

60

La présidente de l'Office, madame Beaulieu, soumettra le rapport au Conseil municipal de la Ville de Montréal et ce rapport sera, dès lors, disponible deux semaines plus tard.

65

Je rappelle que les rapports de l'Office ont une valeur consultative, les décisions finales appartiennent aux élu.e.s.

Alors, je nous souhaite une bonne soirée.

70

M. EMMANUEL RONDIA

M. BLAISE RÉMILLARD

Conseil régional de l'environnement de Montréal

75

LA PRÉSIDENTE :

J'inviterais dès maintenant, Emmanuel Rondia du Conseil régional de l'environnement de Montréal. Vous êtes deux.

80

Bonsoir, Messieurs.

M. EMMANUEL RONDIA :

85

Bonsoir. Oui, je vais être accompagné de mon collègue Blaise Rémillard qui est responsable Transport et urbanisme.

Je suis Emmanuel Rondia, je suis le directeur général du Conseil régional de l'environnement.

LA PRÉSIDENTE :

90

On n'a pas compris votre nom?

M. BLAISE RÉMILLARD :

95

Moi, c'est Blaise Rémillard.

LA PRÉSIDENTE :

100

Blaise Rémillard, d'accord. Oui, désolée.

M. EMMANUEL RONDIA :

105

Donc, c'est ça, en fait, c'est tout un défi de vous présenter en dix minutes notre avis sur le Projet de Ville qui est une démarche d'envergure qui brasse vraiment très large beaucoup d'enjeux.

Rapidement, peut-être avant d'entrer dans le vif du sujet, quelques mots sur le Conseil régional de l'environnement de Montréal.

110

Pour souligner, justement, qu'au travers, entre autres, des objectifs transversaux qui occupent notre organisation, on touche beaucoup de sujets qui sont au cœur du Projet de Ville et du futur Plan d'urbanisme et de mobilité.

115

Donc, toute la question de la transition sociaux-écologique et énergétique, la lutte contre les changements climatiques, la résilience du milieu de vie, la protection des écosystèmes naturels et tout ça, dans une perspective d'équité sociale et environnementale.

120

On a et on a eu l'occasion de l'inscrire dans notre mémoire, plusieurs projets aussi et démarches qui sont dans la lignée, en fait, des différents travaux et différents éléments qui sont partagés dans le Projet de Ville

125

Entre autres, on travaille beaucoup sur la question du stationnement et on aura l'occasion d'y revenir plus tard dans la présentation, mais on voit vraiment que c'est un élément levier, majeur, qui doit être traité en profondeur dans le cadre du Projet de Ville et du futur Plan d'urbanisme et de mobilité.

130

On travaille aussi beaucoup sur la question de la réglementation et c'est, en fait, on le voit vraiment comme une étape et un levier majeur d'intervention pour faire aboutir la vision qui est portée au sein du Projet de Ville.

Puis, d'autres démarches que je ne prendrai pas le temps ici de vous détailler, mais qui vont, en fait, contribuer à la réflexion et à la mise en œuvre du Projet de Ville.

135

En fait, on a abordé notre mémoire d'une part en regardant, en fait, en amenant une série de recommandations générales sur le Projet de Ville.

140

Et ensuite, déjà en se projetant aussi sur l'élaboration du Plan d'urbanisme et de mobilité, puis sa mise en œuvre, donc par quatre chantiers incontournables, puis sept leviers qu'on trouvent importants.

Ici, on va se limiter à certains de ces éléments-là justement pour souligner et mettre l'emphase sur les éléments qui sont les incontournables des incontournables, je dirais.

145

Mais, avant de passer sur les chantiers, quelques éléments quand même globaux sur le Projet de Ville. Bien d'une part, c'est sûr qu'on salue cette démarche, ça fait longtemps que beaucoup d'organismes de la société civile l'attendait et on est contents de voir aussi l'engouement que suscite la réflexion sur l'avenir de Montréal pour les prochaines décennies.

150 Globalement, beaucoup de thématiques abordées dans le Projet de Ville rejoignent les différentes actions du Conseil régional de l'environnement.

155 Parmi les commentaires plus généraux, je pense qu'un des éléments sur lequel on veut insister, qu'on voudrait voir transparaître de façon plus marquée, en fait, au sein du Projet de Ville et du futur Plan d'urbanisme, c'est vraiment l'urgence climatique et l'effondrement de la biodiversité.

160 Donc, de mettre encore plus en avant, ça l'est déjà en partie dans le Projet de Ville, mais je pense qu'on est à un niveau d'urgence d'action et de prise de transformation majeure aussi du territoire qui sont à mener à court terme.

165 Et tout ça, en fait, décline aussi au niveau des données qui devraient être intégrées dans le Projet de Ville et dans le Plan d'urbanisme et de mobilité, et des spécificités montréalaises, mais je n'entrerai pas le détail parce qu'on a un temps limité.

170 Puis l'autre élément important qu'on souhaitait souligner de façon globale sur le Projet de Ville, c'est un défi vraiment de ramener une vision de façon hiérarchisée en ciblant bien les enjeux et les défis.

175 Et aussi, en indiquant le lien direct qu'il y a entre les solutions proposées, puis la trajectoire qu'on veut se donner en matière climatique. Donc, on voit ici un potentiel de bonification, en fait, du document du Projet de Ville pour mieux l'attacher, en fait, avec nos cibles, les cibles climatiques que Montréal s'est donnée.

175 Donc, je n'irai pas plus dans le détail au niveau des recommandations, mais on va aborder les éléments clés dans les différents chantiers, donc je passerais la parole à mon collègue Blaise.

M. BLAISE RÉMILLARD :

180 Alors, parmi les quatre chantiers, le premier est d'atteindre une mobilité durable. On a intitulé : Vraiment durable parce qu'il me semble qu'il y a deux aspects majeurs à souligner, c'est celui de la nécessité de démotoriser la Ville.

185 Donc, présentement, le Plan climat, par exemple, fait mention d'une cible de réduction de l'auto solo de 25 pourcents, des parts modales, c'est en filigrane dans tout le Projet de Ville.

Mais, on pense que pour la réflexion, pour la communication, afin de déployer des stratégies qui sont judicieuses, il faut nommer réellement la question de la réduction de la quantité de voitures sur l'Île, de l'usage et de l'espace qu'on lui alloue.

190 Donc, si on doit se baser sur notre cible d'atteindre la carboneutralité en 2050 et considérant qu'une voiture électrique a un cycle de vie qui nous amène à des diminutions de 80 pourcents de GES sur son cycle de vie, il faudrait atteindre une réduction du parc de voitures de l'ordre de 50 pourcents du parc de voitures de 1990.

195 Alors, c'est majeur, on ne chipotera pas sur la quantité de véhicules, puis toutes les questions d'analyse de cycle de vie, de futur de l'industrie automobile, mais il y a là quelque chose à nommer, à chiffrer, à détailler, à expliquer et à communiquer à la population de façon importante pour que ce plan-là fonctionne.

200 D'autre part, bien, il y a la continuité de la Vision Zéro qui nous semble vraiment un élément important. Donc, de déterminer qu'il n'y a aucun mort et blessé grave sur le réseau routier qui est une mort acceptable, prévisible, fortuite. Donc qu'il faut déployer tous les moyens pour que nos politiques et nos aménagements favorisent la sécurité de tous les usagers.

205 Il y a notamment sur ce point-là, la question des véhicules lourds qui sont surreprésentés, évidemment, dans les décès sur la route. On croit qu'il va devoir y avoir des zones d'exclusion de véhicules lourds dans la Ville.

210 Ensuite, accélérer la mise aux normes des secteurs et des typologies de secteurs qui sont accidentogènes, particulièrement sur le réseau artériel de la Ville.

215 Et puis aussi, dans le verre, une inclusion du domaine privé alors qu'on sait qu'il y a huit pourcents des décès chez les piétons se déroulent dans un stationnement, par exemple, qu'il n'y a pas présentement un regard très important qui est là-dessus.

220 En matière de bâtiments durables et d'habitations durables, ce qu'on souhaite soulever aujourd'hui, c'est vraiment l'importance de se concentrer sur le bâti existant. Donc, au taux de renouvellement d'ajout d'environ un pourcent de bâtiments par année, on n'aura pas une transformation importante de la Ville d'ici 2050.

225 À vrai dire, les bâtiments du futur, on les voit déjà, ils sont déjà construits et donc, il faut porter une attention particulière là-dessus.

LA PRÉSIDENTE :

225 Il vous reste deux minutes.

M. BLAISE RÉMILLARD :

230 Bien sûr, on a besoin d'écoquartiers qui sont innovants, mais il faut aller au-delà et transformer ce qui est déjà construit, aller vers l'idée d'une écométropole.

Alors, je passe rapidement sur les questions de logements, bien il faut construire énormément de logements, c'est fondamental à la Ville des courtes distances.

235 Si on veut que les gens adoptent un mode de vie avec des courtes distances, il faut qu'il y ait des logements disponibles à courte distance de leurs emplois, de leurs services, et cetera, c'est fondamental et c'est un grand et vaste projet.

240 **M. EMMANUEL RONDIA :**

L'autre élément important, c'est au niveau des milieux de vie résilience, c'est toute la question de la place de la nature dans la résilience dans nos milieux de vie.

245 On pousse beaucoup pour l'approche des trois C, donc conserver, créer et connecter. Donc, l'intégration des infrastructures vertes, entre autres, la connexion des milieux naturels, l'accès à la nature également.

250 Toujours dans la perspective qu'il est toujours plus difficile et coûteux de recréer des écosystèmes que de protéger, de renaturaliser les écosystèmes qu'on a déjà.

Donc, ça nous amène aussi à un appel, en fait, dans le cadre du PUM à une révision de comment on considère la nature et comment on considère la conservation.

255 Entre autres, la question des écoterritoires qu'on n'a pas eu l'occasion de creuser dans le cadre de notre document, mais qui mériterait, en fait, d'être abordée plus poussée dans le cadre du futur Plan d'urbanisme.

M. BLAISE RÉMILLARD :

260 L'autre chose, pour en escamoter plusieurs, je pense qui est un absent du Plan de mobilité, c'est la question de l'aviation dans une ville carboneutre en 2050.

265 Montréal est une Ville internationale, ça fait partie de nos particularités très appréciables, mais c'est probablement incompatible avec notre cible de Ville carboneutre à l'échelle ou ça l'est maintenant et puis, avec des projections de croissance du transport par avion.

270 Alors, on appelle vraiment la Ville à inscrire un projet de sobriété dans l'aviation et puis, de revoir ses politiques touristiques, ses politiques de développement économique à la lumière de ça, puis d'entamer vraiment une grande discussion avec tous les acteurs que ça implique pour vraiment pouvoir relever le défi de l'aviation.

LA PRÉSIDENTE :

275 Je vous invite à conclure.

M. BLAISE RÉMILLARD :

280 Finalement, bien je vais conclure très rapidement avec deux leviers qu'on souhaitait soulever. Donc, levier majeur, la réforme du stationnement.

285 Donc, c'est 37 kilomètres carrés de stationnement de surface sur l'Île, on ne peut pas le donner à rabais comme c'est fait présentement. Et puis, c'est aussi un potentiel de création d'habitations et d'infrastructures de transport, de mobilité durable.

Et puis, le dernier levier, c'est la planification et le suivi. Alors là, on se projette dans 30 ans, mais on pense que c'est quand même important, pour un projet, d'avoir une rétro planification et des étapes, des jalons, des leviers pour suivre l'évolution de ça et de s'assurer qu'on s'en va à bon port.

290 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, Messieurs. Alors, questions pour vous, oui?

295 **M. JACQUES INTERNOSCIA, commissaire ad hoc :**

C'est toi la première.

300 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est moi la première, excusez-moi.

À partir de la page 26 dans votre écofiscalité, je comprends que pour réduire l'espace de l'automobile et tout ça, alors tarification des vignettes et selon le cylindrée de la voiture, une taxe reliée à la canopée faible.

305

Il y a une série de mesures, mais comment on peut faire ça sans engendrer une écogentrification?

310 **M. BLAISE RÉMILLARD :**

Bien, je pense que la réponse se trouve dans les passages sur l'habitation. Présentement, il y a une écogentrification parce qu'il y a une rareté de logements, puis une rareté de logements particulièrement pour les ménages à faible revenu.

315

Alors, c'est évident que si on pourvoit suffisamment de logements pour loger tout le monde, alors là, toute l'offre et la demande, le jeu de l'offre et la demande qui est accentué lorsqu'on améliore la qualité de vie dans un secteur, va être beaucoup moins importante.

320 Aussi, bien, si on améliore la qualité de vie dans des milieux de façon égale, en fait, sur tout le territoire, alors là, on va encore moins favoriser des effets de secteurs avec une grande rareté de logements, une grande attirance pour les ménages plus favorisés.

325 Et puis, ça passe aussi par des mécanismes de logements sociaux, logements abordables, on va laisser les experts de ces questions-là préciser les solutions les plus judicieuses, mais il y a une crise de logements qui favorise l'écogentrification.

330 D'autre part, bien, les mécanismes d'écofiscalité peuvent se faire souvent à somme nulle, donc d'une part, on va tarifer le geste qu'on souhaite décourager. D'autre part, on va utiliser cet argent-là pour encourager des gestes qu'on souhaite encourager.

330 Alors, il y a des portions qui peuvent être à coût nul... pardon?

LA PRÉSIDENTE :

335 Qui seraient, en termes de mobilité?

M. BLAISE RÉMILLARD :

340 Bien, ça dépend de toutes les mesures, là. Bon, si on parle, par exemple, en termes de mobilité, bien, tarifer davantage l'automobile et investir dans des infrastructures de transport actif, de transport collectif qui bénéficient à l'ensemble, mais particulièrement aux ménages à faible revenu.

345 Bien là, on a là des vases communicants, puis des façons de favoriser l'abordabilité de la Ville aussi.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait, merci. Je m'excuse, je n'ai pas suivi l'ordre.

350

M. PIERRE-CONSTANTIN CHARLES, commissaire ad hoc :

J'ai une question rapide. Je comprends, à la lecture de votre mémoire, qu'on va devoir faire des efforts importants et même changer de comportement si on veut atteindre le niveau de baisse d'émission de GES.

355

Est-ce que vous avez des idées que vous pouvez partager avec nous en matière de stratégies d'éducation et de marketing social qu'on va devoir mettre en place?

360

M. EMMANUEL RONDIA :

Je peux commencer, mais je pense qu'il y a tout un travail d'accompagnement, en fait, dans le changement, puis dans la transformation des comportements. Un accompagnement très personnalisé aussi, si on pense à la démotorisation, bien c'est vraiment de travailler avec les ménages pour faire connaître les différentes alternatives à l'automobile.

365

Comment, en fait, ils peuvent se délester de leur automobile, donc il y a une part d'accompagnement très proche, au-delà des grandes campagnes de sensibilisation, de mettre à la disposition de l'ensemble des citoyens des outils, de leur faire connaître les options et les alternatives aussi, puis de mettre en avant les bénéfices et les bienfaits que ces changements-là peuvent avoir.

370

C'est sûr que de notre côté, je pense qu'on vit déjà les impacts des changements climatiques aussi, donc de le vivre au quotidien, de voir les, exemple, les inondations qu'on a connues récemment, ça marque aussi.

375

Donc, c'est malheureux qu'on doive arriver à ces impacts-là et à ces épisodes-là pour amener des changements, mais je pense que de justement de travailler avec les organismes de la société civile pour accompagner les organisations de toutes tailles, que ce soient autant les entreprises que les citoyens, dans les changements, je pense qu'on y gagnera, en fait.

380

M. BLAISE RÉMILLARD :

J'ajouterais également qu'il y a un travail d'éducation qui doit être fait, qui doit continuer d'être fait, en commençant par le Projet de Ville, de bien montrer les effets projetés des changements climatiques, de bien montrer, par exemple, les taux de démotorisation qui vont découler des différentes mesures et puis, les bénéfices également.

385

Donc, il y a beaucoup d'énergie qui doit être fait, une mise en éducation avec un discours qui est ouvert, qui est dans le dialogue qui est dans l'empathie face à ces changements-là qui vont être difficiles, là, on ne se le cachera pas.

390

L'autre aspect, c'est notre levier six. On pense aussi que la Ville doit un peu serrer la vis en termes de contrôle de la publicité pour, du moins, ne pas être un... d'essayer de contrôler le discours qui va vers plus de consommation, plus d'achat de véhicules, plus de production de déchets, et cetera.

395

Puis, il y a certains leviers en publicité qui sont reconnus comme efficaces et que la Ville pourrait mettre en action sur le territoire.

400

LE COMMISSAIRE CHARLES :

Merci.

405 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

410 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Dans votre mémoire, vous parlez d'un pacte de la mobilité. Comment comptez-vous mettre en place un tel pacte? Quels seraient les mécanismes qui seraient mis en place?

415 **M. BLAISE RÉMILLARD :**

Bien, un, ce ne sera pas nous qui va le mettre en place, d'une part, c'est une espèce de nouveau contrat social qu'on essaie de définir par là où, effectivement, il y a présentement énormément de place qui est laissée à la voiture.

420 On parle de près de 80 pourcents de l'espace de rue et avec beaucoup de gratuités, notamment à travers le stationnement.

425 Donc, c'est d'une part, les automobilistes auront des contraintes plus importantes, devront payer des frais plus importants. En contrepartie, ils vont avoir des services pour les ménages qui ont vraiment besoin d'une automobile pour que cette expérience d'automobiliste soit améliorée.

430 Puis d'autre part, que tout soit déployé pour favoriser les autres modes pour qu'il y ait vraiment un accès équitable à la mobilité avec le transport collectif, l'autopartage, le covoiturage, le transport actif, et cetera.

Donc, c'est vraiment cette idée-là qu'on rééquilibre les choses en faveur de la mobilité durable, autant dans les ressources que dans l'espace que la Ville met à la disposition de ces modes-là et que, finalement, l'ensemble peut en bénéficier.

435 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Tout à l'heure, vous avez dit que l'aviation, dans une ville carboneutre, c'est incompatible. Comment est-ce qu'on pourrait régler cette situation-là?

440 Montréal qui est une capitale internationale où est l'OACI, où il y a quand même un grand nombre d'usage, on comprend que c'est vraiment très polluant, mais comment procéder, comment faire ce mouvement-là?

445 **M. EMMANUEL RONDIA :**

Bien, comme on le met dans notre mémoire, je pense que c'est déjà d'entamer la discussion, puis de nommer ces enjeux-là.

450 Je pense que c'est d'y aller dans une démarche constructive avec les différents acteurs autant de l'aviation, mais en fait, de la société civile pour essayer de développer des mécanismes, des leviers qui nous permettent de réduire la part de l'aviation en termes d'émission de GES.

455 Donc, on n'a pas les solutions dans le mémoire, on est plus dans « ouvrons ce dialogue-là, puis ne nous masquons pas », en fait, de l'impact qu'à l'aéroport sur le territoire de Montréal, puis l'impact en termes de GES, mais d'émission indirecte, en fait, de GES.

Si Montréal veut adopter cette analyse-là en termes d'émission de GES, elle doit prendre en considération les apports par l'aviation.

460 Donc, c'est plus d'entamer ce dialogue-là de façon constructive et ouverte avec la société civile pour voir comment on peut faire évoluer les choses vers peut-être une réduction de vols, par exemple.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

465

Mais, ça représente quoi en termes de pourcentage les émissions liées à un aéroport par rapport à l'ensemble des émissions de la région de Montréal?

M. EMMANUEL RONDIA :

470

Je ne sais pas si on a les...?

M. BLAISE RÉMILLARD :

475

On n'a pas de données là-dessus. Au CRE, il y a peut-être des acteurs qui en ont, mais c'est assez... présentement, la comptabilité de l'aviation se fait séparément de la comptabilité nationale, en grande partie.

480

Il y a aussi un débat d'experts sur l'impact du réchauffement climatique, des émissions des avions qui est supérieur parce qu'il se fait dans la haute atmosphère, et cetera.

Donc, c'est un débat assez pointu. À l'échelle mondiale, dépendamment des études, on va parler de deux à cinq pourcents, c'est de ce genre d'ordre de grandeur là.

485

Par contre, c'est un symbole assez fort en termes d'équité lorsqu'on demande aux gens, au commun des mortels, à madame l'infirmière de diminuer son utilisation de la voiture et que, par ailleurs, on peut voir sur les réseaux sociaux des influenceurs prendre l'avion, par exemple.

490

On l'a vu dans le cas de la pandémie, c'était un scandale. On le voit dans le cas des Gilets Jaunes aussi, puis dans le débat qui se met en place là-dessus, en France.

Donc, on pense que c'est une discussion incontournable, on n'a pas toutes les solutions faites, mais elle ne peut pas être absente d'un Plan de mobilité d'une ville qui souhaite être carboneutre.

495

LA PRÉSIDENTE :

Et, nous arrêterons ainsi notre échange. Alors, Monsieur Rondia, Monsieur Rémillard, merci beaucoup et je vous souhaite une belle fin de soirée. Merci.

500

M. EMMANUEL RONDIA :

Merci beaucoup.

505

M. BLAISE RÉMILLARD :

Merci.

510

LA PRÉSIDENTE :

Au revoir.

515

**M. STÉPHANE MÉLANÇON
M. PIERRE MARCOUX
CLUB DE SKI DE FOND MONTRÉAL**

520

LA PRÉSIDENTE :

J'inviterais maintenant Messieurs Stéphane Mélançon et Pierre Marcoux.