niveau québécois. Vous avez la ligne bleue à gauche qui est notre historique d'émissions de gaz à effet de serre qui sont légèrement en décroissance ces dernières années, mais parlons plutôt de stabilité parce que quand on regarde notre objectif pour 2020 et notre objectif pour 2030, donc, qui est discuté actuellement au niveau québécois et l'objectif qui a été annoncé par monsieur Couillard pour 2050, il y a un certain engagement du Québec par rapport à cet objectif de 2050, vous voyez la trajectoire qui devra être adoptée si nous voulons atteindre nos objectifs pour 2020, 2030, 2050. Elle est différente.

600

605

D'une stabilité des émissions, il faut vraiment qu'on les baisse. Et cette baisse-là, ce n'est pas le statu quo ou souvent aux HEC, on parle de *business as usual*, si on continue dans le statu quo, bien nous n'allons pas atteindre.

610

615 Donc, il faut adopter des changements. Ces changements-là, j'ai quelques pistes que je vais vous proposer, mais elles sont évidemment assez difficiles à mettre en œuvre étant donné l'inertie de différents... des consommateurs, des gouvernements, des différentes industries, enfin de l'ensemble de la société.

620 J'aimerais vous parler de ce graphique-là - malheureusement, vraiment, il me reste deux minutes, alors, je le mets de côté - quant à moi, il représente bien les contraintes de gaz à effet de serre. Vous voyez, il y a des barres parallèles qui descendent, mais ça, c'est la possibilité de brûler du pétrole et du gaz qui va devenir de plus en plus restreinte au fil des ans et en 2050, on va être dans le petit coin à gauche, en bas à gauche. On devrait être là si on veut atteindre nos objectifs.

625 Ça pose des défis majeurs. Encore une fois, je pourrai vous en parler plus si vous le désirez, mais je vais m'arrêter sur les actions prioritaires parce que je pense que c'est ça qui est le plus important à discuter et à savoir comment est-ce qu'on les met en œuvre, ces actions prioritaires.

630 Ça a été dit, le transport, il est central. C'est encore le transport individuel qui représente la plus grande part des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation d'hydrocarbure. Le transport des marchandises est en train de rattraper le transport personnel.

635 Si on regarde la croissance des deux, au niveau québécois, le transport des marchandises a gagné des parts de responsabilité d'émissions de gaz à effet de serre. Donc, le transport des marchandises arrive très proche derrière. Mais au niveau individuel, on est encore dans ces émissions de gaz à effet de serre.

640 Il faut absolument sortir de l'auto-solo, on devrait en changer en fait de terme. Auto-solo, on devrait utiliser le terme «sortir de notre VUS-solo» parce que c'est véritablement ça que nous avons de plus en plus. Ce n'est pas l'auto-solo, c'est le VUS-solo.

645 Alors, pour ça, il faut vraiment encourager, on le sait, le transport actif, le transport en
commun, le covoiturage 2.0. C'est un élément, on parle beaucoup d'UBER ces derniers
temps à mon avis pour les mauvaises raisons, mais ça représente une solution, pas UBER en
tant que tel, mais la solution du téléphone intelligent et la possibilité de profiter des voitures qui
sont déjà sur les routes pour offrir, collectiviser les places vides dans les voitures qui sont sur
les routes et les mettre au bénéfice des gens qui veulent aller quelque part. Ça, c'est une offre
qui ne demande pas d'investissement en infrastructure, qui, à mon avis, devrait être poussée
650 énormément tout comme l'auto-partage et l'auto en libre-service qui sont des alternatives qui
devraient être poussées, favorisées par les municipalités, par les gouvernements pour
convaincre la population qu'acheter une voiture, c'est non-essentiel, mais superflu parce que
l'offre devrait être convaincante.

655 On a à Montréal une offre qui est très convaincante, elle pourrait l'être bien davantage
encore et j'espère qu'à la suite de ces consultations-là, on pourra atteindre une offre d'auto-
partage, de covoiturage, de transport actif, de transport en commun qui sera bien plus
importante.

660 Dans le chauffage des bâtiments, qui est la deuxième source d'utilisation des
hydrocarbures en importance, autant les bâtiments résidentiels que commerciaux, il y a
beaucoup de choses à faire. Les normes d'isolation au Québec ne sont pas encore à la
hauteur de ce qu'elles pourraient être. Il y a beaucoup de choses qu'on peut faire, intégrer la
géothermie, le solaire thermique, ça a été mentionné. C'est des initiatives qu'on devrait
665 pousser.

Dans le transport des marchandises, j'en ai glissé un mot, mais il faudrait vraiment se
rendre compte que le transport de camions lourds a explosé au Québec ces dernières années.

670 En fait, ce n'est pas tant le nombre de camions qui a augmenté, mais les camions, il y
en a à peu près les mêmes qui circulent, ils sont juste deux fois plus gros au cours des vingt
dernières années. Ce qui veut dire qu'on a le même nombre de camions deux fois plus gros.

Ça endommage nos infrastructures, ça émet plus de gaz à effet de serre parce que ça consomme davantage.

675

On a délaissé le rail, on a délaissé le transport maritime, il faut se retourner vers ces alternatives et développer. Montréal n'y échappera pas, on est un nœud dans le transport québécois, mais même régional. Donc, il faut absolument qu'on dégage des corridors ferroviaires et des corridors maritimes pour développer un transport de marchandises qui est florissant, mais évidemment compatible avec nos ambitions de réduction des gaz à effet de serre.

680

Je m'arrête là parce que mon temps est écoulé et j'espère avoir été marginalement utile. Merci beaucoup.

685

Mme ÉMILIE CHARBONNEAU :

Donc, je vais poursuivre, j'en ai pour quelques minutes seulement. Donc, j'arrive avec les outils de la Ville qui sont déjà en place. La Ville de Montréal fait déjà des efforts, donc, pour réduire la dépendance aux énergies fossiles de sa collectivité.

690

Notamment, on a quelques plans et outils tel que le Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise, le Plan de transport, le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération, le Plan d'urbanisme, le Plan de développement durable.

695

Concrètement, ces outils-là, ça se traduit par certaines mesures qui sont mises en œuvre. J'en ai quelques exemples ici dans le secteur des transports. Par exemple, une augmentation de la contribution municipale à la STM qui engendre une augmentation de l'offre de services et de l'achalandage, l'implantation de mesures préférentielles pour bus, on en est déjà à 208 kilomètres, on vise un 375.

700

705 En matière d'aménagement, on vise un développement de la densité et de la diversité du tissu urbain de manière à réduire la dépendance à l'automobile. On a également des aménagements qui favorisent la pratique du vélo, par exemple l'implantation du Bixi, l'expansion du réseau cyclable et également, la Ville participe au développement de l'auto-partage.

710 Toujours dans le secteur des transports, on a une stratégie d'électrification des transports qui inclut la mise en place d'un réseau de bornes de recharge, l'électrification des véhicules de la Ville, des autobus de la STM ainsi que la revalorisation d'un parc industriel par l'implantation d'une filière d'électrification des transports.

715 En matière de bâtiments et de développement économique, la Ville a des programmes de subventions à la construction et à la rénovation résidentielle qui intègrent des normes d'efficacité énergétique. Par ailleurs, les projets immobiliers qui répondent à certains critères tels que des critères LEED, des critères d'inclusion d'utilisation de l'énergie solaire, etc., sont des projets qui sont favorisés.

720 Puis on a une stratégie de développement économique qui intègre le développement d'un projet de chimie verte et l'intégration du concept d'économie circulaire.

725 Pour ce qui est du niveau corporatif, donc, la Ville fait également des efforts pour réduire sa propre dépendance aux énergies fossiles. Donc, à l'échelle corporative, la Ville possède son propre plan de réduction des émissions de GES, un plan d'action en développement durable pour les édifices de la Ville, un programme d'économie d'énergie sur le gros site d'Espace pour la vie, un programme de soutien à la mise aux normes des aréas municipaux et une politique verte du matériel roulant.

730 Donc, c'est globalement des exemples de mesures, de programmes et outils qui sont en place actuellement à la Ville et qui peuvent contribuer à la réduction de notre dépendance aux énergies fossiles tant au niveau municipal que de la collectivité.

735 Ça m'amène à la conclusion de notre présentation. Donc, comme vous voyez, la Ville possède déjà plusieurs outils et plans qui seront à renouveler au cours des prochaines années.

740 La consultation qui débute ce soir représente une très belle opportunité pour que la Ville et les citoyens collaborent ensemble afin d'identifier quelles sont les initiatives concrètes, ambitieuses et réalisables qui sont à mettre en place pour atteindre nos résultats collectivement.

745 Je vous invite donc à participer en grand nombre à toutes les étapes à venir qui sont prévues dans le cadre de cette présente consultation et je vous remercie de votre attention.

LE PRÉSIDENT :

750 Alors, ceci termine la présentation de la part de la Ville de Montréal. Avant de passer à la pause, quelques informations sur la poursuite de cette séance d'informations.

Durant la pause, les personnes qui désirent poser des questions ou formuler des commentaires sont invitées à s'inscrire au registre à la table d'accueil située à l'extérieur de la salle. Je mentionne que ce registre restera ouvert jusqu'à 21 heures 30.

755 Au retour de la pause, je vous inviterai selon l'ordre d'inscription au registre à prendre place devant la Commission pour poser vos questions et formuler vos commentaires.

760 Nous vous invitons aussi à visiter les kiosques présentés à l'extérieur de cette salle, le kiosque de présentation de la plateforme de consultation en ligne et le kiosque de présentation de la démarche de la consultation et des activités contributives citoyennes.

Nous reprendrons à 20 heures 10. 20 heures 10, nous reprenons la séance. Alors, tous ceux qui veulent poser des questions, n'oubliez pas, vous devez vous inscrire au registre à la table d'accueil. À tout à l'heure.

765

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

770

REPRISE DE LA SÉANCE

LE PRÉSIDENT :

775

Alors, nous allons poursuivre la séance d'informations. S'il vous plaît, si vous voulez bien prendre place. Alors, je voudrais d'abord rappeler quelques règles de procédure. Alors, pour chaque personne qui se présente à la table devant nous, chaque personne aura droit à un maximum de deux questions ou commentaires.

780

Je vous demanderais de limiter au minimum les préambules sauf si cela était indispensable à comprendre l'intervention que vous voulez faire. Nous permettrons ainsi au plus grand nombre de pouvoir poser des questions aux représentants de la Ville de Montréal.

785

Je rappelle aussi que le registre à la table d'accueil sera ouvert jusqu'à 21 heures 30 de sorte que si vous avez une autre série de questions, si vous souhaitez revenir à la table, vous n'avez qu'à vous réinscrire à la table d'accueil.

790

Les questions me sont toujours adressées et les réponses fournies par la Ville de Montréal me sont adressées aussi. La raison pour cela, c'est pour éviter les débats entre les personnes de la salle et les personnes représentant la Ville de Montréal. Donc, ce n'est pas une session de débat, c'est une session d'information.

795

Et je rappelle aussi que vos questions devraient en priorité porter sur le document de référence que la Ville nous a présenté.

Les personnes-ressources de la Ville de Montréal à la table ou dans la salle sont là pour répondre à vos questions. C'est monsieur Lachance qui dirigera les questions vers les

800 personnes-ressources qu'il jugera les plus aptes à répondre aux questions et rappelons que la Ville de Montréal dispose aussi d'un droit de rectification lui permettant d'apporter des correctifs à des affirmations qui seraient erronées.

805 La Commission, quant à nous, sera surtout en mode écoute, mais elle peut au besoin intervenir pour obtenir une information supplémentaire ou certaines clarifications. Si toutefois une réponse ne pouvait être donnée par la Ville de Montréal au cours de la séance de ce soir, elle devra fournir cette réponse au plus tard le mardi, 3 novembre. C'est possible que la réponse ne soit pas disponible, donc, vous pourrez en passant par l'Office, donc, nous faire parvenir cette réponse et question et réponse seront mises sur le site internet de l'Office.

810 Alors, nous allons donc suivre la liste d'inscriptions au registre, mais si toutefois le temps ne permettait pas ce soir de passer au travers de la liste, les personnes qui n'auront pu s'exprimer pourront formuler leurs questions par écrit. À la table d'accueil, il y a un formulaire et l'Office se chargera de faire parvenir ces questions qui auront été en suspens à la fin de la séance à la Ville pour obtenir réponses.

815 Nous essayons de terminer au plus tard entre 22 heures 15, plus ou moins, il ne faudrait pas s'éterniser au-delà de ça. Donc, il y a moyen si jamais le temps manque de formuler quand même vos questions et l'Office se chargera de les acheminer.

820 Nous sommes ici pour vous accompagner dans une démarche d'informations. C'est une procédure qui comporte certaines règles dont l'objectif est d'assurer un bon fonctionnement de la séance dans le respect de tous et de toutes.

825 J'ai pour tâche principale de favoriser la participation. Pour y arriver, rien de tel qu'un climat serein et courtois.

De plus, j'aimerais porter à votre attention que les consultations tenues par l'Office doivent être conduites de façon crédible, transparente et efficace. C'est pourquoi tous les commissaires

de l'Office s'engagent à respecter un code de déontologie très strict. Vous pouvez prendre connaissance de ce code à la table d'accueil ou sur le site de l'Office.

830

J'invite donc la première personne à poser la question, monsieur Matthew Chapman d'Action Climat Montréal. Est-ce qu'il est là ? Oui ?

835

Alors, pour tous les gens qui veulent poser des questions, vous venez à l'avant parce qu'on enregistre les débats. C'est donc important que vous vous nommiez et que vous utilisiez le micro.

M. MATTHEW CHAPMAN :

840

Bonjour. Moi, c'est Matthew Chapman d'Action Climat Montréal, puis ça fait un bout depuis qu'on a demandé cette consultation, en mars dernier.

845

Il y a deux personnes dans la salle que j'aimerais souligner leur contribution à ce processus et qui a grandement inspiré en fait par leur travail respectif. Je ne sais pas si Catherine Potvin est encore ici parmi nous ? Ah! Elle est partie pendant la pause.

850

Donc, son travail, c'était vraiment vraiment pour rassembler les chercheurs de partout au Canada et on a pensé faire la même chose pour Montréal, rassembler les idées, rassembler les gens de toutes sortes d'horizons pour enfin rédiger un document synthèse qui présenterait leurs idées. Voilà.

855

Et deuxièmement, il y a Dimitri Kostopoulos qui a en fait initié, instigué la Charte montréalaise des droits et responsabilités. Donc, il est aussi parti pendant la pause, mais grâce à ces deux personnes-là, on a eu cette possibilité, l'inspiration et l'outil même. Donc, voilà.

Finalement, j'aimerais que tout le monde dans la salle qui est engagé à quelque part dans le processus peut juste se lever puis montrer aux autres qui ne le sont pas encore l'ampleur de la mobilisation, puis je veux vraiment vous féliciter de votre engagement. Donc, *if you're in the room*

860 *and you're involved somehow, some way, writing a mémoire or volunteering or translating or anywhere along the process, j'aimerais bien que vous vous leviez en ce moment.*

APPLAUDISSEMENTS

865 La question que j'aurais pour la Ville, il y en a deux. Un, c'est quoi les garanties que vous avez pour les citoyens ici dans la salle qui vont mettre beaucoup d'énergie, beaucoup de temps d'ici mars prochain, c'est quoi les garanties que vous fournirez envers eux pour les résultats de cette consultation ?

Les commissaires vont travailler très fort, puis j'aimerais savoir c'est quoi précisément que vous prévoyez faire avec les résultats de cette consultation ?

870 Dans un deuxième temps, on ne mesure pas assez souvent nos émissions de gaz à effet de serre. Ça fait 7 ans, 6 ans pardon, depuis qu'on les a mesurés en 2009, puis les prochaines mesures vont être prises d'ici deux ans si je comprends bien. Chaque 8 ans, on ne peut pas gérer les émissions de gaz à effet de serre sans les mesurer. Donc, j'aimerais savoir de votre bord est-ce que c'est envisageable de non seulement présenter les projets que vous avez mis en place, 875 mais d'expliquer pourquoi ces projets ont mené à une diminution de 0.3% par année ?

Ce qu'on constate en ce moment, c'est le progrès montréalais, c'est un tiers de 1%, puis quand est-ce qu'on va avoir des chiffres plus réguliers, quoi. Merci beaucoup.

880 **M. ROGER LACHANCE :**

Merci, Monsieur Chapman, pour votre question. Donc, en termes de garantie, je dirais des suites à donner aux recommandations qui seront formulées suite à cette consultation-là par l'Office de consultation, je vous mentionnerais qu'on est dans une dynamique vraiment, je dirais, 885 idéale dans le sens où il y a plusieurs plans qui sont actuellement, qui vont être révisés.

Donc, Plan de transport entre autres, Plan de développement durable et même Plan de réduction de gaz à effet de serre aussi parce que tout ça est intimement lié. Alors, c'est le moment idéal pour avoir cette consultation-là pour que ça puisse servir, je dirais d'intrant ou 890 *d'input* en 2016 et si je ne me trompe pas, peut-être, Monsieur Ducas... c'est vraiment ça? Je ne me trompe pas? Donc, en termes de garantie des suites à donner, c'est sûr que la Ville va prendre en considération les recommandations, mais comme je vous dis, l'échéancier, la révision des plans est vraiment idéale pour tenir la consultation.

Je vous invite, je dirais à soumettre des idées. On a mis la table aujourd'hui. Vous 895 connaissez, on a présenté très très rapidement les plans. Il y a plusieurs plans qui existent à la Ville et c'est une excellente opportunité pour vous de venir les bonifier, de venir nous donner des idées justement pour aller plus loin.

Au niveau des mesures, vous avez tout à fait raison. On a un plan de réduction de gaz à 900 effet de serre. Oui, il y a des mesures... quand on a commencé à faire ce travail-là, oui, il y a des mesures qui sont depuis 2009 dans le cas du plan corporatif, 2010 pour la collectivité, depuis ce temps évidemment, on a fait les inventaires, on a fait les plans de réduction. Monsieur Ménard a mentionné tout à l'heure qu'on est, je dirais, sur le point de rendre public le plan d'adaptation.

905

Donc, on avait ces trois livrables à faire. Maintenant, la suite des choses sera justement de revenir, je dirais... je ne peux pas vous donner, vous promettre de date, mais évidemment, on peut certainement au niveau de la collectivité mettre à jour des données. Donc, ce sont des données qui sont plus faciles à aller chercher, alors, on devait finir le plan d'adaptation et

910 maintenant, on s'attaquera justement au suivi des actions des différents plans et la mise à jour de certaines données.

Mais je vous dirais que les principales sources d'émissions, même si les données datent un peu, les tendances demeurent les mêmes. Peut-être qu'on n'a pas exactement les chiffres
915 exacts de 2013, mais ça ne ment pas, on est encore à peu près au même endroit.

Donc, c'est ça. Je pense que ça compléterait la réponse.

LE PRÉSIDENT :

920 D'accord. Merci. Monsieur Rayside ?

M. RON RAYSIDE :

925 Bonjour. Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir.

930 **M. RON RAYSIDE :**

Première question. En fait, c'est une question, c'est peut-être un peu naïf de la poser, mais... parce que dans votre document de référence, il y a dans les sections qui décrivent les
935 limites du champ d'action de la Ville de Montréal, mais je présume que l'ensemble de ces consultations-là ne se limitent pas jusqu'où la Ville a les pouvoirs. Ça veut dire qu'on intervient d'une manière beaucoup plus large que ça ?

940 C'est un peu ma première question. C'est un constat qui est un peu une question malgré tout.

L'autre question, c'est le lien, et je le vois comme une évidence, mais juste peut-être avoir la réponse et un peu la séquence des événements, le lien entre cette consultation-là et la révision du Plan d'urbanisme qui va se passer en 20... mettons 16 et 17 parce que ça m'apparaît comme une opportunité.

945

Alors, c'était ça mes deux questions. Puis une troisième qui n'est pas une question. Ce serait bien commode d'avoir le *PowerPoint* qui était présenté tantôt. C'est quand même... si on peut avoir l'accès à ça. C'est plus une déclaration qu'une question.

950

LE PRÉSIDENT :

Ça va être sur le site.

M. RON RAYSIDE :

955

O.K. Alors, voilà mes deux questions.

M. ROGER LACHANCE :

960

Écoutez, au niveau des limites d'intervention de la Ville dans les exemples qui ont été donnés, c'est sûr qu'au niveau réglementaire, on donnait les exemples au niveau des industries, il y a des choses qu'on ne peut pas nécessairement faire.

Je ne sais pas, c'est peut-être, Monsieur Ducas, avez-vous d'autres...

965

M. SYLVAIN DUCAS :

Je vais répondre pour le Plan d'urbanisme.

970 **M. ROGER LACHANCE :**

Oui. O.K. Donc, écoutez, ce qu'on a présenté comme plan, c'est vraiment les éléments sur lesquels on croit qu'on a le plus de leviers. Je ne sais pas, peut-être... je pourrais retourner un peu la question dans le sens où en terme... est-ce que vous avez un champ particulier?

975

M. RON RAYSIDE :

Mettons... je donne les exemples, le financement des transports en commun par exemple, c'est Québec qui est très impliqué. Il y a beaucoup de choses mentionnées dans le *PowerPoint* que ce n'est pas Montréal qui a le contrôle là-dessus, c'est Québec qui a le contrôle là-dessus, même je dirais le trois-quarts si je peux oser.

980

Le règlement de la construction, c'est le Code de la construction du Québec. Alors, ça veut dire qu'il y a une multitude... Mais je présume qu'on intervient sur l'ensemble de ça parce que la Ville, qu'est-ce que tu veux qu'on fasse ?

985

M. ROGER LACHANCE :

O.K. Écoutez, qu'est-ce qu'on peut faire? Tout à l'heure, Monsieur Ménard en a fait mention. C'est sûr qu'après COP21, et on le sait, quand on parle de transport, les investissements qui sont nécessaires à ce niveau-là, le message qui a été lancé par la Ville de Montréal, gouvernement du Québec, c'est : «Écoutez, le gouvernement du Québec ne peut pas rencontrer ses objectifs si Montréal ne progresse pas et l'inverse aussi.»

990

995 **M. RON RAYSIDE :**

Oui.

M. ROGER LACHANCE :

1000

Donc, à un moment donné, au lieu de travailler en parallèle, on se doit de travailler ensemble et en termes... donc, ce n'est pas pour rien que monsieur le maire a mentionné qu'après COP21, il demande à ce qu'il y ait une entente de partenariat qui se signe entre le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal justement pour se donner, je dirais, que Montréal ait plus de marge de manœuvre pour justement faire avancer les actions de son plan.

1005

Alors, c'est sûr que c'est une question de dynamique entre les deux ordres de gouvernement, c'est bien évident, mais il y aura des suites à court-terme après les Fêtes, ça c'est bien évident.

1010

M. RON RAYSIDE :

Mais en attendant, ce n'est pas à nous de se limiter, de calculer si c'est la responsabilité de Montréal ou Québec. C'est-à-dire qu'on dit qu'est-ce qu'on a à dire, j'imagine?

1015

LE PRÉSIDENT :

Excusez. Monsieur Rayside, on voudrait éviter les discussions. Je sais que c'est passionnant, mais à un moment donné question/réponse, s'il vous plaît.

1020

M. RON RAYSIDE :

Excusez-moi.

1025

LE PRÉSIDENT :

Non, non, ça va. Il y avait une deuxième question.

M. ROGER LACHANCE :

1030

Oui, mais j'irais peut-être encore un peu plus loin. Quand on parle des limites de la Ville en tant que telles, tout à l'heure je parlais du partenariat entre les différents niveaux de gouvernement, mais il y a une mobilisation évidemment citoyenne personnelle aussi.

1035

On a beau, puis même on se doit de faire des investissements en transport, puis même dans d'autres types de projets, exemple les centres de biométhanisation au niveau des matières résiduelles et tout ça, c'est d'autres exemples qui vont permettre d'améliorer notre performance, mais la contribution citoyenne, donc, le geste que le citoyen va poser, qu'il utilise ces services-là est essentiel aussi à l'atteinte des objectifs.

1040

Donc, en termes de limite, ce n'est pas seulement au niveau des gouvernements supérieurs. On s'entend que c'est un problème, en fait, ce sont des enjeux collectifs qu'on doit avoir maintenant de façon collective.

1045

Au niveau du Plan d'urbanisme, Monsieur Ducas ?

M. SYLVAIN DUCAS :

1050

En complément de réponse, dans un premier temps, en complément de réponse à ce que monsieur Lachance vient d'exprimer, je pense qu'il faut voir effectivement l'occasion de cette consultation publique pour effectivement poser le problème dans sa globalité.

1055

C'est-à-dire que la Ville de Montréal est limitée par des pouvoirs et des compétences spécifiques et il est évident comme vous l'avez signifié qu'entre autres en matière de transport, le territoire de la Ville de Montréal représente moins de la moitié de la superficie de la région métropolitaine.

1060

C'est la moitié de la population, c'est les deux-tiers des emplois, mais il y a donc une réalité métropolitaine également avec ce que ça représente en termes d'impact sur le transport et la consommation d'énergies fossiles.

1065

Autrement dit, ce que je pense qu'on peut se permettre dans des discussions publiques comme celle-ci, c'est de signifier ce que d'abord la Ville peut faire et également ce qui est souhaité de faire à l'échelle métropolitaine, à la rigueur à l'échelle du Québec.

1070

Donc, je pense que cela va de soi. Dans ce sens-là à votre question précise quant au Plan d'urbanisme, je rappellerais que le Schéma d'aménagement de l'agglomération a été adopté cette année en janvier, est en vigueur depuis le 1^{er} avril dernier, il y a à peine six mois.

1075

Déjà, le Schéma d'aménagement annonce des propositions d'interventions, reprend en quelque sorte les interventions avancées en matière de transport en commun par la STM. Il y a donc des objectifs qui sont repris dans le document de référence, par exemple, d'accroître la part du transport collectif en pointe du matin en ce qui concerne les résidents de l'Île de Montréal à 55% en termes de transport actif et collectif.

1080

Donc, il y a des objections de cet ordre-là qui apparaissent déjà. Il y a des critères et une orientation en matière d'aménagement urbain dans une perspective de densification du territoire, de rapprochement des lieux de résidence, des lieux de domicile. Ce sont toutes des mesures que le Schéma avance déjà.

1085

La démarche en ce qui concerne le Plan d'urbanisme n'est pas officiellement arrêtée. La volonté, c'est de revoir ce document principalement dans sa perspective de mise en œuvre. Donc, quelles pourraient être les cibles sur le territoire de la Ville de Montréal, parce que le Schéma porte sur le territoire de l'agglomération comme vous le savez.

En gros, c'est la réponse que l'on peut donner. Je reprends aussi ce que vous dites sur la question du règlement de construction effectivement qui est une compétence provinciale en fonction d'un code national du Canada.

1090

Nous avons une part à Montréal où on a adapté ce règlement en fonction de la réalité montréalaise, mais pour les bâtiments de 3 étages et moins. Donc, il y a ces mesures-là où entre autres en termes d'efficacité énergétique, il y aurait des mesures québécoises à la rigueur qui seraient à envisager pour que ça s'applique aussi sur le territoire montréalais, sur la portion qui est contrôlée par le gouvernement du Québec quant aux règlements de construction.

1095

Ces mesures-là pour nous, c'est en quelque sorte recevable dans la discussion dans la mesure où Montréal n'est pas un lieu isolé dans un univers déjà construit.

M. RON RAYSIDE :

1100

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1105

J'inviterais maintenant monsieur Victor Poudelet, s'il vous plaît. Bonsoir.

M. VICTOR POUDELET :

1110

Bonsoir. Donc, Victor Poudelet, je suis citoyen montréalais et à mes heures perdues, consultant en stratégie de développement durable et responsabilité sociale. En fait, même si je suis le troisième à parler, mes deux questions ont presque déjà été abordées. Donc, je pense que ça va être rapide.

1115

Ma première concernait justement l'état des lieux, des bilans de GES de la Ville de Montréal. Parce que moi aussi, comme monsieur Chapman, j'ai été surpris que toutes les données qu'on avait à disposition et sur lesquelles on demandait aux citoyens de se baser et qui nous ont été présentées ce soir dataient de 2009 et 2010. Quand on sait que la plupart des organisations publiques ou privées sont en mesure de produire et de publier des inventaires de GES tous les ans, c'est surprenant.

1120 Puis ma deuxième question était justement un point d'information, donc, un peu en lien avec les limites du pouvoir de la Ville. Monsieur Pierre-Olivier Pineau a mentionné notamment une des opportunités, c'était tout ce qui touchait en matière de l'isolation des bâtiments résidentiels et commerciaux ou industriels.

1125 Ma question était la suivante. Justement dans les limites du pouvoir de la Ville, puis en considérant qu'à la base de tout, il y a le Code du bâtiment du Québec, quelles sont les mesures que la Ville ou l'agglomération de Montréal pourrait mettre en place ou a déjà mis en place pour peut-être renforcer la réglementation existante ou les normes en matière d'isolation dans les bâtiments, que ce soit les bâtiments de moins de 3 étages ou les bâtiments de plus de 3 étages?
1130 Voilà.

M. ROGER LACHANCE :

1135 Parfait. Donc, peut-être au niveau des bâtiments, ce serait monsieur Ducas.

M. SYLVAIN DUCAS :

1140 Moi, je vais demander à un spécialiste de la question dans notre direction, monsieur Richard Arteau de répondre à cette question, s'il vous plaît.

M. RICHARD ARTEAU :

1145 Bonsoir. Je travaille avec Sylvain Ducas à la Direction de l'urbanisme. En fait, au niveau du règlement de construction de la Ville de Montréal, la Ville a adopté le Code du bâtiment et l'applique avec certaines adaptations qui visent spécialement la nature du cadre bâti montréalais qui est plus dense, plus ancien.

1150 Alors, c'est vraiment un règlement qui dans le fond adapte sur certains aspects spécifiques en matière de sécurité incendie, en matière de sécurité des occupants aussi. Donc, c'est essentiellement là-dessus que ça se passe.

Pour ce qui est de l'efficacité énergétique, vous savez sans doute que depuis 2012, la Régie du bâtiment a adopté la Partie XI sur l'efficacité énergétique qui vise essentiellement les bâtiments résidentiels de petits gabarits, 3 étages et moins essentiellement. Et ça, c'est les normes qui s'appliquent à l'échelle du territoire du Québec. Donc, Montréal est soumis à ça aussi.

1155

En quelque sorte, si le gouvernement du Québec actuellement a pour mandat avec son plan d'action sur les changements climatiques de développer ces normes-là davantage, nous, à la Ville de Montréal, on va suivre ça au fur et à mesure que ces normes-là sont développées et appliquées.

1160

Il faut dire que ça prend du temps. C'est une démarche scientifique de recherche et développement. La recherche là-dessus se fait, oui, au niveau de la Régie du bâtiment, mais surtout au niveau de la Commission nationale des codes. Alors, le temps que toutes ces normes-là se développent dans un code-modèle et qu'après ça, par exemple, la Régie du bâtiment décide de les adapter au Code de construction du Québec, ça peut prendre plusieurs années.

1165

Alors, c'est un peu ça le contexte. Montréal, comme municipalité, on n'a pas l'expertise scientifique pour développer ça. On a quelques personnes dans notre direction qui appliquent le Code et qui passent leur journée en fait à trouver des mesures d'adaptation par exemple pour des bâtiments anciens qui sont convertis, des anciens entrepôts en condos par exemple dans le Vieux-Montréal, tout ça. Ils développent des mesures différentes qui sont acceptables, les issues de secours, les gicleurs, tout ça.

1170

Alors ça, c'est leur pain et leur beurre, ils passent leur journée sur des choses comme ça. On n'a pas une équipe de développement réglementaire comme ils peuvent avoir à Québec à la Régie du bâtiment ou au CNRC à Ottawa..

1175

Alors, voilà un peu la réponse qu'on peut donner sur ça.

1180

M. VICTOR POUDELET :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1185

Ça va? Merci.

M. VICTOR POUDELET :

1190

Puis juste me première question, je sais qu'elle a déjà été traitée, mais en fait si je la reformule, c'est que je n'ai pas compris tout à l'heure quand est-ce que le prochain bilan de gaz à effet de serre corporatif ou collectif sera produit au final.

M. ROGER LACHANCE :

1195

En fait, je dirais le prochain bilan que l'on va faire, ça va être au niveau de la collectivité. Comme les autres organisations, vous avez mentionné que ce soit à l'échelle provinciale ou des différents pays, la façon de produire les bilans, c'est à partir d'hypothèses quand même relativement générales qui est à mon avis plus simple de revoir ces bilans-là que d'aller... ça peut être curieux d'entendre ça, mais d'aller chercher par exemple au niveau corporatif, je dirais, le chiffre très très précis de tout ce qui peut être consommé en termes d'énergie.

1200

Alors, on va mettre la priorité sur la mise à jour de l'inventaire de la collectivité et je dirais que ça va être dans un horizon d'à peu près une année.

1205

M. VICTOR POUDELET :

Merci.

1210 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Permettez-moi, quand vous parlez de collectivité, vous parlez de la CMM?

1215 **M. ROGER LACHANCE :**

Je parle de l'agglomération.

LE PRÉSIDENT :

1220 De l'agglomération.

M. ROGER LACHANCE :

Oui.

1225

LE PRÉSIDENT :

O.K.

1230 **M. ROGER LACHANCE :**

Donc, de l'île de Montréal.

LE PRÉSIDENT :

1235

Parfait.

M. ROGER LACHANCE :

1240 Citoyens et activités des villes compris.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Juste une précision. C'est parce que le terme «corporatif» des fois a besoin d'être précisé à savoir à quelle instance il s'adresse.

1245

J'inviterais maintenant monsieur Jean-François Lefebvre, s'il vous plaît.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1250

Oui. Donc, je me présente, Jean-François Lefebvre. Je suis chargé de cours au département d'études urbaines et touristiques de l'UQAM et je suis également ici en tant que chercheur associé au GRAM, le Groupe de recherche appliquée en macro-écologie.

1255

Donc, c'est un honneur de venir dans le sens qu'on a publié un livre en 1995 qui s'appelait *L'autre écologie* où on demandait notamment que Montréal adopte un plan régional d'aménagement et développement et s'engage dans la réduction des gaz à effet de serre. Donc, 20 ans après, on arrive à un stade où le plan a été adopté en 2011 pour le PMAD et là, on aborde, on commence à avoir des éléments, je pense une volonté pour aller plus loin pour les gaz à effet de serre.

1260

Mais si je reviens dans notre livre de 1995, un des éléments-clés qu'on avait aussi, le troisième..., mais on disait qu'on était fous, on était fous sur tous les plans quand on a fait notre livre et le troisième élément, c'est qu'on disait qu'il fallait une réforme écologique de la fiscalité.

1265

Si on regarde aujourd'hui les tendances, le dilemme auquel on se trouve tous confronté dans cette salle, c'est de dire : Comment est-ce qu'on va changer des comportements, comment est-ce qu'on va changer une trajectoire économique, une trajectoire sociale alors que si on regarde les tendances actuelles, on a l'impression qu'il faut aller à l'encontre des préférences actuelles des gens pour une raison supérieure qui serait l'environnement?

1270

Et là, ça fait un défi qui a l'air énorme. Mais ça suppose que la situation actuelle serait déjà optimale et rendrait déjà les gens parfaitement heureux et qu'il faut aller à l'encontre du bonheur collectif pour sauver la planète.

1275 Mais là, justement dans les travaux que monsieur Pineau a faits avec Luc Gagnon qui va poser une question tout à l'heure, donc, ils ont évalué notamment que juste les subventions gouvernementales à l'automobile, c'est 3 000 \$ par année, et là, ça ne tient pas compte de l'ensemble des coûts sociaux.

1280 Ce que ça veut dire, c'est qu'il y a deux éléments que je veux amener, il faut absolument qu'il y ait un travail pour pouvoir faire une réévaluation de la fiscalité, donc, pour une réforme écologique de la fiscalité à plusieurs paliers. Donc, la fiscalité municipale.

1285 Aussi au niveau de la fiscalité plus large, on parlait de collaboration Québec province tout à l'heure, Québec ville. Au niveau gouvernemental, notre ministre des finances a déjà annoncé que suite à la Commission Godbout, il voulait réduire l'impôt pour aller vers des taxes à la consommation. Il faut juste aller un cran plus loin dans la logique pour dire que ce soit des taxes à la consommation de biens polluants. Et là, on vient de régler tous les problèmes d'un coup.

1290 Donc, il faut pousser, et là, ma question, ça va être un peu jusqu'à quel point il y a déjà une ouverture pour aller vers ces outils-là de façon générale et je vais donner dans ma deuxième question un exemple très précis particulier, les stationnements. Juste la gestion ou la tarification des stationnements, c'est un incitatif absolument incroyable.

1295 Actuellement, il y a le système de permis-échange de la bourse sur le carbone québécois, mais la bourse sur le carbone québécois, c'est une taxe de 0,03 \$ le litre d'essence. Juste les stationnements offerts gratuitement aux travailleurs, c'est 1 \$ le litre de subvention. C'est l'équivalent d'une subvention de 1 \$ le litre d'essence.

1300 Donc, il faut relativiser les choses. Je vous donne 1 \$ le litre de subvention pour prendre l'auto et je vous taxe 0,03 \$ comme taxe environnementale. L'incitatif n'est pas là et une des

façons de régler ça, c'est le *parking cash-out* et, là-dessus, c'est qu'est-ce que la Ville de Montréal a déjà reculé récemment sur l'idée d'imposer le *parking cash-out* à ses propres employés.

1305 Gaz Métro qui se vante de faire beaucoup de mesures pro-environnementales, leurs employés ont un stationnement gratuit alors que leur siège social est l'autre bord de la rue de la station Frontenac, o.k.? Donc, on a vraiment un désincitatif fou et pour donner le résultat, si on donne l'argent aux employés : «On vous donne 100 \$ par mois pour venir travailler, vous allez payer 100 \$ par mois pour payer le stationnement» et là, on a traité équitablement tout le monde.
1310 Celui qui prend le transport en commun utilise l'argent pour payer sa passe, celui qui vient en vélo garde l'argent dans ses poches, ça devient un revenu imposable. C'est 20 à 30% de baisse de notre auto ou de notre VUS solo grâce à cette mesure-là.

LE PRÉSIDENT :

1315 Est-ce que vous avez une question spécifique? Autrement, je vais vous inviter à nous rédiger un beau mémoire pour le mois de mars.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1320 Oui, vous allez l'avoir. Mais je pense que c'est important de sensibiliser tout le monde au fait qu'on doit aller vers ces questions-là et la question pour Montréal, ce serait de dire : Qu'est-ce qui arrive avec le *parking cash-out* pour la Ville de Montréal déjà pour donner l'exemple ?

1325 **M. ROGER LACHANCE :**

Donc, au niveau du stationnement, Monsieur Ducas ?

M. SYLVAIN DUCAS :

1330

Alors, si vous me permettez, Monsieur le président, je propose de ne pas faire le débat ce soir sur le *parking cash-out*. On pourra déposer des documents pour la Commission parce que c'est un débat qui peut être assez ardu.

1335

Je reprendrais plutôt l'occasion avancée par monsieur Lefebvre de soulever toute la question du coût de l'urbanisation. Alors, dans ce sens-là, il y a peut-être intérêt et il y a fort probablement intérêt à regarder l'ensemble des mesures fiscales dans la mesure où justement, il y a un coût sur l'environnement par les méthodes ou la façon dont on a construit ou on a urbanisé nos régions.

1340

C'est un sujet extrêmement vaste, il y a des thèses de doctorat, il y a des livres fondamentaux là-dessus, mais effectivement, il y a là un champ qui a été peu exploré pour... il y a eu tout le débat du pollueur-payeur. Un peu sur cette base-là, comment on peut traduire dans les coûts, dans les prix le coût sur l'environnement ou le coût de société.

1345

Alors, cela dit, sur la notion de *parking cash-out*, il y a un débat qui a eu lieu au conseil municipal, il y a une décision qui a été prise à cet égard de ne pas l'appliquer parce qu'il y avait aussi un effet d'iniquité. Il faudrait le reprendre dans sa globalité, ce débat. Il ne peut pas juste s'appliquer seulement à des employés de la Ville de Montréal, il y a une dimension de globalité qu'il faut avoir quand on aborde des mesures fiscales comme celle-là.

1350

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1355

Merci.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1360 Merci.

LE PRÉSIDENT :

1365 Donc, sur ce point-là, Monsieur Ducas, vous allez nous faire parvenir une information complémentaire ?

M. SYLVAIN DUCAS :

1370 Oui.

LE PRÉSIDENT :

 Merci. J'inviterais maintenant monsieur Luc Gagnon, s'il vous plaît.

1375 **M. LUC GAGNON :**

 Bonsoir. Je suis militant de plusieurs groupes, notamment d'un groupe qui s'appelle Option Transport Durable et je peux vous dire que je vais parler d'électrification des transports qui est souvent un enjeu qui est très important.

1380 Pour arriver à ma question, petite démonstration pour la question parce que je sais que vous cherchez la question, c'est : Quand aurons-nous un prochain plan de transport ? C'est essentiel et urgent.

1385 Pourquoi c'est urgent ? C'est parce que si on regarde comme il faut, on a tendance à penser que tout ça, c'est récent les enjeux de changement climatique. Ça fait longtemps. Moi, j'étais à Hydro pendant plusieurs années, puis déjà en 2005, on travaillait sur l'électrification des

1390 transports, le développement des batteries. Il y avait des plans d'action, 2004-2005, qui visaient un million d'autos électriques en 2015. C'est aujourd'hui ça.

1395 Les illusions sur la question des autos électriques sont énormes et ça devient un élément de blocage important parce que tant que tout le monde pense qu'on va avoir la grande harmonie avec plein d'autos électriques supposément propres, on ne fait rien d'autre en attendant.

1400 Ce genre d'illusion-là, ça s'est même propagé à... bien pas à la STM, mais plutôt au transport en commun dans le sens que là à un moment donné, tout le monde pensait qu'on pourrait avoir des autobus électriques à batterie. Puis ça, ça fait depuis trois, quatre ans qu'on étudie ça, puis regardez les présentations de la STM, puis STL aussi, les autobus électriques à batteries, c'est pas prêt, c'est pas pour 20 ans encore. C'est trop compliqué d'électrifier avec des batteries un autobus qui a une très grosse charge.

1405 Donc, il y a un consensus pour l'électrification, tout le monde cherche la solution technologique la plus difficile à implanter, se fait des illusions sur les batteries alors qu'il y a des grands potentiels à faire sur l'électrification. Il y en a qui n'aime pas le mot, mais ça s'appelle un tramway. Puis partout dans le monde, il y a des tramways, puis ça a des grands grands grands bénéfices en termes de densification du territoire, en termes d'aménagement du territoire.

1410 La communauté métropolitaine parle de *transit oriented development*, mais il n'y a pas d'argent pour ça. Mais avec des tramways, ça se fait spontanément. Pourquoi on a besoin d'un plan de transport ? Parce que nous, ça fait deux ans qu'on parle à tout le monde de ça, les tramways comme sur Pie IX, puis je ne sais pas si vous avez vu la bande dessinée des *12 Travaux d'Astérix* où est-ce qu'on nous envoie partout, c'est comme ça.

1415 On va à Montréal : «Oui, oui, oui, mais allez voir la STM.» On va à la STM : «Oui, oui, oui, c'est intéressant, mais allez voir l'AMT.» L'AMT dit : «Ah! Ben là, on est en réforme, on ne peut pas aller voir le ministre.» On va voir le ministre : «Ben, tant que l'AMT...»

1420 C'est une folie incroyable à quel point tout le monde est intéressé, mais personne peut faire quoi que ce soit. Puis on est même dans une absurdité pour le plan de transport parce que quand on parle aux gens haut placés à Montréal, on nous dit : «Ah! C'est vrai que ce serait peut-être intéressant un tramway sur Pie IX, mais dans le plan de transport, il y a un tramway sur Côte-des-Neiges.» C'est d'une absurdité parce que tout le monde sait que le tramway Côte-des-Neiges, il ne verra jamais le jour. En tout cas, peut-être pas pour les 10 prochaines années.

1425 Alors qu'il y a des projets concrets dans l'est, il y a des projets concrets probablement dans l'ouest, personne ose dire le mot «tramway». C'est l'enjeu fondamental si on veut progresser en transport collectif et la seule façon, je pense, mais peut-être que vous avez d'autres idées, mais pour débloquer ça, c'est un nouveau plan de transport où on va pouvoir en parler franchement, puis arrêter de se faire relancer la balle en disant que c'est toujours quelqu'un d'autre qui doit s'en occuper.

1430

M. ROGER LACHANCE :

Monsieur Ducas ?

1435

M. SYLVAIN DUCAS :

Quelle est la question fondamentalement ?

1440 **M. LUC GAGNON :**

À quand le prochain plan de transport avec une procédure ouverte où on peut discuter des vraies options ?

1445 **M. SYLVAIN DUCAS :**

Il existe un plan de transport depuis 2008.

M. LUC GAGNON :

1450

2008, oui, c'est ça. Il est complètement désuet, puis on ne veut pas l'admettre.

LE PRÉSIDENT :

1455

S'il vous plaît, laissez monsieur répondre, s'il vous plaît.

M. LUC GAGNON :

1460

Excusez.

M. SYLVAIN DUCAS :

1465

Il existe un plan de transport depuis 2008 qui annonce déjà des chantiers. Le deuxième chantier, je le reconnais, propose justement l'implantation du tramway.

M. LUC GAGNON :

1470

Oui.

M. SYLVAIN DUCAS :

1475

Il y a des discussions publiques qui ont eu cours à ce sujet-là, vous le savez. Alors, donc, la proposition qui est actuellement sur la table, c'est une mise à jour du plan d'action d'implantation, donc, des mesures déjà annoncées par le plan de transport.

L'analyse qu'on fait de ce document, c'est qu'en termes d'objectifs ou de vision d'ensemble est encore adéquate. Il faut remettre à jour les mesures principales ou les mesures prioritaires pour mettre en œuvre ce plan de transport. Cette proposition va être sur la place publique au cours de 2016 dans une perspective d'adoption en 2017.

1480 Alors, cet engagement n'est pas nouveau, on l'a signifié dans la consultation publique
sur le Schéma d'aménagement de l'agglomération de Montréal. Du coup aussi, je signale que
le Plan métropolitain d'aménagement et de développement, parce que l'enjeu n'est pas que
montréalais pour l'agglomération, il est métropolitain, le PMAD est adopté, est en vigueur depuis mars
1485 discussion publique.

Donc, il y a des occasions d'ici deux ans d'une révision de nos actions principales en
transport. Je signale pour la Commission que le Schéma d'aménagement de l'agglomération
qui est en vigueur annonce déjà aussi des projets principaux reconnus, parce que ces projets
1490 doivent être financés par le gouvernement du Québec.

Alors, il y a des projets qui sont déjà reconnus comme le prolongement de la ligne
bleue jusqu'à Anjou, il y a le projet forcément du SRB dont on a fait état tout à l'heure. Il y a un
projet de liaison rapide via le pont Champlain entre la rive-sud et le centre-ville. Le projet d'une
1495 liaison rapide ferroviaire entre l'ouest de l'île et le centre-ville, principalement une navette
aéroport/centre-ville.

Il y a des mesures de cet ordre-là en plus des mesures préférentielles pour autobus. Il
y a quelque 200 kilomètres de mesures préférentielles déjà appliquées sur le territoire de
1500 l'agglomération si je ne m'abuse. On compte les faire, atteindre des distances de 375 kilomètres d'ici
2017 également.

Ce sont les principales mesures déjà préconisées qui sont en œuvre par la Ville en
collaboration avec la STM et éventuellement le gouvernement du Québec, surtout pour les
1505 projets d'infrastructure lourde de transport comme soit un SLR, soit un tram-train qui reste à
déterminer en liaison avec la rive-sud ou avec l'aéroport.

LE PRÉSIDENT :

1510 Merci.

M. LUC GAGNON :

Merci.

1515 **LE PRÉSIDENT :**

J'inviterais maintenant monsieur Alexandrou Iordan si j'ai bien prononcé.

M. ALEXANDROU IORDAN :

1520

Oui, très bien.

LE PRÉSIDENT :

1525

Merci.

M. ALEXANDROU IORDAN :

Bonsoir.

1530

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir.

1535 **M. ALEXANDROU IORDAN :**

Comme mon collègue Victor tout à l'heure, je suis aussi un professionnel en ce qui concerne le développement durable particulièrement en mesure de conformité. Donc, je m'intéresse beaucoup et je suis de très près ce qui se passe à Montréal. C'est aussi ma ville d'adoption, donc, j'en suis très fier et très content.

1540

1545 J'aurais deux questions. Ma première question, c'est par rapport au plan qu'on avait vu. On a évoqué plusieurs plans, on en a vu tout à l'heure en présentation. Il y a aussi des liens ici. J'avoue que je n'ai pas eu le temps de parcourir tous les liens, mais j'ai l'impression qu'il y a beaucoup de plans et je me demandais s'il y a aussi en contrepartie les rapports sur où est-ce que ces plans... c'est quoi le statut des plans et le progrès.

1550 En fait, je pense que pour nous en tant que citoyens qui devons *brainstormer* si j'ose dire des idées pour le futur de la ville, ce serait intéressant de savoir où est-ce qu'on en est aujourd'hui, où est-ce que ça bloque. C'est vraiment ça où est-ce qu'on en est et si ça va être disponible, notamment si c'est possible de faire comme vous avez mis ici plein de liens, si c'est possible de rajouter les liens des rapports, ça nous aiderait beaucoup.

1555 Moi personnellement, j'aimerais bien les lire et je sais que des fois, c'est dur de les trouver sur les sites de la municipalité.

1560 Donc ça, c'est ma première question. Ma deuxième question, c'est toujours autour de la clarification de qu'est-ce qu'on va trouver, comment on va utiliser les résultats de cette consultation-là. Donc, j'ai compris tout à l'heure, il y a eu des pistes, mais notamment je me demande : Est-ce que vous attendez que cette consultation vous appuie dans certaines des démarches et des projets que vous avez qui bloquent en tant que Ville de Montréal ?

1565 Parce qu'on parle beaucoup de choses qui sont dans le plan à faire et on se rend compte que c'est beaucoup de choses aussi où il y a de la résistance, pas nécessairement à l'intérieur de la Ville, mais avec les autres. Je pense que c'est aussi intéressant de savoir si la Ville, elle a besoin finalement de l'appui de l'opinion publique pour faire avancer ces plans-là.

Est-ce que dans le fond, c'est quelque chose qui vous servira ? Voilà, merci.

1570 **M. ROGER LACHANCE :**

1575 Donc, merci. Au niveau des différents plans, et je dirais de la reddition de compte relativement à ces différents plans-là, j'en ai énuméré quelques uns, exemple le Plan de développement durable. Et en premier lieu, je devrais mentionner que l'ensemble des plans sont intégrés même s'ils ont des noms différents, il y a des mesures. Évidemment quand on a préparé le Plan de réduction des gaz à effet de serre, on était côte à côte avec les gens de transport.

1580 Quand les gens du développement durable préparent leur plan, ils consultent les partenaires, ils travaillent avec les différents services et différents partenaires externes. Donc, vous allez retrouver certaines mesures d'un plan à l'autre qui sont intégrés.

1585 Au niveau de la reddition de comptes, je peux commencer par le Plan de développement durable, on est à préparer la troisième mouture du Plan de développement durable, donc, autant dans la première que dans la deuxième, il y a des bilans d'avancement qui sont publiés. C'est tout public sur le site de la Ville de Montréal.

1590 Par exemple, si un plan était de 2010 à 2015, il y a une reddition de compte à peu près à mi-chemin de la réalisation du plan et à la fin à l'échéance des plans. Donc, c'est vrai pour le Plan de développement durable. Au niveau du Plan de transport, il y a eu une reddition de comptes, en fait un rapport qui présentait l'évolution du Plan de transport, il me semble en 2013 si je ne m'abuse et qui est disponible lui aussi. Et le Plan et le rapport d'avancement est public.

1595 Je pourrais même aller au niveau du Plan de gestion de matières résiduelles. C'est la même chose. Il y avait un plan 2010-2014, il y a eu une reddition de compte à mi-chemin et on va déposer justement une reddition de compte bientôt sur la réalisation des différentes actions.

1600 Alors, toutes ces informations-là sont publiques, sont sur le site... et là, j'en oublie peut-être. Je ne sais pas si... Oui?

M. SYLVAIN DUCAS :

1605 Pour compléter cette information, alors, j'ajoute à ce que monsieur Lachance a déjà dit, le fait que chacun de ces plans, donc, ont été fait de façon intégrée, et c'est pour ça qu'on retrouve souvent des mesures semblables, c'est parce qu'il y a une interrelation, mais chacun de ces plans est doté au-delà des orientations et des souhaits, je le rappelle, chacun de ces documents est doté d'un plan d'action et je voudrais revenir avec une de vos questions : Comment allons-nous nous servir des résultats de cette consultation publique ?

1610 C'est ce que j'annonçais un peu plus tôt en réponse aux autres questions. On doit revoir en quelque sorte, actualiser ou mettre à jour si vous voulez le Plan d'urbanisme et principalement les interventions sur le territoire que l'on compte faire. C'est la même chose avec le Plan de transport où au-delà des objectifs qui sont encore tout à fait valables du Plan de 2008, comment mettre à jour le plan d'action de ce Plan de transport.

1620 Les résultats de cette consultation-ci vont être fort pertinents à notre avis. C'est pour ça d'ailleurs qu'on est plusieurs représentants de services ici ce soir pour en faire part et ces résultats sont attendus pour nous parce que parmi les enjeux principaux qu'on retrouve de l'ensemble de nos plans, c'est souvent justement en fonction de la lutte au gaz à effet de serre, en fonction des changements climatiques et donc, de l'adaptation ou la lutte aux changements climatiques et là, c'est un ensemble de mesures qu'il faut toujours adopter que ce soit en matière de transport en termes de développement durable, enfin de construction plus durable si j'ose dire ou de verdissement.

1625 Alors, c'est dans ce sens-là que ce qu'on souhaite, c'est que les mesures qui seront préconisées, non seulement physiques ou autres comme il a été suggéré tout à l'heure, qu'on puisse les utiliser forcément pour les intégrer dans les documents qu'on prépare.

1630 **M. ROGER LACHANCE :**

1635 Peut-être que j'ajouterais un élément d'information. Ces différents, je dirais, plans-là et plans d'action, en fait, ont tous fait l'objet de consultation publique et je suis extrêmement heureux de voir la participation ce soir justement sur un enjeu qui est transversal qui va toucher tous les plans.

1640 Alors, de quelle façon... Monsieur Ducas a expliqué un peu de quelle façon on était pour utiliser les résultats, mais ce qu'on veut, c'est d'avoir, je dirais, les meilleurs plans d'action et aussi les meilleurs résultats possibles en lien avec ces actions-là.

Et on veut que vous nous, entre guillemets, «challengiez». Il y en a des plans, mais qu'est-ce qu'on fait pour aller plus loin pour justement atteindre les objectifs que l'on recherche? Merci.

1645 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. J'inviterais maintenant monsieur Blaise Rémillard, s'il vous plaît. Bonsoir.

1650 **M. BLAISE RÉMILLARD :**

1655 Bonsoir. Alors moi, je suis ici ce soir comme représentant du groupe Villeray en transition qui est un groupe de citoyens qui essaient d'accélérer une transition des changements climatiques dans son quartier. Et puis je vous partage mon grand enthousiasme devant la consultation qui s'amorce. Je pense que ça va être une occasion extrêmement intéressante de sortir des cercles savants et puis d'aller s'adresser aux organisations, aux citoyens et puis de mettre un produit, le pétrole et puis les hydrocarbures au centre de notre réflexion, de notre organisation pour les prochaines décennies.

1660 Et dans tout ça, moi qui ne suis pas un spécialiste de la chose, j'ai l'impression qu'on a passé, qu'on se base sur des objectifs chiffrables, puis c'est tout à fait compréhensible, mais qu'on oublie une portion qui est comme secondaire de notre dépendance aux hydrocarbures

qui est la dépendance qui est faite à l'extérieur de l'Île de Montréal, surtout à l'extérieur du Québec.

1665 Quand je pense aux phénomènes de désindustrialisation qui existent, donc, délocalisation de l'économie, je vois peu de... il y a une mention dans le guide qui a rapport au développement de circuit court, mais alors là, redévelopper des circuits courts dans le domaine du textile, dans le domaine de... dans les domaines les plus variables de l'industrie, ça, je ne le vois pas pris en compte. Et puis je me demande si c'est hors de notre champ de compétence
1670 ou si c'est hors de notre pouvoir dans le cadre de cette consultation-là.

M. ROGER LACHANCE :

Monsieur Guérin ?

1675

M. SERGE GUÉRIN :

Monsieur le président, j'aimerais ça qu'on aille un peu plus loin sur la définition de circuit court. Qu'est-ce qu'on entend par «circuit court»?

1680

M. BLAISE RÉMILLARD :

Je pense que c'est un circuit qui est le plus court possible entre le lieu de production d'un bien et le lieu de consommation de ce bien-là. Donc, que ce soit de la production des matières premières ou du secteur manufacturier ou... etc.

1685

M. SERGE GUÉRIN :

Il y a en cette matière-là, il faut bien comprendre qu'il y a des pouvoirs que la Ville a et il y a des pouvoirs que la Ville n'a pas. Et dans ce sens-là à l'égard de questions comme celle-là, je pense que la Commission ici doit absolument supporter la Ville pour soit aller chercher des pouvoirs additionnels auprès des gouvernements qui ont le pouvoir d'agir là-dessus ou soit

1690

de faire suffisamment de pression sur les gouvernements qui sont supérieurs à la Ville et qui ont des pouvoirs d'agir là-dessus.

1695

À sa face même, si on veut réduire l'émission des gaz à effet de serre, si on veut, si on pousse un peu la logique là-dessus, on arrive rapidement à un concept d'économie circulaire. Si on arrive à un concept d'économie circulaire, forcément on va réduire ces temps-là, ces périodes-là parce que ce n'est pas optimum dans un concept d'économie circulaire où on doit faire en sorte qu'un produit soit utilisé une fois, deux fois, trois fois, quatre fois et que la même énergie puisse servir une fois, deux fois, trois fois, quatre fois.

1700

Si on adopte ce principe-là et qu'on fait en sorte qu'on tourne graduellement, ça ne se fera pas en 24 heures, mais si on tourne graduellement notre économie vers ce genre de préoccupation-là, que ce soit la Ville qui ait ces pouvoirs-là ou que ce soit les gouvernements supérieurs, tout le monde va pousser dans le même sens et oui, il faut pousser dans ce sens-là, mais oui, mais oui. Parce que le modèle actuel nous mène, on le sait, sur un gaspillage des ressources et sur un épuisement des ressources et sur une absence de progression.

1705

À un moment donné, on va reculer. On va retourner, on va aller par en arrière dans le sens de la consommation qu'on a connue depuis longtemps. Donc, ce n'est pas une issue. Donc, il faut commencer tout de suite à mettre en place d'autres principes.

1710

Quand on parle de lutte aux énergies fossiles, quand on parle de contrôle des gaz à effet de serre, forcément c'est la même chose, c'est deux faces de la même question, l'enjeu en fait, il est apparu de la rareté des ressources. Et on sait que c'est épuisable. Et on sait que c'est dommageable. Alors, on a fait le constat, on a fait ces deux constats-là en même temps et là, on se dit : On va nulle part. Qu'est-ce qu'on fait ?

1715

Forcément on sait, et je reprends mon argument de tantôt, on sait très bien que si on continue à aller sur ce rythme-là, on s'en va sur un mur. Il faut commencer tout de suite à mettre en place d'autres pratiques. La pratique des circuits courts, c'est un élément. Il y en a une multitude d'éléments. Il faut s'y attarder maintenant.

1720

1725 Quand on parle d'édifice LEED, quand on parle de toit blanc, de toit vert, d'espace vert, quand on parle d'utilisation d'électrification des transports, ça fait partie de la même équation. Ce sont tous des paramètres qu'il faut aligner si on veut se sortir de la trappe dans laquelle on est, puis on est tous dans cette trappe-là.

1730 C'est pas la Ville contre les citoyens, c'est pas les citoyens contre la Ville, c'est pas la Ville et les citoyens contre le gouvernement de Québec, c'est pas Québec/Ottawa, ça n'a rien à voir, on est tous pogné dans ça. On est tous pris dans ça parce qu'on a gaspillé des ressources et là, on se rend compte qu'elles ne sont pas renouvelables, ces ressources-là.

1735 Alors là, il faut changer de schème complètement. Et sous-entendu à toute la discussion d'ailleurs de COP21, c'est ça qui est en cause. Et quand les municipalités vont demander tout à l'heure au gouvernement supérieur à COP21 : Donnez-nous plus de pouvoir, ce n'est pas juste sur les questions environnementales parce que les questions environnementales, c'est juste la page de présentation. Le reste, c'est toute la façon dont on structure l'économie de manière à faire en sorte de ne pas être pris dans la trappe que je décrivais tout à l'heure.

1740

Alors, circuit court, un des éléments.

1745 **M. BLAISE RÉMILLARD :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1750 Vous avez eu réponse, ça va?

M. BLAISE RÉMILLARD :

1755 Oui, oui. Donc, je comprends qu'on est à la recherche de solutions extrêmement ambitieuses pour revoir toute notre organisation économique et industrielle et puis qu'on ne se limitera pas à l'électrification des transports ou à la construction des toits verts.

Merci.

1760

LE PRÉSIDENT :

Merci. J'inviterais maintenant monsieur John Bradley.

1765

M. PHILIPPE MAILHOT (Une personne dans la salle) :

1770

Est-ce que je peux faire une demande? Est-ce que le panel pourrait être un peu plus succinct dans la réponse et je voudrais demander à mes concitoyens, au lieu de faire leur revendication de partie prenante spécifique, laissez parole pour le plein d'énergie nouvelle, donc, des questions peut-être plus... des gens qui ne sont pas les habitués ou les parties prenantes qui ont, comment dire, qui ont écoute politique, qui ont écoute autre et qui monopolisent un peu l'espace pour les citoyens qui ne sont pas affiliés. Merci.

LE PRÉSIDENT :

1775

Je vous fais juste remarquer que tout citoyen non affilié peut encore se présenter et s'inscrire au registre. Les personnes se sont inscrites, je les appelle dans l'ordre. On ne sélectionne pas les personnes qui se sont inscrites en premier. Donc, le registre est toujours ouvert.

1780

M. PHILIPPE MAILHOT (Une personne dans la salle) :

Mais le temps est limité.

LE PRÉSIDENT :

1785

Le temps est limité, mais c'est toujours disponible. Monsieur Bradley ?

M. JOHN BRADLEY :

1790 Oui, merci. Bonsoir. J'ai trois questions assez brèves, deux d'ordre général, une plus spécifique.

1795 En termes d'ordre général, si je me rappelle bien, la Ville avait une cible pour 2020 en termes de réduction GES qui était de 20%. J'aimerais savoir où est-ce qu'on est ? Première question.

1800 Deuxième, le 30%, 2030, est-ce que ça, c'est compatible avec les études scientifiques et si oui, quelles études scientifiques en termes de maintenir l'augmentation à 1.5°C qui devient de plus en plus le consensus parmi les scientifiques et c'est quoi le lien? Y a-t-il un lien? Y a-t-il des études? C'est compatible avec ce qui est proposé par la Ville?

1805 Et troisièmement, et ça, c'est plus spécifique, en termes de transport, on s'entend que c'est un enjeu important, en terme de 30%, réduction GES 30%, ça implique quoi en termes de réduction du nombre d'automobiles sur nos routes à Montréal ou dans la région de Montréal ?

Pour répondre à cette dernière question, il faut savoir c'est quoi le nombre d'automobiles qui sont là maintenant et, d'ici 15 ans, on veut réduire ce nombre de combien ?

M. ROGER LACHANCE :

1810 Donc, pour votre première question, au niveau des cibles, en fait, je vais parler de la cible de la collectivité. Donc, je fais référence au Plan de réduction de la collectivité de l'agglomération. L'objectif est de moins 30% entre 1990 et 2020 parce que ça fait beaucoup de cibles. Il y a beaucoup d'organismes et...

1815

Donc, notre cible d'agglomération, moins 30, 90-2020. Et au niveau du Plan de réduction ou des inventaires en fait, en 2009-2010, on était à moins 6%.

M. JOHN BRADLEY :

1820

Donc, moins qu'un tiers ?

M. ROGER LACHANCE :

1825

C'est ça. Donc, oui, tout à fait. Par contre, il y a quand même un élément. Quand on a sorti cet inventaire-là, depuis ce temps, il y a eu quand même un élément, je dirais, majeur qui est arrivé. Il y avait eu la fermeture de la raffinerie Shell.

1830

Donc, c'est sûr que le moins 6, c'est plus que ça, mais l'objectif n'est pas de fermer les entreprises, c'est clair que c'est pas ça.

M. JOHN BRADLEY :

1835

Et les oléoducs s'en viennent.

M. ROGER LACHANCE :

Pardon ?

1840

M. JOHN BRADLEY :

Les oléoducs s'en viennent.

M. ROGER LACHANCE :

1845

Donc, au niveau des études, quel est le lien entre les études et les objectifs, par exemple, de 30% que vous avez mentionné pour 2030, en fait, je rappelle que le gouvernement du Québec propose un objectif de réduction de 37.5% entre 1990 et 2030.

1850 Et en termes d'études, je ne pourrais pas répondre à votre question. Il y a des organismes comme Ouranos et d'autres organisations qui ont de l'information en termes d'études. Donc, on pourra vous fournir...

M. JOHN BRADLEY :

1855 La Ville n'a pas l'information liant le 1.5 augmentation en termes de...

LE PRÉSIDENT :

1860 Monsieur, s'il vous plaît, on ne discute pas de...

M. JOHN BRADLEY :

1865 Non, non, je veux juste...

LE PRÉSIDENT :

Laissez répondre et vous pourrez poser une autre question après si vous voulez.

1870 **M. JOHN BRADLEY :**

Maintenant, la troisième question.

M. ROGER LACHANCE :

1875

La troisième question au niveau du transport, peut-être que je laisserais monsieur Ducas répondre.

M. SYLVAIN DUCAS :

1880

Je n'ai pas le nombre exact du nombre de voitures dans la région métropolitaine; il est de l'ordre de... il y a 1,7 véhicule par ménage, donc, on est de l'ordre de 1 800 000 voitures dans la région métropolitaine pour une population de 3,4, 3,5 millions d'individus.

1885

L'enjeu qui se pose? Bien sûr que le nombre de véhicules a un impact sur le nombre de véhicules qu'on retrouve sur la route. L'enjeu qui se pose, c'est le nombre de déplacements plutôt automobiles dans un système de navettage. Donc, à quoi sert l'auto et à combien de kilomètres par année elle sert, cette voiture.

1890

Et pour ça, c'est tout l'enjeu de l'offre de service en transport collectif qui pour contrebalancer une plus petite utilisation de l'automobile, c'est les règles qui ont été montrées, il faut accroître l'offre de services. Mais pour accroître l'offre de services, il faut aussi un contexte urbain qui favorise le transport collectif.

1895

Le problème fondamental dans lequel on se retrouve dans une perspective où le type d'urbanisation qu'on a connu depuis plus de 50 ans, donc, depuis l'après deuxième guerre mondiale, a favorisé le tout à l'auto.

1900

L'enjeu qui se pose, c'est d'avoir des politiques nationales, des mesures d'ensemble qui justement favorisent un autre type d'urbanisation et on est dans un contexte où il y a un réseau qui existe, entre autres au niveau métropolitain où le réseau de transport en commun n'arrive pas à rejoindre les populations dans l'ensemble de la région métropolitaine où là il est le plus efficace parce qu'en termes de coût et de financement, on touche toute la question, puis

1905

là, je vais permettre à mon collègue de la STM de compléter ma réponse, mais l'enjeu se pose justement dans le financement.

1910

Monsieur Lefebvre a parlé un peu plus tôt de la subvention indirecte à l'automobile qu'on a par nos différentes méthodes; il faut rappeler que par exemple tout le réseau autoroutier, à part le pont de la 25, est gratuit et payé... en fait, l'utilisation est gratuite dans la mesure où tout le monde paye par son impôt le réseau de transport autoroutier.

1915

Cependant, le réseau de transport collectif, il est payé à moitié par les usagers pour ceux qui l'utilisent et principalement aussi les municipalités qui veulent le financer qui elles se financent par l'impôt foncier, sauf pour les grands projets d'infrastructure, eux payés par le gouvernement.

1920

Alors, c'est là où un problème de base dans le financement de notre réseau de transport qui favorise en quelque sorte aussi l'automobile.

C'est toute cette globalité de la chose qu'il faut reprendre en compte où la notion de la fiscalité ou du financement de nos réseaux de transport, ou ce qu'on met en priorité, a un impact sur son mode d'utilisation. Ce n'est pas juste le nombre de voitures.

1925

Le nombre de voitures est en quelque sorte la conséquence de notre aménagement qu'on a préconisé dans les 50, 60 dernières années. C'est ça la réponse en fait. D'une part. D'autre part, il y a aussi des phénomènes dans les quartiers centraux de Montréal. Il y a 30 ans, il y avait 0,4 voitures par ménage. Il y avait beaucoup moins de voitures. Aujourd'hui, on est à une voiture par ménage.

1930

Alors donc, on a presque triplé le nombre de possession de la voiture, mais en contrepartie, le taux d'utilisation du transport collectif a augmenté. Alors, c'est parce que l'utilisation de la voiture peut être différente d'un endroit à l'autre.

1935

Alors, c'est toute cette chose très très très complexe où certains types de transport ou certains types de déplacement peuvent être favorisés par le transport collectif alors que d'autres, bien ils sont carrément impossibles.

1940

Si vous voulez amener des ouvriers dans les secteurs industriels de l'est de Montréal, dans Rivière-des-Prairies ou ceux qui doivent aller dans l'ouest de l'île, ben, le taux d'implantation de ces secteurs industriels ne permet pas, avec la façon dont on calcule aujourd'hui le service de transport collectif, ne peut pas justifier les dépenses.

C'est tout ce jeu complexe qui rentre en ligne de compte. Voilà.

1945

LE PRÉSIDENT :

Un complément? Monsieur Porlier de la STM.

1950

M. ANDRÉ PORLIER :

Bonsoir. Beaucoup a déjà été dit. Seulement mentionner qu'effectivement pour la cible du moins 20% de gaz à effet de serre d'ici 2020 dans le secteur du transport, le calcul qui a été fait, ce que vous avez mentionné tout à l'heure, la question, c'est un transfert modal de 5%.

1955

Donc, ça veut dire que 5% des automobilistes doivent prendre d'autres modes de transport que leur voiture. Ce qui veut dire en transport en commun une augmentation de 40% de l'achalandage. Donc, on parle par rapport à 2007.

1960

Aujourd'hui, on a eu une augmentation qui est de 15%. Évidemment avec les efforts qui ont été faits par la Ville de Montréal, le gouvernement du Québec pour investir de 30% d'offre de service. Donc, il y a eu 30% d'augmentation de l'offre de service, 15% de plus d'achalandage, mais il reste encore quand même beaucoup de travail à faire pour atteindre la cible d'augmenter de 40% l'achalandage.

1965 **M. JOHN BRADLEY :**

Merci.

1970 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup. J'inviterais maintenant monsieur Paul Bode. Est-ce que je le dis comme il faut?

1975 **M. PAUL BODE :**

Oui.

1980 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

1985 **M. PAUL BODE :**

Bonsoir. Je m'appelle Paul Bode. Je suis ici juste en tant que citoyen et je ne représente que moi et je suis expert en rien, mais, bon.

Là, ma question, ça touche un peu à ce que plusieurs autres intervenants ont déjà mentionné. C'est un peu par rapport à l'encadrement de ce processus de consultation et de quoi on parle et quelles sont les limites.

1990

Plusieurs ont évoqué des sujets par rapport à, disons, des facteurs externes aux compétences et pouvoirs de la Ville de Montréal et l'importance de ces choses-là, l'enjeu. Première question que je me pose, c'est en répondant à cette question, comment est-ce qu'on peut réduire nos dépendances aux énergies fossiles.

1995

2000 Est-ce que c'est en tant que société montréalaise ou en tant que le gouvernement de la Ville de Montréal? Il me semble que c'est deux choses différentes. Je me demande : Est-ce qu'il y a certaines choses qu'effectivement, on ne peut pas parler? On a parlé de la grande métropole de Montréal ou parler d'oléoduc ou parler d'urbanisme, question de normes de bâtiment. Et tout ça.

2005 Alors, je me demande si vraiment on est limité dans cette manière de parler vraiment juste de ce qui est dans la compétence de la Ville de Montréal? Et sinon, dans ce long processus, quel genre d'espace et de ressources vont être mis à la disponibilité des participants pour qu'on puisse parler de ces sujets-là?

2010 Parce que présentement dans les documents et sur le site web par exemple, je ne vois pas comme... comme sur le site web là où il y a l'espace de discussion, il n'y a pas vraiment des catégories qui touchent certaines de ces questions-là.

M. ROGER LACHANCE :

2015 Oui, mais en terme de processus au niveau de l'Office, je ne sais pas si vous avez quelque chose à...

LE PRÉSIDENT :

2020 Si vous voulez bien, commencez par donner vos attentes à vous et on pourra compléter, nous, avec ce que l'Office offre comme processus dans ce cas-ci.

M. ROGER LACHANCE :

2025 C'est bon. Donc, en terme, je dirais, de portée de la consultation, puis je vais me référer, mettons, au plan corporatif, o.k., les activités directement sous la responsabilité de la Ville de Montréal ou des villes, je dirais, de l'Île de Montréal.

On n'a pas abordé nécessairement ce sujet-là, mais il y a un plan d'action au niveau de la réduction des gaz à effet de serre lié directement à ces activités-là. L'objectif avait été ciblé entre 2002 et 2012, de réduire de 30% les gaz à effet de serre.

2030

En termes d'activités, mettons le transport des déchets, transport de la neige, les bâtiments des villes, je dirais les opérations, par exemple, le toit de la station d'épuration ou des autres... toute infrastructure sous la responsabilité de la Ville. Le résultat, je dirais où on est rendu par rapport à ce plan d'action-là, c'est qu'on a réduit de 28% les gaz à effet de serre entre 2002 et 2010. Et ça, c'est juste sous la responsabilité de la Ville.

2035

Donc, et les activités, je dirais, directement sous la responsabilité des villes ne représentent que 2% de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité. Donc, de tout ce qui se passe sur l'île.

2040

Alors, pour nous, c'est clair que la portée de la consultation déborde évidemment des activités des villes directes et tout à l'heure, on parle évidemment du transport beaucoup, donc, on peut parler justement d'investissement, d'augmentation du niveau de service, et tout ça, mais il est essentiel aussi d'entendre, de vous entendre sur de quelle façon tout le monde peut contribuer incluant les citoyens. On est des citoyens aussi.

2045

La Ville a un rôle pour mettre en place, je dirais, des moyens de réduire les gaz à effet de serre, mais c'est absolument nécessaire que les citoyens embarquent. Je vais faire juste un parallèle sur un exemple au niveau des matières résiduelles.

2050

Il y a eu par exemple... il y a un plan, il y a le plan de gestion, oui, on veut construire et on va construire des centres de biométhanisation, puis compostage pour récupérer les matières organiques. Il y a un plan de match, puis on est en train d'implanter la collecte porte à porte. Il y a 100 000 portes, puis l'ensemble des citoyens de l'Île de Montréal vont être desservis pour 2019.

2055

2060 C'est beau tout ça, puis le financement est là, l'argent est là, et ça va produire du biogaz qui va pouvoir remplacer du gaz naturel. Donc, c'est beau, mais si on veut faire ça, bien, il faut que, par exemple, le citoyen mette les matières organiques dans le bac, puis qu'on les récupère.

Donc, c'est un parallèle, mais c'est évident que la portée, elle est globale, elle est collective.

2065 **LE PRÉSIDENT :**

2070 Merci. En ce qui concerne l'Office, madame Ollivier a présenté tout à l'heure les différentes étapes de la consultation. Il y a une affiche, il y a une table à l'entrée. Il y a des activités contributives citoyennes, c'est-à-dire qu'il suffit qu'un petit groupe de personnes, 4 et plus, se réunissent. Il y a une trousse qui est disponible.

2075 Donc, il y a des outils qui sont là pour permettre la participation. Il y aura une grande activité citoyenne qui est prévue au mois de novembre. Donc, les portes sont ouvertes en termes de participation et en termes de thématique, c'est aussi ouvert.

2080 Donc, comme l'a dit monsieur Lachance, ça ne se limite pas strictement au pouvoir actuel de la Ville de Montréal. Le sujet est beaucoup plus vaste. Donc, si vous avez besoin de plus d'informations sur comment faire, n'hésitez pas à passer à la table d'accueil, on vous fournira toutes les informations dont vous avez besoin.

Et il y a du temps. Il y a du temps pour le faire. La date qui est spécifiée du 21 novembre, c'est uniquement pour permettre une synthèse à remettre aux élus qui se rendront à Paris pour COP21. Mais on continue. On a jusqu'au début mars.

2085 Donc, le temps est là, les outils sont là, n'hésitez pas. C'est là pour vous.

M. PAUL BODE :

2090 Est-ce que c'est possible d'ajouter des catégories au site web, aux plateformes de discussion ?

LE PRÉSIDENT :

2095 Non. Pour le moment. Et il y avait une raison très simple à ça, c'est-à-dire qu'il faut quand même... le site web est construit sur les sources principales... sur les utilisateurs principaux de gaz... excusez-moi, d'énergies fossiles parce qu'on parle de GES depuis tout à l'heure.

2100 Donc, ce sont les utilisateurs principaux d'énergies fossiles. C'est ça notre mandat. Donc, dans ce cadre-là, la structure, les thèmes qui sont là, ce sont les utilisateurs principaux d'énergies fossiles.

Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire :

2105 Toutes les propositions sont possibles.

LE PRÉSIDENT :

2110 Pardon?

Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire :

Toutes les propositions et solutions ensuite sont possibles.

2115 **LE PRÉSIDENT :**

Absolument. Ça va?

M. PAUL BODE :

2120 Oui, merci.

LE PRÉSIDENT :

2125 Merci. Je vous en prie. Nous avons maintenant monsieur Daniel Pelletier. Il est toujours là ? Monsieur Pelletier? Deux fois. Monsieur Pelletier? Il nous a quittés. Monsieur Cyrille Giroux, s'il vous plaît.

M. CYRILLE GIRAUD :

2130 Je vais rectifier, Cyrille Giraud.

LE PRÉSIDENT :

2135 Ah, Giraud. Désolé.

M. CYRILLE GIRAUD :

2140 Je suis habitué. Juste faire quelques constats rapidement. On a une assemblée qui est mixte ce soir, je suis très déçu qu'il n'y ait aucune femme qui ait posé une question jusqu'à présent. J'aimerais que ce soit intégré éventuellement dans le critère de consultation de la population. Et on a aussi que des hommes qui nous répondent, donc, je suis un petit peu étonné et un petit peu déçu.

2145 Je suis très déçu également que monsieur Ménard soit déjà parti. Il a fait son allocution, il nous a quitté à la pause. Il me semble que par rapport à sa position, ça aurait été essentiel qu'on puisse aussi lui poser des questions directement.

2150

Concernant la présentation, j'ai été très étonné du fait qu'on a édulcoré le mot «automobile» ou «voiture» qu'on n'a jamais cité. Je trouve que la présentation est assez suffisante dans le sens où on a l'air de faire le constat : «Montréal fait sa part, c'est le reste du Québec à faire la job.»

2155

Je suis un petit peu désappointé par rapport à ça. Vous avez mentionné notamment des projets comme le prolongement de la ligne bleue, ça fait 40 ans qu'on l'attend. Alors, nous dire qu'il y a des plans, je suis encore une fois très dubitatif par rapport à cette question-là.

2160

On ne parle pas beaucoup non plus dans votre présentation de la vision à savoir, on parle actuellement d'élargissement de certaines autoroutes, de construction de certains projets de méga centres commerciaux. Il me semble que ça, ça ne va pas vraiment favoriser la lutte au gaz à effet de serre.

2165

Maintenant, on a une voilure au niveau du métro qui est insuffisante à Montréal, c'est assez clair. Donc, le moyen de transport collectif qui peut pallier à ce niveau-là, ce sont les bus. Par contre, moi, j'entends beaucoup beaucoup de citoyens qui se plaignent du fait que la fréquence de passage des bus se réduit.

2170

J'aimerais savoir si vous pourriez avoir l'honnêteté au niveau de cette présentation d'ajouter des statistiques relatives à la fréquence des bus sur les dernières années? Parce qu'entre ce qu'on dit, on dit qu'on alloue des moyens supplémentaires à la STM et que tout va bien et qu'on offre... bien qu'on a une offre élargie, moi, ce n'est pas du tout ce que j'entends au niveau de la population. En coupant en plus dans les budgets, j'ai du mal à croire ça.

2175

Donc, ce serait bien peut-être qu'à titre informatif vous précisiez telle année, quelle est l'évolution au niveau de la fréquence des passages des bus et quand je dis «quelle année», c'est vraiment chaque année et non pas laisser la fréquence se réduire sur deux ans, l'augmenter à la troisième année et puis de se congratuler en disant : «Ah, vous voyez cette année, on a augmenté la voilure.»

2180 C'est ma première question concernant les bus. Il y a juste une question, c'est par rapport... Je vous ai fait des constats précédemment, mais après, c'est par rapport à la fréquence des bus.

M. ROGER LACHANCE :

2185 Donc, j'inviterais monsieur Porlier de la STM, s'il vous plaît.

M. ANDRÉ PORLIER :

2190 Écoutez, ce qu'on peut dire, c'est que vous avez en partie raison. C'est vrai que si on regarde depuis 2007 au niveau de l'offre de services, il y a eu quand même une augmentation de 30%. C'est documenté, on pourra effectivement fournir l'information à la Commission, il n'y a pas de problème là-dessus.

2195 Maintenant, la progression, elle a stagné. On peut dire depuis 2012 au niveau de l'offre de services, on est à peu près au même niveau. Pourquoi? Il faut voir aussi que les investissements ont augmenté. C'est-à-dire que le métro de Montréal a été fait dans les années 60 et les nouvelles voitures de métro, par exemple les voitures Azur qui devraient arriver, on l'espère, au début du mois de janvier, évidemment il faut les payer, les investissements sont faits. La même chose pour les tunnels.

2200 Donc, si vous regardez le budget de la STM, il y a eu une augmentation des contributions à la fois de la Ville et du gouvernement du Québec qui en grande partie sert à financer du maintien d'actif pour maintenir le service.

2205 Par contre, si on regarde au niveau de l'offre, effectivement depuis 2007, 30% d'augmentation de l'offre de services, mais depuis 2012, on est au même niveau. Donc, là-dessus, vous avez raison de dire que depuis 3 ans, il n'y a pas eu une augmentation significative de l'offre, mais par contre depuis 2007, il y a quand même eu un effort assez important.

2210 Quand on parle de 30%, juste pour vous donner une idée, sur une base annuelle, on parle de 180 millions de kilomètres. Donc, c'est quand même une offre de services assez importante qui a été mise en place. Mais comme vous l'avez mentionné, il y a des efforts supplémentaires qui devront être faits.

2215 Heureusement la voiture Azur arrive. Il y a des nouveaux autobus hybrides aussi qui vont être livrés dans les trois prochaines années. Donc, il devrait y avoir augmentation de l'offre de services évidemment en fonction des moyens qui vont être disponibles.

M. CYRILLE GIRAUD :

2220 Merci. Je vais rester sur le chiffre de 2012 plutôt que sur celui de 2007. Ma deuxième question, vous avez mentionné en pointillé le projet d'Énergie-Est. On sait pertinemment qu'il est impossible de réduire les gaz à effet de serre en permettant la construction d'un oléoduc supplémentaire qui, bien sûr, va permettre d'accroître la production de pétrole issu des sables bitumineux même si ça ne se passe pas à Montréal directement, ni même au Québec.

2225
2230 Moi j'aimerais comprendre : Est-ce qu'on peut vraiment se laver les mains au niveau de Montréal en disant : Ça ne se passe pas chez nous, donc, on ne peut pas l'inclure dans les calculs et donc, on ne peut pas l'intégrer dans l'enquête? Est-ce qu'on n'est pas capable de dire que la réputation internationale et le poids de la métropole devraient justement peser pour impacter sur la décision au moment de laisser un oléoduc être construit pour faire transiter du pétrole des sables bitumineux à travers le Québec et donc, dans la région montréalaise également? Est-ce qu'on se lave les mains à ce niveau-là ou est-ce qu'on peut l'inclure dans la consultation publique que vous êtes en train de faire?

2235 Je vous sens embarrassés.

M. ROGER LACHANCE :

2240 Non, pas du tout. En fin de compte, la portée de la consultation, et on sait qu'il y a beaucoup de consultations qui concernent, qui se déroulent à peu près en même temps sur le sujet énergétique.

2245 Il y a une consultation qui est en cours à la CMM présentement. Donc, il y a eu un dépôt de plusieurs mémoires et cet élément-là, on a décidé de le laisser à cet endroit-là parce qu'il y avait une consultation, les citoyens ont été... en fait, tout le monde a eu la possibilité de se prononcer là-dessus.

2250 Donc, ça se passe vraiment au niveau d'une autre instance et la demande qui a été faite, parce que c'est quand même une demande, je dirais, qui origine justement, qui est d'origine citoyenne, c'est justement de focuser, que cette consultation-là porte essentiellement sur la dépendance aux énergies fossiles.

M. CYRILLE GIRAUD :

2255 O.K. Donc, l'oléoduc n'en fait pas partie?

M. ROGER LACHANCE :

2260 L'oléoduc n'en fait pas partie. C'est ben évident qu'il y a un lien évidemment. On utilise du pétrole, il faut le transporter, mais il y a une possibilité, il y a eu une possibilité avec la CMM, je dirais dans les derniers mois, les dernières semaines, pour l'ensemble des citoyens de se prononcer là-dessus. C'est en cours.

M. CYRILLE GIRAUD :

2265 Très intéressant. Merci.

LE PRÉSIDENT :

2270 Merci. J'inviterais maintenant monsieur Philippe Mailhot. Il est là? Il n'est pas là?
Est-ce qu'il y a d'autres personnes qui se sont inscrites avant 9 heures 30?

M. PHILIPPE MAILHOT :

2275 Bonjour!

LE PRÉSIDENT :

2280 Ah! Bon. Il était moins 5 là.

M. PHILIPPE MAILHOT :

Oui, effectivement. Bonjour.

2285 **LE PRÉSIDENT :**

Vous êtes monsieur?

M. PHILIPPE MAILHOT :

2290 Philippe Mailhot.

LE PRÉSIDENT :

2295 Ah. C'est vous, d'accord.

M. PHILIPPE MAILHOT :

2300 Je suis agréablement surpris de pouvoir vous adresser la parole. Dans la façon la plus simple possible, j'aimerais savoir, de un, qu'est-ce que Montréal fait que les autres villes ne font pas ? Comment est-ce qu'on innove ? Et de façon non politique, mais la fonction publique. Qu'est-ce que la fonction publique fait dans leurs pouvoirs que les autres villes ne font pas? Comment on sort de l'ordinaire?

2305 **M. SERGE GUÉRIN :**

Question ouverte. Ben, je ne sais pas. Peut-être au niveau du développement économique, il y a des choses...

2310 **M. PHILIPPE MAILHOT :**

Non, développement économique, il y a le fédéral, il y a le provincial. Je voudrais savoir des compétences strictement municipales, s'il vous plaît.

2315 **M. SERGE GUÉRIN :**

Mais ce dont je m'apprêtais à vous parler, c'est des compétences municipales.

M. PHILIPPE MAILHOT :

2320

Ah! Désolé. Je pensais qu'on parlait de développement économique.

M. SERGE GUÉRIN :

2325

Développement économique, c'est municipal aussi.

M. PHILIPPE MAILHOT :

2330 Juridiction partagée. Mais je parle strictement de la Ville de Montréal où est-ce qu'elle peut avoir, comment dire, l'imputabilité totale.

LE PRÉSIDENT :

2335 Oui, s'il vous plaît. Je pense que ça a été bien compris.

M. PHILIPPE MAILHOT :

Oui.

2340 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Guérin, vous alliez répondre ?

M. SERGE GUÉRIN :

2345 Je vais tenter de répondre si j'ai bien compris la question. Je ne sais pas si vous étiez dans la salle tout à l'heure quand j'ai parlé d'électrification des transports et d'éléments comme ceux-là et de l'espèce de trappe dans laquelle nous étions et il fallait s'en sortir. Et il fallait se rapprocher davantage d'un nouveau concept de développement économique qui implique
2350 l'utilisation, la deuxième, la troisième, la quatrième utilisation d'un bien de façon à diminuer notre pression sur les ressources.

M. PHILIPPE MAILHOT :

2355 Oui.

M. SERGE GUÉRIN :

2360 Dans le Plan d'action de développement économique déposé en juin dernier par le
maire, et c'est tout à fait municipal, il y a des vecteurs très importants. D'abord, il y a une
orientation qui dit, qui trace un plan qui dit Transition 21.

2365 Dans Transition 21, qu'est-ce qu'on veut entendre par ça, c'est effectivement de
l'électrification des transports. On veut entendre par ça de la décontamination de sites et
l'intention est essentiellement de passer du passif à l'actif pour ces sites contaminés à
Montréal.

2370 On parle de filière de chimie verte. Alors, tout en décontaminant, est-ce qu'on peut
installer, et nous, on le croit, et c'est dans le plan d'action de la Ville d'installer une filière de
chimie verte. Autrement dit, au fur et à mesure que vous décontaminez des sols, vous utilisez
le produit de la décontamination pour que ça serve de matière première à une autre et à une
autre et à une autre.

2375 On parle de créer éventuellement une réglementation et là, on aimerait bien avoir plus
de pouvoir de Québec, mais on pourrait peut-être en faire un bon bout sur le plan municipal,
créer des incitatifs et en même temps, une réglementation sur l'amélioration du bâti actuel et
du bâti futur.

2380 Qu'est-ce qu'on peut transformer dans le bâti actuel quand il y a des transformations
qui se font dans les édifices, qu'est-ce qu'on peut améliorer? Est-ce qu'on pourrait bonifier les
efforts qui sont faits par les gens qui sont propriétaires de ces édifices-là pour qu'effectivement,
ils aillent vers des mesures d'économie d'énergie et d'optimisation de ce côté-là?

2385 Si c'est du bâti neuf, est-ce qu'on peut, et là, on est en pleine demande, là, vous avez
raison, on est en pleine demande par rapport à Québec pour aller chercher des pouvoirs pour
être capables d'agir davantage dans ce domaine-là, pour être capable d'imposer, «d'imposer»,
de tracer une réglementation et ça pourrait être moitié-ville, moitié-entreprises privées dans le

bâti neuf, faire en sorte qu'il y ait des efforts avec des règles, des objectifs précis dans de l'économie d'énergie, dans du vert, dans du blanc.

2390

Et tout ça fait partie des objectifs du Plan d'action de développement économique déposé en juin. Et pour la majorité de ce que je viens de vous décrire, c'est faisable au niveau municipal. Il y a quelques éléments, peut-être le dernier, où il faut effectivement aller chercher des pouvoirs additionnels de Québec, mais à peine.

2395

Mais tout ce que je viens de vous dire est faisable dans le cadre actuel et tout ça s'appelle une Transition 21, 2021, et c'est dans le Plan d'action de développement économique de la Ville.

2400

Veux-tu ajouter ?

M. SYLVAIN DUCAS :

2405

Oui. Si je peux me permettre, j'ai beaucoup aimé votre question, ça a suscité... fait retourner les rouages parce que la question est vaste. Mais rapidement, j'ai fait une liste de ce qui me vient à l'esprit de ce que la Ville de Montréal a initié. Enfin, j'ose même dire quelques fonctionnaires de la ville ont suggéré et finalement a été adopté par la Ville de Montréal.

2410

En termes de transport par exemple, les pistes cyclables. On en avait presque 800, on en aura 1 250. Montréal est la première ville cyclable d'Amérique et la dixième ou la douzième au monde. Dans un pays nordique, c'est quand même un avantage et ça, c'est uniquement une initiative de la Ville de Montréal.

2415

Récemment, dimanche dernier, le maire de Montréal a annoncé l'implantation de bornes électriques pour favoriser l'utilisation de la voiture électrique en vue de l'encourager et on a lancé un appel d'intérêt il y a quelques mois pour justement que les entreprises d'auto-partage qui gèrent les flottes de véhicule auto-partage ne soient que des véhicules électriques.

2420

Donc, ça aussi, c'est une initiative de la Ville de Montréal. Je rappelle aussi en matière de rénovation des immeubles, Montréal est à l'avant-garde en Amérique du Nord, a des programmes de rénovation résidentielle depuis les années 1960. Et là où Montréal a encore aussi innové, c'est que ces programmes s'appliquent en matière d'isolation thermique, a tout un programme en matière d'isolation thermique associé au logement social. Ça aussi, c'est une initiative qui vient des fonctionnaires de la Ville de Montréal.

2425

2430

Bon, la biométhanisation, je vais laisser mon collègue Lachance en parler. L'approche d'urbanisation plus dense dans une perspective d'intensification des activités urbaines, le premier Plan d'urbanisme était le premier document d'urbanisme au Québec à avoir une telle vision où on proposait déjà une concentration des activités urbaines aux abords des principales stations de métro bien avant que le PMAD le propose en 2012. C'était déjà au plan de 2004, c'était au plan de 1992.

2435

Bon, je peux continuer comme ça. Il y a des règles en matière de stationnement qu'on a établies pour réduire le nombre de cases de stationnement dans les rayons des stations de métro. Il y a un guide de verdissement des bâtiments que nous avons publié, mon collègue Richard Arteau qui était ici tout à l'heure dirigeait ce document de travail. C'est une première au Québec, on est la seule ville au Québec à offrir un guide technique pour encourager le verdissement des bâtiments.

2440

Donc, c'est ce genre de mesures qui ont été mises de l'avant.

M. PHILIPPE MAILHOT :

2445

Monsieur Guérin, Monsieur Ducas, je vous remercie. Peut-être, je devrais peut-être préciser ma question, puis je vous remercie d'un peu les résumer ou le curriculum vitae de la Ville.

2450

La question que j'aurais peut-être dû clarifier, c'est qu'est-ce que la Ville fait en ce moment qui est à l'avant-garde de ce que les autres villes, les pairs de Montréal font, c'est-à-dire pour l'économie du partage, permettre les Uber, permettre les *Lyfts*. On parlait de la STM, de quelques augmentations qui sont des fractions marginales d'amélioration, mais il y a énormément de, comment dire, de choses qui sont... comment dire, inefficaces d'avoir des véhicules qui sont à occupation simple, double ou juste double qui pourraient être avec l'économie du partage tel *Lyft*. augmentées par des facteurs de 50%. Vraiment, on parle de doubler dans des espaces de temps très très très agressifs et j'aimerais savoir qu'est-ce que Montréal fait. Et c'est juste une question même pas de dépense ou de programme social, c'est une question juste de légifération. C'est tout simplement d'accepter, encadrer sans même avoir à dépenser de l'argent.

2455

2460

Je vois qu'il y a d'autres villes à l'international qui ne font pas, qui n'encadrent pas ces services-là et j'aimerais voir si on peut faire un genre d'*input*, puis pas juste défendre le statu quo, mais vraiment essayer de dire : J'aimerais savoir, j'aimerais voir Montréal défrayer les manchettes à l'international en étant la première ville à vraiment... pas faire, comme dire, pas compétition, mais pas faire la guerre, mais encourager toute l'économie du partage et même voire l'encourager, publicité, encadrement et, comment dire, aval.

2465

Alors, c'était mon commentaire. Je ne sais pas s'il y a des réponses à ce commentaire. Non?

2470

M. ROGER LACHANCE :

Peut-être dans un autre domaine... Pardon?

2475

M. SYLVAIN DUCAS :

On ne peut qu'encourager monsieur Mailhot à venir présenter cette option-là et qu'on en débattenne.

2480 **LE PRÉSIDENT :**

Bien oui.

2485 **M. ROGER LACHANCE :**

Tout à fait, c'est l'objet de la consultation. Peut-être, parce qu'à l'instar de mon collègue, monsieur Ducas, vous demandiez quel genre d'exemples ou de réalisations que Montréal fait ou a faites par rapport à d'autres villes.

2490 **M. PHILIPPE MAILHOT :**

En ce moment, en ce moment.

2495 **M. ROGER LACHANCE :**

Oui, oui. Je donnerais l'exemple du Complexe environnemental St-Michel. Cet ancien site d'enfouissement, en fait, ça fait des années qu'on travaille à transformer ce site. Je devrais mentionner aussi que c'est un des très très grands contributeurs, un site d'enfouissement de 40 millions de tonnes au cœur d'une ville, vous n'en trouverez pas à beaucoup d'endroits sur la planète.

Et en fin de compte, je dirais... puis même mes prédécesseurs aussi, donc, c'était un enjeu, une situation unique et en fait le captage des biogaz, la production d'électricité et actuellement la transformation du site en parc, on reçoit encore des délégations de partout dans le monde, puis ils n'en reviennent pas qu'est-ce qu'on fait.

Peut-être que je pourrais mentionner aussi qu'en 2010 à l'exposition universelle de Shanghaï, il y avait une place pour les villes et l'exemple qui a été donné au Canada, ça a été le Complexe environnemental St-Michel et ça a été extrêmement, je dirais, apprécié parce que

2510 c'était concret. Qu'est-ce qu'une ville peut faire pour passer d'un passif, parce que c'était un lourd passif, à un actif ?

Et en termes de contribution, le gaz à effet de serre, parce que ça a été, je dirais, ça a été une réalisation, je dirais, exceptionnelle de capter les biogaz qui en fin de compte étaient
2515 émis directement dans l'atmosphère au début des années 90, bien, aujourd'hui ça a contribué entre autres à réduire de plus que 70% les émissions de gaz à effet de serre, je dirais, à l'échelle de l'agglomération.

Alors, pour moi, ça en est un exemple qui continue d'être un exemple, qui n'est pas
2520 fini. D'aménager, je me répète, mais un parc sur un endroit comme ça...

M. PHILIPPE MAILHOT :

Et je vous en félicite.

2525

M. ROGER LACHANCE :

Là-dessus, Montréal a innové, je dirais, sur plusieurs points de vue.

2530 **M. PHILIPPE MAILHOT :**

Oui, oui, je vous en félicite, je pense que c'est un succès.

M. ROGER LACHANCE :

2535

Oui.

M. PHILIPPE MAILHOT :

2540 C'est à savoir quel est le succès de demain.

M. ROGER LACHANCE :

Oui.

2545 **M. PHILIPPE MAILHOT :**

Et le succès de demain, Montréal en termes de, comment dire, d'être à l'avant-garde, de faire ce que les gens ne font pas... C'est certain, vous parliez de mitiger un petit peu la décontamination et ainsi que d'essayer de gérer le fonctionnement actuel, c'est une excellente chose. Par contre, être sur la poussée, comme oser comme seuls les Montréalais peuvent le faire.

2550 **LE PRÉSIDENT :**

Là-dessus, je vous inviterais à nous présenter un mémoire. Je pense que vous avez des idées que vous pourriez nous suggérer ou participer à une des plateformes. Donc, n'hésitez pas à fournir vos idées, les portes sont ouvertes, mais le temps passe.

2560 **M. PHILIPPE MAILHOT :**

Je pensais que c'est ce que je faisais ce soir. Merci à vous. Au revoir.

LE PRÉSIDENT :

2565 Merci. Alors, avec cette dernière intervention au micro, nous avons épuisé la liste des gens qui souhaitaient poser des questions, sauf trois qui ne sont pas restés parmi nous, mais nous avons leurs questions par écrit. Nous nous assurerons que ces questions sont transmises à la Ville.

2570 Merci à vous tous qui avez pris le temps de vous présenter à l'avant, de formuler vos questions. Merci beaucoup à monsieur Lachance et à toute l'équipe de la Ville qui s'est déplacé ce soir. Vous êtes arrivé en force, merci beaucoup.

2575 Nous en sommes arrivés à la clôture de cette session. J'aimerais juste vous rappeler rapidement un certain nombre d'événements qui vont se dérouler au cours des prochains mois parce que ce n'est que le début en termes d'activités.

2580 Vous avez là derrière sur le mur, mais aussi à la table d'accueil, tout le programme. En novembre, des activités contributives citoyennes et encore la participation à la plateforme en ligne. N'oubliez pas si vous voulez que vos idées fassent partie de la synthèse qui sera communiquée aux élus qui se rendront à Paris pour la COP21. La date limite sur la plateforme est le 21, mais la plateforme sera ouverte jusqu'à la date limite de réception des mémoires, mais je vous dirais qu'il n'y aura pas de veille durant les temps des Fêtes. Vous comprendrez qu'entre le 25 décembre et le 5 janvier, hein, vous pouvez continuer à y penser, mais disons
2585 qu'il n'y aura pas beaucoup de veille sur cette plateforme, mais c'est ouvert.

2590 En février, nous reprenons les activités, soirées de reprise de consultation et un marathon créatif. Je vous rappelle que la date limite pour présenter une opinion, un mémoire, le 3 mars, et nous tiendrons la séance d'audition de ces opinions, le 8 mars ici dans les bureaux de l'Office.

2595 La Commission, je le rappelle, compte vraiment sur une participation nombreuse et éclairer et ça, à l'ensemble de ses activités qui ont été développées dans ce cadre-ci de façon vraiment particulière. Certaines de ces activités sont une première pour l'Office, de façon à permettre une participation la plus large possible.

2600 Et je vous dirais qu'en tant que Commission, nous comptons beaucoup sur vos idées, vos suggestions et nous sommes particulièrement à la recherche de suggestions comme on le dit dans notre mandat, d'identifier des initiatives concrètes, ambitieuses et réalisables à mettre en œuvre à Montréal pour réduire notre dépendance aux énergies fossiles.

Donc, tous les mots comptent, on chercher des suggestions, mais s'il vous plaît, sur les énergies fossiles. C'est ça qui est notre mandat.

2605 Là-dessus, merci d'avoir été patients jusqu'à la fin de cette sessions. Il est 21 heures 49, c'est pas trop mal. J'espère que vous avez pu profiter de l'occasion qui était ouverte de vous exprimer ce soir dans cette soirée d'information. Merci encore à vous tous et merci encore aux représentants de la Ville de Montréal.

2610 FIN DE LA SOIRÉE

Je, soussignée, **LOUISE PHILIBERT**, sténographe officielle, dûment assermentée, déclare et affirme sous mon serment d'office que les pages qui précèdent contiennent la transcription fidèle et exacte des notes sténographiques prises par moi au moyen du sténomasque.

2615

LE TOUT CONFORMÉMENT À LA LOI

Et j'ai signé

2620

LOUISE PHILIBERT, s.o.