

**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**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 2

Séance tenue le 9 mars 2016, 13 h
1550, rue Metcalfe
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 9 MARS 2016

MOT DU PRÉSIDENT.....	1
------------------------------	----------

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

Mme Geneviève Rajotte-Sauriol - Centre d'écologie urbaine de Montréal	3
M. Sylvain Ouellet - Projet Montréal.....	10
Mme Lucia Kowaluk et Mme Hélène Brisson - Comité citoyen Milton-Parc.....	29
Mme Jeanne Robin - Vivre en Ville.....	30
M. Ron Rayside - Rayside Labossière	40
M. Jean-François Pronovost - Vélo-Québec	54
M. Félix Gravel - Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal)	68
M. Jonathan Théorêt et M. Jean-François Lefebvre - GRAME	80
M. Dimitrios Raptis.....	88
M. Denis Leclerc, M. Yves-Thomas Dorval, M. Philippe Bourque - Alliance Switch.....	98

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 On a un horaire très chargé donc on va commencer dès maintenant. Bienvenue à cette session d'audition de mémoires. Je me nomme Jean Burton et je préside cette commission. Mes collègues, madame Isabelle Beaulieu et monsieur Alain Duhamel se joignent à moi pour vous souhaiter la bienvenue à cette phase d'audition des opinions. Nous sommes secondés par mesdames Estelle Beaudry et Stéphanie Wells à titre d'analystes de la commission.

10

Nous accueillerons cet après-midi les personnes et organismes qui se sont inscrits pour exprimer leur opinion sur la réduction de la dépendance de Montréal aux énergies fossiles. Il est à noter que cette phase de consultation se passe seulement entre les citoyens et la commission.

15

Nous aurons un total de sept séances d'audition des opinions. Nous entendrons une quarantaine de citoyens et représentants d'organisations de toutes sortes. La commission a également reçu plus de 30 mémoires dont les auteurs ont préféré ne pas faire de présentation orale.

20

Je vous rappelle que les consultations de l'Office répondent au principe selon lequel les citoyens ont le droit de faire valoir leur opinion dans le but d'éclairer et d'influencer les décisions des élus relativement à des projets ou des causes qui leur tiennent à cœur. Nos consultations se déroulent selon une procédure établie. Les commissaires s'engagent à respecter un Code de déontologie.

25

Quant au déroulement de la séance, j'appellerai le participant selon l'ordre prévu à l'horaire. Nous allouerons une vingtaine de minutes à chacun, soit dix minutes environ pour présenter leur opinion et dix minutes pour un échange avec les commissaires. Cette séance doit se dérouler en français mais les personnes qui souhaitent s'adresser à la commission en anglais peuvent le faire. Je le répéterai plus tard à mesure que les gens se présenteront.

30

À ceux et celles qui ont déposé un mémoire, je rappelle que nous l'avons lu attentivement. Je vous invite donc à présenter les éléments essentiels de façon à laisser le plus de temps possible à la commission afin qu'elle puisse vous poser les questions qu'elle souhaite. Les mémoires seront rendus publics et déposés sur le site internet de l'Office.

35

Une fois les séances d'audition des opinions terminées, nous entreprendrons l'analyse de l'ensemble de l'information et des idées que nous avons reçues et entendues, qu'elles proviennent de la plateforme de consultation en ligne, des activités contributives citoyennes, des mémoires ou du marathon créatif.

40

Nous prévoyons terminer la rédaction de notre rapport au printemps 2016. C'est la présidente de l'Office, madame Dominique Ollivier qui remettra le rapport au comité exécutif et au conseil municipal de la Ville de Montréal. Le rapport sera rendu public deux semaines après ce dépôt.

45

Les rapports de la commission ont une valeur consultative. C'est donc dire que les élus décideront de ce qu'ils souhaitent mettre en œuvre une ou plusieurs ou la totalité des recommandations de la commission. Nous n'avons pas de sténographe aujourd'hui mais les débats sont enregistrés et le responsable à la sonorisation est monsieur Serge Boissé.

50

Comme pour les séances d'information et pour la soirée de reprise de consultation, tout ce qui est dit lors de l'audience aujourd'hui est enregistré. Les transcriptions des notes sténographiques seront accessibles sur le site web de l'Office dans quelques jours.

55

J'ajoute que la commission est soutenue dans son travail par une équipe formidable : monsieur Guy Grenier à la coordination de la consultation; monsieur Gilles Vézina à la documentation; et madame Annick Pouliot aux communications. C'est madame Brunelle-Amélie Bourque qui est à la réception.

60

Alors la séance de cet après-midi devrait se terminer vers presque 17 h, 16 h 40. Et je vous rappelle que ce soir, il y aura une autre séance de consultation.

Enfin, comme vous le savez, la commission tient à ce que le climat demeure serein. Je rappelle donc que les propos malveillants ou les interventions qui portent atteinte aux droits fondamentaux ou à la réputation des autres sont irrecevables. - Est-ce que monsieur Ouellet n'est pas encore arrivé? Non. Ça vous dérangerait qu'on commence avec... Très bien. Merci.

Alors nous allons débiter avec le Centre d'écologie urbaine de Montréal, s'il vous plaît. Si vous voulez bien vous nommer.

Mme GENEVIÈVE RAJOTTE-SAURIOL :

Bonjour! Geneviève Rajotte-Sauriol, je suis chargée de projet communications et politiques publiques au Centre d'écologie urbaine de Montréal. - Donc je vais mettre la présentation pour les nombreuses personnes dans la salle. Donc le Centre d'écologie urbaine de Montréal fête ses 20 ans cette année. On est un organisme militant mais non partisan qui propose des politiques et des projets en faveur de villes écologiques actives et en santé.

On a tenu une activité de contribution citoyenne le mois dernier à laquelle on a invité nos membres à se prononcer sur la dépendance aux énergies fossiles. On a orienté la discussion essentiellement vers l'aménagement et les transports actifs, notre domaine d'activité et d'intervention.

Donc les enjeux qui ont été soulevés, notamment l'étalement urbain puis la dépendance à l'automobile qui sont intrinsèquement liés. Les solutions apportées : modulation du coût du stationnement; l'aménagement de quartiers complets et compacts; puis miser sur les transports collectifs essentiellement. Et les arguments qui ont résulté de tout ça : une ville résidente et en santé; un rayonnement international pour Montréal; des retombées économiques locales; et l'attraction des familles, la rétention des ménages.

Donc le Centre d'écologie urbaine a déposé un mémoire à la commission. Ici, je résume la vision du mémoire. En fait, c'est selon nous, la réduction de la dépendance aux énergies fossiles passe par la réduction de la dépendance à l'auto solo. Donc pour faire un virage qui soit durable, il

faut commencer par travailler sur l'aménagement de la ville, une ville à échelle humaine pour favoriser les transports actifs et, de ça, faire un abandon de l'auto.

95

Je suis venue aujourd'hui vous présenter les deux points majeurs de notre mémoire et quelques exemples de solutions et d'arguments. La première, c'est la nécessité d'une planification intégrée de l'aménagement et des transports à la fois actifs et collectifs, donc vraiment une vision d'ensemble de la ville à échelle humaine. Le premier point passe par l'aménagement d'une ville puis de quartiers, de milieux de vie vraiment qui répondent aux besoins des citoyens.

100

Donc on parle de créer des milieux de vie qui sont denses, compacts et mixtes sur l'ensemble de l'Île de Montréal parce que si on regarde les quartiers centraux comme le Plateau-Mont-Royal, c'est extrêmement dense, ça ne se fait pas au détriment de la qualité de vie. Donc c'est des modèles qu'on peut reproduire à l'ensemble de la ville et de l'île.

105

Ensuite, pour ce faire, on mise sur des espaces publics qui sont confortables, puis une ville verte et sécuritaire pour vraiment que cette densification et cette compacité et cette mixité se fassent au profit d'une qualité de vie accrue pour les citoyens.

110

En jouant sur l'aménagement, on a vraiment un réel pouvoir de réduire l'usage de la voiture, que ce soit en réduisant le nombre de stationnements, en favorisant aussi les courtes distances, la mixité, c'est les commerces de proximité, donc l'accès à la marche, etc.

115

Mettre les piétons et les cyclistes à l'avant-scène avec des infrastructures efficaces, sécuritaires et attrayantes pour tous les usagers. - Je vais y revenir un peu plus tard.

120

Animer la rue et la ville quatre saisons, que ce soit par de l'éclairage, par des partenariats avec une foule de parties prenantes, des organisations, même les citoyens. En haut, vous avez une initiative du Centre d'écologie urbaine qui est *Transforme ta ville*. On a appelé les citoyens à animer la ville ou à transformer un aménagement juste en leur offrant 500 \$, puis on a eu des dizaines et des dizaines de propositions et de projets qui ont été concrétisés à Montréal. Donc ça fait partie de l'animation de la ville.

125 Et finalement aussi, dans l'aménagement, on pense à protéger et augmenter les milieux naturels, ce qui va avoir un effet sur les îlots de chaleur, sur le confort également puis la biodiversité.

130 Ensuite, on propose de jumeler les transports collectif et actif de manière plus intrinsèque. Donc le but, c'est vraiment de viser une flexibilité au niveau du transport, de favoriser un cocktail transport qui va rendre les alternatives à l'auto solo efficaces, simples, confortables, abordables. Ça passe par l'harmonisation des titres de transport. On a plusieurs membres qui disaient : « Ça serait vraiment génial de pouvoir payer notre Bixi, notre taxi, l'autopartage avec un seul mode de paiement ou un seul tarif pour faciliter cette combinaison-là des transports. »

135 Ça passe aussi par offrir des infrastructures adéquates autour des pôles de transport collectif, par exemple avoir des supports à vélo devant les autobus, pouvoir amener son vélo dans le métro facilement, avoir aussi des corridors de transport actif entre les différents pôles de transport collectif qui vont faciliter un aller direct, pas besoin de prendre sa voiture pour aller se stationner au terminus parce que c'est facile de le faire à pied ou à vélo ou autre. Puis une signalisation qui est facilitante, que ce soit d'être à un arrêt d'autobus puis de savoir à quelle distance de marche on a un pôle d'attraction ou économique proche. « Ah! Bien je vais peut-être pas prendre l'autobus finalement parce que je sais que ça me prend seulement 10 minutes de le faire à pied. » Des fois, c'est une question de perception et on peut augmenter la signalisation en faveur de ça.

145 Le deuxième point, c'est des transports actifs qui sont attractifs. Ça passe par... Bon, on vise vraiment une augmentation de la part modale de la marche pour une ville carboneutre. Le maire Coderre a fait des demandes ambitieuses, que nous saluons, pour augmenter la présence du cycliste dans le *Code de la sécurité routière* qui devrait être réformé. On demande qu'il fasse la même chose pour les piétons.

150 Ça passe aussi par terminer les plans locaux de déplacement pour chaque arrondissement. Ça devait être fait en 2008, ce n'est pas complété.

155 Multiplier les rues piétonnes et partagées. Il y a le programme de la ville qui est un vif succès, il va y avoir les cinq nouvelles rues qui ont été annoncées. Donc multiplier ces initiatives-là évidemment pour créer des pôles attractifs à l'intérieur des quartiers. Puis sécuriser la traversée de la rue. Je n'entre pas dans ces mesures-là, il y a vraiment une foule de choses qu'on peut faire pour la sécurité des piétons, diminuer évidemment les accidents.

160 Ensuite, accélérer les mesures en faveur du vélo. Là, non plus, je ne vais pas m'étaler, mais concevoir des itinéraires confortables et sûrs, augmenter les stationnements de vélo hors des quartiers centraux, puis consolider le réseau de vélo d'hiver. On veut vraiment que cette ville-là à échelle humaine soit quatre saisons.

165 Et pour terminer, on est vraiment très contents de participer à cette initiative-là vers Montréal, c'est vraiment une belle initiative de participation citoyenne mais on rappelle l'importance de faire participer les citoyens à toutes les étapes. Donc ici, on parle des enjeux, on aborde les solutions, les arguments et tout ça, mais quand ça sera le temps de décider ça sera quoi les mesures, de les mettre en place puis de les évaluer, on demande à ce que des citoyens aussi
170 puissent participer à toutes ces étapes-là. Merci.

LE PRÉSIDENT :

175 Merci. Il y a beaucoup de questions. Merci d'avoir été brève.

Mme ISABELLE BEAULLIEU, commissaire :

180 Vous parlez des plans locaux de déplacement qui auraient dû être accomplis par les arrondissements. Dans votre perspective à vous avec vos réflexions, est-ce qu'il y a des facteurs de succès, des conditions de succès qui vous semblent plus importants, qu'on devrait relever? Et puis lesquels sont-ils? Des exemples de bonnes pratiques qui auraient déjà été réalisées, qui vous semblent des bonnes pistes? Pour les plans locaux de déplacement.

Mme GENEVIÈVE RAJOTTE-SAURIOL :

185

Pour les plans locaux de développement. Pour être extrêmement honnête, ça ne serait pas moi la meilleure placée pour répondre à cette question-là. Mais il n'y a pas de problème, mais je vais la transmettre à l'interne puis je vous ferai parvenir la réponse.

190

Mme ISABELLE BEAULLIEU, commissaire :

Oui, merci.

LE PRÉSIDENT :

195

Sur la signalisation, juste avant, sur l'heure du midi, on se demandait si c'était concevable qu'il y ait sur une seule plateforme l'ensemble des informations sur les sites Bixi, sur... Est-ce que c'est concevable que ça soit simple pour l'utilisateur, la multimodalité, est-ce que c'est concevable?

200

Mme GENEVIÈVE RAJOTTE-SAURIOL :

Il y a deux choses : on peut mettre la ville intelligente au profit de ces mesures-là, c'est-à-dire d'avoir une application qui va nous permettre de changer de transport puis que l'utilisateur n'ait pas à télécharger plein d'applications puis à comprendre différentes choses. Pour les touristes, ça doit être absolument *confusant*. Puis il y a aussi les choses, il faut aussi penser à tous les publics, ce n'est pas tout le monde qui a un téléphone intelligent, puis qui est à l'aise avec la technologie. Donc que ce soit des panneaux où les choses sont indiquées, la prochaine station Bixi, qui disent les choses de manière très, très... On sort de la station de métro, le panneau est là, ça indique où prendre un Bixi, puis comment c'est fait, et les autopartages, comment ça fonctionne.

205

210

À New York, par exemple, on a des panneaux où on va nous dire dans un rayon de 10 minutes à pied, par exemple, tout ce qu'on peut faire puis où est-ce qu'on peut aller, avec des indications. Il y a même une application qui s'appelle *Walk Your City*, je pense, on peut tout simplement faire commander des pancartes, les installer sur des endroits publics pour dire la bibliothèque est à 10 minutes de marche ou est à un kilomètre, par exemple. Donc il y a des

215 mesures très, très faciles et temporaires, puis des mesures plus structurantes comme par exemple une application pilotée par la Ville.

220 On peut s'inspirer aussi de Laval, tout simplement. Ils ont des bornes dans des endroits comme au Pavillon de l'Université de Montréal, on va dire où est-ce qu'on est, où est-ce qu'on va, puis ça va nous calculer un trajet, puis ça va nous dire : « Ton autobus est là dans cinq minutes », puis ce n'est pas cinq minutes selon l'horaire, c'est cinq minutes réelles parce qu'on sait il est où l'autobus. Donc il faut vraiment mettre la Ville intelligente au profit de cette efficacité-là des transports.

225 **LE PRÉSIDENT :**

Et au-delà de la technologie, la responsabilité incomberait à qui?

230 **Mme GENEVIÈVE RAJOTTE-SAURIOL :**

À la Ville.

LE PRÉSIDENT :

235 À la Ville.

Mme GENEVIÈVE RAJOTTE-SAURIOL :

240 Bien, si on veut quelque chose qui est structurant puis qui a une vision d'ensemble, l'acteur principal qui a cette vision d'ensemble là, ça serait la Ville ou en tout cas ou l'AMT. On pense à quelque chose de plus métropolitain.

LE PRÉSIDENT :

245 D'accord. J'avais une question. Dans le mémoire, on parle de : « S'inspirer des lignes de désir pour concevoir des chemins piétons directs. » Qu'est-ce que c'est?

Mme GENEVIÈVE RAJOTTE-SAURIOL :

250 Oui. En fait, une ligne de désir, on va le voir, par exemple, dans un parc où il va y avoir un trottoir sur les deux côtés du parc mais il va y avoir une ligne où il n'y a plus de gazon qui va relier des points.

LE PRÉSIDENT :

255 Ah, d'accord!

Mme GENEVIÈVE RAJOTTE-SAURIOL :

260 Donc ça, ça veut dire... Ou, par exemple, si on pense aux chemins de fer à Montréal, si on voit une clôture déchirée, ça veut dire les gens ont besoin d'un passage à cet endroit-là parce que le chemin le plus direct entre deux points est la droite et les piétons ont bien compris ça.

LE PRÉSIDENT :

265 Donc on se fie sur ce que les gens utilisent réellement.

Mme GENEVIÈVE RAJOTTE-SAURIOL :

270 Exactement.

LE PRÉSIDENT :

275 Plutôt que d'imposer un trajet qu'ils ne vont pas suivre de toute façon.

Mme GENEVIÈVE RAJOTTE-SAURIOL :

Qui serait moins efficace, oui.

280 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Merci beaucoup.

Mme GENEVIÈVE RAJOTTE-SAURIOL :

285 Merci à vous.

LE PRÉSIDENT :

290 Bienvenue! Vous ne nous en voudrez pas d'avoir commencé sans vous.

M. SYLVAIN OUELLET :

295 Au contraire, au contraire. C'est moi qui m'en veux de ne pas avoir été à temps.

LE PRÉSIDENT :

Vous cherchiez un stationnement à ce qu'on m'a dit.

M. SYLVAIN OUELLET :

300

Oui, exactement. Donc vous voyez que la philosophie de Donald Shoup n'est pas respectée. Il est supposé d'y avoir toujours 20 % des îlots libres sur une artère et ce n'était pas ça. En fait, la tarification n'est pas adaptée.

305

LE PRÉSIDENT :

Vous voulez vous nommer, s'il vous plaît?

M. SYLVAIN OUELLET :

310

Oui. Alors Sylvain Ouellet, conseiller municipal district François-Perrault. Je suis également le porte-parole de l'opposition officielle en matière d'environnement. - Juste partir le chronomètre, s'il vous plaît.

315

LE PRÉSIDENT :

13 h 17.

M. SYLVAIN OUELLET :

320

Parfait. Alors c'est parti.

LE PRÉSIDENT :

325

C'est parti.

M. SYLVAIN OUELLET :

330 Je suis le porte-parole de l'opposition officielle en matière d'environnement. Je suis aussi
éco-conseiller de formation. Dans l'ordre de la présentation, je vais aller rapidement sur d'où vient
notre dépendance aux énergies fossiles. Aussi, une parenthèse sur les énergies fossiles en amont
qu'on oublie tout le temps, les incohérences et occasions manquées de l'administration Coderre
dans ce dossier spécifique. Et aussi je voudrais terminer par tout ce que... Les actions, de quelle
façon on les mesure ou actuellement de quelle façon on ne les mesure pas.

335 D'où vient notre dépendance aux combustibles fossiles? J'imagine je ne suis pas le premier
à montrer ce genre de graphique-là mais ça, c'est le bilan énergétique du Québec 2013 : donc
hydroélectricité, biomasse, gaz naturel. Je ne sais pas si vous voyez les flèches? Oui, vous voyez
les flèches. Donc dans les cases rouges, c'est vraiment les combustibles fossiles. Donc on voit
340 qu'au niveau du transport, c'est quasiment 100 %; l'industriel, une bonne partie; résidentiel,
quasiment pas; et sinon, au niveau commercial et institutionnel. On voit aussi, ça c'est les pertes
liées à la transformation d'énergie. Donc on voit ici qu'il y a un potentiel énorme d'efficacité
énergétique, il ne faut jamais l'oublier.

345 Donc pour le cas spécifiquement de la collectivité montréalaise, on voit qu'au niveau des
gaz à effet de serre – je parle des gaz à effet de serre, c'est sûr mais c'est extrêmement relié aux
combustibles fossiles – donc on voit commercial, institutionnel : extrêmement important; transport,
extrêmement important; industriel aussi mais il est en baisse et c'est ce qu'on voit ici dans l'évolution
90-2009 et ça va être encore... Les tendances risquent de se maintenir avec le prochain inventaire.

350 Donc on a vraiment un problème parce que même s'il y a une désindustrialisation
actuellement de Montréal, même si on a eu la fermeture de la raffinerie Shell, il faut savoir que les
deux secteurs en plus forte croissance, c'est eux qui sont les plus dépendants des combustibles
fossiles, c'est-à-dire les transports – on l'a vu tout à l'heure à quasiment 99 % – et aussi les
355 bâtiments commerciaux et institutionnels.

360 Si on prend au niveau des transports, premièrement la motorisation a augmenté mais aussi le type de véhicule s'est alourdi, notamment avec l'arrivée massive des VUS. Au niveau des commerces et institutions, très forte utilisation du gaz naturel pour la chauffe; il y a une augmentation des superficies et il y a relativement peu d'encadrement sur l'efficacité énergétique des bâtiments contrairement au résidentiel.

365 Si on prend les énergies fossiles en amont, oubliées, ça, je tiens vraiment à le préciser parce que ça n'apparaît jamais dans nos inventaires de gaz à effet de serre et pourtant, notre mode de vie, le mode de vie des Montréalais peut dépendre, peut beaucoup influencer la production totale de gaz à effet de serre.

370 On peut penser à l'alimentation, ce n'est pas produit à Montréal mais on sait que ça a des impacts immenses; l'implantation de produits manufacturés. Ce n'est pas parce qu'ils sont produits ailleurs, donc des émissions ailleurs, que ce n'est pas relié à notre consommation ici.

375 Le transport international, déjà 8 % des émissions mondiales et c'est en augmentation. Les sources émergentes : l'internet, l'infonuagique, Netflix, déjà plus de 2 % puis c'est en augmentation aussi, Et une tonne de GES émise sur l'Île de Montréal qu'elle soit émise sur l'Île ou en Chine, c'est la même tonne, c'est le même impact. Donc l'erreur ici, ça serait vraiment de se donner bonne conscience en déplaçant – non pas en le réduisant mais en déplaçant – les gaz à effet de serre ou les combustibles fossiles consommés ici mais produits ailleurs.

380 Donc quelques pistes de solution : calculer l'empreinte écologique; l'étiquetage carbone des produits vendus sur notre territoire, à savoir si on a la légalité; mieux estimer notre propre bilan de l'importation versus l'exportation, parce que nous aussi on exporte, donc il y en a d'autres qui bénéficient de ce qu'on exporte; les analyses de cycle de vie, ça c'est plus au niveau de notre propre approvisionnement au niveau de la Ville de Montréal; et la sensibilisation de la population.

385 Et là, c'est le plus gros de ma présentation. On est content qu'il y ait une consultation publique mais par contre, l'administration Coderre a fait preuve d'énorme incohérence au niveau de la réduction des combustibles fossiles et des gaz à effet de serre.

390 Premièrement, il y a certaines décisions qui repoussent dans le temps, qui retardent
inutilement. Bon, il y a eu des retards, vous l'avez vu autant comme autant les usines de
compostage et biométhanisation, c'est encore décalé, puis il y a une nouvelle réglementation à
Québec qui risque encore de repousser de deux ans. L'administration Coderre a aussi mis
énormément de bâtons dans les roues dans le développement des véhicules en libre-service alors
qu'on sait que ça réduit objectivement le nombre de véhicules sur la route.

395 Il y a aussi des initiations qui ont carrément été refusées par l'administration Coderre. Nous
on avait proposé une révision du règlement sur la construction et la transformation des bâtiments
sur l'île qui représente quand même 80 % des bâtiments. Ça a été refusé. L'étude sur la valorisation
des boues d'épuration, qui représente le quart des émissions corporatives, ça a été refusé. Autoriser
400 les véhicules en libre-service partout à Montréal, ce n'est toujours pas permis dans Ville-Marie. Le
SPVM vient de faire des achats de véhicules conventionnels alors que le NYPD achète des
véhicules électriques ou hybrides. Et dans nos appels d'offres, il y a beaucoup de camionnages qui
allaient dans nos appels d'offres, notamment au niveau du déneigement et matières résiduelles et
c'est des camionnages lourds et on n'a habituellement aucune clause pour favoriser l'efficacité
405 énergétique ou même l'électrification, peu importe, de ces véhicules-là.

Il y a aussi des décisions qui vont carrément à l'inverse de ce qu'on souhaite. C'est-à-dire, il
a été pour le développement du Quinze40 au détriment des commerces du centre-ville, pour le
prolongement de l'autoroute 19, pour le développement de Pierrefonds Ouest dans un secteur
410 éloigné du transport en commun; baisse de l'offre de transport en commun, il y a eu des coupes à la
STM, puis, bon, le trottoir de 70 centimètres qui n'aide pas trop au transport actif.

Et aussi, la dernière fausse bonne idée du jour, c'est d'investir relativement... En tout cas,
c'est probablement une des seules places où il investit présentement dans les bornes
415 d'électrification. On ne dit pas que c'est mauvais, par contre, l'électrification des voitures privées,
c'est probablement la façon la plus coûteuse de réduire au global la consommation énergétique et la
consommation de combustibles fossiles. Et l'Institut économique de Montréal évaluait que la
subvention, c'est plus au niveau du gouvernement du Québec, ça coûterait 137 fois plus cher que si

420 on allait sur le marché du carbone québécois. Donc on voit qu'il y a beaucoup d'autres initiatives qui seraient probablement beaucoup plus avantageuses et moins coûteuses pour l'État.

425 Aussi, au niveau de l'écofiscalité, on sait par exemple que des unifamiliales consomment beaucoup plus de combustibles fossiles, produisent plus de GES par rapport, par exemple, à des maisons attenantes ou des appartements. Par contre, la fiscalité actuelle de la Ville de Montréal fait exactement l'inverse. C'est-à-dire qu'on a ressorti récemment pour du non-résidentiel, donc deux cafés dans le même secteur, un évidemment qui encourage - probablement qui n'est pas collé nulle part, donc plus de perte énergétique probablement mais surtout qui encourage la venue d'autos, paie au mètre carré du bâtiment et non pas du terrain au complet, deux fois moins qu'un autre qui est dans un immeuble mixte, par exemple. Encore pire, Home Depot, 12,43 \$ le mètre carré versus
430 un commerce, une quincaillerie locale située de l'autre côté du métro Beaubien.

435 Et ça, c'est dans mon arrondissement, l'arrondissement a remis officiellement les clés de l'arrondissement à un concessionnaire autos. Bon, c'est peut-être bien, c'est du développement économique, mais de, un, c'est un concessionnaire d'autos, on essaie de réduire la dépendance à l'auto; en plus, le vitrage est complètement orienté côté nord. Ça c'est le genre de chose qu'on ne permet même pas au niveau résidentiel, donc au niveau de l'efficacité énergétique, et c'est essentiellement chauffé par le gaz naturel.

440 Au niveau d'Énergie Est, là il y a vraiment des contradictions, c'est-à-dire que quand le maire était à Paris, il disait : « On ne peut justifier la construction d'un oléoduc au niveau de la planète. » Et là, depuis, il dit : « On ne dit pas non à cet oléoduc-là mais s'il y a des modifications, ça ne veut pas dire qu'on n'est pas contre. »

445 Et l'inversion récente du pipeline 9B pourrait aussi augmenter les émissions industrielles de gaz à effet de serre s'il y a une usine de cokéfaction qui serait la raffinerie de l'Est et ça produirait aussi – ça serait comique – vraiment un combustible fossile localement à Montréal, le coke, qui est à peu près aussi polluant que le charbon.

450 Donc là c'est vraiment les incohérences mais je voudrais – et je finis avec ça – c'est
vraiment... On a plusieurs idées. Tout le monde a une *wish list*, tout le monde a une liste d'actions
qu'il aimerait faire mais on n'est jamais capable de mesurer et on n'est pas capable de
l'ordonnancer. Et je ne sais pas si vous vous rappelez, j'avais posé une question au lancement ici,
j'avais demandé au Service : est-ce que vous êtes capable de chiffrer vos actions et d'être capable
de faire un simulateur pour ça? Je ne sais pas s'ils vous ont répondu mais à date, il n'y en a pas.
455 Donc on agit vraiment à l'aveugle.

460 Ce qu'on sait, c'est qu'on a un objectif extrêmement ambitieux, moins 30 % par rapport à 90
d'ici 2020. Et là, on voit qu'en 2009, on était très très loin et même avec les prévisions, sans action et
avec action, on dépassait et je vous ai montré tout à l'heure que les actions, finalement, on n'en fait
pas ou on en fait très très peu, voire l'inverse.

465 Donc en plus, la consultation a lieu avant qu'on ait le nouvel inventaire qui devrait arriver
incessamment. Il n'y a pas de cible intermédiaire non plus de réduction des gaz à effet de serre d'ici
l'élection. Ça fait que c'est bien beau d'avoir des cibles très ambitieuses dans le futur mais s'il n'y a
pas des cibles qui arrivent juste avant chaque élection, c'est facile de dire : « Oui, oui, on va
l'atteindre, on va l'atteindre. » Puis finalement, on la dépasse royalement.

470 En plus, on n'ose même pas dire qu'on ne l'atteindra pas alors que tout le monde sait qu'on
ne l'atteindra pas. Le problème que ça fait, c'est qu'on sous-estime l'ampleur de la tâche. Pour
atteindre notre cible de 2020, c'est l'équivalent de réduire les GES émis soit par l'ensemble de notre
secteur industriel ou soit l'ensemble du parc automobiles. J'exclus là-dessus les camions.

475 Il y a certains outils qui permettent de façon ludique, autant pour les citoyens pour mieux
comprendre la complexité mais vous pouvez imaginer même aussi pour un décideur, ça serait
peut-être moins joli, mais qui pourrait être capable justement de décider. À droite, il y a le budget
Plateau qui a permis de montrer aux citoyens du Plateau la complexité des budgets
d'arrondissement mais il y a l'équivalent au niveau décisions qui relie gaz à effet de serre,
changements climatiques, réduction combustibles fossiles.

480 Je passe rapidement parce qu'il me reste moins d'une minute, mais grosso modo, c'est que
Clim'Way Paris, ça a été fait avec des chercheurs et on essaie d'attaquer de front plusieurs choses.
On essaie d'attaquer de front les combustibles fossiles mais aussi réduction des gaz à effet de
serre, augmentation de l'efficacité énergétique et adaptation aux changements climatiques, tout ça
485 en même temps et on est obligé de faire des choix. Et les choix sont difficiles parce qu'il y a
certaines actions que même si on ne fait rien, elles augmentent quand même. Comme par
exemple, il y a plus de population, il y a plus d'autos, il y a une augmentation naturelle et, si on ne fait
rien, c'est très problématique.

490 Ça permet aussi de voir la différence entre une action qui permet de réduire de façon
immédiate, mettons, 50 % de notre consommation, mais après ça c'est fixe, versus quelque chose
qui diminuerait de 1 % mais de façon constante. Donc ici, dans un des cas, ici on a fait une action
qui a diminué grandement mais la tendance actuelle est à la hausse. Donc si on ne touche jamais
sur la tendance, à long terme on va avoir un problème.

495 Bon, ça peut être de choisir ses actions en fonction des budgets, des limites. D'ordonner
les actions, d'éviter les fausses bonnes idées. Des fois, des bonnes idées... Par exemple, si on met
tout dans l'électrification puis on ne joue pas sur la part modale, on n'atteindra jamais nos objectifs.
Donc voilà.

500 La partie ludique pourrait servir au niveau des citoyens notamment pour être capable
d'augmenter l'acceptabilité sociale des coûts d'investissement élevés que ça pourrait engendrer. Et
voir aussi les effets négatifs, parce qu'un politicien n'aime pas être obligé d'avoir un effet négatif à
court terme, même si c'est bon à long terme. Donc si on est capable de l'expliquer, si les citoyens
sont capables de se l'approprier, ils peuvent être plus en faveur de choses qui peuvent être difficiles
505 mais qui sont inévitables.

Et sinon, pour Montréal, dans un contexte montréalais, donc plus professionnel, on pourrait
justement, les décideurs... Même nous en tant qu'élus, c'est extrêmement difficile de savoir quelle
action prioriser. Puis quand l'administration dit : « Oui, on va faire tant de bornes », O.K., d'accord,

510 mais quel va être l'impact? On ne mesure jamais ça et quand on ne mesure pas, on travaille à l'aveuglette.

515 Donc en conclusion, la Ville doit faire la promotion des modes de vie qui diminuent la dépendance aux combustibles fossiles autant en amont que sur son territoire, chose qu'on oublie souvent. L'administration Coderre doit prendre aussi conscience de l'ampleur de la cible officielle à atteindre et aussi agir en conséquence. Et ça, c'est très important parce qu'il faut être cohérent dans tout ça. Et on doit être capable de mesurer et de vulgariser l'impact à long terme des différentes actions possibles parce que présentement, l'administration Coderre, c'est essentiellement du gris et noir chinois. On fait des actions très visibles mais qui ont des fois très peu d'impact ou voire qui n'ont pas d'impact ou négatif. Voilà. Je suis prêt à vos questions.

520 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. On aura accès à votre mémoire?

525

M. SYLVAIN OUELLET :

Oui, il est déjà sur...

530

LE PRÉSIDENT :

Vous l'avez déjà?

M. SYLVAIN OUELLET :

535

Il est déjà sur le bureau.

LE PRÉSIDENT :

540

Merci.

M. SYLVAIN OUELLET :

545

En tout cas, j'ai mis deux, trois annexes, je n'avais pas le temps, mais pour vos questions.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

550

Mme ISABELLE BEAULLIEU, commissaire :

Comme ça, à chaud, puisqu'on ne l'avait pas lu avant...

M. SYLVAIN OUELLET :

555

Oui, je suis désolé. Je vais en prendre la mauvaise habitude, ça fait deux fois d'affilée.

Mme ISABELLE BEAULLIEU, commissaire :

560

... j'ai plein de questions. Très intéressant. Vous avez fait mention, bon, plusieurs choses, au fait que vous aviez déjà proposé des révisions du règlement du bâtiment qui n'ont pas abouti. Est-ce que vous pouvez nous en dire juste un peu plus là-dessus dans le cadre de notre préoccupation ?

M. SYLVAIN OUELLET :

565

Oui, tout à fait. Ce qu'il faut savoir, c'est qu'il y a deux types de bâtiment, c'est-à-dire qu'il y a des bâtiments qui sont gérés par la RBQ, donc par exemple les grands gratte-ciel ou les gros bâtiments ou même certains bâtiments résidentiels de plus de – il y a une formule – plus de tant d'étages ou tant de logements, c'est la RBQ. Et ça c'est à Québec qu'il faut faire action.

570

Par contre, il faut savoir qu'à Montréal – je ne connais pas la situation des autres villes mais je pense c'est unique à Montréal – il y a aussi le Code de construction et rénovations majeures pour les bâtiments et ça couvre à peu près 90 % des logements et ça couvre surtout le cadre bâti existant parce que c'est bien beau avoir une bibliothèque LEED platine, etc., mais si on ne touche pas sur le 99 % d'existant, c'est extrêmement problématique. Et comme ça touche aussi les rénovations majeures, là on pourrait avoir des choses très intéressantes comme par exemple, des choses qui sont très coûteuses pour le citoyen, qui n'apportent pas tant que ça de bénéfice à court terme mais qui sont essentielles, par exemple, l'isolation.

575

580

Il y a certains états notamment américains qui ont fait une espèce d'écofiscalité. C'est en utilisant la taxe d'amélioration locale mais associée à une adresse spécifique. Donc ça permet de... C'est comme un levier financier fourni un peu par la Ville, ça peut être fiscalement neutre, mais pour justement essayer de financer des travaux majeurs que les citoyens n'embarqueraient pas eux-mêmes parce qu'ils ne rentreraient pas dans leur argent ou s'ils vendaient le lendemain matin, ils ne se rentabiliseraient pas, mais qui sont essentiels pour l'objectif de la Ville.

585

590

Parce qu'il faut savoir que l'objectif, c'est la Ville qui s'est elle-même porté l'objectif et elle a beau faire des beaux efforts au niveau corporatif, mais le corporatif c'est 2 %. Donc si on n'agit pas sur le 98 % restant, notamment au niveau du transport et notamment au niveau des bâtiments... Il y a d'autres municipalités qui ont couvert au complet, ils ont fait de la thermographie des bâtiments. Donc ils envoient des avions l'hiver, ils regardent, ils font la thermographie des bâtiments pour voir les bâtiments qui échappent beaucoup, beaucoup de chaleur. Il y a certaines municipalités, par exemple New York, ils sont très proactifs pour essayer de savoir, bâtiment par bâtiment, la consommation d'énergie.

595

Au Québec, c'est plus difficile parce que pour l'avoir déjà demandé, Hydro-Québec, Gaz Métro, c'est assez difficile d'avoir des données, même au niveau d'un arrondissement parce qu'ils sont un peu frileux, mais c'est essentiel, sinon on agit à l'aveugle.

600 **Mme ISABELLE BEAULLIEU, commissaire :**

Donc votre sentiment pour le moment, c'est qu'il n'y a pas d'ouverture à la Ville de Montréal pour s'engager dans ces voies-là ?

605 **M. SYLVAIN OUELLET :**

Bien, le problème, c'est que ce n'est pas nécessairement qu'ils sont contre. Je veux dire, oui, on va regarder ça, dans deux ans. On va regarder, oui, oui, en 2018, après l'élection, oui, c'est sûr qu'on va regarder ça. Mais la cible est en 2020 et on ne sent pas dans cette administration le sentiment d'urgence. - Excusez, il y a mon collègue, Daniel Bouchard, qui est...

610

M. DANIEL BOUCHARD :

Je veux juste ajouter sur la question de développement durable. Ce qui nous avait frappé, c'est que dans le mandat de la commission qui était les actions qu'on devrait réaliser d'ici 2020 pour atteindre notre objectif, on est un peu surpris parce que la collectivité a adopté un plan en 2013 et où les quatre actions prioritaires pour réduire les gaz à effet de serre, c'était le remplacement du mazout, l'efficacité énergétique des bâtiments, le transport collectif, puis le stationnement. Nous, depuis trois ans, on fait des motions au conseil municipal pour dire : « Bien voici les enjeux sur lesquels on doit travailler » et on n'a pas d'écoute ou on reporte tout le temps dans le temps. Puis là, tu dis, bien comment, pourquoi faire une commission quand on a déjà un plan adopté où on ne réalise pas les actions prioritaires de ce plan-là? Ça fait qu'on sentait un petit peu le *greenwashing*.

615

620

M. SYLVAIN OUELLET :

625

Je pense c'est l'écoblanchiment, le vrai terme.

M. DANIEL BOUCHARD :

Oui.

630

Mme ISABELLE BEAULLIEU, commissaire :

Juste une autre question sur les bâtiments. Vous nous avez montré dans les quartiers des incohérences de taxes municipales.

635

M. SYLVAIN OUELLET :

Oui.

640

Mme ISABELLE BEAULLIEU, commissaire :

C'était à titre d'exemple.

M. SYLVAIN OUELLET :

645

C'est plus marqué, je crois, dans le non-résidentiel mais le résidentiel, il y a certains problèmes aussi, là.

Mme ISABELLE BEAULLIEU, commissaire :

650

Mais, comment je pourrais dire, c'est le résultat d'autres critères. Ce n'est pas qu'ils ont fait des réductions parce qu'ils consomment plus d'énergie.

M. SYLVAIN OUELLET :

655

Non, en effet. Mais le problème, c'est qu'on pourrait agir directement sur les règlements, par exemple, que ce soit LEED ou peu importe. On pourrait agir sur ne pas développer certains

660 quartiers qu'on sait qui vont avoir une forte dépendance à l'automobile. Mais on peut aussi agir sur la fiscalité. C'est-à-dire, c'est sûr qu'on a une certaine limite qui vient de Québec, etc., sur l'évaluation fiscale, etc. Par contre, le but, il faudrait que notre fiscalité soit... Au minimum encourage le bon comportement et décourage le mauvais comportement. Et là, ce qu'on voit ici, on pourrait dire si c'était neutre, on pourrait dire écoutez, on n'encourage pas mais c'est neutre.

665 Mais là, c'est exactement l'inverse. Si vous regardez toutes nos politiques officielles, nos politiques officielles, Plan de transport, on veut densifier, on veut augmenter la part modale, au niveau énergétique, on veut diminuer les gaz à effet de serre, on veut diminuer la consommation énergétique, mais quand on vient au niveau de la fiscalité, ce qui est encouragé, c'est exactement l'inverse. Et c'est notre fiscalité, ce n'est pas l'impôt québécois ou canadien.

670 **Mme ISABELLE BEAULLIEU, commissaire :**

Puis là, juste pour l'exemple que vous nous donnez, c'est juste parce que je suis un peu curieuse puisque l'écart est grand...

675 **M. SYLVAIN OUELLET :**

Oui, il y a celui-là qui l'est encore plus.

680 **Mme ISABELLE BEAULLIEU, commissaire :**

... mais c'est par rapport à la localisation, c'est par rapport au taux que la Ville donne par rapport au marché.

M. SYLVAIN OUELLET :

685

C'est plus complexe que ça parce que le problème, c'est que la fiscalité, dans le cas non-résidentiel, c'est que c'est surtout fonction du bâtiment. Si vous êtes un Home Depot, votre bâtiment ne vaut à peu près rien parce qu'il sert juste à votre usage. C'est vrai qu'il n'y a pas ça en plein cœur du centre-ville, il est un peu éloigné, il y a cet aspect-là, mais ce n'est pas... Si vous faites un

690

graphique avec des distances, je veux dire, ce n'est pas linéaire. Il y a d'autres facteurs qui entrent en jeu et c'est le cadre bâti lui-même qui fait que ça désavantage justement la mixité. - Je ne sais pas si tu veux compléter?

M. DANIEL BOUCHARD :

695

En fait, on taxe en fonction de la valeur foncière du bâtiment et non en fonction de l'activité commerciale, puis c'est vraiment lié aux fusions municipales parce qu'avant, on le faisait différemment. Ça fait que présentement, on lance un signal au marché que plus le bâtiment n'a pas de valeur, moins vous allez payer de taxes. Ça fait qu'on encourage de construire le plus laid, le

700

moins efficace possible et réellement, c'est vraiment ce qu'on lance comme signal au marché.

M. SYLVAIN OUELLET :

705

Et pire que ça. Ça pourrait être compensé par d'autres mesures comme par exemple la taxe sur le stationnement. Dans ce cas-ci, par exemple, Home Depot, c'est clair ou encore une taxe – on le voit dans d'autres villes – sur les sols imperméables. Là, c'est plus pour, bon, au niveau de gestion des eaux usées, ce n'est peut-être pas le sujet, mais je veux dire, on n'a pas ces autres taxes qui compensent ces effets pervers.

710

Mme ISABELLE BEAULLIEU, commissaire :

O.K. Merci. C'est clair.

LE PRÉSIDENT :

715

Une précision. Dans votre vocabulaire, « collectivité montréalaise », c'est l'agglomération?

M. SYLVAIN OUELLET :

720

Oui, c'est vraiment le terme qui est utilisé par... Quand il y a l'inventaire des gaz à effet de serre...

LE PRÉSIDENT :

725

Oui.

M. SYLVAIN OUELLET :

730

... l'inventaire corporatif, c'est l'ensemble de opérations de toutes les municipalités et des arrondissements plus SPVM, pompiers, et quand on parle d'un inventaire de la collectivité...

LE PRÉSIDENT :

735

De la collectivité.

M. SYLVAIN OUELLET :

740

... c'est vraiment ce qui est fait sur le territoire de l'île. Et par exemple, ils prennent par exemple une partie du transport en transit qui est fait sur l'île mais un avion qui part de Dorval... Donc c'est pour ça que je vous dis, la méthodologie n'est pas mauvaise, je veux dire, elle est assez standard partout, puis au moins, on est capable de capter l'électricité puis le gaz naturel qui est consommé, mais à cause que l'électricité est essentiellement propre, il y a plein d'autres choses que, t'sais, l'alimentation...

745

LE PRÉSIDENT :

On a tendance à l'oublier.

M. SYLVAIN OUELLET :

750

... comment je pourrais dire ça, on pourrait investir des millions, des milliards en efficacité énergétique dans nos bâtiments, en transport, etc., mais mettons qu'on encourage, vous devriez manger beaucoup plus de viande, la population, vous devriez faire beaucoup plus de voyages dans le Sud, je veux dire, c'est vrai qu'on atteindrait notre objectif mais il faut juste ne pas se mettre la tête dans le sable sur l'impact de notre mode de vie et ça, la Ville ne prend pas ce flambeau-là.

755

LE PRÉSIDENT :

Je voudrais juste souligner que c'est la première fois qu'on nous présente de la dépendance aux énergies fossiles et non pas de la consommation d'énergies fossiles. Jusqu'à maintenant, on parle beaucoup de consommation, les secteurs les plus consommateurs, mais le graphique que vous avez présenté sur l'importance de la dépendance, ça situe le début autrement qui est dans le titre même de la consultation de réduire la dépendance à. C'est votre graphique absolument incompréhensible à distance...

760

765

M. SYLVAIN OUELLET :

Mais écoutez, ce n'est pas mon graphique, soit dit en passant. C'est les HEC...

770

Mme ISABELLE BEAULLIEU, commissaire :

Oui, c'est Pierre-Olivier Pineau.

M. SYLVAIN OUELLET :

775

Oui. Les HEC développent à chaque année ou en tout cas depuis quelques années un bilan énergétique du Québec et c'est merveilleux parce qu'on voit aussi dans ce bilan-là que, par exemple, très récemment, le principal fournisseur, c'est les États-unis en termes de pétrole, ce n'est pas... On a souvent tendance, c'est, je ne sais pas, le Sahara, l'Arabie Saoudite, la Norvège, puis finalement, c'est rendu... C'était vrai à une certaine époque, ce n'est plus vrai. Mais ce qui est vraiment intéressant, comme la consultation porte vraiment sur les combustibles fossiles, bien, regardez, où va le combustible fossile. On s'entend que le graphique est fait pour le Québec...

780

LE PRÉSIDENT :

785

Non, mais c'est parfait.

M. SYLVAIN OUELLET :

790

... mais regardez, quand le transport, je veux dire, il y a une petite ligne pour le gaz naturel, mais écoutez, c'est essentiellement, je veux dire, c'est là, c'est ici industriel, commerce, je veux dire, on peut faire plein de choses pour éviter que les résidences unifamiliales qui fonctionnent encore au mazout passent au gaz naturel ou à autre chose, d'accord, mais le *(inaudible) fruit*, il n'est pas là.

795

Puis ici, puis ça, je ne sais pas s'il y en a d'autres qui vous en ont parlé, mais on peut réduire ça, mais dans le logiciel, le Clim'Way que je vous ai présenté, on essaie de viser, pas juste la réduction ou le transfert d'énergie vers des énergies plus renouvelables ou avec une plus faible intensité, mais on essaie aussi d'augmenter l'efficacité énergétique. Et il faut agir sur plusieurs fronts à la fois et ça, ici, c'est une source de potentiel immense.

800

Au niveau des bâtiments, écoutez, l'isolation, comme je vous dis, il y a des villes qui ont fait, qui ont survolé leur territoire au complet, thermographie, infrarouge, pour au moins savoir où étaient les potentiels. Moi, j'ai fait sortir des cartes dans Ville-Marie pour savoir en fonction de l'âge du bâtiment, le registre foncier n'est pas en données ouvertes malheureusement, mais il y a l'âge du

805 bâtiment là-dessus. Peut-être avec des bases de données plus récentes, on pourrait savoir peut-être les rénovations majeures, donc on peut savoir quel pourcentage du cadre bâti a été fait en fonction de telle version du Code du bâtiment et donc tel facteur d'isolation.

LE PRÉSIDENT :

810

Dans votre conclusion, il y avait une précision apportée, c'était quoi dans votre conclusion? Que veut dire *autant en amont que sur son territoire*, ça, ce que vous avez souligné. Qu'est-ce que ça signifie?

815

M. SYLVAIN OUELLET :

Ce que je qualifie d'émissions en amont, ce n'est peut-être pas le meilleur terme mais dans le fond, c'est les émissions qui sont émises à l'extérieur de notre territoire, donc essentiellement nos importations, alimentaires, produits manufacturés.

820

LE PRÉSIDENT :

O.K.

825

M. SYLVAIN OUELLET :

On s'entend que c'est difficile à calculer mais l'ignorer est éthiquement pas... indéfendable.

LE PRÉSIDENT :

830

Très bien. Merci beaucoup.

M. SYLVAIN OUELLET :

835

De rien. Bonne journée!

LE PRÉSIDENT :

840 J'inviterais maintenant le Comité citoyen de Milton-Parc, s'il vous plaît. Vous êtes deux personnes?

Mme LUCIA KOWALUK :

845 Oui. Moi, je vais présenter en anglais et si vous avez des questions en français, Hélène Brisson, notre vice-présidente...

LE PRÉSIDENT :

850 As you wish.

Mme LUCIA KOWALUK :

... qui est complètement bilingue, pas comme moi.

855 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

Mme LUCIA KOWALUK :

860 Yes, I have three, here are three copies in English and Mme Brisson has already translated.

LE PRÉSIDENT :

865 On en a un déjà.

Mme LUCIA KOWALUK :

Yes, I sent it already.

870

THE PRESIDENT:

Yes.

875

Mme LUCIA KOWALUK:

Yes, yes.

THE PRESIDENT:

880

We have it already.

Mme LUCIA KOWALUK:

885

Oh, you do.

THE PRESIDENT:

I think so.

890

Mme LUCIA KOWALUK:

I know, I thought you did but she asked me for them, so.

THE PRESIDENT:

895

That's all right.

Mme LUCIA KOWALUK:

900 I came prepared, I came prepared.

THE PRESIDENT:

905 Your name please.

Mme LUCIA KOWALUK:

910 Lucia Kowaluk. I'm the president of the Milton-Park Citizens Committee and Mme Brisson is the vice-president and we are a large and active gang of people.

THE PRESIDENT:

Good.

915 **Mme LUCIA KOWALUK:**

Good.

THE PRESIDENT:

920 I think you have to speak closer to the microphone.

Mme LUCIA KOWALUK:

925 Oh sure, okay. I'm sorry, you didn't hear me? All right. My name – did you get my name?

THE PRESIDENT:

930 Yes, we have it already.

Mme LUCIA KOWALUK:

935 Okay. I'm not going to read from my text, it's short, and I presume you've read it and it's easy to read, and it's easy because it gets to the point. So I want to just elaborate on what I have said.

940 First of all, in terms of who we are, there are two paragraphs about who we are. The Milton-Park Citizens Committee was founded in 1968 and has been active ever since and we have done many things in the Milton-Park community. The main, the biggest job we did was save six square blocks of Victorian housing, which you know, and which is now a large, actually the largest housing cooperative in Canada that's also on a land trust, so we're famous, and we're known for getting things done.

945 The two big projects we're involved in now, I will just summarize, is one we are working constantly with McGill University to get students to behave themselves better in the community, and we are having success. For all the students that make problems, there are dozens and dozens who are so bright and so interested, and so interested in the community, and work with us.

950 The other big project we are involved in is finding other uses for the Hôtel-Dieu Hospital which is going to close, and that, we are working very hard. We want housing there and we want very basic services like emergency and walk-in clinics. So those are the two big projects that we are doing.

955 The items that are listed on our brief, we talk about, we talk – well, there are links on all of them. If we talk about transportation, we talk about consumerism, we talk about gardening, green, all of these issues they can be, what they all have in common is that they all have a big, they use a lot of fossil fuels, the way we use them now. And there are plenty of alternatives.

960 First of all, there are the alternatives you already know, which are, you know, wind and sun, which we have plenty of. We have plenty of wind in this city, in both senses of the word. And what we can say, the issue that I could say that everything has in common is land use. How do we use land? And the City has the power, the City has the power to zone, to unzone, to change, to pay attention, they don't use it. In our opinion, they don't use it well enough.

965 How we use land makes an enormous difference in how much fossil fuel we use. When we build on land which is already in the Greater Downtown area, and that specifically we can talk about the land on the Hôtel-Dieu and around the Hôtel-Dieu, when we use that land for other than parking, because between Duluth and Milton three huge parking lots, big waste. And if we are talking about saving gas and fuel, that's a way to do it, to have people living there and walking to Park Avenue and walking to St. Lawrence, walking to the hospital, walking to shopping, walking down to
970 Sherbrooke, walking to the theater, walking everywhere. They don't need a car. That's a big way to not use a car. And once people, once you have lived, as I do, on Jeanne-Mance street in row housing, and I can walk everywhere, I'll tell you, I never would live any other way because it becomes such a waste of time and energy and a huge use of fossil fuel.

975 So the City should use its power of zoning to put housing on parking lots and the more that is done, the more people will leave their cars at home or decide ah, maybe I really don't need one, maybe I should belong to *Communauto* and use that, something like that.

980 At the intersection of Pine and St. Urban there are six bus lines that either cross that intersection or are within two or three blocks, six of them. We don't need cars downtown. And if we build housing on that kind of land, and that's just an example, we build housing on that kind of land, on parking lots, the City owns lots of parking lots. The province, which is us, we the taxpayers, we own the land from Duluth to, on the west side from Duluth to Milton, except for a couple of buildings.

985

We already own it, let's use it for housing, let's have people live there and walk to stores and walk to the mountain and walk down to the Lachine canal if they are in good physical shape.

990

What I'm saying is that land use and using land that is, I think, empty, for stupidity like parking lots, the City has the power to change the zoning. That's one of the big things that I – that's the underlying theme that there is in these pages that you have just read.

995

I brought with me some documents, if you're interested. I wrote an article that appeared in *The Gazette*. I have a copy of it, I can give it to you. I have a copy of our plan for the use of the buildings of the Hôtel-Dieu and the Chest Hospital and the parking lots, well-advanced plans, not pie in the sky but well-advanced concrete plans, that we know what we are doing. Because a lot of the people that were working with our people, that worked with people that need housing, either poor people or elderly or homeless people, or whatever, we know what we are doing.

1000

And I was going to say one other thing, what was it? I forgot what it was. Oh yes, oh yes, the trains. Ah, Via Rail, wonderful idea, wonderful! Finally Via Rail is talking about taking two hours to go to Toronto. Who would go any other way? It's a wonderful way to go. Now it takes five, that's ridiculous. Of course we need Via Rail. Somebody wrote a letter to the editor and said: 'Well, well, there is no proof that people will take it.' Oh, come on, sure people will take it, sure people will take it. It's the most comfortable, least - the safest, least dangerous way to go from here to Toronto or here to Ottawa.

1005

1010

So you represent us and the government, the government has the power to help Via Rail, to help subsidize it, subsidize it in the short-run or the long-run, whatever. But a rail, a rail from – let's start with Montreal to Toronto and then we have Montreal to Quebec, which also should not take three hours, it's ridiculous. It should just take an hour and a half. Have you ever been on the trains in France?

THE PRESIDENT:

Yes.

1015

Mme LUCIA KOWALUK:

Suddenly there you are, I can't believe it. And I don't see people not taking them, they are packed. Even poor countries, what poor country was it I heard recently that had wonderful trains? I forget. Maybe Turkey – no, Turkey isn't poor, not exactly a liberal state. But they also, they also have this new train system. It's absolutely wonderful. But we can't have it all. Anyway, we need a train system.

1020

So you have the power. We have the power, our government, people that we elect. We have the power to make these kinds of changes. And these kinds, these are the kinds of changes that will greatly reduce the use of fossil fuels, and that's the whole point of all this exercise I think And I'm glad you are doing this, I'm glad you are doing it. Thank you for doing it.

1025

THE PRESIDENT:

Thank you. Questions?

1030

M. ALAIN DUHAMEL:

Non.

1035

LE PRÉSIDENT:

Question, Isabelle?

1040

Mme ISABELLE BEAULIEU:

Non, c'est bon, c'est clair. Merci.

1045 **THE PRESIDENT :**

You seem to believe that most of the responsibility lies with the City, what about the other stakeholders, citizen groups?

1050 **Mme LUCIA KOWALUK:**

Absolutely.

1055 **THE PRESIDENT:**

Businesses?

Mme LUCIA KOWALUK:

1060 Absolutely, I represent a citizen group.

THE PRESIDENT:

Okay.

1065

Mme LUCIA KOWALUK:

1070 I represent one. We are going to be having, as a matter of fact, as a matter of fact this morning we met, those of us who are looking at alternatives for the Hôtel-Dieu, and one of the things we said is that it has been a year since we have communicated with the community and said what

we have been doing and what we can do and what they can do to support us. Absolutely I believe in citizens groups, I believe very much in them.

THE PRESIDENT:

1075

I believe it too.

Mme LUCIA KOWALUK:

1080

You believe me, do you.

LE PRÉSIDENT:

1085

Voulez-vous ajouter quelque chose, madame? Si vous voulez venir utiliser le micro.

Mme LUCIA KOWALUK :

Do you want to say something, Hélène?

1090

Mme HÉLÈNE BRISSON :

1095

J'allais vous préciser quand nous parlons de notre coin de Milton-Park, il y a une autre caractéristique évidente, c'est que la densité de la population est telle, à moins d'aller en hauteur, puis il y a pas de place à construire vraiment, il faut qu'on trouve d'autres moyens de circuler nous, les humains, qui habitons cette petite zone de la ville. Alors quand il est question de moins de dépendance ou pas de dépendance aux énergies fossiles, ça nous intéresse aussi parce que ça touche notre mode de vie.

LE PRÉSIDENT :

1100

D'accord.

Mme HÉLÈNE BRISSON :

Merci.

1105

LE PRÉSIDENT :

Vous voulez vous nommer, madame, s'il vous plaît?

1110

Mme HÉLÈNE BRISSON :

Hélène Brisson.

LE PRÉSIDENT:

1115

Ça va. Pas d'autres questions?

Mme LUCIA KOWALUK :

1120

I just see my notes here, I still have a few minutes?

THE PRESIDENT:

Sure.

1125

Mme LUCIA KOWALUK:

1130

I see here on my notes too is that we need a vigorous protection of heritage buildings. I really was, I mean I was absolutely shocked that a developer was allowed to tamper with the foundation of the Mount St. Stephen building. I mean I couldn't believe it. I mean what is the matter with Coderre? He knows better than that. I mean I don't know where his head is to have allowed that. That was just, that is just awful. Fortunately, I think we've sort of blocked tearing down half of

the Alcan business. But there is plenty of space. And the irony is that he defended it by saying, I mean I don't mean to pick on him particularly, but here is an example of not thinking clearly.

1135 He said, yes, it's was going to make the downtown beautiful because it is full of old parking lots. Well, if it is full of old parking lots, then build housing on it or build new construction on it, don't leave it for cars, discourage people from bringing their cars downtown.

THE PRESIDENT:

1140

Well, thank you very much. I think the message is loud and clear.

Mme LUCIA KOWALUK:

1145

Thank you.

Mme HÉLÈNE BRISSON:

1150

Thank you very much.

THE PRESIDENT:

Thank you.

1155

LE PRÉSIDENT :

J'inviterais maintenant la personne qui représente Vivre en Ville. On n'avait pas de nom à notre liste.

1160

Mme JEANNE ROBIN :

Bonjour! Donc je suis Jeanne Robin, directrice générale adjointe de Vivre en Ville. Je vais installer ma présentation.

1165 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous en prie.

1170 **Mme JEANNE ROBIN :**

1175 Merci beaucoup de m'accueillir ici. Donc je représente Vivre en Ville, une organisation qui a déjà eu l'occasion de présenter, je pense, plusieurs fois devant votre organisation. Comme notre nom ne l'indique pas très bien, en fait, Vivre en Ville travaille partout au Québec, aussi bien avec des petites municipalités qu'avec des très grandes municipalités comme Montréal. Notre mission, c'est de contribuer au développement de collectivités viables, donc qui répondent aux besoins de leurs habitants dans le respect de la capacité des écosystèmes et la recherche de l'intérêt collectif. On travaille via du service-conseil, de l'accompagnement, de la recherche, des formations, toutes sortes d'activités.

1180 Le mémoire que je viens vous présenter aujourd'hui s'appelle *De meilleures villes pour un meilleur climat*. On vous l'a remis la semaine dernière, donc je vais passer très rapidement sur certains points sur lesquels je souhaite attirer votre attention aujourd'hui en essayant de garder du temps pour des questions.

1185 Donc c'est un mémoire qu'on a rédigé dans la foulée des consultations, enfin de la Conférence de Paris sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Bien sûr, quand on parle de réduction de la dépendance aux énergies fossiles et de lutte contre les changements climatiques, on est vraiment dans le même bateau, surtout en ce qui concerne les transports, l'aménagement du territoire, le secteur du bâtiment ,qui sont les secteurs qui nous intéressent le plus et dont je vais vous parler en détail aujourd'hui.

1190 L'image que je vous montre ici présente la superficie occupée par deux villes qui font toutes les deux à peu près 5 millions d'habitants : d'un côté, Atlanta; de l'autre côté, Barcelone. Et vous voyez que ces deux villes-là occupent une superficie extrêmement différente. Donc il y a des choix différents de modes de développement urbain qui ont été faits et ces choix différents entraînent un

1195 bilan très disparate au niveau des émissions de gaz à effet de serre, donc de la consommation
d'énergies fossiles puisqu'on voit qu'entre Barcelone et Atlanta, les émissions par habitant sont
multipliées par 10. Là, on parle strictement d'émissions en transport qui est quand même un des
forts consommateurs d'énergies fossiles.

1200 Donc, bien sûr, on ne peut pas passer en 10 ans de l'allure de Barcelone à l'allure d'Atlanta,
ni inversement. C'est une entreprise de longue haleine de transformer nos villes pour faire en sorte
de réduire nos émissions de gaz à effet de serre et notre dépendance aux énergies fossiles. Par
contre, il y a quelque chose qu'on peut commencer à faire dès maintenant, c'est travailler sur tout ce
qu'on construit de nouveau, à la fois pour que le bilan des nouveaux bâtiments et de leurs résidents
1205 en matière de transport notamment soit meilleur que le bilan moyen existant actuellement. Et aussi
pour se servir de la croissance démographique et de la croissance urbaine pour améliorer les
milieux de vie existants.

1210 D'ici 2030, qu'on a pris comme année de référence parce que d'abord les prévisions sont
relativement crédibles sur le plan démographique pour les 20 prochaines années – les quinze
prochaines maintenant – et puis aussi parce que ça correspond à une cible de réduction des
émissions de gaz à effet de serre, on sait que le Québec va accueillir à peu près 400 000 nouveaux
ménages et là-dessus, il va y en avoir 235 000 qui vont s'installer dans la région métropolitaine de
Montréal. Ça, ça montre vraiment le rôle de Montréal dans l'atteinte des cibles québécoises et puis
1215 l'importance de Montréal comme métropole. Je vais vous donner plus de détails tout à l'heure sur
comment ça se répartit cette croissance-là à l'intérieur de Montréal.

1220 Si on regarde le portrait de Montréal en matière de transport, les résidents de l'île de
Montréal, de l'agglomération de Montréal, émettent pas tout à fait deux tonnes d'équivalent en CO₂
par habitant. Dès qu'on s'éloigne, on voit que le bilan carbone s'alourdit et puis plus on s'éloigne,
plus ce bilan-là s'alourdit. Ça, ça veut dire que si on veut collectivement réduire notre dépendance
aux énergies fossiles à travers tout ce qu'il va y avoir comme nouveaux ménages qui vont arriver et
qui vont s'installer, il vaut mieux objectivement les installer sur le territoire de l'Île de Montréal plutôt
que dans les couronnes, puisqu'on voit que le bilan moyen dans les couronnes, il est beaucoup plus
1225 alarmant que le bilan sur l'Île de Montréal.

1230 Malheureusement, c'est probablement l'inverse qui va se passer. Puisqu'on voit qu'il y a une croissance démographique attendue sur l'Île de Montréal mais elle est beaucoup plus forte à mesure qu'on s'éloigne. En fait, on s'attend à ce que les couronnes atteignent plus du tiers de la croissance démographique d'ici 2030. Ça, c'est une situation qui est très alarmante parce que ça veut dire que tout nouveau bâtiment, tout nouveau ménage va contribuer à alourdir notre bilan carbone et aggraver notre dépendance aux énergies fossiles au lieu de l'améliorer. On a pourtant des tentatives de réduire cet étalement urbain là mais elles sont pour le moment pas à la hauteur pour influencer les tendances tant que ça.

1235 Pourtant, on sait que c'est possible. Par exemple, à Vancouver depuis 1997 on a vu que la population a beaucoup plus augmenté au centre-ville que dans la Ville de Vancouver en général. Les emplois ont aussi beaucoup plus augmenté et cette croissance démographique et économique là, elle s'est accompagnée d'une diminution de la circulation automobile et donc d'une diminution de la dépendance aux énergies fossiles et des émissions de gaz à effet de serre.

1245 Ça, évidemment, ça ne s'est pas fait à partir de rien. Il y a eu un plan qui a été déterminé, il y a des décisions qui ont été prises et il y a eu un suivi très précis donc de toute nouvelle installation de ménage, toute nouvelle installation de bâtiment, donc avec un travail pour vraiment contribuer à un mode de développement urbain qui soit sobre et qui favorise la prospérité de la collectivité en général.

1250 Dans le mémoire, vous avez pu lire que Vivre en Ville propose cinq principes. Donc d'abord, c'est notre ligne dans notre mémoire finalement, s'assurer du caractère exemplaire de chaque nouvelle construction, caractère exemplaire à la fois pour la façon dont on conçoit le bâtiment lui-même, puis aussi son implantation sur la rue pour favoriser les transports actifs, sa localisation dans le milieu urbain pour qu'il soit déjà très bien accessible en transport collectif, par exemple.

1255 Les deuxième et troisième principes finalement, c'est utiliser la croissance pour consolider les milieux dont le bilan carbone est déjà bon. Je vous ai montré qu'à l'Île de Montréal, par exemple,

le bilan carbone était meilleur que dans les couronnes. C'est sûr qu'il y a aussi des disparités sur l'Île de Montréal elle-même. Donc là aussi il y a des secteurs qui peuvent être à renforcer, dans lesquels il y a du potentiel de croissance encore.

1260

Un point très important : choisir les infrastructures qui libèrent du carcan des énergies fossiles dans le contexte où, par exemple, le fédéral a un plan d'infrastructure, c'est important de financer en priorité ce qui va nous permettre de sortir de la dépendance et non pas ce qui va faire en sorte qu'on s'y encarcane finalement. Et puis je reviendrai sur le dernier point plus tard.

1265

Je ne passerai pas au travers des 25 stratégies que propose Vivre en Ville, je pense que vous avez eu le temps de les lire dans notre mémoire. Je vous les présente rapidement mais c'est sûr que la proposition de Vivre en Ville consiste à recommander à la Ville de Montréal de reprendre le contrôle de son urbanisation, donc de devenir un acteur qui va chercher, qui suscite la concertation, la mobilisation de tous les autres acteurs, donc qui se dote d'une vision et qui mobilise les promoteurs immobiliers, les acteurs économiques, les citoyens pour appliquer cette vision-là à travers ses documents d'urbanisme notamment.

1270

Évidemment, on parle de localisation des bâtiments mais il va falloir également développer une offre de structures de transport qui permettent de réaliser les activités. On ne souhaite pas que les gens arrêtent de se déplacer. Simplement, il faut qu'ils puissent le faire via des modes de transport plus économes.

1275

Créer des milieux de vie attrayants et performants. C'est une stratégie qu'on met de l'avant parce que, bien sûr, si on souhaite canaliser la croissance là où le bilan carbone est performant, il faut aussi que ce soit dans des milieux de vie agréables. On ne pourra pas obliger les gens à s'installer dans des lieux non confortables.

1280

Bien sûr, ça passe à travers la gestion. Vous avez sans doute déjà entendu parler du test climat qui fait en sorte qu'on cherche à ce que chaque pratique municipale fasse en sorte de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

1285

1290 La Ville de Montréal ne pourra pas travailler toute seule. Il y a beaucoup de... Le contexte législatif, le contexte budgétaire influencent beaucoup les pratiques des acteurs économiques mais la Ville de Montréal peut se faire le porteur auprès du gouvernement du Québec, auprès du gouvernement du Canada de certaines modifications fiscales ou budgétaires qui peuvent favoriser un mode de développement urbain durable.

1295 Je voulais insister aussi sur le fait que les propositions que porte Vivre en Ville ici sont vraiment loin d'être nouvelles et isolées. En fait, il y a vraiment un consensus international là-dessus et puis Montréal s'inscrit vraiment dans une stratégie reconnue mondialement.

1300 Et je voulais vous laisser sur quelques motivations supplémentaires. Donc en adaptant nos villes à la réduction à la dépendance aux énergies fossiles, finalement on va surtout créer des milieux de vie plus agréables à vivre. Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

1305 **Mme ISABELLE BEAULLIEU, commissaire :**

Ça va. C'est bien clair.

1310 **M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

1315 J'avais deux sujets, Madame. Vous faites allusion dans votre mémoire à une modification assez lourde, fondamentale, du cadre fiscal et vous ajoutez « et budgétaire ». On connaît pourtant les revendications fiscales des villes au Québec, elles ont besoin de plus de sources, mais vous ajoutez « budgétaire ». Vous pourriez expliquer un peu qu'est-ce que vous voulez dire par « le cadre budgétaire ». Est-ce que vous pensez que les villes ne devraient pas équilibrer leurs comptes, par exemple, ce qu'elles doivent faire maintenant?

Mme JEANNE ROBIN :

1320 Non. En fait, quand on parle de... C'est vrai qu'on met ensemble. Le cadre fiscal, on parle
vraiment de modification du cadre fiscal municipal, donc pour faire en sorte, par exemple, que les
villes réduisent leur dépendance à l'impôt foncier ou appliquent l'impôt foncier d'une manière
différente. Ça a été beaucoup abordé par l'intervenant qui est passé avant moi, donc je ne
reviendrai pas là-dessus.

1325 Le cadre budgétaire, on parle plutôt du cadre budgétaire du gouvernement du Québec qui
pourrait instaurer ce qu'on appelle souvent l'écofiscalité, en fait, en mettant des critères écologiques,
environnementaux, sociaux dans chacun de ses programmes. Par exemple, les programmes de
soutien aux infrastructures pourraient intégrer des principes d'écofiscalité pour dire qu'on finance en
1330 priorité des infrastructures qui vont réduire notre dépendance aux énergies fossiles à titre
d'exemple.

Ça peut passer aussi par une modification de la responsabilité des services de transport.
On sait qu'actuellement, les autoroutes sont mieux financées par les paliers supérieurs de
1335 gouvernement que le transport en commun, ce qui induit un biais là aussi que les villes ont tendance
à se développer davantage autour du réseau routier supérieur parce qu'il est financé par les paliers
supérieurs de gouvernement. Donc il y a un peu un biais budgétaire de ce côté-là qui favorise
l'étalement urbain.

1340 **M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

Précision intéressante. Maintenant, vous avez parlé aussi de densité. Vous plaidez en
faveur d'une augmentation de la densité, ce qui veut dire dans une ville construite comme Montréal,
prendre de la hauteur. Un peu, à tout le moins. Or, les consultations publiques ces dernières années
1345 nous ont démontré qu'il y a dans la prise de hauteur une espèce de danger d'acceptabilité sociale.
Qu'est-ce que vous pourriez nous dire pour nous aider à mieux gérer cet enjeu d'acceptabilité
sociale ?

Mme JEANNE ROBIN :

1350

Bien, à dire vrai, quand on parle d'augmentation de la densité, on parle moins de l'hyperdensité qu'on peut observer, par exemple, dans le quartier dans lequel on se trouve à Montréal que de l'atteinte d'un seuil de densité minimal dans des secteurs qui sont très peu denses actuellement.

1355

Les propositions, les publications de Vivre en Ville généralement parlent d'une densité minimale de 50 logements à l'hectare, par exemple, et il y a encore des secteurs à Montréal où on n'atteint pas cette densité-là, en fait. Donc c'est ces secteurs-là qui ont le potentiel d'être densifiés surtout.

1360

Je dirais que nous on fait quand même la promotion d'une densité à échelle humaine. De toute façon, en réalité, quand on parle d'orientations par les pouvoirs publics, d'actions par les pouvoirs publics en faveur d'une augmentation des densités, ce n'est pas tellement la peine de travailler sur une augmentation des densités là où les densités sont déjà très élevées. D'abord, comme vous l'avez dit, c'est difficile, l'acceptabilité sociale n'est pas forcément là. Et puis, de toute façon, il y a une forte attractivité de ces secteurs-là. Ce n'est pas vraiment un enjeu de pousser des activités à s'installer au centre-ville de Montréal, par exemple. Ça se fait tout seul, en fait. Il faut davantage l'encadrer que le promouvoir probablement.

1365

1370

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

La place à construire à Montréal, c'est un peu en dehors de la zone centrale de Montréal. C'est quartier Ahuntsic, c'est vers l'est et vers l'ouest, et les projets de construction qui ont été proposés, par exemple, à Henri-Bourassa, à Wanklyn, même à Griffintown qui est tout proche, se sont heurtés à un mur de résistance quand on parlait des hauteurs.

1375

Mme JEANNE ROBIN :

1380 C'est pour ça que je vous dis qu'on parle souvent de densité à échelle humaine parce qu'effectivement, bon, il y a du potentiel pour certains... Montréal est quand même une ville de hauteurs, on n'arrêtera pas ça, mais ce n'est pas vraiment notre ligne de pousser à ça.

1385 Vous me posez quand même la question de comment faire en sorte que ce soit plus acceptable. C'est sûr que la clé, c'est toujours dans la qualité du bâti, la qualité des espaces publics qui encadrent le bâti ou que le bâti vient encadrer – c'est plutôt comme ça qu'on voit les choses souvent – et puis, évidemment, améliorer la qualité de vie, avoir des espaces verts, assurer une desserte en transport collectif qui fasse en sorte qu'il n'y ait au moins pas l'aspect pénibilité liée au bruit, à la pollution du transport routier. C'est des mesures de facilitation pour l'acceptabilité.

1390 **M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1395 J'aurais une question sur l'image que vous nous avez présentée sur les pourcentages différentiels d'accroissement des ménages sur l'île et en périphérie. Comment on fait pour s'assurer que non seulement on garde à Montréal les gens qui y sont mais qu'on continue à développer sur l'île sans faire de l'étalement urbain sur l'île dont on nous a parlé aussi. Il y a quand même des balises à utiliser pour ne pas construire dans des parcs ou dans des boisés, etc. Comment on fait pour appliquer à l'Île de Montréal un modèle de développement qui fasse en sorte qu'il soit moins énergivore en termes d'énergies fossiles mais qu'il soit quand même attractif compte tenu du coût du logement à Montréal qui décourage les familles de façon générale ? C'est le premier critère qu'on entend pour relocaliser en banlieue, au-delà de la qualité de vie, de la cour privée, etc., mais il
1400
1405 y a quand même le coût. Comment on fait pour faire en sorte qu'on ait plus de développement, qu'on ait moins de gens qui s'installent le plus loin possible ? Comment on fait?

Mme JEANNE ROBIN :

1410 Alors c'est sûr qu'on ne peut pas ne pas tenir compte de la question des politiques du
logement quand on parle d'étalement urbain, quand on parle d'organisation des transports. C'est sûr
que les ménages s'éloignent pour trouver des logements moins chers. Donc si on veut que les
ménages arrêtent de s'éloigner, il faut combiner ça avec des mesures pour faciliter l'accès à la
1415 propriété, pour diminuer le prix des loyers, pour s'assurer d'avoir des logements sociaux, des
logements abordables. C'est aussi une question d'équité sociale d'ailleurs et puis de maintenir une
certaine mixité sociale dans les quartiers centraux.

 Maintenant, les ménages s'éloignent aussi parce que le coût du logement en périphérie est
maintenu artificiellement bas par le cadre budgétaire, le cadre fiscal dont on a parlé plus tôt. En fait,
1420 actuellement, les habitants du centre-ville financent à travers leurs impôts le faible coût de l'habitat
dans les extrêmes couronnes de banlieue. Il s'agit de prendre conscience de ça et puis de décider si
ce n'est pas ça qu'on veut promouvoir comme mode de développement, de renverser un petit peu
ce fardeau-là et de faire en sorte de soutenir davantage un mode de développement qu'on pense
plus soutenable et qui en plus correspond quand même beaucoup au désir de la population. Ce
1425 n'est pas pour rien que c'est difficile de s'acheter une maison à Montréal, c'est parce que tout le
monde veut le faire. Si les gens s'éloignent, ce n'est pas parce qu'ils veulent s'éloigner absolument.
C'est parce que c'est rendu trop cher pour eux.

LE PRÉSIDENT :

1430 Et la Ville, quelle est la marge de manœuvre de la Ville dans cette nouvelle façon de
concevoir l'appui au développement du domiciliaire? La Ville peut faire quoi?

Mme JEANNE ROBIN :

1435

La Ville peut travailler beaucoup sur les formes urbaines, par exemple, en identifiant tous les secteurs qui sont à consolider, à requalifier sur l'Île de Montréal dans l'agglomération. On parlait tout à l'heure du fait que le quartier ici est relativement dense. Il reste des endroits à bâtir. Toutes les tours qu'on voit, il y avait souvent des stationnements de surface à cet endroit-là. Donc il y a encore des endroits à bâtir.

1440

Il y a aussi beaucoup de ce qu'on appelle les *strips* commerciales, un peu des secteurs qui sont très faiblement occupés où il y a beaucoup de stationnements de surface, beaucoup d'espaces vacants, beaucoup de bâti commercial un petit peu qui tombe en désuétude et sur lequel on peut faire du travail, du travail très fin d'organisation de concentration, en fait, pour accueillir une nouvelle population à cet endroit-là.

1445

Là c'est vraiment travailler sur la forme urbaine. Ça peut se faire d'ailleurs à l'échelle des arrondissements pour s'assurer de ne pas laisser tout simplement le champ libre aux promoteurs mais vraiment d'avoir des plans de développement de quartiers cohérents où on va s'assurer qu'il va y avoir des services, qu'il va y avoir des espaces verts en plus du tissu résidentiel.

1450

Puis la Ville a aussi accès à des programmes de logements et peut se faire le porte-parole vis-à-vis des paliers supérieurs de gouvernement pour tout ce qu'il est nécessaire de changer dans le cadre dans lequel évoluent les municipalités au Québec. Entre autres. Bon, il y a peut-être d'autres mesures.

1455

LE PRÉSIDENT :

1460

Merci beaucoup, ça a été très éclairant. Merci, Madame.

Mme JEANNE ROBIN :

Merci.

1465 **LE PRÉSIDENT :**

J'inviterais maintenant monsieur Rayside.

1470 **M. RON RAYSIDE :**

J'ai ça aussi, avec le stress qui vient avec.

1475 **LE PRÉSIDENT :**

Bien sûr.

1480 **M. RON RAYSIDE :**

Si ça ne marche pas techniquement, j'imagine il va y avoir un magicien quelque part.

1485 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, c'est monsieur qui est là.

1490 **M. RON RAYSIDE :**

Le magique est à gauche, c'est ça?

1495 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, il est tout près, disponible.

M. RON RAYSIDE :

1495 Voilà. D'ailleurs la présentation est complémentaire, et vous n'avez pas une copie de ce que je vais présenter, je crois.

LE PRÉSIDENT :

1500 On a un mémoire.

Mme ISABELLE BEAULLIEU, commissaire :

1505 On a eu un mémoire.

M. RON RAYSIDE :

Oui, mais le *PowerPoint* n'est pas inclus dans le mémoire. Ça fait qu'on va vous envoyer...

1510 **LE PRÉSIDENT :**

Vous allez pouvoir nous le laisser?

M. RON RAYSIDE :

1515 Je peux le laisser. Vous l'avez, il va être sur l'ordinateur. Parce que c'est plus sur le visuel.

LE PRÉSIDENT :

1520 Ça, c'est la même image qu'on a, au moins.

M. RON RAYSIDE :

1525 Voilà. O.K. *Ron Rayside, Rayside Labossière*, mais j'explique un peu le contexte tantôt. Merci. Notre bureau, c'est un bureau socialement engagé autour d'une trentaine d'employés impliqués dans beaucoup de quartiers montréalais. Mais peut-être un peu le contexte pour la consultation.

1530 Dernièrement, il y avait la Conférence de Paris évidemment, vous savez. Votre consultation et il y avait la générale de la société civile puis peut-être les élections fédérales 2015. Peut-être même l'actualité, la CAQ, un parti politique dénonce l'éventualité de lever une taxe sur les automobiles pour financer le transport en commun. Dès que le sujet de financement est mis sur la table, il y a toujours quelqu'un qui va prendre le micro.

1535 Il y a une mise en place de l'organisme qui s'appelle *Transition énergétique Québec*, le TEQ, qui est un peu pour peut-être mettre de l'ordre dans le fonds vert mais en même temps qui demande de veiller sur les mesures gouvernementales par rapport à la baisse des gaz à effet de serre. Donc c'est un genre de double mandat dont on connaît très peu pour le moment. Et il y avait un sondage il y a quelques semaines qui démontrait – c'est un sondage que *La Presse* a repris puis
1540 *Radio-Canada* – où 79 % de la population canadienne estime que la planète se réchauffe. Ça fait que ça c'est une bonne nouvelle, ça aurait pu être 100 %, mais 79, c'est pas rien. Mais seulement 44 % de la population canadienne croit que le réchauffement est surtout provoqué par les activités humaines. Ça veut dire que comme dans d'autres domaines, on a du chemin à faire, le moins qu'on peut dire.

1545 Et je ne l'ai pas dit sur le tableau mais je ne sais pas si vous savez, mais l'année passée, 2015, l'automobile en Amérique du Nord, la plus populaire, c'était la camionnette F-150. Mais je n'avais pas besoin de partager ça avec l'Office, je le partage quand même.

1550 On a fait une table ronde avec les urbanistes et les architectes. C'était cibler le point de vue, ce n'est pas juste le point de vue du bureau, mais les éléments dans le mémoire qui reprennent un peu ce que l'ensemble du monde autour de la table, il y a beaucoup d'éléments avec le mémoire de *Vivre en Ville*, c'est beaucoup de choses complémentaires, puis même avec le groupe de Milton-

1555 Parc, on est fortement impliqué dans Hôtel-Dieu. Ça veut dire qu'il y a évidemment beaucoup de chevauchement entre l'ensemble.

1560 En gros, c'était parmi les conclusions macro, c'est inciter les architectes et les promoteurs immobiliers à concevoir des bâtiments à faible impact écologique mais aussi, comme Vivre en Ville avait soulevé, mieux encadrer le développement urbain.

1565 Je suis allé voir sur le site du gouvernement du Québec pour voir un genre de plan d'action. Puis on avait soulevé l'exemple de Vancouver et la notion de plan d'action. J'ai dit : mais sûrement, ça doit exister les plans d'action pour Québec en termes des énergies fossiles, et j'ai tombé sur le site où il y a 150 plans d'action différents. C'est ça, il y a un aspect positif d'un enjeu transversal et il y a un aspect négatif, c'est qu'on ne comprend plus rien. Ça veut dire qu'il y a tellement de plans d'action et je suis sûr ça reflète énormément de travail puis de bonne volonté, mais la population en général en termes de grandes orientations, on ne se comprend plus. 150, évidemment, je ne les ai pas lus et je ne les lirai pas.

1570 Il y a le magazine GEO qui a sorti un numéro qui touchait beaucoup les enjeux de changements climatiques. C'est deux pieds dont le pied à droite, ça montre l'impact par habitant de l'émission de gaz à effet de serre et je ne le lirai pas en détail évidemment.

1575 Puis on a touché trois sujets : le développement urbain, l'architecture, puis la réglementation et politique et processus. Il y a la première partie, humaniser la Ville, mais aussi avec ce que vous avez discuté tantôt avec la notion de densité, et humaniser et densité ne sont pas contradictoires.

1580 Il y a aussi d'autres aspects en termes de la Ville et ç'a été touché aussi. C'est payer le vrai coût de développement et prioriser le transport collectif et actif. Dans le mémoire, on parle de ça, puis j'arrive tantôt avec le vrai coût de développement – ç'a été touché aussi à travers vos questions tantôt – parce que dans les faits, on encourage les gens à habiter de plus en plus loin. Ce n'est pas juste un problème de la métropole, c'est un problème de tous les milieux urbains au Québec, ça veut dire que Montréal, c'est juste l'exemple le plus élaboré.

1585 On a fait un graphique qui n'était pas inclus dans le mémoire où on montrait – ce n'est pas scientifique, la courbe, c'est les courbes philosophiques comme on dit – quand même, pas capable compter mais c'est sûr que plus que le coût de la propriété n'est pas cher, pas juste à Montréal, plus qu'il y a les coûts indirects.

1590 Les coûts indirects, c'est quoi? Les coûts indirects, c'est les coûts environnementaux, dont le sujet de la consultation, mais aussi le coût réel de développement. Pourquoi il n'est pas cher? N'importe quelle maison dans un champ ne coûte pas cher parce qu'entre autres, il n'y a pas de services autour. Qu'est-ce qu'on fait 20 ans après? On exige les services autour. Vous savez qu'entre le droit de s'établir n'importe où et d'assumer les vrais coûts qui viennent, pas juste les
1595 coûts municipaux, mettons mais l'hôpital qui se construit dans ce qui était un champ il y a 30 ans, c'est vous et moi qui paie pour ça. Et c'est pour ceux qui se sont établis. Et je peux comprendre, j'ai des amis, de la famille qui habitent loin pour sauver les coûts parce qu'effectivement, personne assume la responsabilité de cette mesure-là.

1600 Qu'est-ce qui sous-entend ça? C'est un peu... Les mots, un peu en brut, ça veut dire : comment est-ce qu'on encourage la ville qu'on veut et comment est-ce qu'on décourage la ville qu'on ne veut pas. Et entre les mesures d'éducation, c'est un peu comme une contravention autour d'une école. C'est quoi la mesure la plus efficace? Ce n'est pas le panneau, c'est le danger d'une contravention. Il n'y a rien de mieux pour ralentir la circulation qu'une caméra qui donne les
1605 contraventions. C'est une vision un peu cynique, mais ça fait partie de l'équation quand même de l'ensemble. - Je ne veux pas mettre des caméras partout mais... Ce n'est pas ça le sujet.

Il y a aussi les nouvelles opportunités. On a parlé tantôt qu'il y a les occasions à Montréal où on peut établir des exemples. Il y avait le Griffintown – c'est trop tard pour établir un exemple –
1610 toute la notion d'un quartier complet et non pas juste une série de bâtiments. Il y a l'hippodrome qui va être un projet majeur de la Ville où tant qu'à expérimenter, on peut expérimenter là et dire : « Lui, c'est un vrai champ avec lequel on peut bâtir en densité, on peut bâtir en cohérence avec l'ensemble du secteur autour.» Dans Ahuntsic, vous avez la possibilité de construire puis de densifier. Autour des stations de train de l'Est, c'est une opportunité souvent manquée, on n'est pas
1615 allé assez loin dans la notion soit d'un quartier complet avec un TOD. Il faut dire que Montréal, les

quartiers centraux, même plus loin que les quartiers centraux, aller jusqu'à Rosemont puis le Sud-Ouest, c'est déjà les TOD, c'est déjà les quartiers que mettons quand je vois les *LEED New Development*, les quartiers nouveaux, mais la majorité des quartiers centraux rencontrent les critères de LEED sans rien faire. C'est comme à la fois encourageant puis décourageant.

1620

L'architecture évidemment, améliorer la performance énergétique avec toujours la même notion. On encourage le développement qu'on veut, on décourage les mesures qu'on ne veut pas. Avec l'économie d'énergie, on a une richesse au Québec qui s'appelle hydroélectricité, et on n'en parle pas souvent, on décrit les côtés négatifs de ça, mais les côtés positifs, on a un des rares territoires dans le monde qui a cette richesse-là, qui baisse les gaz à effet de serre, il faut savoir comment la développer intelligemment.

1625

Je reviens à la question de réglementation, politique et processus. En fait, j'avais parlé à travers mes autres images de cette notion-là et les photos aériennes et les statistiques de Vivre en ville, c'est vrai que ça le décrit mieux que moi, mais on ne peut rien faire sans agir en conséquence avec les mesures fiscales et en conséquence avec nos encouragements. Et d'avoir un vrai plan qui monte la barre.

1630

Dans notre mémoire, on a embarqué dans le mouvement vraiment de mettre fin à la consommation des sources d'énergies fossiles mais on peut rien faire si on ne se fixe pas les barres compréhensibles du public et avec un vrai plan d'action qui n'attend pas, qui ne soit pas le 151e plan d'action. Comment faire la clarté à travers la confusion?

1635

Et une dernière notion, on avait développé notre propre plan d'action – juste pour le *fun* – autour les trois axes : le transport, urbanisme, puis l'architecture, un vrai plan sur 25 ans, ambitieux, dont la première période 0-5 ans est la période de rendre plus conscient et d'annoncer les mesures graduelles – c'est ça qu'on a fait avec les foyers à Montréal – puis c'est des choses qui sont quand même plus compréhensibles et qui s'attaquent aux enjeux de configuration du territoire, l'usage des énergies fossiles, l'économie d'énergie – c'est vraiment deux notions distinctes – la Ville intelligente, comment est-ce qu'on peut à travers ces préoccupations-là en profiter, et les communications, sensibilisation.

1640

1645

1650 On a mis un diagramme qui reflète ça, certaines notions transversales, qui est la liste que j'ai donnée tantôt, mais à travers chacun des trois grands volets : transport, urbanisme, architecture. Voici sur les prochains cinq ans ce qu'on peut faire; voici dans la deuxième tranche de cinq ans qu'est-ce qu'on va faire. Un vrai. Parce que même le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal, on est tellement habitué avec les plans sur trois ans ou sur cinq ans – le gouvernement du Québec c'est beaucoup sur cinq ans – dire comment avoir un plan clair, facile à communiquer à la population, un vrai plan sur 25 ans. En tout cas, c'était ça.

1655 On a monté le diagramme, ce n'était pas vraiment pour, parce qu'évidemment, ce n'est pas nous qui va créer le plan, mais ce genre de modèle veut dire que rendre quelque chose de compréhensible où on agit sur trois fronts en même temps, à travers quatre notions, puis qui revient tout le temps à travers les périodes de cinq ans. Ça fait que c'était, comme j'ai dit, une affaire parmi d'autres. - Puis on finit toujours avec le chien. Excusez-moi.

LE PRÉSIDENT :

1665 C'est le vôtre?

M. RON RAYSIDE :

C'était, oui. Mais lui est au centre-ville. Il regarde le vrai centre-ville.

1670 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, sur une borne-fontaine.

M. RON RAYSIDE :

1675 Sur une borne-fontaine, oui. Que lui, ce qui l'intéressait, c'est le dépanneur derrière qui donne les biscuits à chiens et la borne-fontaine, pour lui, n'est qu'une simple décoration en rouge.

LE PRÉSIDENT :

1680 Tout s'explique.

M. RON RAYSIDE :

1685 Tout s'explique. Alors voilà.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Alain?

1690 **M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

1695 Oui, je voudrais vous entendre davantage sur la première des recommandations qui est énoncée dans votre liste, qui est celle de l'éducation. Tout à l'heure, avec l'intervenante précédente, j'ai soulevé une question d'acceptabilité sociale. Si vous parlez de péage, si vous parlez densité, *ouf!* Vous frappez un mur de résistance. Alors éducation, qui devrait être l'éducateur? Est-ce que vous voyez la Ville dans un rôle comme ça?

M. RON RAYSIDE :

1700 Mais la Ville, même dès la première présentation qui annonçait cette consultation-là, en tout cas de notre avis, puis avec beaucoup de monde autour de la table, ce n'est vraiment pas uniquement la Ville qui peut faire quelque chose. Mais le mur de résistance, il faut d'abord commencer à en parler parce que le monde ne comprend pas les conséquences à long terme. Si je reviens au 44 %, il faut commencer quelque part et peut-être rien de mieux que de provoquer le mur
1705 avec un vrai plan d'action ambitieux, mais au moins, on parle le débat public autour des objectifs concrets, incluant la Ville, la nature, l'architecture, puis dire : oui, je vois de la résistance.

1710 Mais comme on dit, pour la ville compacte, et c'est sûr que de parler avec le monde qui habite en dehors de la ville, parler de la ville compacte, on part de loin. Mais ce n'est pas parce qu'on part de loin qu'il ne faut pas ouvrir la discussion.

1715 Une ville compacte, dire les quartiers centraux, Rosemont, le Plateau, une partie de Ville-Marie, l'est de Ville-Marie, c'est parmi les quartiers les plus denses au Canada. Et même sur l'hippodrome, on avait montré aux gens qu'est-ce que ça veut dire la densité aussi. Ça veut dire que... Et même les gens de Côte-des-Neiges, on a dit : « Vous voulez avoir votre école locale? Vous voulez avoir un point de service, le réseau de santé, les magasins, les épiceries? Mais avec une faible densité, vous aurez rien de ça. » Et on avait parlé, on avait expliqué cette notion de densité.

1720 Mais vous avez raison, la résistance de base est là. Parce que nos préjugés, c'est vers justement une maison toute seule, avec de la place pour les chiens derrière et non pas sur la rue Sainte-Catherine, mais il faut commencer. Il faut commencer. Puis peut-être parler franchement de ces enjeux-là, puis franchement sur les conséquences. On n'est pas habitué.

1725 Comme je dis, un plan d'action de 200 pages, qu'est-ce que vous voulez que je fasse avec? Je sais que quelqu'un doit faire quelque chose avec puis quelqu'un doit écrire les 200 pages, j'enlève rien à cette nécessité-là, mais quand on est rendu aux communications au monde, *hey!* Et au moins, oui, la résistance parce qu'on voit la résistance qu'on veut faire un centre de la petite enfance sur une rue résidentielle, la résistance est partout, c'est pas juste pour la ville compacte, on est très, très, très conscient de ça, mais avec de la patience, expliquer les enjeux.

1735 Puis la Ville a un rôle parce qu'en plus, ce n'est pas juste la Ville. La Ville, elle a une influence avec Québec, en tout cas au moins maintenant, il y a une influence avec Québec, peut-être il y a une couple d'années, il n'y en avait pas, mais maintenant, il y en a, puis peut-être c'est maintenant qu'il faut en profiter. Parce que les enjeux de péage, ça ne marche pas les péages sur les ponts. Il faut aller au niveau régional, sinon suprarégional.

1740 La notion de taxer l'essence, même la Ville maintenant a le pouvoir d'ajouter un cent à deux cents sur l'essence et ils n'osent pas le faire parce que le monde va acheter à Westmount. Mais Westmount, probablement qu'il n'y a pas de station d'essence mais en tout cas, peut-être Pointe-Claire, ils vont avoir des stations d'essence à Pointe-Claire. Ça veut dire qu'ils vont acheter juste de l'autre côté. N'importe quoi, que ce soit au niveau de l'île ou de la Ville, ne marche pas pour ces genres de mesures-là. Il faut que ce soit suprarégional.

1745 **M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

Dites, ce que vous nous avez présenté en *PowerPoint*, on pourra en avoir?

1750 **M. RON RAYSIDE :**

Oui, vous l'avez maintenant, il est sur l'ordinateur, oui.

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

1755 Sur l'ordinateur?

M. RON RAYSIDE :

1760 Avec le chien.

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

Avec le chien?

1765 **M. RON RAYSIDE :**

Non, mais vous pourrez l'enlever. Non, vous ne pourrez pas l'enlever.

1770 **LE PRÉSIDENT :**

On va le garder. C'est un airedale, ça?

M. RON RAYSIDE :

1775 C'est un airedale, vous avez bien raison. Je ne dirai pas « Vive les chiens » parce que c'est dévier le sujet.

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

1780 Ça va, merci.

LE PRÉSIDENT :

1785 J'aurais une question sur ce que vous mentionnez dans votre mémoire en disant que Montréal devrait établir des normes de performance beaucoup plus exigeantes que celles que l'on retrouve dans le *Code de construction du Québec*. Est-ce que c'est un pouvoir réel de la Ville que de...

M. RON RAYSIDE :

1790

Non, pas du tout. Pas du tout. Non, mais il peut y avoir un règlement. En fait, il y a une partie que je ne sais pas parce qu'avant, il y avait le *Code de construction* et la Ville avait son code. Ça fait que là, c'était la confusion, puis c'était général. En fait, on suggère ça mais en pratique, c'est une raison d'influence pour augmenter les exigences du *Code de construction du Québec* qui est fortement inspiré à 99 % par le *Code national du bâtiment* et où la notion de conservation d'énergie est un ingrédient qui croît avec le temps.

1795

1800

Je ne veux pas être complètement négatif, il y a des exigences de plus en plus grandes. Par contre, il y a les exigences en termes de zonage que ça, c'est vraiment la Ville et ça, c'est en termes de compact, d'exiger même sur leurs propres constructions qu'elle fait de plus en plus. C'est LEED exigé souvent, mais LEED est partout et LEED n'est pas si exigeant sur les questions d'économie d'énergie que ça, on peut aller quand même beaucoup plus loin. Mais là aussi, graduellement. Mais graduellement, d'ici 25 ans.

1805

LE PRÉSIDENT :

Graduellement mais il faut commencer en quelque part.

1810

M. RON RAYSIDE :

Mais il faut commencer. Puis on ne peut pas commencer mou et finir fort. Il faut commencer fort mais graduer. Graduer dans le temps. Oui, ça c'est notre point de vue.

1815

LE PRÉSIDENT :

Oui, Alain?

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

1820 Une précision à obtenir parce que dans la liste très intéressante que vous proposez, il est dit : « *Une réforme de la fiscalité municipale doit permettre de diversifier les pouvoirs de contrainte que les municipalités peuvent exercer...* » Pouvoirs de contrainte. Pouvez-vous nous expliquer un peu?

1825 **M. RON RAYSIDE :**

C'est le zonage. C'est dans les outils actuels, même que ce soit la ville-centre ou les arrondissements.

1830 **M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

Donc lever les exigences.

M. RON RAYSIDE :

1835 Oui, oui, absolument. Et qui inclut le Plan d'urbanisme qui est la vue d'ensemble, qui est une vue du schéma d'aménagement ou le Plan métropolitain. Ça veut dire qu'il y a toutes les échelles des grands plans commençant par le PMAD au niveau métropolitain, schéma pour l'île, Plan d'urbanisme pour la Ville de Montréal et règlement de zonage qui vient avec. Mais il faut établir, c'est une autre zone où on peut monter la barre. Il faut l'annoncer, puis c'est ça.

1840

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

1845 Parce que « contrainte » ça peut faire allusion à punition. Ce n'est pas une approche punitive que vous proposez?

M. RON RAYSIDE :

1850 Vous savez, dans la construction, c'est public. Ça veut dire qu'un règlement est vu par
certains comme une punition, puis d'autres comme un avantage pour la Ville. Il faut construire la
Ville, ça veut dire il faut... Ce n'est pas une punition. La réglementation, comme le Plan d'urbanisme,
façonne par les règlements la Ville qu'on veut dans 10 ans, 20 ans, 30 ans. Comme l'hippodrome,
ce n'est même pas la propriété encore de la Ville mais ça fait huit ans qu'on travaille là-dessus avec
1855 le milieu en termes de l'éducation et préparer pour. Mais si on veut avoir quelque chose, la Ville...
Prenons lui comme un exemple, un modèle et en tout cas, mais là, je me répète, excusez-moi.

LE PRÉSIDENT :

Ça va?

1860

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

Oui, merci, oui.

1865

M. RON RAYSIDE :

Ça va? Fini?

LE PRÉSIDENT :

1870

Merci beaucoup. C'est fini. Pour aujourd'hui. On va prendre une courte pause, si vous
permettez, on va reprendre vers 14 h 50. Vous serez toujours là pour Vélo Québec? Oui.

1875

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

REPRISE DE LA SÉANCE

1880 **LE PRÉSIDENT :**

Quand vous voulez.

1885 **M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :**

Bonjour, Monsieur le président, Madame la commissaire, Monsieur le commissaire. D'abord, je vous félicite pour votre patience. J'ai une grande admiration pour vous.

1890 **LE PRÉSIDENT :**

Il nous reste encore cinq sessions après celle d'aujourd'hui.

1895 **M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :**

Une très grande admiration pour vous parce que j'ai l'impression – là, je n'ai pas tout entendu ce qui me précédait – mais j'ai l'impression que c'est un petit peu redondant ce qu'on raconte mais ce n'est pas grave, il faut le dire.

1900 **LE PRÉSIDENT :**

Pas tout à fait, on apprend toujours quelque chose de différent à chaque fois.

Mme ISABELLE BEAULLIEU, commissaire :

1905 Nous serons en mesure de relayer le message d'autant que nous avons largement entendu les arguments.

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

1910 Exactement. Donc vous allez avoir les idées maîtresses bien claires.

1915 Quelques petits mots sur Vélo-Québec. Vélo-Québec est une organisation qui est basée à Montréal, qui a une soixantaine d'employés, qui rayonne à travers tout le Québec par différentes activités. Nous avons des fonctions associatives, nous avons des fonctions d'organiseurs d'événements, de voyages. Nous sommes dans l'édition aussi, dans les magazines, les guides techniques, la cartographie, etc., tout pour faire en sorte de faciliter la vie aux gens qui se déplacent à vélo. Et nous intervenons évidemment régulièrement auprès des administrations à Montréal, dans la grande région et au niveau québécois aussi et à l'occasion au niveau canadien.

1920 Comme préambule, je pourrais vous raconter mon trajet pour venir ici aujourd'hui. En fait, ça a été en métro. Je me suis dit que je sors mon vélo demain matin parce qu'à 2 h l'après-midi, les quais bondés, les wagons bondés, alors je pense que c'est une conjoncture intéressante pour avoir une discussion sur la réduction de notre dépendance aux énergies fossiles parce que je pense que la première des choses, c'est d'avoir une offre en transport en commun qui soit adéquate pour une ville comme Montréal.

1925 Malheureusement, je ne peux pas dire qu'elle est adéquate en ce moment. On a connu des meilleures années il y a quelques années et là, on assiste à une diminution du service liée à des problèmes reliés à la rénovation du métro et tout ça, mais globalement, une détérioration des services en transport en commun.

1930 C'est une discussion qu'on a aujourd'hui aussi qui fait suite à beaucoup d'autres qui ont eu lieu au cours des dernières années sur les questions d'aménagement, de développement durable, le PMAD avec la Communauté métropolitaine de Montréal et d'ailleurs, évidemment quand on voit le sujet de la discussion d'aujourd'hui, on ne peut pas s'empêcher de souhaiter que ce message-là soit relayé par le maire au niveau de la CMM parce qu'évidemment tantôt, Ron y a fait référence mais c'est sûr que quand on parle d'énergies fossiles dans une ville comme Montréal et qu'on parle de mesures qui sont la taxation, qui sont la réduction de la dépendance au pétrole et tout ça, on ne

1940

peut pas parler de ça et circonscrire l'enjeu aux limites de la Ville de Montréal. Donc c'est vraiment métropolitain et même régional. Donc quand on sait que la grande région de Montréal, c'est plus de 60 % de la population du Québec, donc je pense que c'est important que ce message-là soit relayé au-delà des limites de la Ville de Montréal.

1945

Le vélo à Montréal. Bien, le vélo, évidemment, je n'apprends rien à personne en disant que ça fait partie maintenant, c'est un peu une signature de Montréal et on peut dire qu'on a assisté il y a quelques années à une grande démocratisation du vélo avec l'arrivée de Bixi. Donc ça a permis à plein de gens, je dirais entre guillemets « ordinaires » d'utiliser le vélo pour des courts déplacements au centre-ville notamment et donc ça a fait en sorte que le vélo s'est généralisé dans la population et a fait que c'était devenu une option réelle pour la mobilité des gens, notamment dans les quartiers centraux.

1950

1955

Quand on regarde ça, évidemment, on fait le lien avec le grand potentiel que représente le vélo et puis après ça, on arrivera à la question : est-ce que Montréal vraiment exploite pleinement ce potentiel-là? Vous savez, au cours des dernières années, on a beaucoup parlé de New York, de la réappropriation de la rue, des espaces publics à New York, la conversion de certaines avenues avec des voies cyclables et tout ça. Récemment, évidemment avec la Conférence de Paris, ça a donné l'occasion aussi de parler de Paris, de donner la parole à la mairesse de Paris qui veut vraiment transformer Paris, faire en sorte que ce ne soit plus uniquement une ville d'autos mais où il y aurait beaucoup plus d'espaces publics, piétons et cyclistes. La Ville de Londres également. Enfin, toutes les grandes capitales maintenant sont rendues là.

1960

1965

Est-ce que Montréal suit à la même vitesse? Peut-être pas. Dans le fond, Montréal est une ville très cycliste, donc il y a beaucoup de gens qui se déplacent à vélo mais on ne peut pas dire que Montréal suit vraiment la rapidité du mouvement qui est généré par ses citoyens.

Donc je vais y aller directement aussi avec les idées que nous amenons dans le mémoire, enfin qui sont des idées essentiellement qu'on avait présentées dans la consultation web à laquelle on a participé à l'automne, donc la phase 1 de la consultation, et qui sont... On en a des centaines

1970

d'idées pour améliorer la place du vélo dans la ville mais là, on en a choisi huit, donc ça va être plus court.

1975

Premièrement, réduire notre dépendance à l'auto. On a introduit ça comme ça en amenant la question de l'auto électrique. Donc c'est vraiment, c'est quelque chose qui est très à la mode, très au goût du jour, de parler de l'auto électrique, les autos en libre-service électriques et les autos individuelles électriques. On sait que le gouvernement du Québec subventionne l'achat des voitures électriques et tout ça. Nous, dans un mémoire qu'on a présenté au ministère de l'Énergie, il y a deux ans ou trois ans, on a élaboré sur cette question-là davantage évidemment en disant que l'auto électrique, c'est un peu la cigarette *light* de l'industrie automobile. Donc on met beaucoup d'espoir dans l'auto électrique, c'est vrai, je pense qu'il y a un potentiel.

1980

Nous on pense beaucoup à tout ce qui est transport en commun, flotte de services, des véhicules institutionnels, les véhicules de la Ville et tout ça, mais est-ce qu'on doit nécessairement subventionner les citoyens pour qu'ils s'achètent des voitures électriques? Est-ce qu'un embouteillage de voitures électriques, est-ce que ça va être différent d'un embouteillage de voitures normales? Ça va faire moins de gaz à effet de serre mais ça va être un embouteillage quand même. Ça va faire en sorte que les infrastructures routières vont continuer de souffrir comme elles souffrent actuellement. Donc c'était peut-être au départ, dans le premier point qu'on voulait amener, simplement une mise en garde sur cette question de l'auto électrique. Ce n'est pas une panacée pour régler tous nos problèmes.

1985

1990

Ensuite, deuxièmement, j'y ai fait référence un petit peu tantôt, c'est toute la question des investissements en transport en commun. Donc on sait qu'il y a un sous-financement, c'est connu, c'est documenté, du transport en commun à Montréal et dans la grande région. On sait qu'il y a une crise de la gouvernance aussi au niveau des transports en commun dans la grande région de Montréal. Donc 2016 qui devait être l'année... C'est 2015 en fait qui devait être l'année du transport en commun? C'est 2015 qui devait être l'année du transport en commun, on n'a pas senti qu'il y avait comme un grand mouvement pour redynamiser le transport en commun à Montréal. Donc on pense que c'est comme la moindre des choses.

1995

2000 Si on veut parler sérieusement de réduire notre dépendance aux énergies fossiles, c'est d'avoir une offre en transport en commun adéquate et qui aille chercher les nouvelles clientèles également. Parce que je vais vous dire, à 2 h l'après-midi, les wagons de métro bondés comme ça, il me semble que ce n'est pas complètement normal.

2005 Ensuite, on parle beaucoup de mesures préférentielles pour le transport en commun. Elles tardent à s'implanter. On parle des voies réservées depuis des années et des années, de la voie du SRB Pie IX depuis une décennie. Mais ce qu'on souhaite, c'est que tous ces projets de transport en commun ne se fassent pas nécessairement au détriment de l'usage du vélo. Bon, évidemment, le cas de SRB Pie IX, c'est un cas à part, on ne mettra pas une piste cyclable à côté du SRB
2010 nécessairement, mais toutes les voies réservées qu'on déploie dans les quartiers, il faut prévoir d'intégrer le vélo dans ces voies-là. C'est des artères où les gens se déplacent, où il y a des commerces, où il y a des lieux de destination, qu'ils soient culturels ou d'affaires, etc. Donc on doit pouvoir y circuler à vélo comme tous les autres usagers.

2015 On doit considérer Bixi, j'en ai parlé un peu tantôt. Bixi, c'est un véritable succès, donc il faut, je dirais, capitaliser encore plus sur Bixi et le lier encore davantage au transport en commun.

Enfin, poursuivre ce qui a été amorcé par la STM, donc équiper les bus de supports à vélos, stationnements à vélos aux abords des stations de métro, etc. Tout ça, c'est des choses qui sont
2020 très simples, qui sont peu coûteuses mais qu'on dirait qui prennent des siècles avant de se mettre en forme. Donc ce qu'on souhaite, c'est vraiment que ce soit accéléré pour arriver à faire en sorte que les gens sentent qu'ils sont considérés lorsqu'ils se déplacent à vélo.

Aménager la ville en faveur des cyclistes et des piétons. Donc on sait qu'il y a de
2025 l'aménagement de voies cyclables mais aussi toutes les mesures d'apaisement de circulation qui sont faites dans les quartiers de façon un peu isolée, sans grande coordination à l'échelle de la ville. Tout ça, ça sert à la sécurité et à la mobilité des piétons et des cyclistes.

Et là, j'aimerais attirer votre attention sur des grands projets qui ont façonné le centre de
2030 Montréal au cours des dernières années, au cours des, je dirais, quinze et même peut-être 20

dernières années : le plus ancien, le réaménagement de la rue de la Commune, plus récemment le Quartier des Spectacles, la rue Peel, Place d'Armes et tout ça. Ce sont des projets extraordinaires, sauf que quand on les a terminés, on s'est rendu compte qu'on avait oublié de regarder ce qu'on faisait avec le vélo.

2035

Donc là, on est en 2016, je pense qu'on ne peut plus se permettre de faire ça parce que, d'une part, le vélo est un moyen de transport légitime à Montréal, et d'autre part, c'est que ça coûte cher des erreurs comme ça. C'est qu'on est obligé de recommencer après, de refaire des plans, de refaire des aménagements, recouler du béton, etc., etc. Je pense qu'avec toutes les années de dépassement de coûts qu'on a eues dans tous les travaux de voirie à Montréal, il me semble qu'on devrait comprendre que c'est mieux quand on planifie d'avance et qu'on intègre tout ça dès le départ.

2040

Ensuite, maintenir des conditions d'utilisation du vélo pendant les quatre saisons. Vous savez que le vélo quatre saisons à Montréal, c'est un fait, c'est une réalité. Ce n'est pas encore une pratique extrêmement répandue mais c'est quelque chose qui se développe. Et quand on dit vélo quatre saisons à Montréal, ce n'est pas nécessairement vélo à - 25 pendant une tempête de neige. C'est sûr qu'il y a des gens pour lesquels ça ne sera pas facile d'adopter ce mode-là, sauf qu'une journée comme aujourd'hui, on est en début mars, on devrait pouvoir rouler de façon agréable et sécuritaire sur une chaussée propre dans les rues d'une ville comme Montréal. Ce n'est pas normal qu'on attende encore un mois et demi avant de déclarer que la saison du vélo est commencée. Donc c'est ça qu'on veut dire par vélo quatre saisons. C'est le fait qu'on puisse aussi faire en sorte que les aménagements sont intégrés, ils sont conservés pendant les quatre saisons de l'été.

2045

2050

2055 **LE PRÉSIDENT :**

Pourriez-vous résumer vos quatre prochains points, s'il vous plaît?

2060 **M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2065 En une ou deux minutes.

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

2070 Donc se donner des objectifs ambitieux. Je pense que ça, je n'irai pas dans le détail, c'est tout simplement avoir des objectifs. En général, Montréal est frileux à se donner des objectifs. Des fois, ils sont tellement ambitieux qu'on ne peut pas les atteindre, mais en termes de part modale du vélo, on peut arriver à des objectifs qui sont réalistes et qui sont mesurables au fil des ans.

2075 Ensuite, développer des nouveaux outils pour guider le choix des transports et de l'aménagement urbain. Donc ça, je pense que c'est toute la question de la signalisation, l'intégration, les niveaux de service avec le transport en commun.

2080 Doter l'ensemble des espaces publics et les bâtiments publics de stationnements à vélos sécuritaires. Je pense que ça, c'est assez simple.

Et enfin, 8 : compléter les projets cyclables structurants de réseau vert, faire en sorte qu'on puisse les franchir aussi avec la voie ferrée du Canadien Pacifique, les négociations qui sont en cours depuis une dizaine d'années au moins et qu'on encourage la Ville à poursuivre. Alors sur ce, je vous remercie de votre attention.

2085 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Questions?

Mme ISABELLE BEAULLIEU, commissaire :

2090

Oui. C'est très intéressant et tout est très clair, mais je me demandais juste si vous pouviez élaborer un petit peu plus sur ce défi que semblent être les stationnements de vélos sécuritaires. Qu'en est-il de la situation autour des métros? Il y a vraiment un blocage avec la Ville pour en installer? Ou est-ce qu'il y a des arrondissements où ça va mieux que d'autres? Le déploiement de stationnements.

2095

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

C'est qu'il y a des endroits où ça ne suffit pas à la demande. Il y a des endroits où il manque de surveillance. En fait, par exemple, une station comme la station Mont-Royal, c'est la dernière station où je laisserais mon vélo une journée de temps parce qu'il y a des gens qui sont postés en permanence aux environs pour partir avec des vélos qui sont stationnés là. Donc la STM a développé une vélostation à la station Lionel-Groulx. L'AMT a développé une vélostation à la station de train Deux-Montagnes. Donc est-ce que... Enfin, il faut trouver une adaptation de ces vélostations-là qui sont peut-être une formule moins technique, moins coûteuse, mais qui procure une aire vraiment protégée pour ranger le vélo. Donc ça, ça peut être un incitatif important.

2100

2105

LE PRÉSIDENT :

Là-dessus, la surveillance est la responsabilité de qui quand c'est une installation près d'une bouche de métro? Qui a la responsabilité de surveillance ou s'il y a quelqu'un qui doit surveiller?

2110

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

2115

Actuellement, il n'y a pas de responsabilité. Non, non, non.

LE PRÉSIDENT :

2120

O.K. Donc c'est une facilité que les gens utilisent à leurs risques.

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

2125

Oui, c'est ça, exactement. C'est ça. À leurs risques, exactement. Donc alors qu'il pourrait y avoir un endroit verrouillé ou enfin un accès comme ça, oui.

LE PRÉSIDENT :

2130

Dans votre mémoire, vous parlez de nouveaux indicateurs pour mesurer la fréquentation, etc. Développer de nouveaux outils de mesure, c'est votre sixième.

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

2135

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2140

Cette responsabilité-là, vous la voyez à qui? Qui est-ce qui devrait les développer, les appliquer?

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

Bien, la Ville est équipée pour le faire.

2145 **LE PRÉSIDENT :**

Déjà.

2150 **M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2155 Aussi bien pour les piétons que pour les cyclistes? Parce que vous mentionnez les deux.

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

2160 Pour les piétons, je ne pourrais pas vous dire, mais pour les cyclistes, oui. Mais ce n'est pas utilisé, ce n'est pas... Ou c'est très peu utilisé. Donc on est plus préoccupé par les volumes de trafic automobile sur les artères que les volumes cyclistes sur certaines rues ou certaines pistes cyclables. Parce que ça, c'est des indicateurs qui permettent de mesurer la demande aussi et qui permettent aussi de réaliser des aménagements qui vont correspondre aux corridors de déplacement des gens.

2165

LE PRÉSIDENT :

Donc on mesure mais on n'a pas l'impression...

2170 **M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :**

C'est parce qu'on se dit Montréal est une ville intelligente. Il faudrait s'en servir. C'est ça qu'on dit.

2175 **Mme ISABELLE BEAULLIEU, commissaire :**

Un peu en lien avec ça, je poserai la question tout à l'heure puisque nous avons un spécialiste du vélo avec nous, je vais en profiter, qui et comment on décide les stations Bixi pour favoriser le cocktail de transport? Parce qu'en néophyte, on remarquait qu'elles ne sont pas toujours collées au métro.

2180

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

Bixi a un système de... Ils peuvent repérer tous les déplacements et puis ils connaissent leurs abonnés. Je veux dire, ils ont un système de... Eux, ils utilisent leur base de données beaucoup pour déterminer la pertinence d'un lieu ou d'un autre. Oui.

2185

Mme ISABELLE BEAULLIEU, commissaire :

Puis c'est fait privément par eux-mêmes?

2190

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

Oui, oui, exact.

2195

LE PRÉSIDENT :

Une dernière question pour ma part. On remarquait à la lecture du document qu'on trouve peu d'indications sur comment on partage l'espace entre les divers usagers du transport actif entre le vélo, la marche et autrement. On parle beaucoup de vélo et de piétons mais ce n'est pas sans conflit, le partage de l'espace, mais on n'en parle pas beaucoup dans votre mémoire, des vélos qui ne sont pas où ils devraient être, un peu pour l'expérience que j'en ai de la jungle de la piste qui longe le fleuve Saint-Laurent avec des gens qui font de la course le samedi matin alors qu'il y a sur la piste des enfants avec des bicycles à trois roues. Il y a un monde de sensibilisation, d'information, d'un peu de civisme, etc., On n'en parle pas du tout.

2200

2205

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

En fait, il y a deux enjeux, je dirais. Il y a un enjeu qui est relié à la surutilisation de certaines pistes...

2210

LE PRÉSIDENT :

Oui.

2215

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

... donc qui inévitablement cause des problèmes, même entre les cyclistes eux-mêmes. Et il y a aussi un enjeu d'aménagements qui peuvent être mal conçus, qui fait en sorte que l'interaction, par exemple, à une intersection entre les piétons et les cyclistes ne se fait pas correctement. Donc regardez, un exemple tout près d'ici, de Maisonneuve et...

2220

Mme ISABELLE BEAULLIEU, commissaire :

Metcalfe.

2225

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

Non, celle qui monte vers le campus McGill, c'est Université?

2230

Mme ISABELLE BEAULLIEU, commissaire :

Redpath?

2235

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

Non, ce n'est pas McGill Collège.

Mme ISABELLE BEAULLIEU, commissaire :

C'est Redpath.

2240

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

C'est la piste cyclable qui passe en face de l'école *Face*. C'est quoi la rue de l'école *Face*?

2245

LE PRÉSIDENT :

Enfin, peu importe.

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

2250

Enfin, bon, bien, donc il y a un point d'intersection officielle de deux pistes cyclables mais ça n'a jamais été terminé.

LE PRÉSIDENT :

2255

Ah. O.K.

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

2260

Donc on a fait deux pistes comme ça, mais on n'a jamais pensé qu'il fallait aménager l'intersection. Donc à l'heure de pointe, je vais vous dire, j'ai déjà pris des vidéos à cet endroit-là, c'est impressionnant. C'est le chaos total. Bon, il n'y a pas d'hécatombe mais c'est sûr que ça pourrait être mieux pensé, mieux fait.

2265 **LE PRÉSIDENT :**

Mais y a-t-il un volet quand même information, sensibilisation, éducation qui va avec ce...
Ce n'est pas un nouvel usage mais c'est un usage qui croît de l'utilisation du vélo.

2270 **M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :**

Mais en général, je vais vous dire, quand l'aménagement est bien fait, les gens se comportent adéquatement. Ça, c'est une règle qui est presque universelle. Donc quand le design est de qualité, les gens circulent de façon intelligente. Oui, c'est ça.

2275 **LE PRÉSIDENT :**

C'est rassurant.

2280 **M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :**

Voilà.

LE PRÉSIDENT :

2285 Merci beaucoup.

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

Ça m'a fait plaisir. Merci.

2290

LE PRÉSIDENT :

Ah! Vous êtes déjà là. Conseil régional de l'environnement de Montréal.

2295 **M. FÉLIX GRAVEL :**

Bonjour!

2300 **LE PRÉSIDENT :**

Bonjour! Vous êtes Monsieur?

M. FÉLIX GRAVEL :

2305 Félix Gravel.

LE PRÉSIDENT :

Vous parlez bien dans le micro.

2310

M. FÉLIX GRAVEL :

Alors vous ne voyez pas ce que moi je mets à l'écran. C'est ça que je comprends?

2315 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, on l'a devant nous.

M. FÉLIX GRAVEL :

2320

Ah oui? Vous avez quelque chose, très bien.

LE PRÉSIDENT :

2325 On a pensé à nous.

M. FÉLIX GRAVEL :

2330 C'est positif. Alors dans notre mémoire, on axe les propos sur des cibles et des actions concrètes même si on comprend que la complexité des enjeux de la sortie des énergies fossiles amène à des réflexions macro et notamment métropolitaines comme ça a été présenté auparavant. Je ne ferai pas la présentation du CRE-Montréal qui est un organisme indépendant qui fait la promotion du développement durable partout sur l'île.

2335 Nous on propose d'axer les solutions à la sortie du pétrole parce que, nommons-les les énergies fossiles à Montréal, c'est principalement le pétrole. Et pour qu'on parle de cette énergie, c'est pour les impacts que ça au niveau GES et pollution générale de l'air et de l'atmosphère.

2340 Alors on propose brièvement de comprendre aussi la dynamique dans laquelle on est. Donc si les GES à Montréal et au Québec viennent principalement des transports et viennent surtout principalement de l'automobile solo, on a écrit ici « automobile » mais il faut comprendre « automobile solo » parce que pour nous, l'automobile, de toute façon va rester partie intégrante du côté transport, en étant mieux intégrée bien évidemment, en ayant une partie réduite, mais aussi en étant plus partagée, électrique et voire autonome.

2345 Donc la dynamique dans laquelle on est, c'est une dynamique d'augmentation du taux de motorisation qui a un impact sur l'augmentation de la demande en infrastructures routières et notamment en stationnements et en autoroutes, qui induit une planification du transport pour les automobiles qui conduit elle-même par la suite à une augmentation de la capacité routière, à une augmentation du nombre de stationnements, à un aménagement du territoire en fonction de l'auto, à
2350 un étalement et une dispersion de l'urbanisation et finalement des modes collectifs et actifs qui sont rendus peu compétitifs.

2355 Les modes de vie sont de moins en moins attrayants lorsqu'on fait autant de place à l'automobile et les gens vont de plus en plus loin pour chercher une qualité de vie qu'ils n'ont pas tellement parce que finalement, ils perdent aussi beaucoup de temps dans les transports et ont un impact environnemental fort.

2360

Deux modèles de villes qui ont à peu près la même population : Atlanta, Barcelone. On voit, elles sont complètement différentes d'un point de vue étalement urbain, densité, concentration des activités et des infrastructures des transports. Et donc l'impact est direct sur les tonnes de CO₂ par personne et donc la consommation de pétrole. Pourtant, personne viendra dire que Barcelone a une qualité de vie inférieure à celle d'Atlanta, je pense.

2365

Donc le modèle, c'est celui-ci : changer de paradigme. L'automobile va rester. Actuellement, par contre, elle représente une part bien trop importante du cocktail transport. Encore dans le *Car Oriented Development* qu'on se situe où les gens font en moyenne 55 kilomètres par ménage par jour et on un impact GES et une consommation de pétrole qui va avec. Alors nous on propose de beaucoup mieux répartir ça en fonction des différents modes de transport pour réduire la consommation de pétrole.

2370

On pense aussi qu'on pourra devenir plus mobile en réduisant la place de l'automobile et notre dépendance à l'automobile. Ça va passer par une priorité aux transports collectif et actif qui doit se faire dans la planification, dans les choix de financement, dans l'aménagement urbain et dans les incitatifs donc que la Ville de Montréal va mettre en place.

2375

On considère que l'humain, l'utilisateur, va devenir un mobiliste, qu'on ne va plus se définir comme un automobiliste par son mode de transport et qu'on doit réfléchir donc toute la planification des transports de cette manière en favorisant l'OMNImodalité, donc c'est-à-dire on n'a plus juste à connecter quelques modes entre eux mais l'ensemble des modes entre eux.

2380

Ici, très brièvement, une photo qu'on a prise pendant les semaines de la mobilité que le CRE-Montréal coordonne. C'était pour montrer en fait l'impact sur l'utilisation de l'espace. Alors, Monsieur le président, si vous me permettez, vous avez posé une question sur les conflits entre les modes et les usagers. On voit clairement qu'au niveau de l'occupation de l'espace, l'automobile n'est clairement pas rentable avec cinquante usagers qui se déplacent ici en automobile, en autopartage, à vélo, à pied ou en autobus et dans ce cas-là, évidemment que les modes de transport, on va dire durables, à pied, à vélo et en transport collectif occupent moins d'espace et doivent être encore plus privilégiés.

2385

2390 Profiter au mieux des avancées technologiques. On a fait le choix de présenter ça aujourd'hui en complément de nos documents parce qu'on croit beaucoup à la Ville intelligente, à la mobilité innovante, mais on pense qu'il y a deux avenues qui se présentent devant nous, soit celle de reproduire les écueils actuels qu'on connaît ou de changer le paradigme et de se servir de la technologie pour tout ce qu'elle peut nous apporter.

2395 Ici, vous voyez donc en haut la vie sans les voitures électriques, puis la vie avec les autos électriques. On n'aura pas réglé le problème de congestion, il y a des forts impacts GES. Le CRE-Montréal croit beaucoup au potentiel des autos électriques et qui vont se développer petit à petit. À court terme, c'est coûteux quand même et ça va être qu'à terme qu'on va atteindre la carboneutralité grâce à ce mode-là. Donc les principaux gains ne seront pas à travers l'auto électrique. Bien que, comme je le répète, l'auto électrique constitue une des solutions.

2400 De la même manière, les voitures autonomes font partie des solutions qu'il faut commencer à penser, qu'on doit commencer à y penser dans nos modèles d'études et même peut-être dans les projets pilotes. C'est de plus en plus le cas d'ailleurs en Ontario et aux États-Unis. Ça sera pareil, on voit une photo de la vie avec les véhicules autonomes et la vie sans. Donc c'est pareil. Si on reproduit le même modèle, les gens iront faire acheter leur pinte de lait avec une voiture autonome au lieu de penser le modèle différemment. Donc on pense que le véhicule autonome doit être un véhicule partagé et collectif et électrique. Donc il faut repenser la manière qu'on implante ça, mais nous on pense qu'il faut petit à petit y penser.

2410 Le covoiturage, évidemment une solution. Lorsque Communauto a été fondé il y a plus de 20 ans maintenant, c'était un projet étudiant, c'est devenu une multinationale qui fait la fierté du Québec et de Montréal. Les gens l'utilisent de plus en plus. C'est incroyable ce que ça a apporté au cocktail transport. Donc se projeter dans les solutions nouvelles, c'est toujours important. On voit qu'on ne l'avait peut-être pas assez anticipé, d'ailleurs, ce n'est toujours pas permis au centre-ville.

2415 Une des recommandations, c'est de l'autoriser partout sur l'Île de Montréal et on pense que ça devrait être une partie intégrante du cocktail transport de l'avenir.

2420 Excusez-moi, j'étais dans le covoiturage qui doit être ici aussi, covoiturage commercial. Donc, bien encadrer Uber qui a une stratégie vraiment décevante au niveau de son implantation puisqu'elle est agressive, elle a des fuites d'impôt, elle a plein de problèmes mais ne pas jeter la solution technologique qui est le partage des véhicules dont le CRE-Montréal fait la promotion depuis longtemps et qui offre de beaux potentiels. Alors il faut juste mettre les balises pour utiliser ce mode de transport qui a quand même de l'avenir.

2425 Le transport collectif flexible aussi est une solution pour nous pour compléter l'offre de transport actuelle. L'offre de transport collectif lourd se développe peu. Pour nous, une des avenues porteuses serait d'étudier ce mode et voire même l'implanter par des projets pilotes rapides pour pallier à l'offre, notamment dans les parcs industriels et les secteurs les moins desservis.

2430 D'ailleurs nous collaborons déjà à une étude qui est faite avec le *Taft* qui est l'autorité de diminution des GES à Toronto en collaboration avec Metrolinx et nous sommes en lien avec la Coop Carbone pour ce projet pilote et nous voulons aller de l'avant avec une étude ici à Montréal.

2435 Montréal, leader climatique. Juste vous montrer en quelques *slides* tout le travail qu'on essaie de faire pour mobiliser les acteurs au niveau de la réduction de la consommation de pétrole à Montréal. *Par notre PROPRE énergie* est une démarche nationale qui va ou a été présentée déjà auparavant, qui est portée au niveau national par le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec. Je vous invite à regarder tout ce qui se fait au Québec, c'est quand même inspirant. Puis l'idée là-dedans, c'est de valoriser toujours les meilleurs joueurs, les meilleures initiatives, il y en a beaucoup au Québec. Donc d'aller dans le sens de ce qui se fait de meilleur, c'est ça qui va nous amener aussi à réduire notre consommation de pétrole.

2445 La *Déclaration pour un Montréal leader climatique*. Donc il y a eu de nombreux signataires du milieu montréalais, la *Coalition climat Montréal* qui est dans la salle aussi a fait un énorme travail de mobilisation. Je tiens à le souligner. L'objectif de Montréal carboneutre en 2042, pour nous, est un bel objectif pour fêter le 400e de Montréal. Il faut dire que de plus en plus de villes ont la cible entre 2040 et 2050. Alors tout dépendra de jusqu'où on veut aller mais pour nous, se laisser un

barème, une palette, une ouverture, c'est correct, mais au moins d'avoir des cibles ambitieuses, pour 2042, c'est possible.

2450

On a aussi fait plusieurs activités dont le forum sur la dépendance aux énergies fossiles qui suivaient ou précédaient de peu les activités de l'OCPM au niveau mondial, qui était très intéressant par ailleurs. Des activités contributives citoyennes aussi se sont déroulées sous le volet transport, aménagement et consommation responsable. Donc on a sorti plusieurs recommandations qui font partie du mémoire.

2455

Juste vous demander, Monsieur le président, le temps qu'il me reste, s'il vous plaît?

LE PRÉSIDENT :

2460

Deux minutes.

M. FÉLIX GRAVEL :

2465

Deux minutes, merci. Donc je vais passer aux recommandations qui sont celles qui sont majoritairement dans le transport là encore même s'il y en a quelques-unes que vous verrez qui sont sur l'aménagement.

2470

Au niveau planification, le plan de mobilité métropolitain durable qui est appelé PMMD par les fonctionnaires, a été lancé par le MTQ comme réflexion, comme document de travail depuis plusieurs années. Tous les acteurs montréalais attendent ce plan du MTQ et ne peuvent pas concevoir la mobilité durable vu qu'on n'a pas le plan de match du MTQ. Donc pour que le ministère de la Voirie – qui était appelé comme ça dans le temps – devienne le ministère de la Mobilité durable tel qu'il porte ce nouveau nom, pour nous c'est important qu'il dévoile, lui, son plan et que Montréal mette à jour son plan de transport qui est quasiment caduc vu les éléments qui ont été retirés, vu les cibles non atteintes, vu les besoins de mettre à jour cette planification. Un plan, ce n'est pas statique. 2008, c'est loin. Donc de remettre ça à jour, cette politique, puis d'aller plus justement dans l'OMNImodalité puis pas juste dans une vision de transport traditionnel.

2475

2480 Au niveau de la planification aussi, avoir des objectifs, des moyens forts pour diminuer
drastiquement la dépendance à l'automobile. On le voit, c'est quand même porté au niveau
politique, puis c'est assez intéressant, on sent vraiment un changement de discours. Le CRE-
Montréal présente demain d'ailleurs dans le cadre des consultations sur la *Politique de*
2485 *stationnement de l'agglomération de Montréal*, donc on vous invite aussi à prendre en compte ce
mémoire qu'on dépose simultanément et qui a des enjeux similaires quand même, qui est celui de
la réduction de la dépendance à l'automobile qui est mis comme stratégie principale, comme
objectif par l'agglomération de Montréal, donc 36 municipalités et arrondissements de l'Île de
Montréal. C'est très intéressant d'avoir ça, mais encore là, on fixe cet objectif sans avoir
suffisamment de cibles concrètes pour les atteindre.

2490
Révision de la planification urbaine. Il y a beaucoup de moyens qu'on met dans le mémoire
ici, dans le mémoire pour la *Politique de stationnement*, qui sont de l'abolition des normes minimales
de stationnement, de l'instauration de normes, de câblage et de bornes électriques pour tout
nouveau projet de construction, de stationnements à vélo, de critères de type LEED. Il y a beaucoup
2495 de choses à dire, je ne m'étendrai pas ici.

Et enfin, à fixer des objectifs et faire des choix d'investissement et d'aménagement en
faveur de l'accroissement majeur des transports actif et collectif, ça doit être permanent.

2500 Donc l'objectif de tout ça, c'est aménager des milieux de vie denses et diversifiés qui
prioriseront les transports collectif et actif afin de réduire la dépendance à l'automobile, puis on
pense que c'est possible.

2505 Il me reste juste deux diapositives. Comme mesures concrètes, on propose d'investir
massivement et de hausser les objectifs de développement du transport actif et collectif qui sont
ambitieux mais insuffisants et si on regarde, malgré qu'ils soient ambitieux, on n'arrive pas à les
atteindre au niveau de taux de réalisation.

2510 Donc le taux de réalisation du développement, par exemple, des voies réservées, le taux de réalisation de l'accroissement du kilomètre de pistes cyclables devrait être, selon nous, décuplé si on veut vraiment que ça fasse une différence et que ça ne soit pas marginal dans les parts modales en général. D'ailleurs, juste vous préciser, nous n'avons pas encore obtenu le bilan de l'utilisation du transport collectif, donc les chiffres de la STM 2015, mais je vous incite à les regarder, c'est très inquiétant.

2515

Réaliser le plan stratégique 2020 de la STM. Là aussi la planification de la STM était incroyable, proposer des vrais changements et encore là, on n'attend pas cette planification stratégique. Pourtant elle était très ambitieuse. Il faut dire que la Ville de Montréal a diminué sa quote-part, ce qui lui a ensuite fait perdre une partie de l'argent que le provincial devait nous donner. 2520 Donc, on demande à la Ville de hausser sa quote-part et d'aller chercher le maximum d'argent des paliers de gouvernement supérieurs.

LE PRÉSIDENT :

2525

Je vous demanderais de conclure parce qu'on a quelques questions, s'il vous plaît.

M. FÉLIX GRAVEL :

2530

Oui. Alors je vais passer vite sur la taxe kilométrique qui est une des solutions d'écofiscalité au niveau autoroutier, l'amélioration de la tarification des stationnements en général. Le parking *cash out*, c'est-à-dire on trouve aberrant actuellement que la Ville offre autant de stationnements gratuits à ses employés mais que d'autres aussi grands employeurs le fassent. Ça existe en Californie.

2535

Abolition des normes minimales, ça on l'a déjà dit. Je vais passer assez vite. Des plans de gestion de déplacement devraient être beaucoup plus systématiques selon nous. Il y a des manières de le faire. Déploiement de l'autopartage de véhicules en libre-service, notamment au centre-ville. Le covoiturage commercial doit faire partie des solutions. Et en général, des projets, des

2540 quartiers, des ruelles, des constructions à énergie positive, nous aussi on pense que c'est possible.
Et des programmes ambitieux pour la transition écologique.

2545 J'ai peaufiné. En fait, c'est terminé, mais je voulais souligner que le changement est déjà en
marche. Alors nous on dit qu'il faut faire beaucoup plus mais à la Ville de Montréal, par l'implantation
de rues piétonnes et partagées, les cyclos via, les placotoirs, tout ça, ça fait partie d'un changement
de paradigme. On est dedans, on demande juste d'aller beaucoup plus vite, beaucoup plus fort là-
dedans.

2550 Les organismes parapublics. L'OCPM a fait un travail incroyable dans cette consultation
pour innover dans ses pratiques, la DSP des Quartiers 21 sont très inspirants, la STM aussi fait du
travail au niveau de la norme 14001 de pratique écoresponsable mais aussi des services qu'elle
offre. Donc on a mis aussi une liste d'ONG et d'entreprises qui, pour nous, sont inspirantes et que
vous pourrez voir.

2555 Ce qu'on demande finalement, c'est la Ville de Montréal doit elle-même jouer un rôle
beaucoup plus fort dans les choix d'investissement, dans la planification, dans l'encadrement
réglementaire mais aussi dans son devoir d'exemplarité, par exemple avec le parking *cash out*.
Alors nous aussi, CRE-Montréal, acteur de la société civile en général, on va appuyer et collaborer à
ce changement de paradigme et à ce virage vers une ville carboneutre. Merci.

2560 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Alain?

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

2565

Je voulais vous faire préciser certains termes que vous employez dont un que je vois pour la première fois, « *stationnements en ouvrage* ». Qu'est-ce que c'est un stationnement en ouvrage?

M. FÉLIX GRAVEL :

2570

Alors la majeure partie des stationnements sont de surface, soit sur rue, soit hors rue. Nous, ce qu'on dit, c'est qu'on doit aller beaucoup plus vers des stationnements souterrains ou étagés.

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

2575

À l'intérieur.

M. FÉLIX GRAVEL :

2580

Le maire de Montréal a lui-même affirmé que les stationnements hors rue étagés étaient une porte. Nous aussi on pense que c'est porteur mais que ça ne doit pas être fait par le public. Ça doit être financé par le privé.

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

2585

Dans une autre expression, vous dites : « *accorder certains avantages sociaux pour les utilisateurs ainsi que des échanges avec les commerçants.* » Échanges avec des commerçants, vous pouvez élaborer un petit peu?

2590 **M. FÉLIX GRAVEL :**

Il y a plusieurs avenues pour ça. Au niveau de l'autopartage, de faciliter; au niveau du
covoiturage commercial, de le permettre. En fait, nous, les échanges, c'est surtout au niveau des
stationnements. On propose... Actuellement lorsqu'un promoteur veut construire du stationnement,
2595 on lui demande d'avoir suffisamment de cases sur son terrain. Nous, on dit on ne devrait pas
demander ça. Les cases pourraient être fournies, partagées par l'église du coin, par la salle de
spectacle le jour, par l'université si c'est le soir et d'échanger des stationnements à différentes
heures.

2600 **M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

Vous avez évoqué aussi – et j'ai lu dans votre mémoire – un plan de transition. Il y a
beaucoup de plans à Montréal, dans un état d'avancement inégal, on va dire ça comme ça. Vous
proposez d'en ajouter un autre. Alors qu'est-ce qu'il y aurait dans votre plan de transition?

2605

M. FÉLIX GRAVEL :

Tout à fait, c'est intéressant ce que vous dites. Bien actuellement, on a beaucoup de plans
comme vous dites, qui ne se parlent pas forcément et qui n'atteignent pas forcément leurs cibles.
2610 Alors de regarder l'ensemble, de mieux les coordonner et, pour nous, d'en faire des documents
vivants, c'est-à-dire qui ne sont pas aux cinq ans, aux 10 ans, mais que les citoyens peuvent
alimenter par une plateforme intelligente comme celle de l'OCPM, que ce document soit un outil de
discussion peut-être aussi, pour nous, c'est important. Puis au niveau de la transition, d'avoir ce
plan-là, c'est d'avoir aussi des indicateurs annuels, voire même en temps réel idéalement pour
2615 certains indicateurs. Et ça pourrait être fait, si on regarde, il y a de plus en plus d'indicateurs qui sont
rendus quotidiens.

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

2620 Merci.

LE PRÉSIDENT :

Autre question?

2625 **M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

Non.

LE PRÉSIDENT :

2630

Et pour vous, c'est transition énergétique ou transition au sens large?

M. FÉLIX GRAVEL :

2635

Dans la présente commission, on parle vraiment d'énergies fossiles, donc évidemment il y a un gros aspect énergétique. Mais pour nous, tout est lié, en fait. Si on en est arrivé là, c'est par des pratiques, on va dire, d'achats qui n'étaient pas assez responsables, par une planification des transports qui n'était pas assez intégrée à l'aménagement. Donc vous avez raison, c'est une transition qui est générale sur le modèle de développement urbain, sur les choix de consommation des individus, des entreprises et de la Ville et des institutions.

2640

Et cette transition-là, on a conscience qu'elle ne se fera pas du jour au lendemain. Par contre, on demande d'être ambitieux. Alors c'est pour ça qu'on parle du 400e, 2042, parce qu'on pense que ça serait rassembleur. Il y a aussi cet esprit rassembleur. La Ville elle-même ne va pas décider d'une cible si les citoyens ne sont pas porteurs de cette cible et nous, on pense notamment avec les signataires de la Déclaration, les soixante-neuf, que l'élan est là et on va être là pour appuyer le maire en ce sens-là et l'ensemble des acteurs de la société civile.

2645

LE PRÉSIDENT :

2650

D'accord. Merci beaucoup.

M. FÉLIX GRAVEL :

Merci.

2655

LE PRÉSIDENT :

Vous êtes en binombre. C'est ce que vous nous avez envoyé?

2660

M. JONATHAN THÉORÊT :

Oui, oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

2665

D'accord. Vous voulez vous nommer, s'il vous plaît?

M. JONATHAN THÉORÊT :

2670

Je suis Jonathan Théorêt, directeur du GRAME.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Et Jean-François Lefebvre, donc chercheur associé.

2675

LE PRÉSIDENT :

Bien. Donc dix minutes et ensuite des questions.

2680 **M. JONATHAN THÉORÉT :**

Merci beaucoup de nous recevoir. Je vais y aller d'une introduction avant de céder la parole à Jean-François qui va faire le principal de la présentation.

2685 Le GRAME existe depuis 1989, puis je commencerais en disant que depuis 1989, le GRAME prône l'utilisation d'outils économiques en gestion environnementale. Depuis 1989, le GRAME prône l'écofiscalité. On est en 2016, c'est le temps. En fait, on est en retard, on est drôlement en retard, et puis si on veut atteindre des objectifs, puis évidemment la dernière diapositive de mon collègue Félix du Conseil régional de l'environnement est aussi la première page
2690 de notre document *Montréal 2042 : métropole carboneutre et durable, une vision pour le 400e*.

Il y a de nombreuses villes qui se sont donné l'objectif d'être carboneutre dans les prochaines années, ça a été nommé. Il n'y a pas de raison que Montréal ne puisse pas atteindre ces objectifs-là également pour peu qu'on ait du cran et qu'on accepte de prêter flanc à la critique
2695 parfois mais de continuer à avancer. On a eu la chance d'avoir récemment le directeur des transports de la Ville de Vancouver qui est venu à Montréal faire une présentation. Je ne sais pas si vous avez eu la chance de le rencontrer, de voir la présentation qui a été faite.

C'est intéressant, tout à l'heure, on avait des diapositives montrant le *pattern* urbain à
2700 Atlanta versus Barcelone mais entre Vancouver et Montréal, il y a des parallèles à faire aussi, puis la densification dans les prochaines années va se faire en centre de Vancouver, là où il y a déjà du transport collectif alors qu'à Montréal, on est beaucoup en mode expansionniste, est-ce qu'on peut dire ça comme ça?

2705 Donc la Ville a des nombreuses pistes d'action à envisager puis il y a aussi de nombreux endroits où il y a des coûts municipaux importants, puis les stationnements en étant un évidemment. Le stationnement privé qui génère des coûts pour la Ville, le stationnement privé fait aussi partie de la cause et/ou de la solution au nombre de déplacements en auto solo et donc à la diminution des gaz à effet de serre. Alors qu'est-ce qu'on attend pour aller de ce côté-là? Évidemment, ça fait partie
2710 des avenues à envisager.

2715 Avant de passer la parole à mon collègue, je nommerais le fait que s'il y a une chose que la Ville a un grand pouvoir à faire également, c'est sur la capacité à refuser qu'il y ait de nouvelles routes, refuser qu'il y ait de nouveaux aménagements qui favorisent l'automobile. Qu'on contrôle ce qui est déjà existant, c'est une chose, c'est à faire, mais qu'on réduise le nombre d'autorisations, voire de facilitations à obtenir de nouvelles routes ou facilités pour l'automobile. Donc je passe la parole à Jean-François.

2720 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

2725 En fait, si on va à l'essentiel de toute cette audience, puis le grand défi que vous avez et que nous avons ensemble, c'est de se poser la question : est-ce que c'est pertinent d'avoir une cible visant vers une réduction des combustibles fossiles puis la dépendance aux combustibles fossiles? Est-ce que c'est faisable? Et est-ce que c'est souhaitable? Donc c'est ça la grande question de fond.

2730 H.G. Wells avait dit : « *L'histoire est une course entre l'éducation et la catastrophe.* » Je pense qu'on a vraiment un outil exceptionnel justement d'éducation qui peut permettre d'orienter la société dans une vision cohérente pour pouvoir réussir à s'améliorer. Et si on revient en fait à l'idée, bon, *Montréal 2042 : une vision pour le 400e*, c'est dans une perspective où justement déjà une vingtaine de grandes villes l'ont fait, pas juste des villes européennes, des villes américaines aussi, dans le sens où Copenhague s'est engagée à le faire pour 2025, c'est demain matin.

2735 Et au début, je vous donne une citation, j'ai eu une entrevue avec la vice-mairesse de Stockholm l'été dernier et Katarina Luhr disait ils s'étaient engagés à le faire pour 2050 puis finalement, ils ont changé leur plan, ça va être 2040. Donc ce que ça veut dire, c'est qu'il y a moyen de le faire, mais pourquoi? C'est parce que l'étalon carbone, la dépendance aux combustibles fossiles puis l'étalon carbone, qui sont les émissions de gaz à effet de serre, c'est un indicateur parfait de la soutenabilité de la ville sur l'ensemble de ses facettes. Et le fait d'avoir cet objectif à long terme, ça permet à ce moment-là d'avoir la vision qui manque, justement comme monsieur
2740 Rayside parlait des 150 plans pour gérer tous les problèmes, puis tous les enjeux.

2745 À Vancouver, c'était extrêmement intéressant, puis c'est dans le cadre de cette consultation, grâce à votre appui aussi qu'ils ont pu faire venir le directeur des transports de Vancouver mais c'est intéressant de voir comment justement c'est la seule ville canadienne qui est déjà actuellement dans les grandes villes à être dans le club des villes carboneutre, mais eux, c'est simple : un plan *Vancouver Greenest City*, un plan qui vise à être un plan de transport pour 2040 – nous, on propose 2042, notre 400e – et un plan pour utiliser la conversion aux énergies renouvelables. Donc trois stratégies qui se complètent.

2750 La grosse question là-dedans, c'est est-ce que ce qu'on propose, c'est de vouloir pour des raisons environnementales, pour sauver la planète comme on dit, changer des choix, des préférences qui vont à l'encontre de ce que les consommateurs, ce que les citoyens voulaient? C'est un peu ça le choix fondamental aussi. On est pris un peu avec ce choix-là.

2755 Bon, je vais ramener une petite image que vous n'avez pas dans le texte mais qui, je pense, illustre un peu. Supposons que dans un parc industriel, toutes les entreprises offrent à leurs employés un rabais, un coupon pour aller manger gratuitement au McDonald. Je pense que vous êtes d'accord que le McDo du coin risque de faire de très bonnes affaires, puis qu'en même temps, des restaurants plus santé qui voudraient proposer une alternative auraient de la difficulté à vivre.

2760 On aurait probablement des problèmes de santé parce que les gens mangeraient cinq fois par semaine au McDo, O.K., et à la fin de l'année, on dirait : « Bien ce sont les préférences des gens. » Jusqu'à tant que quelqu'un se réveille et dirait : « Ah! Peut-être que si au lieu de donner un coupon pour aller au McDonald, on donnait 10 \$ à chaque employé puis on lui dit : mangez où vous voulez, amenez votre lunch, si vous voulez » et tout d'un coup, on se rendrait compte que tiens, les gens mangent plus santé qu'on pensait.

2765

2770 Bon, mon exemple n'est pas anodin. Juste les stationnements gratuits fournis aux employés par les entreprises, ça équivaut à une subvention de 1 \$ le litre d'essence. Donc quand on parle de l'efficacité ou de l'inefficacité d'une petite taxe de 0,02-0,03 \$ le litre d'essence, il faut relativiser les choses.

2775 Mais ce que ça veut dire, c'est qu'à partir du moment qu'on se rend compte que notre société, on a tellement été habitué à avoir ces incitatifs ou désincitatifs, selon le point de vue, que ça a amené des biais, mais à partir du moment qu'on corrige cette situation-là – donc monsieur Gravel parlait du parking *cash out* – c'est tout simplement ça équivaut à, dans le cas des restaurants, donner 10 \$ à chacun et vous mangez où vous voulez. Vous payez autant le McDo que le restaurant santé, mais on constate une baisse de 20 à 30 % du nombre d'utilisateurs solo.

2780 Donc ce qu'on voit, c'est que si on a une cohérence, si on a un objectif, une vraie cible et qu'on a une cohérence dans les politiques pour l'atteindre, à ce moment-là, c'est faisable parce que c'est faux de penser que le système est actuellement efficace. Il est plein de biais. Il y a beaucoup de gens, surtout la jeune génération maintenant, les jeunes, ils cherchent le *Walk Score* quand ils veulent acheter une maison, il y a un changement de génération qui est en train de se faire chez... Donc ce qu'on appelle la génération du millénaire.

2785 Donc le changement démographique et sociologique est en train de se faire pour préparer cette nouvelle façon de faire la Ville. Donc que l'on donne le signal que oui on est prêt à se dire 25 ans, c'est raisonnable pour se donner un objectif qui, en fait, est tout simplement de rendre cohérents les objectifs déjà pris. Le gouvernement du Québec s'est déjà engagé à réduire de 37 % d'ici 2030. Le PMAD prévoit déjà qu'on passe de 25 % de la part modale à 30 %, donc de 2011 à 2790 2021, en 10 ans; un autre 5 % donc à 35 % en 2030. Bien, ce que Montréal s'est engagée à faire et qu'on n'arrive pas à faire présentement, c'est augmenter de 5 % à tous les 10 ans. Vancouver font actuellement la même chose mais ils réussissent à tous les cinq ans. Donc c'est faisable, mais ce qu'on voit, les villes...

2795 Bon, je vous ai donné l'exemple de Stockholm, mais mon dernier périple, j'ai été voir huit villes du nord de l'Europe et j'ai rencontré les leaders là-bas et c'est toutes des villes qui ont pris – justement il y en a plusieurs qui sont dans cette liste d'ailleurs ici, Berlin et Copenhague notamment – c'est des villes qui se sont engagées avec un objectif et qui se donnent les moyens pour les 2800 atteindre, mais la première étape, c'est d'avoir l'objectif. Après, tout vient.

2805 Juste à la toute fin du document, par exemple, on parle du pacte climatique. Le pacte climatique s'est inspiré de Stockholm. À Stockholm, ils ont fait un pacte climatique dans le sens que les entreprises qui viennent s'installer, elles signent une entente avec la Ville et ils prennent des engagements pour contribuer avec l'objectif de la Ville. Donc il y a tout un partenariat qui est fait à ce moment-là. Le *Stockholm Royal Seaport*, un nouveau quartier en construction. On sait déjà quelle va être la consommation d'énergie puis les émissions de ceux qui vont y résider. On a déjà planifié des quartiers faits pour qu'on ait tout ce qu'il faut.

2810 Vancouver est la seule ville à avoir son code modèle. Tout à l'heure, ça a été dit comme quoi c'est présentement le gouvernement, mais Vancouver, eux, ont choisi d'avoir leur propre code. Donc ça peut être possible également. Et même à l'intérieur, je veux dire, des structures actuelles, il y a moyen de faire beaucoup, beaucoup mieux, mais si vous n'avez pas des objectifs ambitieux, si vous ne poussez pas à avoir des objectifs ambitieux, c'est certain qu'on n'ira pas loin.

2815 Puis cela étant dit, si on se retrouve à avoir réduit de 70 % au lieu de 80 % nos émissions en 2040, personne va critiquer le maire qui aujourd'hui le maire Coderre, qui aujourd'hui aurait pris, aurait eu le courage de prendre cet objectif ambitieux. C'est pas grave. On n'est pas à 5 % près. L'important, c'est de se donner un signal pour dire quelle est la ville de demain, vers quelle ville on doit tendre.

2820 **LE PRÉSIDENT :**

2825 D'accord.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Voilà.

2830 **LE PRÉSIDENT :**

Des questions?

Mme ISABELLE BEAULLIEU, commissaire :

2835

Moi, ça va, c'est bien clair et bien précis. C'est très pertinent.

LE PRÉSIDENT :

2840

Moi j'en avais une sur l'énergie communautaire. Qu'est-ce que c'est? Vous avez ça dans votre mémoire dans le bâtiment : « *Il faudra développer davantage l'énergie communautaire.* »

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2845

Il y a plein d'exemples possibles. On parlait de Vancouver. Je vais donner l'exemple que j'ai trouvé extrêmement intéressant. On sait que l'hiver d'ailleurs, on voit que même quand il y a de la neige, au-dessus des bouches d'égout souvent c'est dégelé. Des fois, on voit même un petit peu de vapeur, c'est plus chaud. Ils ont installé une centrale géothermique qui récupère la chaleur des eaux d'égout pour chauffer un quartier.

2850

LE PRÉSIDENT :

Ah. O.K.

2855 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

2860 Ça, c'est un exemple. Puis dans d'autres exemples qui sont peut-être plus classiques, on pourrait chauffer des nouveaux quartiers avec la géothermie. Ce qu'il faudrait changer dans les règles municipales – puis ça c'est peut-être important de le mentionner – c'est que la Ville de Montréal devrait avoir le droit de vendre la chaleur à ce moment-là. Donc il y a des petits changements législatifs à demander mais je pense que le gouvernement du Québec s'est engagé à réduire ses émissions, ne ferait pas objection à des petits changements législatifs qui permettraient à la Ville, O.K....

2865 C'est qu'un système géothermique comme ça est rentable sur la durée des équipements. Par contre, il coûte très cher à implanter. Donc un promoteur ou l'acheteur de résidences maintenant ne serait pas prêt à payer le gros surcoût tout de suite pour implanter le système, mais si la Ville l'absorbe, ils sont certains, la Ville serait certaine de rentabiliser sur un contrat où la Ville vend la chaleur à ce moment-là pour les 20, 30 prochaines années et ferait même un bénéfice à terme. Donc on trouve une façon de rentabiliser un système qui permettrait d'avoir cinquante puits géothermiques dans un nouveau quartier pour pouvoir chauffer tout le quartier et le climatiser.

2870 **LE PRÉSIDENT :**

2875 D'accord.

M. JONATHAN THÉORÊT :

2880 Ce qu'on appelle le chauffage d'agglomération ou *district heating*.

LE PRÉSIDENT :

Bien. Merci beaucoup.

2885 **M. DIMITRIOS RAPTIS :**

Excusez mon retard, Dimitrios Raptis.

LE PRÉSIDENT :

2890

Oui, j'allais vous appeler.

M. DIMITRIOS RAPTIS :

2895

Bonjour!

LE PRÉSIDENT :

2900

Bonjour! Donc si vous n'étiez pas là en début de session, c'est environ dix minutes pour la présentation et ensuite, une période d'échanges.

M. DIMITRIOS RAPTIS :

2905

Vous avez peut-être eu le temps de lire mon rapport?

LE PRÉSIDENT :

Oui.

2910

M. DIMITRIOS RAPTIS :

2915

Quand il a été proposé, il y a six mois, dans différents forums en 2015. C'était très bien accepté mais ça avait quand même l'air révolutionnaire. Ça a surpris le monde. Aujourd'hui, nous savons que le maire Coderre veut une certaine extension vers l'est. Ce que je voudrais surtout atteindre, c'est de vous donner une idée finale où est-ce qu'on s'en va pour éviter les zigzags et les surprises fâcheuses.

2920 Alors je répète un peu ma solution. La ligne bleue terminera proche de l'entrée pour
passagers de l'aéroport. En plus de l'aéroport, elle sera alimentée par des autobus desservant
l'ouest de l'île, elle continuera dans l'axe du parc industriel pour rejoindre la section existante. Du
côté est, elle continuera toujours dans l'axe de l'île, par exemple la rue Jean-Talon, elle passera
2925 sous la 25 et terminera juste au sud de la 40. La section nord-est de cette intersection sera
accessible du métro via un passage piétonnier souterrain de moins de 200 mètres. Un service
d'autobus amènera les passagers au parc industriel d'Anjou. L'autre sortie ira directement sur les
autobus desservant la section sud-est d'Anjou.

2930 Passons aux bénéfices. Grâce à l'extension de la ligne bleue, le parcours vers l'aéroport,
disons de 12 kilomètres, se fera en 20 minutes au lieu de 60, sans stress ni danger,
indépendamment des conditions routières. Une compagnie du parc industriel – parlons de
Bombardier, etc. – proche de l'aéroport n'hésitera plus à chercher des employés de l'est de
Montréal, et inversement si, par exemple, un bon ingénieur voudrait travailler à Bombardier, il ne
sera plus incité à déménager vers l'ouest de l'île ou à Laval ou même à Sainte-Thérèse, très
compliqué, si en plus il est marié et l'épouse travaille près du domicile. Les terrains verts subiront
2935 moins de pression et les ponts seront moins congestionnés. Après quelques années, il se peut
qu'une personne du couple veuille changer d'endroit de travail, le voyageur ne jouera plus un
grand rôle dans la décision.

2940 En même temps, le deuxième plus grand parc industriel de l'Île de Montréal qui est à Anjou
ainsi que toute entreprise en général, incluant les universités, verront leurs problèmes d'accès aux
clients et aux ressources humaines améliorés.

2945 En diminuant le stress, nous améliorons la créativité et en plus la santé mentale et physique,
ce qui limitera les coûts de l'assurance maladie et permettra aux travailleurs de travailler plus
longtemps. Une crampe sur la 40 ne signifiera plus une longue torture, suivie d'une longue
physiothérapie parce que nous roulerons normalement.

Nous arrêterons le gaspillage de carburant quand on roule à 5km/h avec des arrêts continuels, l'usure des voitures et l'expansion de la ville vers l'ouest, le sud et le nord pour éviter la 40.

2950 La ligne verte du métro est déjà congestionnée aux heures de pointe. L'extension de la bleue récoltera une partie significative de son trafic, ce qui lui évitera la congestion. Même l'autobus Beaubien aura son délestage dont il a un besoin criant.

2955 C'est la ligne bleue et pas la verte qui passe par l'axe de l'île. Par conséquent, avec l'extension, une grande partie des passagers ne prendront plus les autobus vers le sud le matin jusqu'à la ligne verte mais s'arrêteront à la bleue pour aller vers l'ouest ou l'est. Ceci rendra triplement efficaces tous les autobus nord-sud, qui aujourd'hui déposent le matin presque tous leurs passagers à la verte pour retourner vides vers le nord. Au lieu de cela, ils transporteront du monde jusqu' à l'axe de l'île, disons Jean-Talon et reprendront du monde jusqu'à la ligne verte. Dans le
2960 sens inverse ils transporteront des passagers vers l'axe de l'île, du sud vers le nord.

2965 En cas d'incident majeur à la station Berri, toutes les lignes se trouvent paralysées et les autobus sont presque totalement incapables de prendre le trafic. La ligne bleue serait alors le corridor est-ouest, la seule capable d'assumer cette charge d'une manière crédible, par exemple, en augmentant la fréquence des trains.

2970 L'aéroport aura un avantage d'au moins 100 \$, le prix d'un taxi pour aller et retourner aujourd'hui, plus une économie de 60 à100 minutes de route pendant la journée, à chaque direction. Les passagers montréalais qui vont à Plattsburgh pour profiter de billets moins chers seront moins tentés de le faire.

Les besoins en places de stationnement et en voiture en général seront diminués dans toute la grande région de Montréal et l'expansion de la population vers l'extérieur sera inversée.

2975 Les municipalités de l'ouest pourront finir leurs routes d'autobus à la station du métro de l'aéroport, complétant l'accès facile à tout le parc industriel et donnant accès beaucoup plus facile au reste de Montréal.

2980 L'isolement d'Anjou et de l'est de l'île sera contourné et largement diminué. Et vous savez aussi bien que moi que l'électricité coûte beaucoup moins cher et que les moteurs électriques sont beaucoup plus efficaces.

2985 Vu que le métro ne verra ni pluie ni sel, sa longévité lui permet de voir passer au moins une demi-douzaine de générations d'autobus. On va vous épargner les alternatives. Je n'aime pas parler d'histoires tristes et sans solution.

2990 Le coût de la construction de Laval était de 154 M\$ par kilomètre pour trois kilomètres. Pour un total de 18 kilomètres dont on parle ici, le prix par kilomètre devrait baisser, mais laissons-le comme il est, en admettant qu'il y a eu inflation depuis 2000. Soyons encore généreux et acceptons-le, malgré les preuves de corruption particulièrement intense au Québec concernant la construction. Et le fait qu'il passe sous un fleuve. L'extension proposée va alors coûter 2.8 G\$. Cet argent ira en grande partie aux salaires directement et indirectement, par exemple à Bombardier qui réembaucherait du monde et tout le monde sera content.

2995 Le taux d'intérêt pour 10 ans, fermé, pour le Québec, c'est 2.8 mais si c'est un Québécois qui perd de l'argent, les deux gouvernements vont lui enlever au moins 35 % mais vu que le monde qui va contribuer va gagner plus que 45 000 \$ par an, ça revient finalement à 1.6 net pour les deux gouvernements. Pour 2.8 G\$, ceci signifie 45 M\$ partagé par trois, pour la Ville, c'est 15 M\$. De simples mathématiques.

3000 D'après certains articles publiés dans le journal *La Presse* et ailleurs en mi-février, le coût d'une extension du métro seulement vers l'est et avant la 25 serait le double ou le triple de la folle escalade des prix dont on parlait pour Laval. Mais quand même, j'ai remarqué que la sensibilité professionnelle d'un journaliste lui a permis de discerner que le bénéfice de cette extension était

3005 dans la base de ces estimés. Alors qu'est-ce que ça vous donne ça? Alors donnez-moi mon argent
comme indépendamment de ce que ça va coûter.

3010 La fraude classique dans la construction ou dans les contrats en général consiste à modifier
l'étendue du projet et les conditions de la construction après l'octroi du contrat, en se basant sur des
informations réservées aux initiés et à des accommodements raisonnables encore réservés aux
initiés. On peut ainsi éliminer la compétition avant l'octroi du contrat et faire des profits
extraordinaires avec la construction. Ça, c'est un peu plus difficile pour les avocats, ils doivent avoir
quelqu'un côté technique qui doit leur indiquer.

3015 Il faut pour contrer ça trouver de vrais experts payés par le provincial et/ou le fédéral parce
que comme disent les Espagnols : « *Celui qui paie l'orchestre choisit les chansons.* » Le montant de
l'investissement étant proche de 3 G\$, nous pouvons attirer des ingénieurs qui ont fait leur preuve,
par exemple dans le métro de Paris qui est en expansion depuis toujours et qui a des conditions de
3020 construction compliquées parce que le sol consiste de sédiments relativement instables, transportés
par la Seine. Évidemment, bien d'autres villes dans le monde ont le même problème et peuvent
fournir des ingénieurs qui ont fait leur preuve.

C'est tout. Merci pour votre attention.

3025 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Questions?

Mme ISABELLE BEAULLIEU, commissaire :

3030

Moi, de mon côté, non, c'est bon. Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

3035

Alain?

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

C'est très clair. La priorité à vos yeux c'est la ligne bleue dans les deux sens.

3040 **M. DIMITRIOS RAPTIS :**

Oui, Monsieur.

3045 **M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

Voilà.

M. DIMITRIOS RAPTIS :

3050 Et il faut, comme je dis dès le début, il faut avoir toute l'extension. Parce que si moi, vous
me dites : « O.K. faisons une combine et trichons. Qu'est-ce que tu vas faire? » Moi, je dis : « O.K.
on fait une petite extension jusqu'à Pie IX. » On fait une demande d'offre, quelqu'un qui sait que ça
va être ce dont on vient de parler, il va donner un prix en ayant ça en tête. Il dit O.K. On lui dit : « Tu
vas creuser, tu n'as pas le droit d'ouvrir » alors on commence avec ça et puis, un bon matin, on dit :
3055 « O.K. Pie IX, mais ce n'est pas assez. Faisons une petite extension jusqu'à l'ouest de la 25. » Puis
il dit mais oui. Mais Anjou, on découvre qu'Anjou est vraiment isolée. Il faut faire quelque chose
d'autre. On a le contracteur, on continue. On ne va pas mettre quelqu'un d'autre pour se mêler les
pieds.

3060 Monsieur Trudeau a déjà dit que ça prend du métro jusqu'à l'aéroport. Il avait en tête la ligne
verte. Mais on dit : « Mais non, ce n'est pas la verte. » Si on regarde sur *Google Map*, on voit tout le
stationnement gaspillé pour les entreprises proches de l'aéroport. Parce que le parc industriel de
Montréal, veux, veux pas, sera toujours à l'aéroport. Il n'y a pas grand monde qui veut habiter là.
Travailler, c'est autre chose. Et le deuxième, au nord d'Anjou. Alors il faut que le nouveau métro
3065 passe proche de tout ce beau monde pour leur donner accès pour aller au travail. Sinon, tous nos
objectifs sont des rêves. Pour qu'un rêve devienne un objectif, ça prend un plan et je crois que ça

peut faire une partie du plan et après ça, la Ville de Montréal ne sera plus la même parce qu'elle aura un axe, comme on a la 40, et l'idée est de faire concurrence à la 40.

3070 **LE PRÉSIDENT :**

Si vous permettez, un de vos derniers commentaires me laisse à penser qu'on n'a pas d'expert ici, qu'il faudrait aller les chercher à Paris ou ailleurs. C'est un jugement de valeur sur notre expertise?

3075

M. DIMITRIOS RAPTIS :

Ça fait quinze ans au moins qu'on n'a rien fait au Québec. Et ici, si on a un expert qui travaille dans une compagnie de construction, on a comme un petit problème. Si on trouve quelqu'un proche de la retraite, quelque part à Paris, un vrai créateur... Le créateur tout d'abord s'en fout de l'argent d'une manière ou d'une autre. Alors un vrai créateur qui veut créer quelque chose, mais sera attiré par Montréal. Je pense à nos cousins Français mais aussi il y a d'autres villes. Si on regarde n'importe quelle autre ville en dehors de l'Europe, de l'Amérique du Nord, prenez un au hasard, si vous voulez arriver et regarder le métro de Shanghai de l'aéroport, ça va seulement à 430

3080

3085 kilomètres, il n'a pas de moteur ni de roue, mais je ne voudrais pas vous faire rêver trop. Prenez une autre ville, Tokyo, Shanghai ou n'importe quelle ville que vous connaissez de l'Asie. Je l'ai fait, j'ai été déçu.

3085

Et puis il est temps qu'on s'organise. Et ça, ça nous prend un plan. Je n'aime pas juste rêver. Oui, je rêve parce que si on n'a pas la tête dans les nuages, on ne voit pas le pays des rêves. Il faut avoir la tête dans les nuages, certain, mais il faut aussi avoir un plan.

3090

LE PRÉSIDENT :

3095 D'accord. Merci beaucoup.

M. DIMITRIOS RAPTIS :

Merci.

3100

LE PRÉSIDENT :

Est-ce qu'on peut vous inviter à vous avancer?

3105

M. DENIS LECLERC :

En fait, on est trois mousquetaires.

LE PRÉSIDENT :

3110

Ah! Puis il en manque un?

M. DENIS LECLERC :

3115

À vrai dire, ils sont quatre les trois mousquetaires mais...

LE PRÉSIDENT :

Donc il vous en manque deux.

3120

Mme ISABELLE BEAULLIEU, commissaire :

On va faire une petite pause.

3125 **LE PRÉSIDENT :**

On va vous attendre, on est un peu en avance. Donc il n'y a pas de problème. On va vous attendre.

3130 **M. DENIS LECLERC :**

Merci. Tous pour un.

3135

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

REPRISE DE LA SÉANCE

3140 **LE PRÉSIDENT :**

On est prêt pour vous. Quand vous êtes prêts. Tout le monde y est? Parfait. Alors c'est plus ou moins dix minutes de présentation et ensuite, on échange. Et on a bien reçu vos documents.

3145 **M. DENIS LECLERC :**

Présentation. Je suis Denis Leclerc, président d'Écotech Québec, on représente la Grappe des technologies propres.

3150 **LE PRÉSIDENT :**

Vous voulez juste vous nommer, s'il vous plaît?

M. DENIS LECLERC :

3155

C'est ça.

M. YVES-THOMAS DORVAL :

3160

Yves-Thomas Dorval, président du Conseil du patronat.

M. PHILIPPE BOURKE :

3165

Et Philippe Bourke, directeur du Regroupement des conseils régionaux de l'environnement du Québec.

M. DENIS LECLERC :

3170

Bonjour! Merci de nous accueillir. On représente *Switch*. Qu'est-ce que c'est *Switch*? C'est l'alliance pour une économie verte. Ce qu'on désire, nous, c'est bien d'accélérer le virage vers une économie verte. Ce qui est caractéristique de *Switch*, c'est qu'on regroupe autant les gens d'affaires que les écolos. On a décidé de travailler ensemble. Lorsqu'on partage les mêmes objectifs, des dossiers, des visions, mais bien sûr, on s'est aperçu qu'on partageait beaucoup plus de choses entre nous qu'il y avait de différences. Alors c'est pour ça que *Switch* a inclus entre autres la *Fondation Suzuki*, *l'Association de l'aluminium du Canada*, *Équiterre*, *Cycle Capital Management*, *Desjardins*, *Conseil du patronat*, *Gaz Métro*, *Énergex* et j'en passe, mais vous avez à ce moment-là une bonne idée.

3175

3180

Nous, bien sûr, on veut saluer l'implication et le leadership de la Ville de Montréal, entre autres lors de la COP21 à Paris et on salue la volonté de la Ville de redoubler ses efforts pour réduire la consommation de pétrole à travers, bien entendu, la présente consultation.

Alors sans plus tarder, je passe l'appareil à Yves-Thomas Dorval qui va vous donner un résumé d'une partie de notre mémoire.

3185 **M. YVES-THOMAS DORVAL :**

Alors peut-être rappeler comment on fonctionne à l'alliance. C'est qu'on fait des études, on fait des tables rondes, on fait des forums et on fait aussi des groupes de travail, donc des comités. Moi j'ai eu le bonheur de coprésider – on fait toujours ça en coprésident – alors dans le cas qui nous occupe ici, c'était un comité qui portait particulièrement sur la transition énergétique et on a fait d'autres comités, entre autres l'écofiscalité que j'ai coprésidé également avec Steven Guilbault. Sur le groupe, nous regroupons une quinzaine d'intervenants ou plus et on passe au travers des problématiques spécifiques.

3195 Alors il y en a eu différentes sortes sur l'approvisionnement, il y a eu les marchés publics. Dans ce cas-ci, ça portait davantage sur la question de la transition énergétique et le groupe regroupait donc des gens, comme Denis l'a mentionné tantôt, milieux industriels, économiques, municipaux, environnementaux et technologiques. On avait, par exemple, des représentants de *l'Association industrielle de l'Est de Montréal* – je pense que ça va vous intéresser particulièrement, 3200 là où est-ce qu'on a tout le complexe pétrochimique et ainsi de suite – *d'Écotech Québec, du Mouvement Desjardins, du Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec*, d'où la présence de mon collègue ici, de *l'Association canadienne de l'énergie éolienne, de Coop Carbone, d'Enerkem, CoeffiScience, de Vivre en Ville et de la Société de transport de Montréal* et, bien sûr, *Conseil du patronat et Équiterre*.

3205 Alors la façon dont on a abordé notre document que vous avez, donc qui a été fait dans une perspective très large, évidemment, vous avez une consultation de la Communauté métropolitaine de Montréal de façon plus spécifique mais nous, on l'a fait de façon très large au Québec et on l'a fait à travers une approche qu'on appelle *Avoid-Shift-Improve* en anglais qui est essentiellement de regarder en français l'approche *Éviter-Transférer-Améliorer*, comment on pouvait faire des suggestions concrètes.

3215 Parce que l'objectif qu'on avait ici, ce n'était pas de questionner par exemple les objectifs du gouvernement, c'était de prendre pour acquis qu'il faut aller vers une réduction des émissions de gaz à effet de serre. Et nous, on s'est réuni ensemble, puis on a dit O.K., comment on pourrait faire

ça? Et l'angle, on l'a approché beaucoup plus sur l'angle de la demande que de l'offre. C'est-à-dire qu'on a moins questionné la question des producteurs d'énergies traditionnelles, fossiles et, etc., mais plus sur l'angle de la demande, comment on pourrait faire des actions concrètes qui agiraient sur la demande pour atteindre l'objectif qu'on a.

3220

Alors mon collègue ici va vous parler peut-être plus davantage avec des exemples plus spécifiques mais je résumerais ça, les trois questions, l'étape 1 : Éviter les déplacements grâce à un aménagement durable du territoire. Ça c'est l'aspect à éviter. L'étape 2 : Transférer les déplacements vers des modes d'offres de transport collectif urbain, c'est l'aspect transférer. Et 3, par exemple, Améliorer les déplacements en misant sur la diminution de l'empreinte de carbone des véhicules. Donc on va travailler plus sur les améliorations à apporter.

3225

On a mentionné là-dedans comment on pouvait faire ça gagnant-gagnant. J'aimerais dire même gagnant à trois reprises. Donc les industries, les individus ou les ménages, l'environnement, l'innovation, les villes. Et on a identifié 42 actions qui ont fait consensus dans notre document. Évidemment, quand ça ne fait pas consensus, on ne l'a pas, mais les 42 actions qui sont là sont des actions qui ont fait consensus et qui peuvent être mises en œuvre. Et vous l'avez dans le rapport sur des périodes qui peuvent être différentes, soit à très court terme, soit moyen et long terme dont un certain nombre peuvent être déployées très rapidement donc et d'autres d'être initiées de manière urgente même si les impacts ou les conséquences, les résultats vont être à plus long terme, mais il faut commencer tout de suite à la mise en place.

3230

3235

Alors c'est ce qu'on vous présente aujourd'hui dans notre document. Je laisse tout de suite la parole à mon collègue pour aller peut-être un petit peu plus en détail sur les approches en question.

3240

M. PHILIPPE BOURKE :

Donc je vais m'attarder aux deux premiers volets, donc justement le volet *Éviter* et *Transférer*. Je vais vous donner quelques exemples plus concrets de mesures qu'on propose et je vais redonner la parole à monsieur Leclerc ensuite pour la dernière partie, *Transférer*.

3245

Effectivement, juste encore une fois spécifier, comme l'a dit monsieur Dorval, que le document a été construit dans la mesure où on visait une intervention du gouvernement du Québec. Donc là, on a choisi de vous présenter ici des mesures ou des recommandations qui s'intéressent plus spécifiquement aux champs de compétence d'une municipalité, en l'occurrence de l'île de Montréal. Donc à ce moment-là, évidemment je ne noterai pas toutes les mesures qui sont proposées dans le document mais uniquement je vais citer quelques-unes qui sont plus appropriées au contexte de la consultation actuelle.

Donc le premier : Éviter les déplacements. Donc comme le disait monsieur Dorval, c'est la mesure de réduction à la source. Donc c'est l'idée de faire en sorte de créer des conditions pour limiter le besoin de motorisation, on pourrait dire ça comme ça, donc en faisant en sorte que les milieux de vie soient construits de manière à ce que ce soit plus facile de se déplacer sans besoin de motorisation, à pied par exemple, de rapprocher les lieux de travail et les lieux d'habitation et de commerce, toute l'idée de la mixité des fonctions.

Donc c'est l'objectif qui est souhaité par ces mesures-là à terme mais on précise dans notre document quelques recommandations très pratico-pratiques qui favoriseraient l'inversion de la tendance parce que la tendance malheureusement est plutôt à l'inverse, on le sait, elle est à l'étalement.

Alors comment on favorise plutôt ce mode d'urbanisation là où on réduit les besoins de motorisation? Bien, on fait des propositions très précises, entre autres sur la question de la consolidation des territoires urbains déjà existants, en particulier autour des axes de déplacement, donc c'est le concept de TOD – *Transit Oriented Development* – donc c'est l'idée de rapprocher le développement des zones où il y a déjà des facilités en termes de transport qui sont existantes et qui évitent la nécessité d'en construire de nouvelles.

Au niveau spécifiquement des mesures qui évitent justement l'étalement, on parle de concepts qui sont déjà introduits de plus en plus de même dans la loi québécoise. On fait référence entre autres à l'Accord de partenariat avec les municipalités qui couvre la période 2016-2019 et qui introduit déjà l'idée de ce qu'on appelle la redevance de développement, donc taxer d'une certaine

3280 façon le fait qu'il y a des coûts environnementaux et sociaux, économiques qui sont associés au fait de s'étaler parce qu'il y a des externalités environnementales et donc cette mesure de redevance de développement permet de venir compenser ce désincitatif-là à une meilleure densification. C'est la même chose avec la question d'intégrer, de mieux internaliser les coûts de l'étalement aussi dans le partage des coûts entre les bénéficiaires de transport.

3285 Dans le volet maintenant *Transférer*, donc contrairement au précédent où on parlait d'éviter les besoins de motorisation, dans ce cas-là, on cherche à favoriser les modes de déplacement ou de mobilité les plus efficaces et en général c'est ceux où on peut se transporter plusieurs dans un même véhicule. Donc on parle de transport collectif et/ou dans des modes de transport qui ne génèrent pas d'émissions de carbone, donc les transports actifs.

3290 Pour ça, on note évidemment dans ce champ de compétence là, c'est clair que les municipalités ont un grand rôle à jouer, le transport collectif, en particulier à Montréal. On souligne le fait... Évidemment, c'est un enjeu qui s'adresse plus au gouvernement du Québec mais je pense que la Ville de Montréal a un rôle à jouer elle aussi de ce côté-là en se faisant le porte-parole de nos recommandations à l'effet qu'on souhaite que le gouvernement se dote d'une politique de
3295 développement du transport collectif comme il existait mais qu'on n'a plus depuis 2012.

C'est d'ailleurs une politique qui a été très, comment dire, efficace, dans le sens qu'elle a amené vraiment une augmentation importante de la desserte en termes de transport collectif et de l'achalandage. Donc elle a fait ses preuves. Donc le message qu'on dit, c'est que ça nous en prend
3300 une rapidement, une autre pour poursuivre sur la même veine et augmenter le transfert modal entre le transport solo et le transport collectif.

3305 Aussi, autre mesure dont on parle en termes de bonification de l'offre de transport collectif, donc indépendamment de cette politique québécoise là, on parle d'un rôle aussi du fédéral. Il y a des mesures financières qui pourraient être disponibles ou des contributions du gouvernement fédéral qui pourraient être attribuées au développement du transport collectif et on cite entre autres la taxe d'accise fédérale sur l'essence qui permettrait d'investir davantage de sous. Bon, à l'époque où on a fait ce document-là, on ne parlait pas du programme d'infrastructure que le gouvernement

3310 actuel a promis. C'est clair qu'on a des attentes par rapport aux choix qui vont être faits dans ces investissements-là et on souhaite qu'ils soient dirigés vers des infrastructures qui vont aller dans ce sens-là évidemment et non pas venir encourager, au contraire, l'étalement.

3315 La dernière mesure dont on parle de façon spécifique, c'est la question de la tarification de la congestion. Vous avez entendu parler d'un rapport qui a été présenté à l'automne dernier par la Commission d'écofiscalité du Canada, un événement d'ailleurs où *Switch* a été partenaire et donc cette idée-là évidemment de montrer qu'il y a un coût à la congestion et conséquemment qu'il y a une valeur d'avoir en contrepartie une mobilité qui est fluide, donc ça permet d'amener des sources de revenu grâce à ça pour financer des mesures de transport collectif.

3320 Donc c'est à peu près les grands messages qu'on voulait cibler pour ces deux volets-là. Je redonne la parole à monsieur Leclerc pour le dernier volet.

M. DENIS LECLERC :

3325 Merci. Alors on parlait... Philippe a parlé de *Éviter* et *Transférer*. Maintenant, pour *Améliorer*, très rapidement. Si on veut améliorer les déplacements, c'est parce qu'on veut aussi diminuer l'empreinte carbone des véhicules. Comment on veut faire ça? Des suggestions.

3330 Ici, c'est le contrôle des émissions des véhicules. C'en est une facile. L'utilisation de carburant à plus faibles émissions, on parle aussi de biocarburant maintenant pour les véhicules. Le choix des matériaux plus durables, on pense entre autres à l'utilisation de l'aluminium qui se fait de plus en plus au niveau des véhicules, même le magnésium, des pièces de magnésium qui vient aussi réduire le poids des véhicules. L'amélioration de la logistique, bien sûr, l'efficacité énergétique dans les transports de marchandises. Marchandises, par exemple le gaz naturel liquéfié, plus
3335 adapté aux marchandises et, bien sûr, l'électrification des transports, notamment des transports ou particulièrement le transport des passagers.

Alors ce qu'on recommande à la Ville de Montréal, c'est de travailler bien sûr avec le gouvernement du Québec et encourager, en collaboration avec les principaux acteurs du secteur, la révision de la chaîne logistique du transport des marchandises. On voit qu'il y a particulièrement ici à

3340 Montréal une Grappe qui s'occupe de la logistique mais il faut le regarder aussi avec une perspective grande, plus grande et que ça, ça soit en milieu urbain et bien entendu adapter la flotte de véhicules, la taille, l'énergie utilisée, en fonction des distances à parcourir. Ça va peut-être de soi mais c'est bon toujours de se rappeler de certains de ces éléments.

3345 Alors, ceci conclut notre brève présentation. Nous sommes disposés à essayer de répondre à vos questions.

LE PRÉSIDENT :

3350 Vous avez été remarquables pour synthétiser ces presque 60 pages en moins de dix minutes. Une chance qu'on l'avait lu. Questions?

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

3355 Je voudrais aborder deux sujets. D'abord, logistique, transport des marchandises, c'est un peu court dans votre document, mais la question que je me posais comme rôle pour la Ville, est-ce qu'on peut mobiliser ce groupe qui s'appelle les camionneurs et qui est composé à très vaste majorité d'artisans. Un camion, un propriétaire. On peut, je suppose, mobiliser des entreprises très avancées comme *TransForce* ou *Transport Robert* qui est le plus avancé dans toutes ces questions de GNL, puis d'essayer de... Mais tous les autres, est-ce que c'est envisageable de l'immobiliser autour d'un objectif? Dans un an, vous avez tous le dispositif pour le moteur au ralenti, par exemple, pour éviter... Est-ce que c'est faisable? Est-ce que vous sentez que c'est possible de les mobiliser, ces gens-là?

3360

3365 **M. YVES-THOMAS DORVAL :**

La première des choses, moi je voudrais dire un point là-dessus. Tantôt, on a dit on a essayé d'utiliser l'approche de la demande. Alors si on s'adresse seulement au transporteur, c'est une chose, mais le transporteur est là pour rendre un service à un client. Et souvent, ça va être le client qui va avoir un grand impact sur la décision. Parce que le transporteur peut dire : « Écoute, moi je vais pour éviter la congestion, je vais vous servir à des heures où est-ce qu'on est hors trafic. Ça va réduire la congestion, par exemple. » Mais il faut que le demandeur soit prêt, le client soit prêt à l'accepter celui-là. Ça fait qu'il faut faire attention de penser juste aux chaînes logistiques. La chaîne logistique, ça part d'un intrant, du fournisseur, puis du récepteur. Alors c'est l'ensemble du groupe. Et ça, c'est un élément important.

Si je prends des exemples en termes de... Parce qu'on a trois stratégies. On a parlé d'évitement. Donc qu'est-ce que ça veut dire au niveau de l'évitement? Il faut d'abord s'assurer que les pôles logistiques soient concentrés dans les endroits où il va y avoir, par exemple, intermodalité, donc on va éviter peut-être des transports. Montréal, la communauté, il y a le transport maritime qui arrive ici et le port, c'est une activité économique extrêmement importante.

Alors comment on fait pour prendre le matériel puis soit l'amener au bateau ou le retirer du bateau? Par exemple, les voies ferrées vont générer moins de gaz à effet de serre par exemple que le camionnage. Mais là, ça dépend du destinataire. On ne transportera pas d'une voie ferrée du Port de Montréal au centre-ville de Montréal. Donc c'est pour ça, c'est une mécanique très complexe et les joueurs, les acteurs ne sont pas que ceux qui sont dans la chaîne logistique mais également ça commence par celui qui fournit, c'est-à-dire celui qui expédie et celui qui le reçoit.

3390 **LE PRÉSIDENT :**

L'expéditeur et le receveur.

M. YVES-THOMAS DORVAL :

3395

Par contre, là où au niveau des chaînes logistiques c'est très important, c'est ce que mon collègue a parlé ici, plus dans le domaine de l'amélioration. Comment on peut améliorer, par exemple, transformer une flotte de camions, si c'est approprié. Parce que ça prend pour la flotte de camions aussi un circuit très précis pour aller s'alimenter, parce que l'alimentation n'est pas partout. Alors par exemple comment on peut améliorer à la fois l'outil de camionnage dans ce cas-là, et ça, ça va prendre par exemple un transfert à une source qui est moins émettrice de gaz à effet de serre, par exemple le gaz liquide, ça peut être des plus petits camions, ça dépend, mais encore là, ça va dépendre beaucoup de l'acceptation de celui qui paie en bout de piste le coût de ce transport-là.

3400

3405

Alors c'est pour ça que c'est complexe. Ce n'est pas un seul acteur, c'est l'ensemble des acteurs, mais toujours à travers les trois stratégies, comment on peut faire en sorte d'éviter des transports inutiles, donc acheminer l'interurbain j'allais dire ou le hors communauté urbaine à un endroit où c'est plus facile logistiquement parlant après ça de le diffuser. Ensuite, comment on peut transférer peut-être dans un mode de transport différent et comment on peut améliorer la flotte même de transport à travers ça.

3410

Donc c'est plusieurs éléments, c'est pour ça que c'est complexe, puis qu'on ne pouvait pas rentrer dans le détail, mais vous ne pouvez pas aller juste en allant voir un acteur qui est celui qui est la logistique. À la fin, il y a le payeur, puis il y a celui qui expédie, puis il y a celui qui reçoit.

3415

M. DENIS LECLERC :

Et si on fait juste un petit peu de pouce là-dessus, je pense dans l'histoire on s'aperçoit qu'on n'a pas tous les disciples qui nous suivent. Alors ça prend des étapes. Alors pour rallier le plus de monde possible, il y a aussi l'exemplarité, il y a aussi des cas d'espèce. Il faut démontrer les avantages. Alors c'est pour ça que c'est sûr que d'aller chercher un à un les disciples, je pense qu'il y en a qui ont déjà essayé puis ils ont eu des problèmes, mais il y a autre chose aussi – il y a 2000 ans – mais en tout cas, il y en a d'autres aussi dans différents secteurs et ce qui arrive, c'est qu'il y a des masses critiques qui sont importantes à identifier pour pouvoir démontrer certaines

3420

3425 technologies, certaines façons de faire. Si on parlait du Port de Montréal, le Port de Montréal, le gaz
naturel liquéfié, ils sont en discussion avec des fournisseurs. Il y a une petite entreprise ici de
Montréal, *Effenco*, qui propose des types, des équipements extrêmement efficaces, peu coûteux,
mais il faut le démontrer à ce moment-là. Alors la stratégie ne sera probablement pas du *push* mais
du *pull*, c'est-à-dire que les gens vont s'apercevoir des bénéfices qu'ils ont, puis là à ce moment-là,
3430 ils vont pouvoir adapter ces nouvelles façons de faire.

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

3435 Dans une approche comme celle-là, quel rôle vous attribuez à la Ville – la Ville et la CMM
au fond – c'est surtout dans la fluidité des déplacements ou si...

M. YVES-THOMAS DORVAL :

3440 Le premier rôle de la Ville, c'est de constituer une table de discussion avec les partenaires,
ça c'est la première des choses, puis que les gens soient à la table en même temps. Et le
gouvernement du Québec a... Tantôt, notre collègue a dit : « Il faut que la Ville travaille avec le
gouvernement, puis le gouvernement doit travailler avec la Ville. » Alors ce sont des éléments qui
rentrent en ligne de compte.

3445 Il y a un élément que je vous ai dit tout à l'heure, je reviens là-dessus, sur la question de la
demande. À chaque fois qu'on veut implanter une mesure, il faut le voir aussi dans quelle est
l'alternative disponible. Parce que malheureusement, des fois, quand on fait de la réglementation –
je ne parle pas de... Je n'impute pas à la Ville quoi que ce soit – parfois quand il y a de la
réglementation, la source alternative n'est pas là. Donc il faut s'assurer que l'alternative soit là. Et ça,
3450 c'est bien, bien, bien important avant d'arriver avec une réglementation forcée, un mouvement.

3455 Puis je pourrais revenir au transport pas des marchandises mais des personnes. Si on veut
amener les gens – puis on va, mettons, faire un *bonus-malus* pour les véhicules personnels ou quoi
que ce soit – mais que l'alternative en termes d'offre de transport collectif n'est pas là, je veux dire,
on fait juste pénaliser une clientèle pour laquelle il n'y a pas d'alternative. Et ça, c'est très, très

important dans l'approche. Donc ça prend, c'est vraiment intégré dans l'approche gouvernementale, municipale.

3460 Le municipal a un gros rôle à jouer là-dessus, particulièrement la Communauté métropolitaine de Montréal plus que beaucoup d'autres, et c'est de constituer des tables où les différentes parties prenantes sont là, qu'il envisage une réglementation qui tienne compte des possibles alternatives et tout ça, ça doit se faire...

3465 Puis là, quand j'arrive au rôle gouvernemental, provincial et municipal, la taxation, il y a un élément municipal mais il y a un élément provincial. Et dans le rapport – parce que j'ai coprésidé aussi le groupe d'écofiscalité – on a toujours dit il faut que fiscalement ça soit neutre à la fin. L'idée, ce n'est pas de générer des nouvelles sources de revenu global pour l'État mais c'est de faire en sorte qu'elle soit plus efficace et plus intelligente, cette fiscalité-là. Ça fait qu'on part du principe souvent de l'utilisateur-payeur. Ici, c'est le pollueur-payeur. Mais l'objectif, c'est de faire en sorte
3470 donc que ce soit plus efficace comme fiscalité et non pas d'alourdir le fardeau fiscal global. Pour les villes, ce n'est pas facile ça parce qu'elles n'ont pas les contrôles sur les outils fiscaux.

M. DENIS LECLERC :

3475 En addition, deux autres rôles en addition à ce que Yves-Thomas vient de mentionner. Un, la Ville, gouvernement de proximité. Donc proximité montre l'exemple. La Ville se doit de jouer un rôle beaucoup plus important dans ce qu'on appelle les bancs d'essai, bancs d'essai d'innovation pour démontrer les technologies. Pourquoi? Parce que ça devient par la suite des vitrines technologiques qui permet à ce moment-là à d'autres utilisateurs de mieux comprendre et
3480 d'apprécier les nouvelles technologies. C'est pour ça que le gouvernement de proximité a ces deux rôles-là également à jouer.

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

3485 En ce moment, est-ce que Montréal est une bonne ville d'accueil à l'innovation ou c'est, au contraire, à chaque fois une montagne à déplacer?

M. YVES-THOMAS DORVAL :

Ça dépend des secteurs.

3490

M. DENIS LECLERC :

Ce qu'on voit en ce moment de la Ville, c'est un changement dans les intentions. Les gens avec qui on travaille au niveau de la Ville de Montréal, on voit très bien qu'ils ont – je parle des intentions – l'intention de modifier, d'être beaucoup plus, je ne veux pas dire proactifs mais beaucoup plus agressifs...

3495

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

Présents, en tout cas.

3500

M. DENIS LECLERC :

... O.K., pour certains, c'est présent, mais dans tout cet aspect d'innovation. Et je pense que Montréal doit jouer ce rôle-là comme métropole, comme New York est en train de le jouer puis il le joue avec les entreprises de Montréal où on ne retrouve pas ces innovations-là à Montréal. Ça fait qu'on se dit : un instant, comment ça se fait que ça arrive? Tout arrive dans ce bas monde, mais il y a des choses étranges comme ça qui arrivent.

3505

Alors c'est pour ça que pourquoi une innovation développée à Montréal est en application dans la Ville de New York quand elle n'est même pas en application dans la Ville de Montréal. Alors vous voyez? Alors c'est pour ça qu'on a quelques fils à attacher encore.

3510

M. PHILIPPE BOURKE :

En fait, moi je voulais revenir sur la question – je trouve qu'elle est très pertinente – vous avez parlé du transport des marchandises. Ça fait plusieurs années que je travaille dans le domaine

3515

de la transition énergétique, réduction des gaz à effet de serre avec Denis aussi, puis on le sait quand on a un os, puis c'est comme si on ne sait pas trop comment le gruger autour.

3520 Dans le volet transport des personnes, les mesures, on les connaît. Il y a un défi d'exécution mais on sait quoi faire. Des fois, il y a des contraintes, des fois, c'est des coûts politiques, des fois il y a toutes sortes de raisons, des coûts financiers mais on sait quoi faire. C'est une liste de recettes ici. Il reste à l'appliquer.

3525 Dans le transport des marchandises, le besoin, il est à la réflexion. C'est clair que cet enjeu-là, comme l'a dit Yves-Thomas, implique tellement... On ne peut pas juste regarder le camion. Le camion est là pour répondre à un besoin et je vous dirais que ça devient encore d'autant plus important dans le contexte d'évolution qu'on vit, on en vit des transformations énormes dans le transport des personnes, vous le savez, avec par exemple les taxis, bien dans le transport des
3530 marchandises aussi.

Moi, anecdote, j'étais très fier de savoir qu'un de mes fils – en fait, les trois n'ont pas de permis de conduire mais un en particulier – il n'est pas question d'avoir d'auto. Ça fait que je dis :
« C'est *l'fun*, il contribue, puis il réduit. » Si vous saviez le nombre d'affaires qu'il se fait livrer à la
3535 maison par des achats en ligne, ça devient gênant. Il y a tout le temps un camion qui passe à tous les deux, trois jours venir porter quelque chose. Lui, il est tout fier, il a tout fait ça de chez eux. Bon, là tu peux dire bien il ne va pas magasiner avec son auto, mais... Puis ça, c'est un défi. Je veux dire, on est au début de quelque chose puis ça, ça va révolutionner aussi le transport des marchandises encore plus.

3540 Donc c'est pour ça que je parle réflexion, planification. À mon avis, c'est un énorme enjeu qui peut aussi être une source d'innovation incroyable, puis je pense qu'à se poser la question, on peut être dans les innovateurs aussi, mais c'est clairement... Je pense qu'il faut bien la situer, que la question du transport des marchandises et l'idée des tables que suggérait monsieur Dorval, à mon
3545 avis, est fondamentale. Il faut asseoir à ce moment-là les gens ensemble, qu'ils parlent de leurs défis...

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

3550 Mais est-ce qu'elle existe cette table-là actuellement ou il faut que quelqu'un prenne le *puck* puis on y va?

Mme ISABELLE BEAULLIEU, commissaire :

3555 *Cargo Montréal* le fait.

M. PHILIPPE BOURKE :

3560 Oui, tout à fait. Tout à fait.

M. DENIS LECLERC :

3565 C'est ça, qui regroupe l'ensemble des transporteurs, *Cargo Montréal* entre autres, puis avec... Alors il y a une Grappe qui existe, une Grappe métropolitaine qui existe dans ce domaine-là.

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

3570 Mais c'est-à-dire que *CargoM* est très lié au port et on peut comprendre pourquoi, ça prenait quelqu'un pour partir le système, si on veut, ou le dispositif. Est-ce que vous n'êtes pas trop lié à un certain type de transport puis ça empêche – ça empêche psychologiquement – mais d'autres, les universités en particulier?

M. YVES-THOMAS DORVAL :

3575 Wow! Écoutez, on a dit tantôt il y a tellement d'éléments, en quelque part il faut penser. Mettons-le dans la stratégie qu'on proposait, *Switch*, qu'est-ce qui peut être fait à très court terme, qu'est-ce qui devra être fait à long terme mais qu'il faut commencer tout de suite pour y arriver. Je pense c'est la solution à mon avis et je pense que ce que *Cargo* fait et la *Grappe* fait, elle le voit dans un contexte où en plus de ça, la Communauté métropolitaine de Montréal, la Ville de Montréal
3580 est aussi un pôle de logistique important, majeur en Amérique du Nord, pas juste au Québec, en Amérique du Nord.

Et un pôle qui a comme un des attraits qu'il ne faudra jamais perdre dans tout ça, c'est la rapidité d'amener une marchandise directement en plein cœur du continent, ce que New York n'arrive même pas à faire à la même rapidité. Donc chaque fois qu'on prend une décision, il faut voir l'impact que ça va avoir sur le pôle économique que représente la logistique.
3585

Mais je reviens sur la question de la *Grappe*. *La Grappe*, c'est l'écosystème du transport mais là, ce qu'on vous amène plus loin que ça, c'est le transport, il n'y a pas juste le transport qui amène une marchandise mais qui va l'amener aussi au dépanneur du coin ou même à l'individu. Et ce que notre collègue a dit tantôt, vous savez, pensez, si on rêve un petit peu puis si on regarde dans le futur, c'est fort ce que je vais vous dire mais ça existe. À San Francisco, moi j'ai un neveu qui est obligé de se faire livrer chaque semaine des pots de vitamines de la pharmacie. Et ça lui est livré par un drone. Il a un appel téléphonique, c'est le drone qui appelle, il est chez lui, il sort dehors,
3590 il reçoit son... Ce n'est pas des farces! Ce n'est pas des farces ce que je vous dis là. Alors les problématiques de transport de marchandises individuel vont se complexifier avec toute la question de l'échange, du commerce électronique en ligne et, ainsi de suite.
3595

Alors c'est pour ça que je vous dis quand vous commencez aujourd'hui cette réflexion-là, il faut penser tout de suite au futur parce que demain va arriver un jour ou l'autre. Par contre, il y a des choses qui peuvent se faire très rapidement et on le sait dans le domaine du transport par exemple des personnes, on sait très bien qu'un corridor d'autobus désigné, c'est quelque chose qu'on peut faire en théorie si on n'est pas pris dans des arrondissements puis des problèmes, on pourrait en
3600

3605 théorie avoir un corridor d'autobus dédié beaucoup plus rapidement que de construire une ligne de métro.

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

3610 Bien sûr.

M. YVES-THOMAS DORVAL :

3615 Mais par contre, il faut savoir qu'on va avoir besoin du transport aussi sur rail pour les passagers. Donc il faut commencer tout de suite les investissements là-dessus et à propos de mon petit message pour la Ville de Montréal, la navette aéroport/centre-ville, je m'excuse mais ça, ça presse. Puis ça, ce n'est pas vous autres qui avez tout le contrôle là-dessus mais ça presse que ce soit pour un autre élément, c'est l'image même de Montréal.

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

3620 C'est un autre siège social qui s'occupe de ça.

LE PRÉSIDENT :

3625 Avais-tu terminé?

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

3630 Un dernier aspect. Hier, nous avons eu un intervenant chercheur à qui j'ai demandé : « Mais est-ce qu'il existe un lieu où on peut réunir les forces d'innovation, les forces de recherche, c'est-à-dire les universités, les grandes écoles, les grands métiers, les grandes professions qui fait le travail pour que Montréal devienne un grand centre d'innovation et de recherche en matière, par exemple, d'électrification des transports ou même en matière de transition énergétique *at large*? » Est-ce qu'il y a un endroit où...

3635 **M. DENIS LECLERC :**

Est-ce qu'il y a des endroits.

3640 **M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

Par exemple, si Ottawa un jour délie un peu les cordons de sa bourse, ce n'est pas impossible pour ce genre d'activité, est-ce qu'on va y aller en ordre dispersé ou si on va y aller en bloc?

3645 **M. DENIS LECLERC :**

Si vous me permettez, en termes de véhicule électrique, il y a différentes organisations qui s'en occupent.

3650 **M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

Oui, il y en a.

3655 **M. DENIS LECLERC :**

On peut vous faire la liste. Maintenant, là si vous me posez la question : oui, mais est-ce qu'il y a de la synergie, ils collaborent? Là, ne me posez pas la question parce que je ne pourrais pas y répondre. Mais le point, c'est que oui, il y a certaines organisations qui sont très impliquées si on parle de véhicule électrique. J'imagine – je ne suis pas au courant – mais j'imagine que vous me parlez des chercheurs, des universitaires au niveau de la logistique. Il y en a des gens qui regardent, qui pensent au nouvel aménagement urbain comment ça va se faire dans le futur.

3660

M. YVES-THOMAS DORVAL :

3665 Moi, je veux mentionner quelque chose. Vous savez, le Conseil du patronat, ce n'est pas
seulement des employeurs privés, c'est des employeurs publics. La Ville de Montréal est membre
chez nous, etc. Demain, je suis avec l'Union des municipalités pour parler de l'importance que les
argents à Ottawa sur les infrastructures soient dépensés effectivement le plus rapidement possible.
Donc c'est pour vous dire qu'on a des enjeux qui vont très loin.

3670 Mais nous on croit fondamentalement au rôle des entrepreneurs. Et ça, même si on a des
gens qui font de la recherche, les entrepreneurs sont les sources d'innovation. Il faut leur donner la
place. Je vais vous donner un exemple très précis pour moi, *Téo*. Moi, je suis juste à *Téo*
aujourd'hui. Je suis membre de *Téo*, je fonctionne avec *Téo*, je rêve de *Téo*, j'en parle à tout le
3675 monde.

 Pourquoi? Ça réduit les émissions de gaz à effet de serre puis c'est un excellent service.
Moi, je suis gâté avec ça. Alors c'est un exemple. C'est un entrepreneur qui a décidé, lui, d'y aller de
l'avant. Il fallait par contre qu'il fonctionne dans le système actuel. Alors le rôle de la Ville de
3680 Montréal, quand tu as parlé d'innovation, etc., c'est aussi de permettre aux entrepreneurs d'arriver
puis d'innover, donc d'avoir parfois – puis ça n'a pas été le cas pour *Téo* parce que lui, il a décidé de
prendre le système actuel puis de l'adapter – mais des fois, c'est d'arriver aussi avec un système
puis des fois modifier la réglementation pour permettre à l'entrepreneur de pouvoir arriver avec
l'innovation.

3685 Alors moi je vous donne juste ce petit exemple-là dans le transport des personnes...

M. DENIS LECLERC :

3690 Taxi électrique.

M. YVES-THOMAS DORVAL :

3695 ... l'innovation vient des entrepreneurs, puis l'entrepreneur, il faut qu'il ait la possibilité de la faire cette innovation-là. Et là la Ville a un rôle à jouer dans sa réglementation et dans son organisation.

LE PRÉSIDENT :

3700 Je serais tenté de vous poser une question à laquelle vous ne pourrez pas répondre mais elle me brûle la bouche. On a entendu jusqu'à maintenant à plusieurs reprises la notion... Deux notions : celle de leadership. En quelque part, il va falloir que quelqu'un en fasse un élément visible, entraînant, parce que ce dont on parle, c'est des changements de comportement lourds, des changements profonds qui vont devoir se réaliser sur une longue période, qui touchent à
3705 l'aménagement du territoire, aux déplacements, à la fiscalité. Ça touche à l'ensemble de l'organisation de la société telle qu'on l'a développée depuis la dernière guerre. Et ce à quoi on pense et ce à quoi les gens nous amènent à réfléchir avec toutes sortes de recommandations, c'est un changement mais profond de paradigme.

3710 Tout le monde est d'accord pour se dire que ça ne se fait pas du jour au lendemain, mais ce que j'aimerais, vous êtes en contact, vous êtes dans des discussions avec une grande diversité de personnes, selon vous, quelle sorte de leadership ça prend pour démarrer la roue et en faire une crédibilité. C'est beau avoir des cibles, la COP21, de réduire de, en telle année, c'est trop vague, c'est trop flou. Il faut commencer avec quelque chose et il faut être cohérent et le maintenir pendant
3715 25 ans pour arriver à terme. Comment on fait ça?

M. YVES-THOMAS DORVAL :

3720 Bien, la première des choses, vous avez 42 propositions là...

LE PRÉSIDENT :

On en a plein.

3725 **M. YVES-THOMAS DORVAL :**

... dans un document articulé où les parties prenantes diverses se sont entendues. Donc partir d'un consensus, c'est déjà quelque chose. Je pense qu'il est facilitant.

3730 Deuxièmement, les pouvoirs publics ont un rôle d'accompagnateur, ont un rôle d'initiateur, un rôle de facilitateur, de réglementateur et d'imposition fiscale. Ça c'est le rôle que les villes ont. Mais il ne faut pas penser que les villes vont tout faire. Un, dans leur propre système d'approvisionnement, la Ville doit par contre mettre ça en cause, dans ses propres systèmes d'approvisionnement. Et je vous dirais il y a une foule d'entreprises, de chefs d'entreprise, vous savez, ça évolue les chefs d'entreprise, puis moi je peux vous dire un important client est en train de repositionner tout son personnel et dans plusieurs bâtisses mais entre autres dans une bâtisse, puis là, il doit se poser la question : où est-ce que je m'en vais?

3740 Savez-vous la principale question qu'il se pose actuellement? C'est comment je peux faire en sorte comme entreprise de démontrer à mes employés, à mes clients, à mes partenaires, à mes *stakeholders* comment je peux avoir une décision judicieuse au plan des changements climatiques dans ma décision d'aménagement de choisir une place, etc.?

3745 Comme Ville, c'est d'écouter ces entrepreneurs-là, ces entreprises-là, ces chefs d'entreprise là qui justement sont animés de ça. Alors le leadership, c'est un leadership à mon avis d'accompagnement, de facilitateur et de provoquer les choses en disant : « On est là pour accueillir vos besoins, etc. » Ce n'est pas nécessairement d'arriver, sauf pour ses propres fonctions, puis la Ville est un gros utilisateur énergétique dans ses transports, dans son personnel, etc. Elle, la Ville, elle a une exemplarité à faire.

3750

LE PRÉSIDENT :

C'est un terme qui nous a été mentionné à plusieurs reprises, le rôle d'exemplarité.

3755 **M. YVES-THOMAS DORVAL :**

3760 Mais je vous jure, si vous saviez toutes les préoccupations qu'actuellement les chefs d'entreprise ont pour justement... Il est déjà lancé, le bal. Il n'est plus... Quand vous voyez COP21, des grandes compagnies multinationales dire : « On n'a pas le choix, il faut avancer là-dedans, on est là. » Les employeurs, parce que nous on représente que des employeurs au CPQ, ils sont là, pas tous, pas tous, mais les grands employeurs, c'est eux autres qui vont imprimer un leadership et les autres vont suivre. Mais les grands employeurs ne sont peut-être pas encore là tous mais on va choisir ceux qui sont là et ils vont servir de modèle.

3765 Et je pense... Puis là, on parle d'émissions de gaz à effet de serre, ça touche toutes sortes de choses. Là, on a parlé juste de la transition au niveau du transport mais vous savez, il y a l'efficacité énergétique des bâtiments qui est une autre composante énorme. Alors la Ville a des bâtiments, la Ville a des installations et ainsi de suite, puis c'est la même chose pour les employeurs aussi, parce qu'une Ville c'est souvent aussi des bâtiments et l'efficacité énergétique va être un autre élément à toucher.

3770 **M. PHILIPPE BOURKE :**

3775 Un petit point en complément, j'allais parler de l'exemplarité. À mon avis, c'est une forme de leadership essentiel. L'autre élément, c'est un leadership qui est attendu, celui dont vous avez parlé, cette espèce de personne qui va mobiliser. Je dis une personne, une organisation. Le problème actuellement c'est que le terreau n'est pas là. C'est-à-dire qu'il manque l'information. Les citoyens ne sont pas conscients en fait de ce besoin de transition. Ils savent qu'il faut. Ils savent : « Ah! oui, il faut faire COP21, puis c'est important. » Mais ils ne sont pas conscients de ce que ça veut dire et ce que ça représente et donc, en général, ils sont très réfractaires dès qu'on propose une solution parce

3780

qu'ils ne sont pas conscients du problème. Pour eux autres, ce n'est pas vraiment un problème. Le statu quo n'est pas si pire.

3785 Donc il y a un énorme travail d'information, de sensibilisation pour convaincre d'abord les gens qu'il y a un défi mais que c'est un défi enrichissant, dans le sens que les solutions qu'on propose, on n'est pas en train de s'appauvrir, on ne va pas se... En fait, on dit souvent s'éclairer à la chandelle, ce genre de chose-là. On ne va pas retourner à l'âge de pierre, au contraire, on va innover, etc. Mais il faut d'abord expliquer ça et de là va émerger un leader qui va pouvoir s'inspirer de cette meilleure compréhension-là.

3790

Je prends le parallèle avec Stéphane Dion à une époque où lui était convaincu comme beaucoup de gens aujourd'hui le sont. Donc il a présumé que les gens le suivraient, mais évidemment, les gens n'étaient pas là, puis la réalité, c'est qu'aujourd'hui, puis je suis convaincu je relirais, je regarderais les gens qui vont venir ici, on est dans un cercle d'initiés, il ne faut pas se le cacher. Je suis convaincu que tous les gens qui viennent ici, c'est des gens qui sont déjà convaincus comme nous, mais pour faire la transformation ou le changement de paradigme qu'il faut faire, ce n'est pas suffisant.

3795

Oui, il y va y avoir l'exemplarité mais il faut aussi qu'il y ait de l'information, puis on l'oublie souvent, mais il y a un énorme besoin de communiquer ces enjeux-là, puis le défi est énorme aujourd'hui avec la communication, mais moi je trouve que c'est important de le souligner, puis j'espère que ça va être partie prenante de vos recommandations parce que c'est un incontournable.

3800

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

3805

Il y a des enjeux d'acceptabilité sociale...

M. PHILIPPE BOURKE :

3810

Bien, c'est ça.

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

... à résoudre. Vous parlez de densité, vous avez un obstacle là. Si vous parlez de péage, vous avez un autre mur.

3815

M. PHILIPPE BOURKE :

Exact, vous le savez.

3820

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

Et ainsi de suite.

3825

M. YVES-THOMAS DORVAL :

Donc ceux qui sont du côté de la vertu ont des problèmes d'acceptabilité sociale comme ceux qui sont de l'autre côté.

3830

M. PHILIPPE BOURKE :

La vertu est partout, voyons!

3835

M. YVES-THOMAS DORVAL :

Mais ça passe toujours par des alternatives disponibles. Si l'alternative disponible n'est pas là...

Mme ISABELLE BEAULLIEU, commissaire :

3840 En même temps, le F-150 est l'auto la plus vendue au Québec et puis l'année passée 2015, le produit de consommation à plus forte augmentation de vente, c'est la voiture. Puis quand on sait que la voiture la plus vendue, c'est le F-150, il y a beaucoup de...

M. YVES-THOMAS DORVAL :

3845 Mais un bel exemple, il y a un stationnement incitatif à Brossard sur la Rive-Sud qui s'est construit, Chevrier, puis là, il s'est construit un TOD autour de ça, il y a plein, plein, plein. Mais là, les gens ne sont plus capables de sortir de là. Ils n'arrivent plus là. Ou les stationnements incitatifs, tu n'as pas assez de places, ça fait que tu n'y vas plus. Tu dis c'est plus long me stationner et prendre
3850 le transport en commun que... Alors...

Mme ISABELLE BEAULLIEU, commissaire :

3855 Non, mais c'est réel.

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

Le train, ton wagon est plein quand toi, tu montes.

3860 **M. YVES-THOMAS DORVAL :**

Et voilà. Et voilà. Donc ça prend plus de wagons attachés.

M. DENIS LECLERC :

3865 On n'a pas toutes les solutions mais on en avait quelques-unes.

