

**OFFICE DE CONSULTATION**

**PUBLIQUE DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS:   Monsieur Jean Burton, président  
                          Madame Isabelle Beaulieu, commissaire  
                          Monsieur Alain Duhamel, commissaire

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

---

**Présentation des mémoires et opinions des citoyens**

---

Séance tenue le 9 mars 2016, 19 h

1550, rue Metcalf

Montréal.

**TABLE DES MATIÈRES**

	<b><u>PAGE</u></b>
MESSIEURS CEDRIC CHAPERON ET PHILIPPE BOURKE, RNCREQ .....	7
MESDAMES KARINE PÉLOFFY, AZELINE BONADEO ET FRÉDÉRIQUE BERTRAND-LEBORGNE.....	26
MONSIEUR CLAUDE FARIBAUT.....	46
MADAME ALINE BERTHE.....	58
MADAME FRANCE LEVERT.....	75
MONSIEUR LOUIS-FRANÇOIS TÉTREAULT ET DOCTEUR PATRICK MORENCY.....	90
MONSIEUR CHARLES MOREAU.....	113
MOT DE LA FIN.....	127

**Mot du président, Monsieur Jean Burton :**

Bonsoir. Alors, devant cette foule on va quand même commencer la session de ce soir. Alors, mon nom est Jean Burton, 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 qui agissent à titre d'analystes de la commission.

Nous accueillons ce soir les personnes et les 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 la consultation se passe seulement entre les citoyens et la commission.

Nous avons un total de sept séances d'audition des opinions et nous entendrons une quarantaine de citoyens ou représentants d'organisations de toutes sortes.

La commission a également reçu environ 35 mémoires dont les auteurs ont préféré ne pas en faire une présentation orale. 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 à des causes qui leur tiennent à coeur. Nos consultations se déroulent selon une procédure établie et les commissaires s'engagent à respecter un code de déontologie.

Quant au déroulement de la séance, j'appellerai les participants selon l'ordre prévu à l'horaire. Nous allouerons une vingtaine de minutes à chacun, soit dix minutes pour présenter l'opinion et dix minutes pour un échange avec la commission. Cette séance va se dérouler en français, mais les personnes qui souhaitent s'adresser à la commission en anglais peuvent le faire.

*Tonight's hearing will be held in french, but anyone who wishes to adress the commission in english is welcome to do so. Participants will be invited according to the schedule already defined for this hearing. A 20 minute period will be allowed for each participant with 10 minutes for the presentation of the opinion and 10 minutes for questions from the commissioners.*

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 si elle le souhaite. Les mémoires seront rendus publics et déposés sur le site Web de l'Office.

Une fois les séances d'auditions 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 plate-forme de consultation en ligne, des activités contributives citoyennes, des mémoires ou du marathon créatif. Nous prévoyons terminer la rédaction de notre rapport au printemps 2016.

C'est la présidente de l'Office, madame Dominique Olivier 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.

Les rapports de la commission ont une valeur consultative. C'est donc dire que ce sont les élus qui décideront s'ils souhaitent mettre en oeuvre une, plusieurs ou la totalité des recommandations de la commission.

Notez la présence ce soir d'une sténographe, madame Cindy Lavertu et le responsable à la sonorisation est monsieur Serge Boisé.

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

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, madame Brunelle-Amélie Bourque à la logistique, madame Annick Pouliot aux communications et madame Christelle Lollier-Théberge et Julie Dubé à l'accueil.

La séance de ce soir devrait prendre fin vers 22 heures si tout se déroule comme prévu. Enfin, comme vous le savez, la commission tient à ce que le climat demeure serein. Je rappelle donc les propos malveillants ou les interventions qui portent atteinte aux droits fondamentaux ou la réputation des autres sont irrecevables.

Alors, sans plus tarder, j'inviterais le Regroupement

national des conseils régionaux en environnement du Québec.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Rebonjour.

**Monsieur Philippe Bourque :**

Rebonjour, Bonsoir.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Bonsoir, maintenant oui. Vous pouvez vous nommer, s'il vous plaît.

**Monsieur Philippe Bourque :**

Alors, Philippe Bourque, directeur du regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec. Je suis accompagné de monsieur Cédric Chaperon, responsable du dossier climat et énergie au regroupement.

Donc, rapidement je vous explique pourquoi on se permet de ne pas se mêler de nos affaires en venant dans une consultation régionale. Parce qu'en général le Regroupement laisse à ses membres, les conseils régionaux, intervenir sur des dossiers qui sont sur leur territoire. Mais dans ce cas-ci, évidemment c'est un dossier qui est cher à toute notre organisation, à l'ensemble des conseils régionaux

environnement, et on croit aussi à l'importance que peut jouer le rôle évidemment de la Ville de Montréal dans tout l'écosystème québécois, le rôle de leader que cette démarche-là peut amener. Et c'est en ce sens-là qu'on souhaite y contribuer malgré tout. Évidemment, vous verrez qu'on s'appuie en terme de recommandations beaucoup sur les recommandations qui ont été formulées par le conseil régional de l'environnement de Montréal.

Donc, rapidement, justement je vous situe peut-être qui on est. Donc, le Regroupement regroupe les 16 conseils régionaux. Il y a un CRE dans chacune des régions administratives au Québec, à l'exception de la région 10, qui est le nord du Québec. C'est des organisations qui existent depuis plus de 40 ans. Donc, le premier conseil a été formé dans la région Saguenay-Lac-Saint-Jean en 1973. Donc, ça fait déjà plusieurs années que ce modèle existe, modèle qui s'appuie sur les forces vivantes du milieu. Donc, on regroupe les organisations, les individus, les entreprises qui ont un intérêt en faveur de la protection de l'environnement, mais qui voient dans la dynamique de développement régional une opportunité de faire avancer ces enjeux environnementaux-là.

Donc, c'est vraiment l'idée de réunir ces gens-là, de se

donner des priorités, d'établir une forme de table de concertation pour faire avancer les enjeux environnementaux.

On couvre évidemment l'ensemble des problématiques environnementales québécoises, mais chaque région a un peu ses forces dépendamment du contexte socioéconomique de sa région, la forêt pour certains, l'agriculture pour d'autres. Évidemment, ici à Montréal comme à Québec les enjeux urbains sont très présents, l'enjeu de transport en l'occurrence et d'aménagement. Et le Regroupement est là pour les représenter, aussi pour leur offrir une plateforme de collaboration et d'échange pour offrir un soutien.

Nous on existe, le Regroupement, depuis 1991. Et juste pour terminer là-dessus, on a la chance de pouvoir compter sur un partenariat avec le gouvernement du Québec qui reconnaît les conseils régionaux, reconnaît leur importance, leur accorde un statut d'organismes privilégiés régionaux, sur les enjeux d'environnement et de développement durable. Avant de laisser la parole à monsieur Chaperon, qui va vous présenter un peu l'essentiel de nos recommandations, moi je tenais à souligner, bien évidemment d'abord et avant tout, le travail d'un citoyen qui a été à l'origine de cette consultation, parce qu'il a

soulevé le mandat d'initiative, c'est monsieur Matthew Chapman et dans le fond, pour nous qui travaillons beaucoup dans ce dossier-là, de la transition énergétique, de la réduction de consommation de pétrole depuis plusieurs années, évidemment de voir qu'il y a des citoyens comme lui qui ont décidé de prendre ce dossier-là aussi à bras-le-corps et à mener ça dans une démarche comme celle-là, pour nous c'est vraiment inspirant. On est contents, puis c'est gratifiant aussi de voir que même le maire de Montréal a pris ça à bras-le-corps en disant : « Bien oui, on la lance cette consultation-là. On n'attend pas que toutes les conditions soient réunies. » Parce qu'il sentait que c'était dans l'air du temps. Donc, pour nous, qui avons travaillé à bâtir, disons cette prise de conscience-là sur les enjeux environnementaux associés à l'énergie, c'est vraiment intéressant. Puis on tenait à saluer aussi tout le travail qui a été fait par l'Office pour amener cette mobilisation, amener des participations à travers différentes plateformes, différentes tribunes. C'est évidemment de notre point de vue - j'en ai parlé plus tôt aujourd'hui - mais essentiel. Évidemment, c'est un premier pas, mais c'est par là que va être possible la transition que l'on souhaite.

Donc, là-dessus je vais laisser la parole à Cédric qui

va présenter, entre autres la démarche que l'on mène nous, les conseils régionaux sur la transition énergétique, mais ensuite les recommandations.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Si vous permettez, vous écrivez dans votre mémoire que vous reprenez en intégralité les recommandations du mémoire. Donc, ce qu'on a entendu cet après-midi c'est...

**Monsieur Philippe Bourque :**

Non. Ça, cet après-midi c'était SWITCH. C'était hier, je pense que le CRE Montréal était présent.

**Monsieur Cédric Chaperon :**

En fait, on reprend l'intégralité des recommandations du CRE Montréal. Donc, du Conseil régional de l'environnement de Montréal qui est passé hier.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Ah hier.

**Monsieur Cédric Chaperon :**

C'est hier.

**Monsieur Jean Burton, président :**

O.K. Donc, c'est le même ensemble de recommandations?

**Monsieur Philippe Bourque :**

Oui. C'est notre membre, c'est un de nos membres. Donc, on respecte leur...

**Monsieur Jean Burton, président :**

O.K. Mais si vous avez du temps à mettre, mettez-le plutôt sur ce qui vous diffère de ce qu'on a entendu hier.

**Monsieur Philippe Bourque :**

Mais c'est justement sur quoi on voulait aller.

**Monsieur Jean Burton, président :**

C'est aujourd'hui?

**Monsieur Philippe Bourque :**

C'est aujourd'hui qu'il est venu?

**Monsieur Jean Burton, président :**

Oui.

**Monsieur Philippe Bourque :**

Excusez-moi. On les a manqués.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Si c'est intégralement la même chose, insistez sur le reste, s'il vous plaît.

**Monsieur Cédric Chaperon :**

Alors, ce dont je peux vous parler, c'est que nous on a mené une démarche dont monsieur Gravel a dû vous parler cet après-midi. Donc, la démarche par notre propre énergie. Qui constitue en fait, une démarche de transition énergétique pour le Québec, qui a débuté il y a déjà plus de six ans.

Ce qu'on fait, en fait, c'est qu'on mobilise toutes les parties prenantes du territoire. Donc, dans un premier temps on a fait un gros travail de sensibilisation, de communication sur les enjeux énergétiques puis sur les enjeux d'environnement qui sont reliés aussi. Parce qu'il faut d'abord bien expliquer les problématiques avant de mobiliser comme il faut la population puis les parties prenantes. Puis donc, qu'est-ce que c'est par leur propre énergie à l'échelle de toutes les régions du Québec? C'est une table régionale donc qui réunit tout un panel d'acteurs. Donc, là-dedans on a des directions gouvernementales, on a des représentants des MRC, des municipalités. On a des organisations économiques, donc des entreprises, on a du monde des sociétés de transport, du

milieu de la santé, agricole, forestier. Donc, dépendamment à chaque fois aussi par qui et quelles sont les parties prenantes les plus importantes d'un territoire.

Et en mettant autour de la table ces gens-là, bien ce qu'on fait, c'est qu'on les mobilise puis on leur donne les clés en fait de leur avenir, si on veut, pour changer en fait leur avenir dans la région. Donc, on fait un premier état des lieux, un diagnostic énergétique sur c'est quoi la production énergétique de la région, c'est quoi la consommation énergétique de la région, où est-ce qu'on dépense le plus d'énergie. Puis ensuite, on les invite à faire un plan d'action.

Donc, il y a des plans d'action qui ont été faits dans toutes les régions du Québec sur six thématiques différentes, donc : Le transport des personnes; le transport des marchandises; l'aménagement du territoire; l'agriculture; le chauffage dans les bâtiments et la production d'énergie renouvelable. Et donc, à la suite de ça, bien là, on interpelle les acteurs de la communauté puis il y en a qui prennent une des actions à bras-le-corps puis qui la mène. Puis le concert régional de l'environnement là-dedans agit vraiment comme un animateur, comme un coordonnateur. En aucun cas, ce n'est pas lui qui va dire : « Il faut faire ci, il faut faire ça. » On veut

que ça vienne justement des parties prenantes qui sont autour de la table. Cette volonté d'agir puis de savoir comment agir.

Donc, je pense que notre intervention aujourd'hui c'est surtout là-dessus. C'est que là, il y a eu la consultation qui arrive présentement. C'est une excellente chose en termes de mobilisation, mais il faut encore continuer pour continuer à persuader aussi que la transition énergétique c'est une direction à laquelle il faut aller. Les signaux politiques ont été envoyés y compris par le maire de Montréal dans les derniers mois. Nous, de notre côté on continue à faire ce travail-là notamment en faisant des études économiques pour démontrer que la transition c'est payant pour le Québec et aussi pour les communautés qui s'engagent.

Par-delà, aussi nous on essaie de s'inspirer de ce qui se fait ailleurs dans le monde. Par exemple, on était à la COP21 avec monsieur Bourque en décembre. On a rencontré beaucoup les gens de l'ADEME, donc c'est l'Agence de l'environnement de la maîtrise de l'énergie en France qui agit en fait comme une sorte de coordonnateur, justement de la transition énergétique. Ce qui fait que là-bas l'échelle du territoire, enfin pour tous les territoires il y a une

obligation réglementaire d'avoir un plan climat énergie et territoire, d'ailleurs qui va intégrer aussi le volet adaptation prochainement. Puis ça, on se dit que c'est des outils qui peuvent justement aider des communautés à avancer.

Donc, après on au niveau des recommandations, bien on a repris justement ce qu'a fait le Conseil régional de l'environnement de Montréal. Nous on adhère aussi à l'objectif qui est d'atteindre le carboneutralité pour 2042. Parce que c'est quelque chose qui, justement qui est mobilisateur pour un territoire parce que c'est un objectif qui est ambitieux, mais on sait qu'on est capable si tout le monde s'y prend de la bonne façon, puis si on mobilise comme il faut notre communauté.

Alors, je pense que le message qu'on veut donner finalement c'est on est capable de le faire, il y a un premier travail de mobilisation qui a été fait. Il faut continuer à le faire surtout et il faut surtout faire preuve d'audace maintenant pour la suite des choses.

**Monsieur Philippe Bourque :**

Voilà. C'est aussi simple que ça.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Je regardais dans le mémoire, la carte que vous avez présentée avec un ensemble, c'est des projets, c'est des activités, tous ces petits points de couleur?

**Monsieur Cédric Chaperon :**

Justement, dans le cadre de la démarche par notre propre énergie, il y a un aspect mobilisation, mais il y a aussi un aspect bien, qui est toujours important de mettre en valeur, c'est de montrer les bons coups puis les success stories, on les appelle. Souvent, on entend souvent dire : Pour faire la transition, c'est compliqué, ce n'est pas adapté chez nous. Donc, nous ce qu'on fait - c'est sur le site Web parnotrepropreenergie.com - on essaye justement de répertorier c'est quoi les bons coups qui sont faits au Québec, par les organisations du Québec. Puis ici on ne parle pas genre d'un promoteur qui installe des chaudières. On veut que ce soit, par exemple la commission scolaire qui dit : « Bien, moi j'ai changé tout mon système de chauffage et j'ai fait des mesures d'efficacité énergétique dans mon organisation. Puis voici ce que ça a donné et voici pourquoi c'est bon, puis voici pourquoi tout le monde devrait faire ça au Québec. »

En fait, on veut montrer que les bonnes et belles choses

existent présentement. Il n'y a rien à aller chercher forcément, qui soit impossible à faire. Puis ce genre de choses là sert à amener la reproductibilité des initiatives partout au Québec.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Et c'est mis à jour régulièrement avec les nouvelles activités qui se déroulent?

**Monsieur Philippe Bourque :**

Oui.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Je n'ai pas dit en temps réel.

**Monsieur Philippe Bourque :**

Je me permets de dire que, soyons franc. Ça fait plus d'un an qu'on n'a pas de ressource du gouvernement du Québec pour poursuivre la démarche. On travaille très, très fort pour qu'ils reconduisent le financement. Mais force est d'admettre qu'on n'a plus toutes les ressources pour faire un travail qu'on souhaiterait. Et on espère que le jour où la démarche pourrait être soutenue à nouveau, on puisse continuer ça. Parce qu'effectivement, c'est quelque chose qui est, à notre point de vue - on a parlé d'exemplarité

cet après-midi. Ça en est un exemple. Souvent, on entend dans le discours ambiant : « Ah, bien tu sais, du pétrole on va en avoir longtemps. » C'est comme si on n'est pas capable d'envisager que c'est déjà en cours.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Que c'est possible.

**Monsieur Philippe Bourque :**

On dit au monde que le Québec est déjà en marche là-dedans. Et il y a des gens qui le font parce qu'ils ont de l'aide. Il y a des programmes d'aide, mais il y en a qui le font aussi parce qu'ils croient puis parce qu'ils voient les bénéfices. Puis la beauté de ça, c'est que dans les fiches on montre les bénéfices économiques, les bénéfices en termes de réduction de gaz à effet de serre. Donc, ça montre que c'est une réalité.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Donc, il y aurait là une banque d'idées?

**Monsieur Philippe Bourque :**

Absolument, absolument.

**Monsieur Jean Burton, président :**

D'accord.

**Monsieur Philippe Bourque :**

Et les couleurs c'est pour les thématiques dont Cédric a parlées tantôt, donc agriculture, urbanisme, et cetera.

**Madame Isabelle Beaulieu, commissaire :**

Je me demandais juste moi si comme ça vous en aviez quelques idées qui vous viennent en tête de success stories qu'on peut retrouver, juste pour nous donner des exemples de ce que vous avez répertorié dans la région montréalaise.

**Monsieur Cédric Chaperon :**

Moi, je n'ai plus souvenir de qu'est-ce qui est exactement dans la région montréalaise. Il y en a qui sont parties par la ville notamment. Il y a eu un grand programme d'efficacité énergétique dans les bâtiments, les arénas, il y avait les bâtiments de la ville aussi. Ce genre de chose qui fait du sens. Ça peut être des fois des mesures qui peuvent paraître assez minimes, mais qui mine de rien sont significatives. Donc, de mettre en place des aires de stationnement incitatif, changer les systèmes de chauffage dans les bâtiments. Mais il y aurait la logistique pour le transport des marchandises, changer la manière dont sont

aménagées nos villes.

En tout cas, on a fait une étude économique aussi dedans où à la fin on liste tout un tas de mesures qu'il est possible de mettre en oeuvre. Comme disait Philippe, les mesures elles existent, il faut juste maintenant mettre les gens autour de la table puis les mettre en oeuvre, se mobiliser puis passer à l'action.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Tandis que vous êtes là, il y a une question qui nous préoccupe depuis un petit moment, c'est la définition de carboneutre. Ça veut dire quoi pour une ville comme Montréal d'être carboneutre? Parce qu'on a entendu que quand on calcule, il faut prendre aussi les exportations qu'on fait, les importations qu'on fait. Quand on dit Montréal carboneutre 2042, ça veut dire quoi?

**Monsieur Cédric Chaperon :**

Bien, en fait c'est un assez bon point, puis d'ailleurs la carboneutralité ça a été... ce chiffre-là n'a pas été calculé ici, mais en France il y a un rapport qui est sorti récemment puis qui a fait genre les choux gras. Parce que ce que ça disait justement, c'est que si on calculait les intrants de GES justement, des produits qu'on consomme, qui

viennent de partout dans le monde, là on explose le bilan. Donc, après c'est sûr que bon, ce qui est produit ailleurs, le calcul ce n'est pas nécessairement évident. J'imagine, ça va peut-être être aussi quelque chose qui va être à définir. On pourrait s'inspirer de ce qui s'est fait ailleurs dans le monde. Vancouver ils ont pris un engagement à ce niveau-là. Donc, on pourrait aller voir comment est-ce qu'eux ils ont fait. Il y a Copenhague qui s'est engagé à le faire pour 2025, la carboneutralité. C'est sûr qu'on ne peut pas être totalement carboneutre, mais il y a les mesures de compensation qui existent aussi d'un autre côté.

**Madame Isabelle Beaulieu, commissaire :**

Mais là, même vous dans la communauté des gens qui sont souvent en train de conceptualiser ces idées pas simples, il y a encore de la réflexion à y avoir donc pour le carboneutre, parce qu'avec les importations, si on calcule toutes nos importations de produits de consommation...

**Monsieur Philippe Bourque :**

Je vous dirais que l'enjeu est suffisamment complexe pour qu'on essaie de ne pas... de mettre ça de côté, ça veut pas dire que c'est pas, il ne faudra pas l'adresser, mais habituellement, lorsqu'on parle de... en France on parle de

territoire énergie positive, ces concepts-là. Il y a même agronome qui parle de ville de Costa Rica qui veut être carboneutre. En tout cas, effectivement, mais souvent la dimension des échanges commerciaux, internationaux n'en fait pas partie à ce moment-ci. Parce que là, on complexifie, là on n'est plus dans des solutions faciles, en tout cas disponibles.

Mais déjà si on montre une volonté puis qu'il y a un engagement après ça, puis une meilleure compréhension de ce que ça veut dire. Peut-être que cette bouchée-là va venir un jour à être plus facile à envisager.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Mais je voulais juste signifier qu'avant de mettre ça à l'avant comme étant la cible à atteindre pour Montréal, pour son 400<sup>e</sup>, il faudrait qu'on sache comment on va le mesurer et est-ce qu'on va l'atteindre. Et c'était ça ma préoccupation. Si c'est zéro émission de GES, c'est facile à mesurer. C'est une façon de dire : On n'émet plus de gaz à effet de serre. Mais si ce n'est pas ça, c'est quoi? Parce que c'est beau de mettre un voeu, une cible à atteindre, mais il faudrait être capable de savoir si on avance et quelle est la cible qu'on vise. Parce que pour moi carboneutre, ça fait plusieurs fois qu'on le voit, mais

je n'arrivais pas à voir qu'est-ce que ça signifie comme concept.

**Monsieur Cédric Chaperon :**

Bien, en fait, justement, c'est là où l'importance est que le travail il fait juste commencer en fait. C'est que demain matin, si mettons la ville de Montréal se dit : « On veut être carboneutre en 2042. » C'est effectivement, on n'émettra pas zéro gramme de CO<sub>2</sub> en 2042. Parce qu'il y a une autre partie qu'on va probablement compenser, mais c'est combien qu'on compense. Parce que si on compense 90 pour cent, bien, on n'aura pas vraiment fait beaucoup d'effort d'ici 2042.

**Monsieur Jean Burton, président :**

C'est juste pour me rassurer. Si quelqu'un vous demande : Ça veut dire quoi? Qu'il y ait quelqu'un qui y pense entretemps, avant qu'on fixe ça comme un grand objectif pour la collectivité. C'est juste de savoir comment on l'explique effectivement, éventuellement. Parce qu'il va falloir l'expliquer qu'est-ce ça veut dire.

**Monsieur Philippe Bourque :**

Je vous dirais que ce n'est pas plus facile de dire que Montréal va respecter la cible de deux degrés, mettons.

Parce que ça aussi on va tergiverser, mais vous avez raison. On a besoin de concret quand on parle de mesure, puis il faut être capable de se rabaisser à ce niveau-là des opérateurs qui, eux autres ont besoin de se fixer. Puis je pense que ça pourrait être un travail intéressant que de mettre peut-être des indicateurs autour d'un terme comme celui-là.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Oui. Parce que tout le monde veut des mesures, tout le monde veut des chiffres pour savoir si on avance. Une réduction de 30 pour cent en 2020. Tous ces chiffres-là, il va falloir qu'on mesure, il va falloir qu'on mesure quelque chose. Alors, ça s'applique aussi à la notion. Donc, on vous laisse avec un petit devoir. Merci beaucoup.

**Monsieur Philippe Bourque :**

Merci. Bonsoir.

**Monsieur Jean Burton, président :**

J'inviterais maintenant le Centre québécois du droit à l'environnement. Bonsoir, Mesdames. Mesdames, la parole est à vous. Si vous voulez vous nommer.

**Madame Karine Péloffy :**

Oui. On va se présenter. Moi c'est Karine Péloffy, je suis la directrice du Centre québécois du droit de l'environnement. Je suis accompagnée de Azéline Bonadeo qui est une étudiante française, qui est tellement excitée par ce qui se fait par la lutte aux changements climatiques au Québec, qui est venue voir ce qu'on fait. Et Frédérique Bertrand-Leborgne, une jeune avocate qui était très impliquée avec essayer de mobiliser la communauté juridique autour de ce mémoire-là.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Très bien. On vous écoute.

**Madame Karine Péloffy :**

Donc, je commence avec les platitudes. En relisant le mémoire juste avant de venir, je me suis rendu compte qu'on ne vous a pas envoyé la version finale. Ça fait que je vais faire parvenir une autre version à monsieur Gilles, mais s'il y a des erreurs, on en est conscients.

**Monsieur Jean Burton, président :**

C'est des erreurs qui changent beaucoup le sens ou des coquilles?

**Madame Karine Péloffy :**

Non, non, non. Bien, si jamais vous me poser des questions là-dessus, ça va être évident c'est où, mais sinon, non. La substance demeure la même chose.

**Monsieur Jean Burton, président :**

D'accord.

**Madame Karine Péloffy :**

Donc, très brièvement, juste une petite présentation de qui on est. Donc, le Centre québécois du droit de l'environnement c'est le seul organisme qui offre une expertise indépendante en droit de l'environnement au Québec et ce depuis plus de 25 ans. On agit essentiellement sur trois axes. On donne de l'information aux citoyens qui sont pris avec des problématiques environnementales sur les aspects juridiques de leur situation. On prend part à des consultations publiques comme celle-ci afin de pouvoir essayer de réfléchir à des solutions juridiques à nos problèmes environnementaux. Et on intervient devant les tribunaux pour forcer l'application de la loi ou essayer de développer une jurisprudence progressiste. Et plus récemment, notre recours plus récent c'est pour forcer l'application des processus de participation publique et la juridiction du Québec sur le pipeline de TransCanada. Donc,

on est occupés.

J'allais commencer par lire la lettre ouverte, mais si je comprends bien, vous avez déjà lu?

**Madame Isabelle Beaulieu, commissaire :**

Oui.

**Madame Karine Péloffy :**

Oui. Donc, voulez-vous une relecture où ça va aller?

**Monsieur Jean Burton, président :**

Non, mais ce qui serait peut-être important c'est d'aller aux points principaux de votre mémoire, et ensuite...

**Madame Karine Péloffy :**

C'était le bout juste après. Donc, oui je vais y aller avec les points les plus importants, et puis ça va nous laisser plus de temps pour des questions. C'est toujours ce qui est le plus intéressant.

Donc, juste revenir rapidement sur le concept des compétences municipales. Juste pour rappeler que ces compétences municipales sont extrêmement larges. On a déjà la compétence au niveau spécifique de l'environnement, mais

il y a aussi la compétence beaucoup plus large qu'on appelle au niveau du fédéral « le PUG », qui est en fait la capacité municipalité d'agir d'une quelconque façon pour assurer le bien-être général de sa population. Et nous on soumet que des mesures d'atténuation des changements climatiques et de l'adaptation aux changements climatiques sont très clairement des enjeux importants au niveau du bien-être de la population de Montréal.

Les mesures qui peuvent être adoptées peuvent être extrêmement diversifiées. Ça peut être des règlements, des prohibitions ou même des mesures non réglementaires. La jurisprudence aussi reconnaît ce pouvoir des municipalités d'agir. La Cour d'appel du Québec rappelait en 2010 et 2011 que, non seulement les municipalités sont des vecteurs de développement durable, mais que la protection de l'environnement est une responsabilité collective grandissante à laquelle n'échappe pas les municipalités.

Et si je peux faire un petit aparté, au niveau international, il y a de plus en plus de tribunaux qui reconnaissent une obligation d'agir sur la lutte aux changements climatiques. Pour l'instant ça s'applique seulement aux états nationaux. Il n'y a pas eu de ville qui s'est fait poursuivre encore, et ça serait bien le fun que

ça ne soit pas Montréal. Mais c'est juste pour dire que c'est comme un concept juridique émergeant qu'on a une responsabilité d'agir très claire à tous les niveaux.

Un petit mot sur le partage des compétences fédérales, provinciales en la matière. C'est vraiment un domaine du droit où on peut affirmer que le diable est dans les détails. Je vais vous les épargner. Mais juste pour donner un exemple, l'affaire Spraytech qui avait été entendue par la Cour suprême en 2001 donne, selon moi, un très bon exemple d'une mesure municipale qui était beaucoup plus contraignante que ce qui était prévu au niveau fédéral et provincial. Donc, un exemple où on voit que quelque chose peut être permis au niveau fédéral et provincial spécifiquement et une municipalité peut l'interdire. Donc, il y a de l'espace pour agir.

Et ça, c'est dans les domaines où l'état fédéral, le fédéral ou le provincial a agi. Alors, que quand on parle de lutte aux changements climatiques, j'avancerais que le champ est quand même très libre. Au niveau fédéral il est très, très libre, puis au niveau provincial je dirais qu'il est partiellement occupé, mais qu'il y a encore beaucoup d'espace en fait pour agir. Donc, notre message principal à ce niveau-là ça serait : Go Montréal. Vous avez tout le

pouvoir nécessaire pour mettre en oeuvre les fantastiques initiatives qui vous ont été présentées dans le cadre de cette consultation-là. Et pour peut-être reprendre l'anglais : *Sky's the limit* ou plutôt : *Sky has a limit* et c'est pour ça qu'on est ici ce soir.

Maintenant, je voudrais peut-être juste dire rapidement un petit mot sur quelques initiatives qu'on pense être particulièrement porteuses. En juin 2015, il y a le ministre de l'Environnement provincial qui a annoncé dans le cadre de la modernisation de la Loi sur la qualité de l'environnement qu'il avait l'intention d'inclure un test climatique dans ses autorisations environnementales. Nous proposons qu'un tel test climatique pourrait être aussi utilisé au niveau des compétences municipales, que des décisions sur des projets majeurs seraient en fait un peu, ça peut être décliné de plusieurs façons, mais ça peut être de demander au promoteur de justifier comment son projet s'insère dans les objectifs de réduction de la Ville. Ça peut être de demander à l'institution municipale de justifier ses décisions en regard de ses objectifs de réduction. Mais en général on soumet que ça serait une bonne idée de devoir penser aux impacts climatiques de décisions majeures qui sont prises au niveau municipal.

Il y a aussi l'idée de - vous l'avez souligné un peu tantôt - les changements climatiques amènent le concept de l'extraterritorialité. C'est-à-dire que les émissions en dehors même de nos territoires ont aussi un impact sur l'environnement de Montréal. Et sans dire que c'est simple ou que c'est facile ou que ça serait incontesté, il y a des mesures qui peuvent être prises pour prendre en compte ces émissions extraterritoriales-là. Et je voudrais nommer l'exemple de la Californie qui a adopté une norme à faible intensité carbone pour les carburants. C'était une première mondiale quand ils l'ont fait, et en gros c'est que ça instrumentalise l'idée qu'on peut réduire les émissions de gaz à effet de serre sur l'entièreté d'un cycle de vie d'un produit ou d'un projet allant de, si on parle des carburants, de l'extraction jusqu'à la combustion.

Donc, la façon que ça fonctionne en Californie c'est que les distributeurs de carburant doivent, à chaque année, réduire l'intensité moyenne de tous les carburants qu'ils distribuent, et chaque carburant est assigné une valeur qui représente en fait les émissions de carbone sur l'entièreté de son cycle de vie. Pour donner un exemple, le pétrole des sables bitumineux est celui qui a l'intensité carbone la plus importante en termes de tous les carburants qui sont importés dans cette juridiction-là.

C'est intéressant parce que ça force les produits à payer véritablement pour la pollution qu'ils créent et ça évite des avantages un peu injustifiés sur le marché. Ça aide beaucoup. La raison pourquoi ils l'ont fait, c'est pour permettre une transition dans le secteur des transports qui fait face à des obstacles très spécifiques qui ne sont peut-être pas là dans d'autres sections de la société. Et donc, l'adoption d'une telle norme pourrait encourager les véhicules électriques, les transports collectifs et de manière proportionnelle, désavantager des carburants qui sont plus polluants. Et donc, ce qu'on propose ça serait, admettons que Montréal adopte une version municipale de ce que la Californie a fait, et ça pourrait être aussi simple que d'avoir une redevance sur l'essence. Parce que selon la recherche on a vu que Montréal a considéré en 2012 de mettre une redevance sur l'essence, mais que celle-ci soit proportionnelle aux émissions carbone, de l'entièreté du cycle de vie. Ça me semble pertinent dans le contexte où Montréal, je pense, reçoit maintenant du pétrole des sables bitumineux pour être raffiné ici.

Dernière initiative qu'on voulait souligner c'est la lutte aux îlots de chaleur. Il y a quelques arrondissements de Montréal qui l'ont déjà fait, dont

Rosemont-Petite-Patrie et Côte-des-Neiges, Notre-Dame-de-Grâce. Il y a plusieurs types d'initiatives qui peuvent être utilisées pour réduire la chaleur urbaine, mais ça me semble être un des endroits où on a beaucoup de cobénéfices entre la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation aux effets des changements climatiques. Quelque chose d'aussi simple comme planter un arbre ça réduit la chaleur, ça réduit le carbone, c'est génial. Et donc, on suggère aussi que ce type d'initiative-là soit utilisée à la grandeur de la Ville.

Donc, pour conclure la version présentation en solo. C'était une présentation un peu préliminaire de diverses initiatives et le CQDE serait très heureux d'accompagner la Ville dans l'exploration de solutions juridiques afin qu'elle devienne carboneutre d'ici 2042. Et je voulais juste resouligner que la lettre ouverte qui était en annexe de notre mémoire a été signée par 167 personnes dont une centaine de juristes de la région de Montréal.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Ça complète votre présentation?

**Madame Karine Péloffy :**

Oui.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Questions?

**Monsieur Alain Duhamel, commissaire :**

Oui, pour vous entendre davantage sur le volet transport. On comprend que ce que vous nous dites c'est que les municipalités ont plus de pouvoirs qu'elles ne le croient. Et on le voit très bien dans les matières qui ont trait au territoire, l'aménagement du territoire, le zonage, l'urbanisme, et cetera, protection des infrastructures publiques. Côté transport circulation, est-ce qu'elles ont une marge aussi importante ou si les lois du transport font en sorte que leur champ possible est très, très, très limité?

**Madame Karine Péloffy :**

Bien, j'allais dire un peu la même chose. On débattre de l'environnement, mais je dirais que le principe général est toujours la même chose. Il faut regarder ce que la province ou le fédéral a fait et voir là où il y a des trous que la municipalité peut quand même adopter. Si je prends mettons par analogie, le domaine des télécommunications. C'est un champ fédéral et puis jusqu'à, je dirais il y a environ 10 ans, c'est fédéral qui décide tout, où tu mets la tour, comment tu la fais, machin, machin. Et on faisait

complètement fi des compétences municipales.

Là, en ce moment, la Cour d'appel a décidé que la municipalité de Châteauguay, en fait eux ils avaient décidé qu'ils ne voulaient pas la tour dans une zone résidentielle, ils la voulaient dans une zone industrielle. Ils ont dit à Rodgers : « Vous pouvez la faire, mais vous pouvez la faire juste là-bas, pas ici. » Et à date c'est jugé par les tribunaux comme étant valide. La Cour suprême va entendre la décision, mais on est assez confiants qu'en droit constitutionnel moderne la plupart des mesures qui sont validentement adoptées, c'est-à-dire pas adoptées pour nuire à une entreprise particulièrement, sont applicables dans la mesure où ça ne fait pas entrave à l'autre champ de compétence.

Donc, essayer de donner une réponse ça serait dire : Si Montréal voulait adopter une mesure de transport, tant que cette mesure de transport-là ne bloque pas carrément ce qu'un autre niveau de gouvernement veut faire validentement dans ses compétences à eux, c'est possible.

**Monsieur Alain Duhamel, commissaire :**

J'avais à l'esprit l'exemple suivant: Si la Ville de Montréal décidait que tous les camions qui entrent dans

l'île doivent avoir un mécanisme de réduction du moteur quand il est au ralenti. Il y a une techno qui permet de faire ça. Pourra-t-elle l'exiger par règlement? Il faudrait voir si au provincial ou au fédéral il n'existe pas déjà quelque chose là-dessus?

**Madame Karine Péloffy :**

Oui. Puis je dirais que, je ne m'avancerais pas à vous donner une réponse à l'oral, mais ça m'intéressait vraiment de regarder la question d'une manière plus approfondie.

**Monsieur Alain Duhamel, commissaire :**

Parce que j'ai à l'esprit une initiative sur la Cote du Pacifique, North Western Pacific Alliance. Ça, c'est les trois ports : Vancouver, Tacoma et Los Angeles qui ont décidé qu'aucun camion plus âgé que 10 ans ne pouvait pénétrer dans leur zone portuaire, question de limiter les GES puis les polluants dans l'air.

Donc, ce sont des territoires qui ont pris une initiative de dire : Tel genre de camions, on n'en veut plus chez nous. Ça nous prend des camions plus neufs. Alors, j'essayais de faire une analogie, dire est-ce que la Ville de Montréal pourrait décider qu'il n'y a pas un camion plus vieux de 10 ans qui rentre dans l'île?

**Madame Karine Péloffy :**

Je dirais question de réflexe, mais encore une fois les questions juridiques il faut toujours les rechercher en détail. Ça pourrait être jugé comme étant peut-être un peu trop drastique. Peut-être que ça pourrait être certaines zones, vous ne pouvez pas rentrer dans certaines zones où il y a plus de personnes ou des choses comme ça.

**Monsieur Alain Duhamel, commissaire :**

Où il y aurait un problème de santé publique, peut-être, plus évident?

**Madame Karine Péloffy :**

Oui. Donc, restreindre certaines zones où ils ne peuvent pas aller. Ou encore, dire : O.K. Tu peux rentrer dans la ville de Montréal si tu n'as pas ce système, cette technologie qui est plus verte, mais tu payes une taxe, parce que tu pollues. Payer plus cher ce n'est pas une entrave, entrave c'est dire non. À noter.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Ça va revenir à quelques reprises.

**Monsieur Alain Duhamel, commissaire :**

Merci.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Ça va?

**Monsieur Alain Duhamel, commissaire :**

Oui, oui.

**Monsieur Jean Burton, président :**

J'avais une question sur le livre vert. Vous avez parlé de juin 2015 où il est question du test climatique. Est-ce qu'on a une méthodologie? Est-ce qu'on sait comment le faire ou c'est juste un concept pour le moment?

**Madame Karine Péloffy :**

Pour l'instant ce n'est qu'un concept.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Ah, O.K.

**Madame Karine Péloffy :**

En fait, pour l'instant le ministre a seulement donné des grandes orientations. On n'a pas vu de projet de loi.

**Monsieur Jean Burton, président :**

O.K. Est-ce qu'on sait si c'est utilisé ailleurs?

**Madame Karine Péloffy :**

Bien, il y a le président américain qui a utilisé l'idée d'un concept climatique pour refuser le projet Keystone.

**Monsieur Jean Burton, président :**

O.K. Mais c'est quelque chose qui va être développé à partir du moment où on avance à l'intérieur de ce livre vert?

**Madame Karine Péloffy :**

Oui. Mais je dirais que ce n'est pas un terme défini, mais c'est un terme qui est en définition rapide, je dirais. Justement aujourd'hui j'ai vu un site Web qui a été lancé par plusieurs organismes environnementaux internationaux actifs sur les changements climatiques qui définissent ce qui, selon eux, devrait être un test climatique.

**Monsieur Jean Burton, président :**

O.K.

**Madame Isabelle Beaulieu, commissaire :**

Test puis impact ce n'est pas la même chose. Le BAPE regarde les impacts déjà. Puis Keystone c'était plus les impacts qu'un test, là.

**Madame Karine Péloffy :**

Bien, ils ont appelé ça un test climatique, mais c'est pour ça, je pense que le terme commence à acquérir assez de popularité que là, il faut commencer à définir qu'est-ce qu'on inclut, qu'est-ce qu'on n'inclut pas. Est-ce que ça veut dire qu'on dit : Non, si ça ne passe pas ou c'est juste qu'on doit le justifier.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Parce qu'avant de proposer ça comme outil de gestion, il faudrait vraiment être assuré, rassuré sur la méthodologie qu'il y a derrière.

**Madame Karine Péloffy :**

On va espérer que monsieur Heurtel sorte son projet de loi avant de vous ayez à faire votre rapport.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Une dernière question sur les mécanismes de transparence. Vous faites référence dans votre document que la CMM doit remettre un rapport deux fois par an. La Ville devra mettre ses informations à la disposition du public. Il y a tout un, aura, je dirais autour des obligations de rendre publiques des informations, mais si on se fie à ce qui est effectivement fait, est-ce que ces obligations-là sont

formelles ou c'est des souhaits?

**Madame Karine Péloffy :**

Ça dépend où. Je dirais, si on était en Europe...

**Monsieur Jean Burton, président :**

Ici, là.

**Madame Karine Péloffy :**

Ici, je dirais que c'est des souhaits. Si on était en Europe, je vous dirais que c'est une obligation formelle. On n'a pas le même juridique, le même régime juridique applicable. Puis juste pour donner un petit peu de contexte, ce qu'on m'explique, notre expert en information et participation publique dit que les premiers endroits au monde où on a adopté des lois sur l'accès à l'information puis sur la transparence sont en fait souvent, maintenant là où les droits sont les moins avancés parce que les lois sont vieilles, on n'ose pas jouer avec. Alors, que ceux qui ont adopté des lois plus récemment ça va beaucoup plus loin que ce qui est en vigueur au Québec. Et en fait, ça, je pense, c'est un copié-collé pratiquement de notre mémoire sur la réforme provinciale des autorisations parce qu'en fait, on a beaucoup de problèmes d'accès à l'information à ce niveau-là.

**Madame Frédérique Bertrand-Leborgne :**

Si je peux me permettre?

**Monsieur Jean Burton, président :**

Je vous en prie.

**Madame Frédérique Bertrand-Leborgne :**

En ce moment au niveau du G20 il y a un grand mouvement qui s'appelle le gouvernement ouvert qui est en train de vraiment vouloir rendre, de changer le paradigme qui fait que les gens doivent demander l'accès aux informations puis que *de facto* ces informations-là soient accessibles au public sans même qu'on ait besoin de faire la demande. Et le gouvernement du Québec a depuis, je pense, 2011, 2012 a déclaré cette lancée dans cette tangente-là, a publié une couple de rapports et veut faire ça.

Donc, le concept de l'accès à l'information environnementale c'est, par exemple quand il y avait eu, on a appelé ça le Watergate, quand il y a eu le déversement de plusieurs litres, là, bien on disait: « ah, les citoyens n'ont pas eu accès », puis que là, il y avait eu plein d'échanges du gouvernement, puis que bon... C'est un peu dans ce sens-là. C'est de dire que quand il y a des informations ou des cas ou des évènements, je n'ai

peut-être pas le bon terme, mais qui pourrait avoir un impact concret et important sur l'environnement, l'information devrait être accessible le plus tôt possible et dans un format qui peut être compréhensible dans la mesure du possible aux citoyens. Puis au Québec c'est ça, on est encore dans le paradigme de demander l'information puis que ça prend du temps.

**Madame Isabelle Beaulieu, commissaire :**

J'en profite puisque nous avons des juristes avec nous. Il n'y a pas un lien direct avec notre constitution canadienne et notre Charte des droits et libertés sur le fait que nous on est beaucoup moins en données ouvertes que les États-Unis?

**Madame Frédérique Bertrand-Leborgne :**

Oui, c'est vrai. Puis en fait, quand on regarde le G20 on fait une liste de tous les pays où est-ce que le droit à l'accès à l'information est constitutionnalisé, puis au Canada on est comme de peine et de misère sous cette loi-là, parce qu'en 2010 la Cour suprême avait rendu un jugement, je pense que c'était Ontario Criminel..., en tout cas, désolée, je ne me rappelle plus du nom par coeur, où est-ce qu'on disait que dans le fond c'était un droit qui était en sciage, dérivé du droit à la liberté d'expression

puis que dans le cas où est-ce qu'on voulait réaliser notre droit à la liberté d'expression, bien là, il fallait demander l'accès aux organismes publics qui détiendraient l'information, puis là ça serait constitutionnalisé. Mais c'est comme dérivé, ce n'est pas un droit qui existe de lui-même. Sauf que ce n'est pas parce que ce droit-là n'existe pas de lui-même que ça limite le pouvoir des municipalités ou des organismes qui ont un pouvoir réglementaire de mettre en place des mécanismes pour aller plus loin, puis donner l'exemple, qu'on sorte du schéma du moyen âge à l'information.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Ça va?

**Madame Isabelle Beaulieu, commissaire :**

Oui.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Merci beaucoup, Mesdames.

**Madame Karine Péloffy :**

Merci. Avec plaisir.

**Monsieur Jean Burton, président :**

J'inviterais maintenant le représentant de Living Lab de Montréal. Ah, Monsieur.

**Monsieur Claude Faribault :**

Oui.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Bonsoir.

**Monsieur Claude Faribault :**

Ça va bien?

**Monsieur Jean Burton, président :**

Oui, ça va très bien. Vous êtes, Monsieur?

**Monsieur Claude Faribault :**

Claude Faribeault, je suis le directeur de recherche au Living Lab de Montréal. On a pris connaissance du Plan directeur qui précédait cette consultation-là, puis il y avait quelque chose à propos du télétravail, deux mentions. Alors, on a décidé de s'attaquer à cette question. Parce qu'on doit être informé que le télétravail ou le travail à distance, le travail à domicile, le travail à la maison, en fait c'est le travail informatique dont on parle. Et le

travail informatique a beaucoup évolué dans les 15 dernières années. On peut dire maintenant qu'il y a plus que 50 pour cent de la population dans les services ou dans l'informatique qui travaille ou qui gagne sa vie grâce à l'informatique. Même dans le secteur manufacturier, les gens gagnent leur vie grâce à l'informatique.

Dans le monde entier, les gens utilisent l'informatique pour réduire l'effet que le travail humain a sur l'environnement. C'est la grande révolution. Alors, il ne faut pas s'écarter de ça. Écoutez, il y a deux ans, il y avait quatre à 5 000 centres de coworking dans le monde, puis cette année ça atteint 10 000.

**Monsieur Jean Burton, président :**

10 000 quoi?

**Monsieur Claude Faribault :**

10 000 centres de coworking, c'est-à-dire des centres de télétravail. Alors, définition générale du télétravail : Votre employeur ne vous fournit plus de bureau ni d'ordinateur. Il vous engage à titre de consultant. Vous n'êtes plus un salarié et vous n'avez plus qu'un seul employeur, vous vendez vos services à tous ceux qui sont capables de se les payer.

Un télétravailleur aujourd'hui, il travaille sur l'ensemble de la planète. Il est relié par réseau avec tous les gens qui partagent son expertise ou qui en manque. Et c'est comme ça qu'il gagne sa vie. Alors, c'est des hommes et des femmes de tout âge. Il y a des baby boomers, il y a des X, il y a des Y, il y a toutes sortes de monde.

Chez TÉLUQ, la télé-université du Québec, ils ont commencé à enseigner le télétravail à des étudiants il y a déjà près de 30 ans au moyen de la télé communautaire. Aujourd'hui, ils sont sur Internet, évidemment. Aujourd'hui, tout le monde de l'enseignement est sur Internet. Il n'y a pas vraiment de raison qu'on fasse venir des étudiants à l'université pour se rencontrer physiquement. Il n'y a pas vraiment de raisons, sauf les seules qui restent c'est qu'est-ce qu'on peut retirer des échanges humains en temps réel. Mais toute la transmission du savoir peut être faite à distance. D'ailleurs, c'est ce qu'on faisait traditionnellement avec des manuels ou des notes de cours. C'est de la transmission à distance.

En résumé, on a vu qu'il y avait la mention : Favoriser le télétravail. Je crois que c'est une fausse expression. Le télétravail est en train de devenir une bonne partie de la norme de travail. À TÉLUQ et chez le CEFRIO ils évaluent

à peu près à 20, 23 pour cent la proportion de la main-d'oeuvre active qui est travailleur autonome, donc dans des conditions propices au télétravail.

Au Canada on dit que les employeurs, que ce soit les gouvernements, les grandes entreprises ou les petites entreprises sont dans la situation suivante : Environ 69 pour cent de la main d'oeuvre utilise des laptops et se trouvent en dehors du bureau une fois, deux fois jusqu'à cinq jours par semaine. Alors, il y a une grande proportion de gens qui sont déjà en mode télétravail. Qu'est-ce que ça a pour effet? C'est que ça réduit considérablement le besoin qu'ont les gens de se déplacer obligatoirement pour se rendre chez l'employeur.

Au Living Lab on a étudié un modèle, hypothétique on va dire, mais on a dit : O.K. On va le faire en mode innovation verte. On va aller voir les gens, on va aller voir les grandes organisations puis on va imaginer ce que serait le Québec et le développement du territoire du Québec si on avait beaucoup de centres de télétravail indépendants, organisés en réseau, dans lesquels les gens seraient capables d'aller travailler du lundi au vendredi ou le soir ou la fin de semaine. Et on a regardé, a dit : « Wow » Ça ne prend pas beaucoup de choses. On a déjà une

grande partie du parc immobilier qui est libre, c'est dissimulé, mais quand même. Ici à Montréal les espaces inoccupés sont énormes, c'est la même chose en région. Il y a beaucoup d'espaces inoccupés dans lesquelles les gens peuvent se réunir donc, contact physique, pour aller travailler au moyen de l'Internet.

Pourquoi c'est important? C'est que le reste du monde est en train de se mettre au télétravail. Je ne parle pas du secteur manufacturier, je parle le secteur des services, le travail intellectuel, le travail qui se fait au moyen de l'information. Et ça, c'est un travail quand on le fait qui fait entrer des devises étrangères, puisque c'est un travail qu'on exporte. C'est donc un gain net ce travail-là. Ce n'est pas comme le secteur des services comme l'éducation ou la santé qui n'ont pas un effet sur le PIB. C'est un secteur qui a un effet direct sur le PIB. Alors, le reste du monde se met au télétravail et nous, on dit peut-être qu'il faudrait le favoriser. En fait, il faut l'adopter. Et déjà une partie de la population l'a adopté.

Pour mémoire je vous ai mis des chiffres, parce que c'est amusant de travailler avec des chiffres. Qu'est-ce que ça aurait pour effet dans la communauté métropolitaine de Montréal si un pour cent de la population se mettait au

télétravail. Il y a déjà plus qu'un pour cent, mais pour chaque tranche d'un pour cent, on dit : Ah, Ça réduit l'émission de gaz à effet de serre de 33 000 tonnes, chaque tranche d'un pour cent. Une tranche d'un pour cent de main-d'oeuvre active c'est 20 000 personnes environ. Ce n'est pas beaucoup. Ça équivaut à retirer 8 000 voitures. Ce n'est pas énorme. Par contre, les effets réels de ça, c'est que les gens recréent un tissu de travail. Aujourd'hui les gens se sentent - comment je dirais - un peu isolé. Les gens disent : On travaille en silo, bla, bla, et tout ça. On connaît ça dans les organisations. Les silos c'est une invention des agriculteurs pour mettre le grain en commun. Ce n'est pas fait pour isoler les gens, c'est fait pour les réunir.

Alors, il faut penser le télétravail comme étant des regroupements de gens qui disent : On fait des choses entièrement différentes, mais on a besoin des capacités qu'ont ces gens-là, des analystes, des gens qui travaillent en environnement. Les gens qui travaillent en environnement sont presque tous reliés au reste du monde. Nous, on a dit : Une façon concrète d'amener le télétravail à l'intérieur de la communauté de Montréal, c'est de permettre aux gens des banlieues d'utiliser des lieux hors de l'île pour éviter d'avoir à se rendre sur l'île. De la

même façon des gens qui sont sur l'île pourraient avoir la capacité d'aller travailler dans une centaine de lieux, pas leur employeur. Ils vont là pour créer leur emploi. Une centaine de lieux à Montréal, une centaine de lieux en bordure de Montréal, une centaine de lieux en région pour développer les territoires, avec 300 lieux au Québec on est déjà capable de faire travailler 75 000 personnes sous ce mode-là. En leur disant : C'est permis de travailler. Vous avez un permis de travailler.

Les gens aujourd'hui vont travailler chez Starbucks, ce qui est extrêmement difficile, puis les gens qui ont travaillé dans des bureaux avec un bureau, un fauteuil et un ordinateur, lorsqu'ils se retrouvent à devoir aller travailler chez Starbucks ils disent : « Mais ça ne va pas du tout. On a besoin d'endroits, des environnements professionnels pour travailler. » Donc, c'est un peu l'idée qu'on a développée.

Je vous laisse les chiffres en espérant que toutes les autres initiatives puissent être chiffrées aussi. Je sais que c'est une question qui vous intéresse. Moi je me suis bien amusé. C'est facile, c'est de l'arithmétique très, très simple. C'est des multiplications puis des divisions. C'est simplement pratique.

Alors, est-ce que la consultation ici a... bien, on va enchaîner sur des questions, est-ce que je vous ai éclairé sur la situation du télétravail puis son importance?

**Monsieur Jean Burton, président :**

Je peux répondre à ça. Vous m'avez énormément surpris, surtout dans votre exposé. Parce que ma définition de télétravail ce n'était pas ça. C'était ce qui avait commencé à être développé il y a 15 ou 20 ans où on disait aux gens : « Plutôt que de venir travailler, vous pouvez faire une partie de votre prestation de service à la maison. » Vous êtes relié par informatique, vous avez un employeur qui vous permet donc, de faire une partie de vos fonctions, et dans certains cas ça pourrait être presque la totalité, sauf de temps à autre revenir à un travail d'équipe, et cetera. C'était cette délocalisation du travail en entreprise ou dans un ministère, peu importe, et qui avait deux effets : Ça diminuait les distances à parcourir et ça empêchait notamment que tout le monde se déplace à la même heure avec les embouteillages qui se font aux heures de pointe. C'était ça le concept que j'avais en tête.

**Monsieur Claude Faribault :**

Oui, oui, oui. Vous avez raison.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Et j'étais loin, quand vous me présentiez ce concept-là, j'étais loin d'imaginer qu'il y avait à ce point, je dirais une réalisation concrète de travail qui se fait avec une foule de personnes qui sont des travailleurs autonomes, somme toute.

**Monsieur Claude Faribault :**

Bien oui, puis en fait, préparons-nous à plus encore. Cette année, Microsoft lançait Office 365 qui est la suite Office que tout le monde utilise au travail. Il lance ça dans l'info nuage. Donc, maintenant il n'y a plus de raison que les gens soient au bureau pour travailler. Alors, dans un an, deux ans, ce logiciel va permettre aux gens de délocaliser, mais pas pour leur employeur, tout le monde peut s'abonner à Office 365. Les employeurs eux, ils réduisent leur masse salariale, ils réduisent leur empreinte immobilière et leur masse salariale. Alors, oui, il y a de plus en plus de travailleurs autonomes, puis de consultant sur le marché.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Non, mais ça, j'en étais conscient, mais je veux dire, il reste, en tout cas, je n'ai pas de chiffre, mais il me semble qu'il reste encore une majorité d'employés dans des

entreprises qui ont un lien d'emploi et pour lesquels on peut faciliter leur prestation de service en faisant, avec tous les moyens technologiques qu'on connaît, qu'ils n'aient pas à se rendre au bureau. Le concept que j'avais c'était ça. O.K.

**Monsieur Claude Faribault :**

Ce qui se passe, c'est que c'est un spectre. Il y a un grand nombre de situations. Nous, quand on en parle, les gens le ramènent à leur situation. Alors, il y a plein de gens qui nous disent : « Ah, mais je suis déjà comme ça depuis cinq ans. Puis d'autres qui disent : Ah, mais je n'aurais jamais besoin de ça. Parce qu'ils disent : Je ne voudrais jamais perdre ni mon bureau ni ma place de stationnement. » Et c'est compréhensible. Et on ne veut pas changer les gens qui n'ont pas besoin de changer. On dit simplement : Il y a tellement de gens qui ont ce besoin que si on exprimait une offre il y aurait une explosion de la demande. C'est ce qu'on a vu à Québec puis c'est ce qu'on a vu à Montréal. C'est très chaud.

Maintenant, si on se compare au reste du monde, tien, ça, c'est un peu le paradoxe. Est-ce que c'est le travail qu'on fait qui va nous permettre de changer l'environnement ou est-ce que c'est le changement de l'environnement qui va

modifier le travail qu'on fait? Actuellement, l'informatique transforme l'environnement de travail. Ça fait que c'est une grosse composante. Ça peut aider. Il y a des effets épouvantables de l'information sur l'émission de gaz à effet de serre, ce n'est pas une industrie propre nécessairement. Mais c'est compensé par le fait que bon, en transportant de l'information ou de l'énergie créatrice, les gens n'ont pas besoin de se déplacer, ils se déplacent pour d'autres raisons, on va dire. C'est pour d'autres raisons que les gens se déplacent. Et une des façons de réduire les besoins de transport des personnes, c'est de leur permettre d'avoir d'autres raisons pour faire leur déplacement.

Alors, ce qu'on a essayé de chiffrer c'est dans quelle mesure le télétravail est en train d'affecter ça.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Il me resterait juste à être capable de transposer peut-être ces chiffres-là à l'autre réalité télétravail. C'est-à-dire que pour ceux où l'employeur facilite un mode de prestation de service qui est différent du mode traditionnel, arriver au bureau, départ à telle heure. Quelle ampleur ça représente en termes de possibilités de réduction de déplacements et de gaz à effet de serre? Je ne

suis pas certain de voir un peu l'importance relative dans le mode de télétravail dont vous m'avez parlé, qui est celui de travailleur autonome branché planétaire versus le mode qu'on essayait de mettre en place, mais avec beaucoup de difficulté encore.

**Monsieur Claude Faribault :**

Il faut vraiment l'aborder comme un phénomène de réseau. Si vous prenez un grand employeur comme une banque ou un gouvernement, ils vont d'abord essayer de créer des bureaux satellites où leurs employés pourraient se rendre. Mais même un grand propriétaire immobilier ne peut pas avoir une empreinte immobilière qui soit suffisamment diversifiée pour convenir à ces centaines de milliers d'employés. C'est près des zones résidentielles que doivent se trouver des endroits de travailleurs professionnels où on peut aller et qui combleront ce besoin-là. Alors, tous les propriétaires immobiliers ont un avantage à mutualiser, pas leur compte de taxes, l'accès aux locaux, simplement l'accès aux locaux, de façon à ce que les usagers eux-mêmes puissent dire : « Je vais là ou je vais ici. Quand j'ai besoin je vais là. » Et l'ensemble de ce parc immobilier, par sa diversité, il répond aux besoins du plus grand nombre de personnes puis au plus grand nombre de cas. Au fil des ans, les gens vont avoir des cas qui sont impossibles à prévoir.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Merci beaucoup, Monsieur Faribault.

**Monsieur Claude Faribault :**

O.K.

**Monsieur Jean Burton, président :**

J'inviterais maintenant, le Centre de gestion des déplacements du Grand Montréal. Bonsoir, Madame.

**Madame Aline Berthe :**

Bonsoir. J'ai passé une grande journée à écouter. Courage. Alors merci de me recevoir. Je représente donc les Centres de gestion des déplacements du Grand Montréal. Je vais vous présenter brièvement, je pense que vous connaissez peut-être déjà un petit peu, mais simplement pour votre information. Donc, les centres de gestion et déplacement il en existe six au Québec, puis on est mandaté par le ministère des Transports pour agir sur les grands générateurs de déplacement en lien avec les entreprises en fait, et les grands employeurs. Donc, on encourage les alternatives au transport, disons à l'auto solo finalement. Donc, on est deux à Montréal, c'est Voyagez Futé et MOBA.

Et on est situé dans les deux grands pôles d'emploi de

Montréal, mais du Québec, c'est-à-dire le Centre-ville, un peu plus de 400 000 emplois et au pôle d'emploi de l'Ouest qui est 340 000 emplois. Donc, moi je suis la coordonnatrice de MOBA. Donc, on est situé au coeur de ces secteurs industriels et secteurs d'emplois.

Un des outils principaux qu'on utilise c'est le plan de gestion des déplacements. Donc, le plan de gestion des déplacements c'est assez courant au niveau mondial. Il y en a en Europe qui s'appelle Plan de déplacement et d'emploi, en tout cas. Il y a toutes sortes d'appellations différentes. Il y a des TMA aussi aux États-Unis puis ailleurs au Canada. On a à peu près tous la même façon d'agir, c'est-à-dire premièrement, d'aller voir les employeurs, de faire un diagnostic, de prendre leurs codes postaux, d'apporter ça aux sociétés de transport. Donc, on met en lien l'offre et la demande grâce à ces actions. Et on fait des sondages sur les habitudes de transport auprès des employés. On regarde l'accessibilité globale et ensuite bien, on met en place des actions en accord avec l'employeur. Donc, qui peut être une entreprise, une institution, mais aussi pourquoi pas un gestionnaire immobilier qui regrouperait plusieurs entreprises. Et ensuite donc, la mise en place d'actions qui peuvent être très variées. J'entendais le télétravail tantôt. Donc, il y

a en effet le télétravail, mais aussi le covoiturage, tout ce qui est transport actif avec le vélo, des mises au point vélo, transport en commun évidemment, d'offrir des rabais, et cetera. Et ensuite bien, on fait un bilan, et amélioration continue. On améliore le plan d'action.

Ça, c'est un outil quand il est bien fait qui permet vraiment la réduction des gaz à effet de serre et la réduction de l'utilisation de l'auto solo. On a fait des calculs sur notre territoire par exemple, c'était moins 17 pour cent pour les gaz à effet de serre, et moins 12 pour cent pour les autos solistes. En mettant en place le type de plan de gestion des déplacements récurants, on arrive à ce type de résultat. Et ça, c'est en faisant des kiosques de promotion réguliers auprès des employés, en faisant les liens toujours avec les sociétés de transport, les aménageurs qui sont les villes, les arrondissements, les liens avec tous les partenaires en transport. Donc, on est un peu au centre avec les entreprises, on est l'interlocuteur principal pour tous les partenaires en transport.

Alors, c'est sûr que ce qu'on apporte comme élément, c'est que d'encourager la mise en place des plans de gestion des déplacements ça aiderait beaucoup à la

réduction des gaz à effet de serre et à la dépendance aux énergies fossiles, dans le sens où on réduit en même temps le nombre d'autos solistes. Donc, les plans de gestion des déplacements ont été mis en place il y a quelques années, ça fait 15 ans en fait qu'on existe les deux centres de gestion et déplacement de Montréal, mais ça a également été intégré dans le plan de transport de Montréal, dans le sens où il était indiqué déjà dans le plan de transport que les centres de gestion des déplacements mettraient en place pour les plus de 100 employés des plans de gestion des déplacements, que des plans locaux de déplacements feraient suite aux plans de transport et suite à ça, donc des réglementations dans chaque arrondissement et ville.

Bien, le constat c'est qu'à date il n'y en a pas beaucoup qui l'ont fait le plan local de déplacements et peu on mis des réglementations en place en ce sens. En fait, il y en a un à ma connaissance qui est l'arrondissement de Saint-Laurent. Eux, ils ont mis en place une réglementation en janvier 2016, donc c'est récent. Ils ont mis en place une réglementation qui dit que pour tous projets de construction il faut un plan de gestion des déplacements, construction qui demande plus de 100 cases de stationnement. Donc ça, ça permet d'avoir un filtre quand même.

Mais ce qui est intéressant là-dedans c'est que, qui va demander le permis de construire, ça peut être l'entreprise propriétaire et constructrice, mais généralement c'est le gestionnaire immobilier, ce qui permet en même temps de sensibiliser ces constructeurs à l'emplacement choisi pour le type d'entreprise et qui paye pour la mise en place des mesures. Parce que ce n'est pas grand-chose en termes de coût que de mettre en place le type de mesure en comparaison avec une construction, on s'entend.

Donc, c'est vraiment un outil qui a été privilégié par exemple par l'arrondissement de Saint-Laurent, mais on le voit dans toutes sortes, dans plein de villes en fait, comme à Bruxelles ou à Paris où il y a cette obligation. Et nous pensons que c'est vraiment un outil important pour faire le lien entre les sociétés de transport, les grands employeurs et d'encourager vraiment les citoyens sur leur lieu de travail. Ça, c'est une façon aussi de fonctionner très intéressante dans le sens où ça fait des leviers de communication importants, par exemple un gestionnaire immobilier va avoir le contact avec peut-être des centaines d'entreprises qui eux-mêmes vont avoir des centaines d'employés à qui transférer l'information. Donc, on sensibilise au point de destination.

La problématique qu'on a c'est qu'on peut sensibiliser sur toutes les alternatives existantes, mais des fois elles n'existent pas non plus. Donc, quand on parle d'application numérique extraordinaire pour savoir quel transport alternatif utiliser pour aller au centre-ville, ça se fait bien. Par contre, quand on parle du pôle d'emploi de l'ouest où il y a seulement le transport en commun et quelques fois du covoiturage, peu, très, très peu de piste cyclable, pas de Communauto, automobile, Car2Go. Donc, on est quand même dans des contextes très différents dépendamment où on se trouve.

Donc, c'est sûr que les aménagements, la mise en place d'alternatives doit être étendue pour toute l'île de Montréal. C'est sûr que centre-ville on s'entend qu'il y a une densité, mais quand on parle de 340 000 emplois industriels c'est le coeur du développement économique du Québec qu'on parle aussi, c'est la plus grande zone industrielle du Québec. Puis on a des manufactures, c'est comme des leviers en termes d'emplois très importants. Donc un emploi en manufacture a des leviers qui vont faire en sorte qu'il va donner encore plus d'emplois à d'autres personnes. Ça a été très intéressant de voir quel était le poids des entreprises par rapport au transport, dans le sens où par exemple dans le développement économique ça a

été le premier enjeu c'est le transport. Donc, c'est vraiment un enjeu pour les entreprises. Puis on a participé aux consultations notamment à l'automne en allant chercher les entreprises. Donc, il y a une soixantaine d'entreprises qui ont pu s'exprimer puis qui ont vraiment des problématiques d'accessibilité et de manque, bien de problème de recrutement et de rétention.

Donc, on a le centre-ville avec un beau réseau en étoile et il y a toutes sortes d'alternatives, puis des secteurs industriels. Je peux parler du pôle de l'ouest, mais il y a également dans l'est 60 000 emplois. Donc, qu'est-ce qu'on fait pour ces secteurs. C'est vraiment ce qu'on adresse aujourd'hui. C'est sûr que d'agir avec en parallèle la mise en place d'alternatives, les aménagements. On les a triés un peu par priorité dans le sens où on pourrait dès maintenant mettre en place le type de réglementation pour les plans de gestion des déplacements. On pourrait, dans pas très longtemps, donc à moyen terme les SRB des infrastructures, des pistes cyclables, et cetera, mais dans le long terme, repensons le métro, les grosses infrastructures, les trains. Parce que c'est sûr que ça s'organise autour de ça. Lorsqu'on parle d'habiter à proximité du métro ou d'entreprises à proximité du métro, ça se fait bien, mais dès qu'on s'éloigne c'est difficile.

Et je ne sais plus ce que je voulais vous dire par rapport à ça, mais en fait c'est d'augmenter le réseau de transport lourd qui serait important.

Je vais juste vérifier si j'ai pu exprimer tous les points dont je voulais vous parler. Oui, c'est aussi dans le plan de transport de Montréal, encore été nommé le fait que les plans de gestion des déplacements devraient également être impliqués pour les employés de la ville à titre d'exemple. Donc ça, c'est un des points également qui n'a pas été appliqué de façon transversale. J'ai encore l'arrondissement de Saint-Laurent en tête qui est un de nos clients. Donc ça, malheureusement, ça n'a pas été fait, puis souvent on met de l'avant, de nous jours il y a toutes sortes d'applications qui sortent puis on met de l'avant ces applications dans le sens où on se dit : Bon, bien, ça serait la solution à tout. Alors, qu'on ne considère pas tant déjà l'intermodalité et la possibilité d'accéder à tout. Donc, dans le sens où il existe par exemple des plateformes de covoiturage, mais c'est très bien, mais pour aller convaincre les 340 000 employés d'utiliser autre chose, bien peut-être ça peut toucher une partie le covoiturage, puis on a des très bons résultats. Je pense à aéroport de Montréal où 30 pour cent des employés font du covoiturage. Donc, il y a des bons exemples. On peut faire

des choses intéressantes, mais c'est vraiment la complémentarité de toutes les options qui doivent être mises de l'avant puis c'est ça que ça fait un plan de gestion des déplacements aussi. Nous on va dans des kiosques, on fait des kiosques d'information, des midis-conférences, puis là, les employés ont toutes les options possibles puis éventuellement il y en a une qui va leur convenir. On met les entreprises à profit là-dedans, dans le sens où c'est elles qui payent pour les mesures. Avant il y avait le ministère des Transports qui payait une partie des frais, maintenant ça a été aboli depuis 2011. Donc ça, c'est sûr aussi que si la ville donnait un coup de pouce, parce que je vous disais pourquoi ne pas mettre des règlementations, mais si on met le bâton ça serait intéressant aussi de mettre la carotte, dans le sens où il pourrait y avoir peut-être une participation aux frais du plan de gestion des déplacements.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Quand on parle des frais, c'est pour l'animation, la préparation de ce plan-là?

**Madame Aline Berthe :**

Le diagnostic, mais aussi après combien peut coûter la mise en place réelle des actions, dans le sens où si on paie une

partie des frais de déplacement des employés qui prennent le transport en commun.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Bien sûr, d'accord.

**Madame Aline Berthe :**

Si on achète des vélos, des indemnités kilométriques, le Parking Cash Out qui est une solution intéressante aussi. Donc, ça, ça a des frais adjacents également. Puis ça existe, parce qu'à Québec, par exemple la communauté métropolitaine de Québec offre justement un 50 pour cent dans les frais de mise en place de telles mesures auprès des entreprises de leur communauté évidemment.

Donc, on peut regarder aussi des initiatives mondiales, mais pas si loin on a quand même au Québec des choses intéressantes. Donc, pourquoi pas le faire à Montréal. On a des très bons exemples de réussites.

**Monsieur Jean Burton, président :**

D'accord. Il y avait une question Alain?

**Monsieur Alain Duhamel, commissaire :**

Oui. En fait, j'avais deux questions. La première, pour

bien comprendre ce que vous nous dites, pôle de l'ouest 340 000 emplois, le bassin d'emplois c'est 340 000, pôle de l'est 60 000. Votre taux de pénétration c'est 15 pour cent pour l'ensemble de ces choses-là ou juste pour l'un des deux?

**Madame Aline Berthe :**

Le taux de pénétration c'est-à-dire?

**Monsieur Alain Duhamel, commissaire :**

Bien, c'est-à-dire que si vous avez un bassin de 340 000 emplois...

**Madame Aline Berthe :**

Combien on peut toucher avec le plan de gestion?

**Monsieur Alain Duhamel, commissaire :**

Vous rejoignez combien de ces emplois-là en ce moment qui utilisent un ou l'autre ou une combinaison de tous vos systèmes?

**Madame Aline Berthe :**

Bien là, je n'ai comme pas en tête ce chiffre exact. Mais on a différentes façons de sensibiliser les employeurs et les employés. C'est, on a des campagnes de promotion aussi,

par exemple Défi sans auto solo. Je ne sais pas si vous en avez entendu parler. Mais tous les centres de gestions et déplacements au Québec, une journée en automne on propose une compétition amicale interentreprises ou institutions, puis là, cette journée-là les entreprises vont faire cet effort-là, puis ce qu'on essaie de faire c'est de continuer avec eux. Donc ça, c'est une sensibilisation par exemple qui va toucher une très grosse partie des employés et des employeurs.

Par contre, quand on parle de plan de gestion des déplacements, pour notre part à Montréal on a dû en faire dans 300 entreprises seulement. C'est volontaire pour le moment. Les entreprises viennent à nous puis sont LEED, on a des gestionnaires mobiliers Boma Best, des ISO 14 000. Quand c'est dans la culture de l'entreprise, ils vont venir à nous puis ils vont mettre en place. Mais tant qu'il n'y a pas de réglementation, l'impact ne peut pas être significatif selon moi.

**Monsieur Alain Duhamel, commissaire :**

Je me posais la question, est-ce qu'on peut transposer votre modèle à d'autres situations que celle de l'emploi. Par exemple, pour les endroits qui sont générateurs de grands rassemblements à répétition? Ce que j'ai à l'esprit

le Centre Bell réunit cinq, huit, dix, douze, 20 000 personnes environ 100 à 120 jours par année. Donc, ça revient souvent. Est-ce qu'on peut imaginer une gestion des déplacements avec le Centre Bell pour tout ce beau monde-là. Il y a un train de banlieue à côté puis un métro en dessous. Il me semble qu'il doit y avoir quelque chose à faire.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Ce n'est pas toujours les mêmes qui viennent.

**Madame Aline Berthe :**

Non, mais c'est sûr qu'il y a quelque chose à faire.

**Monsieur Alain Duhamel, commissaire :**

Le centre-ville pourrait être, je ne sais pas, il est peut-être très actif sur diriger ses clients.

**Madame Aline Berthe :**

Tout à fait. Je pense qu'il y a vraiment quelque chose à faire. Mais par exemple, pour des commerces ça a pu être mis en place. Puis là, on a une clientèle qui s'ajoute aux employés. Donc, je le considère peut-être un petit peu de cet ordre-là. Il y a des rues commerçantes avec lesquelles on travaille. Il y a des secteurs résidentiels aussi avec

lesquels on travaille.

**Monsieur Alain Duhamel, commissaire :**

Est-ce que vous pourriez nous citer un exemple d'une rue commerçante qui est de mèche avec vous?

**Madame Aline Berthe :**

De mèche avec nous. Bien, pour le moment on est avec la SADC Décarie. On a des liens pour le moment avec IKEA par exemple, mais on n'a pas encore de mesures concrètes qui ont été mises en place. Mais il y a des exemples ailleurs au Québec aussi avec des centres commerciaux. Je pense à Place Laurier à Québec, il y a comme deux places côte à côte, là. Je n'ai comme plus en tête l'autre. Mais donc ça se fait en effet.

**Madame Isabelle Beaulieu, commissaire :**

Je voulais vous demander. Est-ce que vous savez à Ville Saint-Laurent quand ils ont décidé dans l'arrondissement finalement de l'adopter le règlement pour forcer tous les centres d'emploi à plus de 100 places de stationnement. Est-ce qu'il y a eu de la réticence? Est-ce que ça a été très difficile à passer? Est-ce que vous êtes un peu au courant?

**Madame Aline Berthe :**

Bien, ils sont assez précurseurs à l'arrondissement Saint-Laurent, dans le sens ça a été les premiers à mettre en place le plan local de déplacement. Ensuite, ça a été les premiers à mettre en place cette réglementation qui avant - je ne me rappelle plus à quelle date ça a été mis en place, mais c'est avant janvier 2016 elle avait été mise en place pour les plus de 300 déplacements heure. Sauf que même si la réglementation était mise en place il y a un arrimage à faire entre les gestionnaires immobiliers, la demande de permis, nous. Donc, il a vraiment fallu du temps puis c'est seulement l'année dernière où ça a commencé. Et quand ça a commencé bien là, on s'est vraiment mis en lien avec l'arrondissement puis on leur a montré toutes les bonnes pratiques qui pouvaient... bien, on a fait quand même benchmarking, qu'est-ce qu'il y avait de mieux. Puis on leur a dit : « C'est bien déjà d'avoir fait 300 déplacements heure, mais vous savez qu'à Bruxelles par exemple c'est aux trois ans pour le plan de gestion et déplacement. » Parce que les aménagements changent, les employés changent. Vous savez qu'il y a des mesures exigées. Vous savez que vous pourriez aussi demander à ce qu'ils fixent des objectifs, des mesures minimales à mettre en place. Puis quand on leur a parlé, il y avait quand même une écoute. Mais je pensais qu'ils allaient juste dire...

bien, ils mettaient quand même les freins. Ils disaient : « Bien, comment on va faire pour règlementer ça, ce n'est pas évident. » Puis six mois plus tard, ils ont comme mis en place tout ce qu'on avait proposé.

Mais je pense qu'ils sont assez précurseurs aussi, mais si ça marche dans un arrondissement pourquoi ne pas le faire... bien, au moins le montrer en exemple aux autres arrondissements. Mais je pense que ça prendrait, je ne sais pas moi, un incitatif aux arrondissements de le faire en tout cas. Parce que moi je ne pense pas qu'il y ait quelque chose qui a été fait pour obliger les arrondissements à mettre en place un PLD et des réglementations en lien.

**Madame Isabelle Beaulieu, commissaire :**

Puis pour des néophytes comme nous un PLD il va être, la différence vraiment pour l'entreprise, mais qu'est-ce que l'arrondissement peut faire?

**Madame Aline Berthe :**

Bien, le plan local de déplacement, en fait le plan de transport donnait beaucoup d'orientation. Et ce que ça demandait c'est que chaque arrondissement adopte un plan local de déplacement. Donc, c'est vraiment adapté à leur réalité finalement, de l'adapter à leur réalité.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Et depuis 2008 il y en a qu'un qui a été fait, c'est ça?

**Madame Aline Berthe :**

Non. Il y en a, je pense c'est six ou sept.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Ah O.K. Quand même.

**Madame Aline Berthe :**

Je pourrais vous valider l'information.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Ça va? Merci beaucoup.

**Madame Aline Berthe :**

Merci à vous.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Alors, on va ajourner pour une courte pause de retour à 20 h 40. On a un petit cinq minutes d'avance. On va essayer de le conserver puis de peut-être prolonger certains échanges. Une petite pause.

**PAUSE ET REPRISE DE L'AUDIENCE**

**Monsieur Jean Burton, président :**

Madame France Levert?

**Madame France Levert :**

Exactement. Je vais me présenter. Alors, je suis France Levert, je suis présidente du Conseil d'administration du réseau des femmes en environnement. C'est une implication personnelle. Mais ce que vous avez entre les mains, vous en avez pris connaissance. Donc, il y a des aspects où je vais passer quand même assez rapidement peut-être plus expliquer ce qu'on voit comme piste de solution. C'est le résultat d'un travail qu'on a - un petit peu d'histoire, j'allais dire. On m'avait offert au début le 8 ou le 9 mars. Alors, ça aurait pu être le 8, mais je n'y ai pas pensé sur le coup, mais peu importe, ça n'a pas de rapport.

Donc, la démarche dont je vais vous parler, c'est une démarche qu'on a entamée il y a quelques années sur le plan plus québécois. Donc, comme réseau à la demande de nos membres, on avait monté des formations là-dessus. Et dans divers contextes de travail avec des gens de différentes régions, Montérégie, Gaspésie, on a travaillé à élaborer effectivement une vision de pourquoi ça serait intéressant de parler de questions comme ça dans un contexte québécois. Alors, qu'on en parle beaucoup, il y a énormément d'outils,

il y a énormément de tables, d'organismes internationaux qui s'intéressent aux enjeux de gens ou femmes et changements climatiques.

Donc, on a travaillé sur ce dossier-là avec le réseau québécois des groupes écologistes qui regroupe une quarantaine de groupes environnementaux à travers le Québec. Grâce au soutien du service aux collectivités de l'UQAM où on a d'abord monté un premier dossier argumentaire, c'est-à-dire qu'est-ce qu'on a d'intéressant à dire là-dessus par rapport à des pays développés, puis un pays nordique, un territoire nordique comme le Québec. Les pays scandinaves s'intéressent à ces questions-là et il y a toutes sortes d'organisations dans d'autres pays qui regardent aussi. On a mis des liens à la fin pour que vous puissiez voir si vous voulez.

Donc, le service aux collectivités de l'UQAM, relais femmes. Nous on a eu un financement pour monter une formation atelier du ministère de l'Éducation qu'on a offert dans plusieurs villes du Québec. On a montré un matériel de 11 fiches qui sont accessibles. Je vais m'arrêter là-dessus. Donc, et madame Annie Rochette qui est juriste, professeur en sciences juridiques à l'UQAM a travaillé sur ce dossier-là avec nous, a dispensé les formations avec des

étudiantes aussi.

Donc, nous, notre réseau - je fais un petit peu de publicité - ça existe depuis quand même 15 ans. C'est sûr, nos membres ce sont des femmes, mais nos projets qui font vivre le réseau ce sont des projets beaucoup de formation, sensibilisation qui s'adressent à tout le monde. Donc, en évènement écoresponsable, en scène écoresponsable. On travaillait beaucoup avec le milieu culturel, en santé, environnement. Les perturbateurs des systèmes endocriniens, entre autres, communications responsables, ainsi de suite. Je m'arrête là.

Donc, pourquoi changements climatiques? Alors, quand on place des changements climatiques en lien avec le genre, vous avez vu dans les documents. Donc, on peut parler d'impacts au niveau des canicules, inondation, évènements, le transport évidemment, la place des femmes au niveau du transport collectif, transport actif, mais aussi alimentation. Les femmes mangent moins de viande que les hommes. Alors, oui pourquoi parler de genre et changements climatiques? Notre idée là-dedans, dans le fond c'est qu'il y a des impacts différents qu'on présente brièvement dans le document, mais on a comme je disais 11 fiches pour en parler. Il y a une vision puis il y a perception différente aussi des solutions entre les hommes et les femmes. Les

hommes ont plus tendance à aller vers la technologie, bien que c'est un peu différent chez les jeunes. Les femmes vont avoir plus tendance à travailler, à considérer les changements de comportement.

Donc, pourquoi se poser des questions comme ça? Parce qu'on pense que quand c'est pertinent de le faire, parce que ce n'est pas toujours nécessairement pertinent, puis quand on pense à femmes, on pense à famille, on pense à enfant, on pense à jeune ménage et tout ça. Donc, c'est pour qu'il y ait des stratégies puis des actions, des réductions d'adaptation, des solutions qui soient plus efficaces quand c'est pertinent de le faire. Puis pour aussi éviter que les stratégies et actions puissent exacerber ou exagérer des inégalités sociales, parce que c'est sûr que dans certains cas il y a des différences, les femmes gagnent encore moins des revenus moyens qui sont moins élevés. La majorité des ménages monoparentaux au Québec, mais à Montréal aussi, 82 pour cent c'est des femmes qui sont des chefs de ménage. Donc, il y a une question aussi, il y a des questions socioéconomiques, il y a des questions de femme comme agente de changement. Donc, 70 à 75 pour cent des décisions des ménages de consommation c'est les femmes qui les prennent. Donc, il y a un vraiment un rôle d'agent de changement puis on le prend beaucoup dans cet esprit-là aussi. Une responsabilité par rapport à notre consommation, dans le

contexte aussi relation nord-sud. Donc, on est responsable en grande partie de ce qui arrive. Donc, on peut aussi prendre des responsabilités plus grandes dans ce sens-là.

Donc, ce qu'il y a ici je viens de le dire. Donc, comment se comparent les hommes et les femmes? Bon, il y a des études qui se font. On n'a pas présenté dans le mémoire de détail là-dessus, mais entre autres des études faites dans les pays scandinaves, en Suède, qui démontrent les différences d'empreinte écologique, de visions comme je disais, de perception, de choix entre les hommes et les femmes. Dans certains cas on sait qu'il n'y a pas beaucoup de différence, mais en transport, dans les choix énergétiques il y a des différences, il y a des perceptions sur les choix qu'il y a à faire et au niveau de la consommation et du style de vie.

Il y a des impacts différents, comme je le disais. C'est expliqué dans le document, peut-être pour les gens qui sont ici, il y a beaucoup de gens qui ne sont pas nécessairement au courant de tout ça, ça étonne parfois d'aborder ce sujet-là. On l'a expliqué beaucoup de fois. Alors, c'est pour ça qu'on a choisi de venir présenter aussi un mémoire. Parce qu'il faut expliquer pourquoi on en parle. Alors, les différences entre autres au niveau des canicules. Bon, c'est

sûr que la partie de la population la plus affectée va être les enfants, les gens âgés, les malades, les personnes à faible revenu. Donc, dans beaucoup de cas c'est des femmes, dans les personnes âgées à partir de 65 ans et plus c'est de deux à quatre fois plus de femmes qui sont représentées dans les faibles revenus. Donc, il y a des considérations socioéconomiques.

Si on prend des exemples qui ne sont pas nécessairement dans le document, par exemple la canicule importante qui a causé des mortalités en France dans les années 2000. Il y a eu beaucoup plus de femmes qui sont décédées alors qu'en Chicago fin des années 90, canicule aussi, plus d'hommes. Parce qu'il y avait plus d'isolation puis c'est pour des facteurs aussi d'isolement. Donc, ratio il y a des différences.

Alors, il y a des différences de stress. Il y a des études qui ont été faites aussi sur des problématiques, différentes aussi en rapport avec des événements climatiques extrêmes donc, inondation, par exemple. Alors, comme ce qui est arrivé au Saguenay, il y a eu effectivement des études qui ont démontré que c'était un facteur de stress plus important pour les femmes, entre autres parce qu'à cause des enfants, soutien de famille, aidant naturel. Un peu la même

chose au niveau du verglas. Donc, effet sur les femmes enceintes et sur les problématiques au niveau des enfants. Agriculture ou rôle différent, on parle beaucoup des communautés nordiques, dans le contexte montréalais ça ne s'applique pas, mais c'est quand même une réalité qui est là.

Donc, ce qu'on a mis en évidence ici puis qu'on remet dans les pistes de solution, mais c'est général. Ça s'applique un peu partout. Alors, il n'y a pas beaucoup de femmes dans les instances décisionnelles en changement climatique, que ce soit au niveau international, national, local, les hommes utilisent plus les automobiles, que ce soit en terme de kilométrage et le temps d'utilisation. Plus de femmes utilisent le transport en commun pour des raisons financières, mais de choix. Moins de femmes les transports actifs, ça va paraître dans les pistes de solution. Et bon, comme j'ai dit 70 pour cent des décisions de consommation des ménages c'est pris par les femmes, soit au niveau du logement, alimentation, énergie. Il y a différentes études qui sont citées dans le mémoire là-dessus, pas nécessairement des études d'ici, dans certains cas oui, des études canadiennes, des études européennes là-dessus aussi. Je ne reviendrai pas sur les chiffres. Montréal, bien oui, c'est un petit peu la même chose. Donc,

revenus moyens plus bas, femmes actives. Par contre plus de femmes actives au Québec, à Montréal par rapport au Québec. Donc, plus de problématiques de déplacements puis de gestion au quotidien de la famille, des enfants et tout. Je connais très bien ça. J'ai déjà parlé famille monoparentale et 65 ans et plus. Bon, ceux à faibles revenus. Il y a plus de femmes qui pratiquent aussi l'agriculture urbaine selon une étude qui a été menée pour la Ville de Montréal récemment. C'est une des solutions dont on parle beaucoup.

Alors, si on parle des pistes de solution, il y en a là-dedans dont on n'a pas nécessairement parlé, mais si on parle de la ville intelligente, on a commencé à échanger avec le conseil des Montréalaises là-dessus. On parlait de l'organisation qui a été créée par la ville, sur la ville intelligente avec des solutions technologiques, c'est sûr qu'il y en a. Ça fait partie de ce qu'on peut considérer. De façon générale ce qu'on dit c'est que les campagnes de sensibilisation de formation ça devrait tenir compte des différences de perception et des différences aussi d'impact pour être plus efficace.

La même chose au niveau des différentes campagnes qu'on peut faire de réduction et tenir compte du poids, des mesures effectivement qui peuvent être disproportionnées si

on ne considère pas effectivement les différences hommes femmes. Puis bon, les autres éléments j'en ai déjà parlé.

Alors, dans les pistes de solutions génériques aussi, recherche et développement des connaissances, c'est un constat qu'on fait de façon générale. C'est-à-dire ce n'est pas un sujet où on a beaucoup de connaissances qui sont développées. Dans la conversation qu'on a eue récemment avec les gens du conseil des Montréalaises on disait dans les données qui sont utilisées par exemple au niveau, je ne sais pas moi, du transport ou à d'autres niveaux, on n'a pas souvent la donnée qui permet de voir les différences, peut-être voir où effectivement on pourrait faire une intervention adaptée qui serait plus efficace. Donc, avoir plus de données différenciées ça peut être utile pour avoir des solutions puis des mesures qui sont encore plus efficaces, toujours dans cet esprit-là. Plus de femmes dans la prise de décisions, mais ça, c'est une longue histoire. Éduquer et sensibiliser quand le changement climatique sur la dimension genre. Nous on a commencé à le faire beaucoup, le faire au niveau de la population des décideurs. Il y a encore beaucoup de méconnaissance par rapport à tout ça. Et il y a quand même, ça a quand même un sens, c'est ça qu'on a travaillé. C'est important de vulgariser beaucoup. Dans l'étude qu'Annie Rochette a faite dans le contexte de ce

dossier-là, elle a rencontré beaucoup de groupes de femmes, elle a rencontré des groupes environnementaux, des décideurs, et ainsi de suite. Et par exemple, au niveau des groupes de femmes, il y en a beaucoup qui considèrent que c'est très, très loin de leur quotidien et que c'est une histoire d'experts, pour eux ça leur dit absolument rien. Et quand on regarde un petit peu les résultats d'enquêtes qui ont été faites récemment au niveau des Canadiens, on comprend qu'il y a encore du chemin à faire de ce côté-là pour toute la population.

Dans le cadre de l'élaboration de plan des mesures d'urgence, c'est un peu la même chose. Alors, l'idée de tenir compte des impacts différenciés quand ça a un sens, les femmes qui sont moins tolérantes à la chaleur extrême, prise en charge des enfants, aidantes naturelles, tout ça c'est une réalité, ce n'est pas nécessairement traduit dans les plans. Et puis dans les cas qui ont été étudiés effectivement, dont j'ai parlé brièvement tout à l'heure, ça n'a pas été considéré. Peut-être que ça aurait pu être plus efficace.

Alors, dans le document on parle de plusieurs villes qui ont intégré des démarches comme ça, que ce soit Vancouver, que ce soit des villes Amsterdam, les Pays-Bas, Londres qui

regarde des considérations comme ça au niveau du transport collectif, la communauté de Bordeaux. Alors, il y en a différentes. Donc, c'est une opportunité pour Montréal de faire partie aussi des villes qui montrent un leadership en intégrant des solutions de ce type-là. C'est une opportunité. Et si on arrive dans des choses plus spécifiques, alors l'idée de considérer une analyse différenciée ou d'avoir des données qui permettent de le faire dans des démarches de planification, politique, mesures, incitatives, économiques c'est quelque chose qui est déjà mis de l'avant de toute façon dans le plan d'action pour une participation égalitaire des hommes et des femmes à la Ville de Montréal, mais ce n'est pas nécessairement toujours facile à faire. Donc, il y aura du travail à poursuivre dans ce sens-là, notamment au niveau de la mobilité durable.

Donc, dans le plan d'action sur les changements climatiques de l'agglomération de Montréal qui se compose d'un très grand nombre de recommandations, ce n'est pas nécessairement intégré. Alors, dans la mise en oeuvre il pourrait y avoir une opportunité de prendre en considération des éléments de ce type-là. Donc, par exemple les ménages monoparentaux, que les femmes figurent en majorité dans les 65 ans et plus et les décisions de consommation par exemple.

Le guide d'aménagement pour un environnement urbain, sécuritaire de la Ville de Montréal doit être révisé. Alors, ça serait une opportunité d'intégrer des considérations de ce type-là dans le guide aménagement pour un environnement urbain, qui pourrait être sécuritaire, qui tient compte de l'accessibilité et du confort. Parce que si on va dans le transport actif, alors il y a des études faites par des chercheurs de MIT, mais au niveau des Pays-Bas, des intervenants, des décideurs, Vancouver ou autres qui sont cités dans le document. On considère que les femmes sont un indicateur de succès des politiques cyclistes. C'est les villes où on a intégré vraiment ces considérations-là en termes d'accessibilité, de confort, de sécurité, d'attrait, de l'utilisation des pistes cyclables, par exemple, en tout cas et de toutes les infrastructures à cet effet-là. On va avoir à peu près moitié-moitié d'utilisateur. C'est un exemple parmi d'autres, mais c'est des résultats très concrets avec des données concrètes. Et bon, des villes, aux Pays-Bas par exemple c'est à peu près à 50 pour cent.

Si on prend le cas de la ville de Vancouver qui dans son plan de transport 2040, a mis de l'avant plusieurs mesures de mobilité durable de transport durable. Donc, ils ont fait des évaluations entre 2008 et 2011, la proportion avec les mesures qu'ils ont mises en place, on est passé de 40 à 44

pour cent dans l'utilisation de solutions de mobilité durable. Mais si on prend l'exemple des cyclistes, entre 2008 et 2011 avec les solutions qui ont été mises de l'avant, qui tiennent compte de tous les utilisateurs, c'est vraiment une vision comme ça. Donc, femmes, personnes âgées, enfants et tout. Ils sont passés de 30 pour cent à 41 pour cent d'utilisateurs. Ce qui n'est pas négligeable.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Il faudrait conclure, Madame, s'il vous plaît.

**Madame France Levert :**

Oui. J'ai terminé. Pratiquement terminé. Donc, dans le document se basant sur ces différentes études-là et les expériences des différentes villes, il y a toute une série de mesures possibles, que ce soit au niveau de la réduction des fatalités, embellissement des infrastructures, la sensibilisation des cyclistes et automobilistes pour une cohabitation harmonieuse. Mettre en application de façon plus stricte le Code de la route, et ainsi de suite, avantages tarifaires qui pourraient s'appliquer aussi au transport collectif, qui peut s'appliquer aussi ailleurs.

Donc, des solutions qui sont en dehors, plus des incitatifs économiques. Ça vient d'une présentation qui

avait eu lieu à Vancouver où on parle du moins confortable au plus confortable en termes d'infrastructure. Vous êtes familiers avec ça.

On peut faire le même genre de démarche au niveau du transport actif, donc transport actif, marche. La Ville de Vancouver l'a fait. Ils ont aussi des résultats intéressants. Et des mesures alternatives de mobilité durable, peut-être dans des secteurs qui sont moins bien desservis par le transport collectif. Ça a été mentionné avant aussi, qui pourrait tenir en compte aussi des considérations de ce type-là où c'est les territoires qui peuvent présenter des difficultés en intégrant des considérations de différenciées. Voilà. Merci.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Merci, Madame. Isabelle, questions?

**Madame Isabelle Beaulieu, commissaire :**

J'aimerais savoir si vous aviez eu l'occasion de parler avec des fonctionnaires ou des élus de la ville de Montréal de ces idées, de ces approches et s'il y a de l'ouverture ou c'est encore un territoire à explorer?

**Madame France Levert :**

Bien, comme j'ai mentionné tout à l'heure, nous on a fait

une démarche québécoise au départ. Donc, on a fait une démarche pour « montréaliser » nos études. Mais bon, on a rencontré récemment effectivement des représentants du conseil des Montréalaises sur cette question-là. Donc, il y a des choses qu'elles ont déjà explorées. Ils nous ont partagé effectivement des données différenciées selon l'enquête Origine-Destination. Donc, il y a des nouvelles données maintenant qui sont disponibles dans les statistiques de Montréal. Je ne me souviens plus, le portrait statistique de Montréal où la demande qui a été fait. Donc, on a des données différenciées aussi, et bien ce qu'ils nous proposent effectivement, c'est qu'on poursuive les rencontres pour sensibiliser les élus selon leurs responsabilités effectivement. Donc, des responsabilités qui sont en lien avec ces questions-là. Mais dans le fond, ça touche tout le monde. C'est les familles aussi. Alors, pour on nous on voit vraiment comme ça.

**Madame Isabelle Beaulieu, commissaire :**

O.K. Merci.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Merci beaucoup, Madame Levert. Nous passons maintenant à la direction régionale de santé publique de Montréal. Ah vous êtes en bi nombre.

**Docteur Patrick Morency :**

Bonjour, Monsieur le président, bonjour, Madame, Monsieur les commissaires.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Si vous voulez bien vous nommer, s'il vous plaît.

**Docteur Patrick Morency :**

Oui, certainement. Mon nom est Patrick Morency. Je suis médecin spécialiste en santé publique et je suis accompagné de mon collègue Louis-François Tétreault, un jeune chercheur aussi dans le domaine des impacts du transport. Alors, je viens d'abord vous dire que je représente ici la direction de Santé publique et plus particulièrement une petite équipe qui s'appelle « Environnement urbain et santé ». Alors, c'est une équipe composée de différents professionnels. Vous savez, moi je suis médecin, mais je travaille avec des géographes, des urbanistes, on collabore avec des ingénieurs aussi de McGill, de la Polytechnique sur les enjeux de transport depuis une vingtaine d'années. Moi personnellement je travaille sur ces enjeux-là depuis une quinzaine d'années, et la direction a pris position, la direction de Santé publique, sur de nombreux enjeux comme le plan de transport, le schéma d'aménagement, les projets de Turcot, Notre-Dame, 25 et compagnies.

Donc, on vient ici en 10 minutes simplement vous résumer quelques aspects de notre position avant de faire une ou deux recommandations qu'on espère utiles. Merci.

**Monsieur Louis-François Tétreault :**

Alors, la présentation qu'on a remis à monsieur Vézina a été révisée un petit peu. On lui a transmis une nouvelle version corrigée avec certaines diapositives qu'on présente ici.

Alors, bon, comme vous le savez probablement déjà, à Montréal en 2009 le transport était une des sources les plus importantes de GES. On voyait, quand on décompose ce secteur-là, que le transport des personnes, c'est-à-dire les autobus, les automobiles, les camions légers constituent une portion importante. On voit aussi que le transport routier a augmenté depuis 1990.

Alors, ce schéma-là représente vraiment que la forme urbaine, les infrastructures de transport ont un impact sur l'usage des véhicules motorisés, à la fois au niveau du choix modal, mais des distances parcourues dans ces véhicules-là. Ces distances-là vont avoir de l'impact sur l'émission de GES, l'émission de polluant de l'air, l'émission de bruit et la collision. Ceci va avoir des impacts de santé publique. C'est un peu ce qu'on va vous

illustrer dans les prochaines diapositives.

Alors, on voit que sur l'agglomération de Montréal par jour de semaine on calcule qu'il y a au moins deux millions de déplacements qui sont faits en véhicules motorisés chaque jour, environ 71 pour cent de ces déplacements-là sont faits vraiment par des résidents de l'agglomération. On voit que la majorité des véhicules kilomètres parcourus de façon relative sont plus dans les quartiers centraux de Montréal.

Ces volumes plus importants de véhicules kilomètres parcourus sont directement reliés au nombre de blessés qu'on va décompter dans ces secteurs-là. Donc, on voit ici que les quartiers centraux avec des très hauts volumes sont finalement les endroits où on va retrouver le plus de blessés.

On retrouve aussi dans les endroits où il y a des volumes très importants des émissions de polluants de l'air aussi qui sont plus importants et on a relié ça avec l'asthme infantile. Donc, on voit des taux d'asthme infantile plus importants dans les quartiers centraux ou les quartiers qui présentent des volumes plus importants des kilomètres parcourus.

On voit aussi que la forme urbaine des infrastructures de transport sont liés à l'usage de la marche, du vélo et du transport collectif qui va avoir un impact sur la quantité d'activités physiques qui vont être faites et donc sur la santé des Montréalais.

Ici ce qu'on voit c'est que les quartiers centraux qui ont un accès important au transport collectif et qui ont souvent une forme urbaine plus dense ou qui ont accès à la mixité, ont des parts modales chez les résidants de transport actif et de transport collectif beaucoup plus important que les résidants de la pointe de l'Île. Ceci va entraîner des gains de santé, une réduction du fardeau des maladies chroniques plus importantes dans ces quartiers-là qu'en périphérie.

On voit aussi que cette forme urbaine-là entraîne des émissions par habitant, moins importantes pour le centre de Montréal que pour la périphérie, en ce qui a lien du transport des personnes.

Au niveau des constats, bien, on remarque que finalement à Montréal les GES sont une source importante de notre bilan d'émission. On remarque aussi que finalement le système de transport a été lié à plusieurs problématiques de santé. On parle aux collisions, bruits, les émissions polluantes et l'inactif des physiques. Notre principale recommandation,

notre recommandation générale c'est de prioriser les stratégies et les interventions qui vont permettre à la fois de réduire les impacts et les niveaux de GES, mais aussi de diminuer les problématiques de santé publique.

Au niveau des recommandations spécifiques au système de transport, on veut vraiment intégrer la lutte aux changements climatiques dans la planification des transports en y incluant des objectifs quantifiables de réduction de GES. On veut démontrer que ces interventions-là et ces stratégies-là qui ont été mises de l'avant vont atteindre leurs objectifs. On veut aussi réduire la place dévolue à l'automobile en particulier dans les quartiers centraux. En réallouant l'espace et le financement attribués au transport en véhicules motorisés vers le transport actif et collectif. On souhaite aussi améliorer la mobilité des transports actifs et collectifs en implantant sans délai des mesures permettant l'amélioration de l'offre en transport en commun.

**Docteur Patrick Morency :**

J'aimerais ajouter, il y a beaucoup de termes, en tout cas, qui deviennent presque des lieux communs, par exemple l'amélioration des transports collectifs. Je pense que c'est une vertu prônée par beaucoup d'acteurs à Montréal.

J'aimerais souligner l'importance de notre recommandation du

mot réallouer, la réallocation donc des ressources. Parce qu'il y a comme un éléphant dans la pièce qui est malheureusement peut souvent nommé, c'est l'énormité des ressources qui sont consacrées à l'automobile, des ressources financières en terme humain aussi, des ressources professionnelles des équipes, mais aussi en terme d'espaces publiques sur la chaussée par exemple. Et le principal obstacle au développement d'aménagements sécuritaires pour les piétons, par exemple des passages pour piétons sur du Parc ou ailleurs, sur des pistes cyclables, dans les tunnels sur Christophe-Colomb ou ailleurs, des voies réservées pour autobus. Le principal obstacle c'est l'espace qu'on accorde à l'automobile.

Et puis dans ce sens-là, donc notre recommandation de réduire la place dévolue à l'automobile et de la réallouer aux autres modes de transport, même si ça semble être un peu un lieu commun il est puissant. Parce que c'est la principale entrave à l'implantation de projets concrets de transport collectif et de transport actif sur l'île de Montréal, c'est que les ressources sont principalement dédiées à l'automobile et qu'il y a une primauté de la fluidité automobile. Donc, le retrait de toutes places de stationnement même près de l'intersection là où c'est illégal par exemple, doit être subordonné à la disponibilité

de stationnement ailleurs ou à la fluidité automobile. Et si on ne réalloue pas l'espace ou les ressources en faveur des autres modes de transport, bien l'amélioration du transport collectif reste un lieu commun, une phrase vide de sens selon nous. Merci.

**Madame Isabelle Beaulieu, commissaire :**

C'est très, très clair. Je n'ai pas de questions spécifiques, mais on comprend bien le propos général. Je vois très bien quand on fait une piste cyclable et on enlève des places de voitures, c'est une place de voiture qu'on entend parler.

**Docteur Patrick Morency :**

Oui, tout à fait. Puis on peut vous nommer des dizaines, des centaines de projets, certains mineurs, locaux, d'autres plus majeurs, où à chaque fois qu'il y a eu des plans pour implanter le transport collectif, puis la STM pourrait en témoigner, ou des traverses pour piétons ou des voies cyclables, quel a été le problème dans le fond, c'est qu'il y avait un risque, un potentiel de détériorer la fluidité automobile, le niveau de service pour l'automobile. Mais il y a des villes qui ont décidé de ne pas subordonner les projets de réaménagement à la fluidité automobile ou au niveau de service pour l'automobile. Il y a des villes qui

ont décidé de prendre les meilleurs projets en prenant en compte la mobilité de tous les usagers. Puis on ne parle pas de villes sur la planète Mars. Ottawa par exemple, même Deauville en Ontario ou en Colombie-Britannique nous font paraître bien en retard.

**Monsieur Jean Burton, président :**

J'avais juste une préoccupation un peu cartésienne. Est-ce qu'on peut vraiment faire le lien. Parce que vous savez qu'à chaque fois qu'on parle de la santé et de menaces à la santé c'est le premier argument qui fait sortir les priorités. Est-ce qu'on est vraiment capable à partir des données que vous nous avez cartographiées de faire des liens, je n'allais pas dire incontestables, mais des liens vraiment forts qui fait que pour un gestionnaire un peu censé de voir apparaître une menace à la santé des citoyens, c'est quelque chose qui fait réfléchir. Mais jusqu'à quel point on peut utiliser cet argument-là de manière convaincante en disant : Vous voyez, c'est ça que ça donne le trafic?

**Docteur Patrick Morency :**

Je vous remercie, c'est une excellente question qui porte sur la solidité des évidences. Et puis effectivement, il y a des domaines dans lesquels on est plus solides, d'autres où on est les moins. Exemple, sur le tabac aujourd'hui c'est

indiscutable. Mais il y a un autre volet de votre question que j'aimerais reprendre avant d'y répondre. C'est sur le fait que les problèmes, la santé publique semblent souvent prioritaires ou pris en compte, en tout cas, au moins dans les discours. Je peux vous dire que dans les pratiques elle est assez négligée et marginale.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Oui.

**Docteur Patrick Morency :**

Alors, c'est une nuance de taille.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Un éditorial.

**Docteur Patrick Morency :**

Oui, c'est ça. C'est quand même une nuance de taille. Maintenant, donc sur la solidité des évidences. Alors, nous, ici on vous a présenté quelques résultats. En 10 minutes, on est obligé de...

**Monsieur Jean Burton, président :**

Bien sûr.

**Docteur Patrick Morency :**

Bien sûr. Mais on a des médecins, des chercheurs et on travaille avec toutes sortes de gens qui mènent des programmes de recherche qui s'étalent sur une dizaine, une quinzaine d'années. Le mien par exemple, sur les traumatismes routiers, parce que c'est ce problème-là dont je m'occupe dans l'équipe, j'y travaille depuis une quinzaine d'années. Alors, des évidences solides, on en a à différents niveaux, mais si je prenais par exemple les collisions et les blessés, pour parler que de ça d'abord. C'est le plus évident, parce que c'est celui de tous les problèmes de santé associés au transport, c'est celui qui est le plus direct et indiscutable. Il est vraiment le fruit d'une interaction avec un véhicule, et plus le véhicule roule vite, plus il y a de risques d'accident, plus les blessures sont sévères. Et plus il y a de véhicules, plus il y a de blessés, plus il y a de véhicules lourds plus il y a de blessés sévères. Les liens sont excessivement directs à tel point que les ingénieurs par exemple, prédisent en moyenne le nombre de blessés à une intersection simplement en fonction du volume de trafic, puis on retrouve la même chose à Montréal. Il y a une courbe qui se dresse dans toutes les villes du monde ou plus il y a de trafic à une intersection plus il y a de blessés. Et cette courbe-là s'observe aussi à l'échelle des arrondissements, à l'échelle

des villes, des pays. C'est connu depuis les années 40 par exemple, que plus il y a d'usage de l'automobile dans une communauté, aux États-Unis par exemple, les taux per capita, les distances parcourues en automobile per capita dans une communauté là, sont directement proportionnels aux taux de décès en automobile. C'est comme si la dose fait le poison. C'est comme de dire si plus il y a de plomb dans l'eau, plus il va y avoir de gens qui vont avoir de la plombémie puis des problèmes de plomb, pour leur santé, des problèmes pour leur santé associés au plomb.

Alors donc, pour les collisions, nos évidences sont excessivement solides, sont excessivement solides. Et par exemple, je dirais elles sont solides sur plus d'un plan. Elles sont solides d'abord pour dire que le véhicule, le volume de véhicules est directement associé aux nombres de blessés à Montréal qui est une véritable épidémie. On ne parlera pas des nombres maintenant, on n'aura pas le temps de tout dire. Ça, c'est solide.

Qu'est-ce qui est solide aussi? La sécurité des transports collectifs. Les transports collectifs c'est reconnu partout dans le monde, tout inclus. Je ne parle pas seulement du bateau, même l'autobus de surface sur l'artère. Le risque de décès pour les gens qui utilisent le transport

collectif plutôt que l'automobile, c'est environ 20 fois moins.

**Monsieur Jean Burton, président :**

O.K.

**Docteur Patrick Morency :**

On ne parle pas d'un ou deux pour cent (2%) de moins, vous réalisez. On peut diviser le nombre de décès si tous les gens qui se déplacent à Montréal se déplacent en transport collectif par 20. Et le transport collectif, l'usage du transport collectif, nous on a des recherches qui démontrent que sur une dizaine d'artères à Montréal, on en avait pris 10, que non seulement ça réduit le risque de décès, ce qui est connu, ça réduit aussi le risque de blessure, mais aussi ça réduit le risque de blessure pour les autres. Ce qui est appelé en économie une externalité. C'est-à-dire que les gens qui choisissent d'utiliser le transport collectif à Montréal pour se déplacer par exemple sur la rue Sherbrooke plutôt que de prendre leur voiture, non seulement ils réduisent le risque de décès par 20, le risque de blessure par cinq, mais en plus ils réduisent leur probabilité de produire un piéton blessé ou un cycliste blessé est aussi réduite par quatre ou cinq, divisés par quatre ou cinq.

Donc, ce type d'évidence-là, il est énorme pour dire que les transports collectifs sont plus sécuritaires puis question d'améliorer la sécurité des Montréalais, il faut miser d'abord sur un changement modal vers les transports collectifs, réduire les volumes. C'est énorme ça, comme évidence c'est aussi solide que sur le tabac. Ça, le mécanisme est clair, c'est évident. Sur les aménagements qui nous permettent d'améliorer la sécurité, la même chose. Je pourrais vous parler de la largeur des voies, de la largeur des chaussées aux intersections. Nous, par exemple la dernière étude qu'on a publiée juste en décembre montre que pour chaque voie de circulation supplémentaire il y a 75 pour cent de plus de piétons blessés aux intersections à Montréal. Puis quand il y a une auto de stationnée sur le coin, ça double le nombre de piétons blessés.

C'est connu, c'est connu partout sur la terre. C'est la même chose aux intersections de Shanghai, de San Diego de Montréal ou de Toronto.

**Monsieur Jean Burton, président :**

O.K.

**Docteur Patrick Morency :**

Donc, là-dessus on est assez solide, je pense, sur les

collisions. Dans les autres domaines, bon, ce sont les chercheurs avec qui je travaille dont c'est la spécialité, mais je peux vous dire qu'il y a un enjeu que je n'ai pas avec les collisions, c'est de voir qu'elle est la part attribuable au transport.

**Monsieur Jean Burton, président :**

L'asthme par exemple, votre carte d'asthme.

**Docteur Patrick Morency :**

C'est ça, c'est ça. Alors là, malheureusement, je peux voir avec mon collègue qui a davantage travaillé pour ça, mais là il y a un enjeu. L'asthme est certainement un problème de santé. On est capable de le mesurer. On est capable d'en connaître la sévérité, d'en connaître l'ampleur et la distribution.

Maintenant, quelle partie de ce fardeau-là, de ce problème-là est attribuable au transport? Ça, c'est un problème que je n'ai pas avec les collisions. Mais il y a des méthodes épidémiologiques de recherche qui permettent de savoir par exemple si on retrouve plus d'asthme pour les gens qui habitent à proximité des grandes artères et qui n'ont rien par exemple, même en contrôlant, dans notre jargon, pour les autres facteurs, bien on peut se permettre

de penser que c'est fortement attribuable au trafic, surtout qu'il y a un mécanisme qui est plausible, qui sont les émissions polluantes, les particules fines, tout ça. Donc, je pense, ce que je vais voir, ce que mon collègue a à vous dire sur l'asthme, mais je pense qu'on a quand même beaucoup d'évidence pour l'asthme et les problèmes respiratoires. Puis je vous parlerai un peu d'activité physique ensuite.

**Monsieur Louis-François Tétreault :**

Au niveau de ce qui est des problèmes respiratoires, particulièrement l'asthme chez les enfants, c'est quelque chose qui est reconnu dans la littérature depuis longtemps. Le lien entre le trafic routier et la pollution de l'air et l'asthme finalement. Ici la carte qui était présentée, c'est le lien entre les NO<sub>x</sub> qui sont émis par le trafic routier et finalement la pollution... c'est des estimations qui sont faites. On peut... comme docteur Morency l'a précisé on ne peut pas, comme les collisions, dénombrer exactement le nombre d'enfants qui sont devenus asthmatiques parce qu'ils étaient à proximité du trafic routier, mais il s'agit d'estimation basée sur les données de la littérature.

**Docteur Patrick Morency :**

Puis ce n'est pas un résultat pigé parce qu'il fait notre affaire. Je pense que c'est Audrey Simard Jessy, la

professeure, qui a dirigé cette étude-là, c'est qui?

**Monsieur Louis-François Tétreault :**

Bien, ça fait partie à la fois de ma thèse de doctorat et de sa formation. On a choisi de présenter, techniquement pour la pollution de l'air, on aurait pu parler aussi de cancer, de maladies cardiovasculaires. Il y a vraiment une panoplie de choses qui sont liées. On a choisi de présenter l'asthme parce que c'est vraiment là où les évidences de la littérature liant le trafic routier à l'asthme infantile sont le plus solides.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Le but n'est pas de vous confondre.

**Docteur Patrick Morency :**

Pas du tout, c'est une très bonne question, mais c'est une très bonne question. Ça me donne l'occasion de...

**Monsieur Jean Burton, président :**

Mais de confondre les septiques. Parce qu'à chaque fois qu'on aborde une problématique qui est aussi lourde de conséquences que de remettre en question l'auto solo ou la circulation et qu'on voit une argumentation qui semble évidente, je pense qu'il faut bien comprendre la portée de

l'argumentation est là. Et c'est sûr qu'avec les accidents c'est une évidence remarquable, avec les maladies, la littérature et les recherches nous permettent de voir qu'il y a effectivement probablement des liens. Mais c'est pour s'assurer que ça ajoute une argumentation de plus. C'est pour ça que la santé publique est là. Vous êtes les seuls à venir nous parler de santé. On a entendu toutes sortes de choses, mais en santé, vous êtes là. Donc, on profite du fait que vous êtes là pour voir un peu qu'est-ce que vous avez à nous apporter.

**Docteur Patrick Morency :**

Bien, merci beaucoup. Mais je trouve vraiment et sans flatterie, votre question est pertinente sur la solidité des évidences et il y a encore beaucoup de choses à dire, parce qu'on est capable de comparer les villes entre elles, les taux de mortalité au sein d'une même ville entre les quartiers ou selon l'endroit où on habite, ou selon l'endroit où on circule. Alors, on a ces données-là.

**Madame Isabelle Beaulieu, commissaire :**

Sur cette question justement, je voulais vous poser la question puis c'est votre domaine tout à fait à vous. Plusieurs villes ont adopté des politiques de zéro fatalité avec des séries de mesures pour arriver vraiment à ce qu'il

n'y en ait plus des accidents. Vous diriez qu'à Montréal c'est quoi les deux, trois grands phénomènes ou deux, trois grands obstacles qui peuvent nous expliquer aujourd'hui en 2016 que ce n'est pas entamé, une réflexion comme ça?

**Docteur Patrick Morency :**

Mais vous êtes bien informée, parce que la politique zéro ce qu'elle change par rapport aux pratiques habituelles d'abord, c'est qu'elle reconnaît qu'il y a un acteur majeur dans le secteur qui a aussi une responsabilité et c'est le gestionnaire, l'opérateur du réseau. Et c'est la nouveauté de ces pratiques-là. C'est de reconnaître par exemple que la sécurité ne repose pas strictement sur les individus, sur leur comportement ou le port d'un casque, mais que le gestionnaire, opérateur du réseau a aussi une responsabilité puis qu'il doit en accord avec ça l'appliquer.

Mais la question des principaux obstacles, mettons ou les deux, trois grandes affaires.

**Madame Isabelle Beaulieu, commissaire :**

Qu'est-ce qui cloche?

**Docteur Patrick Morency :**

Il y en a beaucoup. O.K. Mais je vous dirais la première

c'est l'absence de volonté je dirais, et d'aménagement subséquent pour réduire les volumes et la vitesse de véhicule à Montréal.

**Madame Isabelle Beaulieu, commissaire :**

C'est vraiment l'absence de volonté?

**Docteur Patrick Morency :**

Et d'aménagement et d'intervention. Quand bien même il y aurait la volonté, quelqu'un aurait la volonté dans sa tête, peut-être, écrite quelque part. Mais je peux vous dire qu'en terme d'aménagement, nous, ce à quoi on assiste depuis une quinzaine d'années ce sont énormément de projet, et à tous les échelons, pour accroître ou maintenir la capacité routière ou l'adapter à l'augmentation des véhicules. Mais rarement on a vu, en tout cas j'attends encore, un projet qui contribuerait à la réduction de l'usage de l'automobile et du volume de véhicules. Alors ça, c'est la première chose.

Donc, on voit des projets, que ce soit par exemple l'ajout de voies sur certaines autoroutes, la transformation de la 116 en autoroute, et ça, ce n'est pas sous la juridiction de la Ville de Montréal, la 25, mais aussi à Montréal ce qui est sous la juridiction de Montréal, la

réfection des artères à coup de quoi, 10, 20, 30 millions ou plus pour quelques kilomètres, que ce soit Jarry l'année dernière, Queen Mary, Frontenac bientôt. Et jamais il y a de projet, mettons qui pourrait réallouer de l'espace au profit des autres modes de transport, sur les grandes artères. Ça, c'est vraiment majeur.

Lorsqu'on voit des projets, et il y en a d'excellents à Montréal des projets, par exemple d'apaisement de circulation pour réduire les vitesses, pour l'instant, mais c'est un grand succès quand même. Mais ils se limitent aux routes dites locales, aux intersections de rues et qui sont sous la juridiction des arrondissements. Et donc, qui ont relativement peu de trafic et peu de blessés ou déjà les problèmes de vitesse en tout cas étaient moins marqués que sur les grandes artères. Mais c'est quand même un grand succès de les voir s'implanter, mais il n'est pas plausible qu'ils réduisent le nombre total de blessés ou le risque, puisque, par exemple Sherbrooke, Papineau, Iberville en sont exemptes. Et que par exemple pour accéder à tous les grands parcs de Montréal il faut traverser de grandes artères sur lesquelles ne sont pas implantées de telles mesures.

Mais c'est magnifique de voir, ces dernières années, apparaître des saillies de trottoir, les dos-d'âne et

compagnies. Des intersections même surélevées au complet. Il y a de belles mesures qui avant étaient réservées aux quartiers riches qu'on voit maintenant se diffuser. Donc, je vous dirais les deux premiers, aucune mesure pour réduire le volume de circulation automobile. Le deuxième, aucun aménagement visant la sécurité des usagers sur les grandes artères. Tu sais, au moins atténuer le risque. Puis dans une vision zéro, le réaménagement du réseau routier est vraiment important, dans une perspective par exemple de rues complètes, la seule proposition qu'on a eue à Montréal c'était le boulevard St-Jean-Baptiste, finalement il n'a pas vu le jour.

Alors, faute de ça, la vision zéro ne voudrait rien dire. Alors, la charte du piéton par exemple, dans la mesure où elle consiste principalement à l'intervention des policiers à donner des tickets aux piétons. Je veux dire, on ne peut pas espérer qu'elle ait de grands effets tant qu'on va continuer de cibler le comportement des individus. Puis il faut cibler les aménagements là où est le problème sur les grandes artères à grande échelle, d'une manière systématique puis profiter des projets de réfection pour les implanter. Ce qu'on ne voit pas du tout à Montréal.

Est-ce que ma réponse était peut-être trop longue? J'espère

qu'elle était compréhensible.

**Madame Isabelle Beaulieu, commissaire :**

Non, non, non. C'est très intéressant, merci.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Et là, on est vraiment dans les responsabilités de la Ville?

**Docteur Patrick Morency :**

Tout à fait, tout à fait.

**Madame Isabelle Beaulieu, commissaire :**

Qui nous concerne.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Qui nous concerne.

**Docteur Patrick Morency :**

Mais c'est souvent ça. Et là, je me permets une petite digression. On entend souvent parler des problèmes de gouvernance. Mais moi je peux vous dire que pour travailler dans le domaine, comme médecin spécialiste depuis 15 ans que je travaille sur les collusions. Donc, j'ai été appelé à soutenir beaucoup de juridictions à différentes échelles, ça va du citoyen au parlement canadien. Et c'est fascinant

comment dans chacune des échelles il y a certains degrés de liberté. Le problème de gouvernance n'explique pas toute l'inaction. Parce que par exemple la Ville de Montréal, la ville centrale donne des contrats pour plusieurs centaines de millions dollars à chaque année pour la réfection du réseau routier. Qu'est-ce qui empêche juridiquement la Ville de Montréal de réallouer lors de chacun de ces projets-là une portion du réseau et de la chaussée à des pistes cyclables en sites propres, séparées, à du transport collectif en sites propres, séparés? Qu'est-ce qui empêche juridiquement la Ville de Montréal de réallouer sa chaussée lors de ces projets-là comme d'autres villes le font, Vancouver?

**Monsieur Jean Burton, président :**

Merci. Vous nous avez éclairés.

**Docteur Patrick Morency :**

J'espère ne pas avoir dépassé le cadre de mes compétences puis de vous avoir été utile. Je vous remercie.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Et vous n'avez pas dépassé le temps non plus.

**Madame Isabelle Beaulieu, commissaire :**

Non, non, c'est bon. Merci beaucoup.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Monsieur Charles Moreau, c'est vous? 3R Synergie.

**Monsieur Charles Moreau**

Oui. Bonsoir. Charles Moreau.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Bonsoir.

**Monsieur Charles Moreau:**

Bonsoir, Charles Moreau. Madame la commissaire, Monsieur le président, Monsieur le commissaire Duhamel et également les analystes évidemment. Vous avez votre, entre guillemets, back-office qui est là, tant mieux.

J'ai préparé une petite présentation que j'espère qui va être suffisamment courte pour être faite en l'espace d'une dizaine de minutes, qui présente des éléments de soumission qui sont utilisables dès aujourd'hui. Applicables non seulement ici, mais partout à travers le monde, pour réduire la dépendance des énergies fossiles de façon pratico-pratique, à partir d'éléments existants de notre

environnement quotidien.

Donc, on débute maintenant. Moi je me pose des vraies questions, puis les vraies questions c'est de savoir si effectivement il manque réellement des énergies de remplacement face aux énergies fossiles. Est-ce que cette question-là est vraiment réelle. Est-ce qu'il manque du financement pour faire cette transition-là des énergies fossiles vers d'autres types d'énergie moins polluantes, émettant moins de GES dans le cas plus précis actuel, de plus en plus qui nous accable suite entre autres aux accords de Paris.

Peut-on d'ailleurs se permettre de manquer notre coup justement, de dire de réduire notre dépendance aux énergies fossiles c'est aussi dire il faut en même temps faire en sorte qu'on réduise les émissions de gaz à effet de serre, sinon on manque le bateau. Est-ce que nos dirigeants ont manqué de vision? Lorsqu'ils manquent de vision, bien également est-ce que c'est là que se situe le problème? Est-ce que plutôt on préfère maintenir le statu quo puis les acteurs qui sont déjà en place au niveau de la production des énergies fossiles puis tous ceux qui dans la chaîne en profitent et en bénéficient. Puis je prends comme exemple assez d'actualité celui de TransCanada avec son projet Énergie Est. Est-ce que c'est ça qui prend toute la place et

qui obstrue le chemin justement vers plus d'autonomie face aux énergies fossiles. Parce qu'ils ont des enjeux financiers importants majeurs et des investissements protégés et croyez-moi ils font le nécessaire pour les protéger.

D'autres parts, je remarque et je me demande pourquoi les gouvernements n'utilisent pas les technologies vertes existantes appropriées pour solutionner cette dépendance énergétique là, parce que ce dont je vais vous parler aujourd'hui ce sont des technologies qui existent à échelle commerciale depuis plus de 16 ans.

Donc, une des solutions que j'envisage et que je vous propose à regarder attentivement maintenant c'est celle de bannir l'enfouissement, de valoriser à 100 pour cent les déchets avec la technologie de gazéification. On parle donc d'une technologie qui est utilisée actuellement en Suisse. Vous avez là le Certisys, l'usine existante utilisant la technologie développée par une compagnie suisse qui s'appelle Thermoselect. Le procédé, puis je dois aller rapidement vu le manque de temps, mais disons pour vous faire comprendre les grandes lignes, mais essentiellement on reçoit les déchets avec le camion de vidange que vous voyez là. On les comprime. On les passe dans un procédé

complètement fermé, c'est-à-dire complètement sous vide et qui permet dans un premier temps à l'aide de la pyrolyse de faire une première combustion des déchets, suivi dans la partie incurvée que vous voyez qui est rouge et noir, de la partie à proprement parler de gazéification qui permet de faire en sorte que l'ensemble des déchets devienne des biocarburants utilisables après avoir été épurés dans la suite du procédé, pour arriver en bout de piste, à votre droite complètement, avec un gaz de synthèse dans la boule bleue, qui est un gaz qui est plus pur que gaz naturel et qui peut être utilisé en remplacement de gaz naturel, et créer et fait partie de la solution justement d'autonomie énergétique que l'on recherche.

Le tout s'est fait sans émission et aucun polluant émis. Il n'y a même pas de cheminée ni rejet aux égouts. Et tous les déchets qui rentrent là-dedans seront utilisés à 100 pour cent. On n'a plus besoin d'enfouir quoi que ce soit.

Donc, des spécialistes mondiaux ont acclamé cette technologie-là. Vous aurez de la lecture que vous pourrez faire par la suite. Essentiellement, c'est des gens spécialisés dans le domaine et qui ont validé la technologie dont je vous parle présentement.

La solution passe par la nationalisation de la gestion des déchets au Québec, au même titre qu'on l'a fait pour l'hydroélectricité dans les années 60. Avec les mêmes avantages à la clé, en plus de l'autonomie énergétique à la clé également. Et ça, c'est faisable avec la gazéification des déchets et permet de réduire complètement l'utilisation d'enfouissement encore une fois.

Donc, on traite presque tous les types de déchets ultimes qui sont actuellement enfouis à travers des centres de traitement qui sont régionaux, c'est-à-dire qui convient à un ensemble de collectivité, je pense à des grands centres comme Montréal et Québec. Ça va prendre des centres régionaux de traitement, parce que les municipalités sont trop peu peuplées pour s'offrir ce genre d'équipement-là. Donc, il faut régionaliser et concentrer les besoins dans chaque région et les traiter dans un outil collectif. Donc, un procédé qui est efficace et qui réduit à 100 pour cent les GES qui ont été émis par les déchets.

On parle d'environ quatre millions de tonnes de CO<sub>2</sub> émis par les déchets annuellement au Québec. Donc, ça permet aussi de réduire le transport des déchets, la solution que je vous propose, d'environ 40 à 60 pour cent et ça rejoint finalement le commentaire de mon précédent orateur le

médecin où est-ce que le transport au niveau de la ville doit être réduit. Mais lorsqu'on fait du recyclage tel que actuellement on le fait et quand on se propose à faire la biométhanisation qui va suivre bientôt selon le plan de la Ville de Montréal, on est en train d'augmenter le transport urbain de camions lourds qui est complètement inutile.

Avec la gazéification des déchets, on n'a pas besoin de ne faire aucune biométhanisation des déchets organiques parce que ça en prend soin dans une seule fois, et ça prend soin non seulement des déchets organiques, mais de 100 pour cent de tous les déchets autres aussi. Et ça élimine le besoin d'enfouir les déchets. Et soi dit en passant, à Montréal les déchets une fois collectés porte à porte parcourent deux millions de kilomètres pour aller au site d'enfouissement. Donc, ici on parle de réduire l'impact et aussi la dépendance aux énergies fossiles, il faut aussi en faire un usage approprié et ça, ce n'est définitivement pas un usage approprié, surtout dans un contexte de réduction de gaz à effet de serre urgent.

Donc, on génère une quantité importante et récurrente de biocarburant, parce que les déchets, malheureusement on en génère à chaque année. Au Québec c'est un chiffre qui voisine entre cinq à six millions de tonnes annuellement qui

sont envoyés dans tous les sites d'enfouissement de notre belle province.

Je n'ai pas dit la poubelle province, la poubelle province, mais j'ai dit la plus belle province. Mais disons que si on regarde l'impact du temps au niveau de l'enfouissement des déchets, on va revenir un peu là-dessus tantôt, on pourrait très bien appeler le Québec la poubelle province.

Donc, la proposition que je vous offre présentement ne génère aucun impact négatif sur l'environnement ni sur l'air ni sur l'eau ni sur le sol, et s'il y a un impact réellement il est positif, à savoir qu'il y a moins d'émission de GES qui va être fait, moins de NO<sub>x</sub> et de méthane qui naturellement nuit aussi alentour des sites d'enfouissement, à la santé publique des citoyens. Il y a d'ailleurs des confrères du médecin qui est passé avant moi, un dénommé Pierre Maziade, il est rattaché à l'hôpital Le Gardeur, qui a fait une étude et qui démontre hors de tout doute lui aussi, c'est une étude longitudinale qui a duré 10 ans, que la prédominance ou en fait l'incidence de l'asthme et des problèmes pulmonaires chez les enfants qui habitent voisins des sites d'enfouissement est plus grand à Lachenaie que n'importe où ailleurs au Québec. Donc, il y a une incidence

sur la santé publique également, de gérer de façon adéquate ces déchets. Puis actuellement la façon que l'on s'y prend ce n'est certainement pas la bonne façon pour économiser des frais de soins de santé.

Donc, on parle de gazéification des déchets utiles. Au Québec si on fait ça, on pourrait produire l'équivalent de trois point six milliards de litres de biocarburant à chaque année à partir de six millions de tonnes de déchets qui sont générés par l'ensemble des citoyens du Québec. Et si on fait ce travail-là, on pourrait le faire en une seule cueillette, sans procéder aux trois cueillettes existantes et réduire de 62 pour cent les gaz à effet de serre de Montréal en ce qui a trait à la gestion des matières résiduelles.

On n'a pas seulement six millions de tonnes de déchets au Québec, on a aussi un gisement qu'on pourrait qualifier de gisement de déchets d'environ 100 millions de tonnes. C'est là qu'on s'appelle la poubelle province en ville. Qui peut aussi être harnaché, aussi être mis en valeur et également générer l'équivalent de 60 milliards de litres de biocarburant.

On parle également de développement économique, des créations d'emploi autant du côté féminin que du côté

masculin pour rejoindre la personne qui a parlé précédemment au niveau des genres. Il y a 3 000 emplois qui peuvent être créés à la nationalisation, je parle d'emplois nouveaux et non pas de déplacement d'emplois, de façon très pointue, là. Donc, on parle de créer 3 000 nouveaux emplois permanents, 365 jours par année. Des retombées annuelles, économiques récurrentes d'au-dessus de 13 milliards de dollars, parce qu'actuellement, entre autres les chiffres d'il y a quelques années c'est qu'on achetait plus de 13 milliards de dollars en devises américaines pour se procurer le pétrole au Québec.

Si on ajoute les avantages économiques, la création d'emplois et du développement économique que ce projet-là va procurer, on parle d'au-dessus de 13 milliards de retombées à chaque année. Et je peux vous garantir que ce genre d'investissement-là, à travers l'ensemble des régions est plus que souhaité, et je pense que c'est peut-être au rendez-vous que monsieur Couillard pourrait effectivement prendre la balle au bond puis trouver un projet créateur d'emplois. Il faut se souvenir qu'il a promis 250 000 emplois, je pense, pour se faire élire. Jusqu'à date on les compte encore sur les doigts d'une main presque. Je ne veux pas faire de politique, mais il reste que dans les faits je pense qu'on a le droit et on est tout à fait légitimé

vouloir rendre des comptes ni plus ni moins.

Donc, on parle également des réductions de gaz à effet de serre réalisables d'environ quatre millions de tonnes équivalent de CO<sub>2</sub>, en réalisant la nationalisation des déchets. On parle de revenus récurrents positifs pour le gouvernement québécois et pour chacune des municipalités qui éventuellement vont devenir partenaires et propriétaires des installations. Je ne vous parle pas actuellement que ces installations-là doivent être mises en place par le privé et être la propriété des privés. Parce qu'essentiellement, si on fait ça, ce n'est pas le bien commun qui est mis de l'avant, mais c'est plutôt les poches d'un certain nombre de financiers. Et actuellement ça augmente les coûts de façon astronomique que d'inclure les fonds non publics à l'intérieur d'un modèle financier de ce type-là.

Le tout est réalisable d'ici 2020, s'il y a une volonté politique de faire ça. Et soit dit en passant, quand on parle d'au-delà de 650 millions en biométhanisation, si on l'associe à ce projet-là pour ce qui est de Montréal le problème est 100 pour cent réglé et de loin. La CMM vise à mettre 500 millions en ce moment en biométhanisation. Si on utilise ces argents-là dans ce projet-là, en subventionnant, on se retrouve à couper de moitié le coût actuel de

traitement des déchets pour la Ville de Montréal. Donc, ce n'est pas un avantage seulement d'ordre d'autonomie énergétique, mais également d'ordre financier important et majeur, puis il faut ne pas oublier que lorsqu'on met des infrastructures en place de ce type-là, on part sur des horizons de 30 et 40 ans. Donc, c'est des avantages récurrents qui sont absolument majeurs, dont on parle ici. Et encore une fois ce n'est pas la seule énergie renouvelable qu'on peut mettre en place, mais celle-ci procurerait un gigantesque bond en avant pour réduire au bas mot de 30 à 40 pour cent de notre dépendance énergétique.

Donc, ça termine grosso modo ce que j'avais à vous dire. Essentiellement, en résumé c'est qu'on élimine l'enfouissement, on élimine la pollution liée à l'enfouissement et au rejet, parce qu'il est définitivement très élevé. On élimine les émissions des GES, parce que les sites d'enfouissement, même ceux qui sont fermés émettent l'équivalent de quatre millions de tonnes de GES actuellement par année. Donc, on élimine ça en les traitants par des systèmes de gazéification qui vont permettre de retirer des déchets, la valeur énergétique de ces déchets-là, puis les mettre sur une forme utilisable en remplacement de pétrole et d'énergie de source fossile. Encore là, ça sera fait sans odeur, sans nuisance,

contrairement à ce qui se passe dans les sites d'enfouissement. Et de façon plus efficace, plus rentable, production d'énergie verte, plus d'emplois permanents, plus de recyclage, de réutilisation donc plus de respect des normes et des principes du développement durable dans la vraie vie, dans les faits. Et donc, c'est une solution qui est d'avenir, qui est disponible maintenant puis qui est du réel développement économique durable. Et ceci peut être fait encore une fois partout où il y a déchets. Donc, essentiellement partout sur la planète. Et c'est le jalon de base qui à mon sens devrait être mis de l'avant au niveau planétaire pour réduire, maintenir en dessous de deux degrés centigrades la hausse associée aux GES des changements climatiques.

Donc, ça résume grosso modo ce que j'avais à vous dire ce soir. Si vous avez des questions, il me fera plaisir de vous répondre. Sur mon site Internet, il y a un film qui présente la technologie à grandeur échelle commerciale, et qui explique la technologie un peu plus en détail que le temps de ce soir m'a permis de le faire. Et évidemment, une image vaut 10 000 mots. Donc, je vais sauver ma salive un petit peu et vous inciter à aller sur mon site Internet de [www.3rsynergie.com](http://www.3rsynergie.com) et vous pourrez voir un film sur le sujet. Je pourrai vous remettre ma carte et vous avez mes

coordonnées ainsi que le site Internet correspondant.

**Monsieur Alain Duhamel, commissaire :**

Est-ce que votre procédé est utilisé actuellement quelque part en Amérique du Nord ou ailleurs dans le monde depuis plusieurs années, avec un historique?

**Monsieur Charles Moreau**

Oui, tout à fait. Actuellement, je vais revenir un petit en arrière. Au début, j'indiquais que la gazéification était utilisée au Japon. Vous avez sept usines en ce moment au Japon, qui utilisent depuis 1998 le procédé. Donc, il y a 16 ans d'application à échelle commerciale. Donc, on ne parle pas d'une technologie éprouvée, mais vraiment d'une technologie qui collectivement, ces sept usines-là, quotidiennement gèrent 2 000 tonnes de déchets ensemble, autant des déchets municipaux, domestiques, que des déchets industriels, séparément ou mélangés ensemble. Donc, il y a toutes les variations possibles déjà existantes au Japon.

D'ailleurs, en juin 2008 il y a eu une délégation de 23 représentants de la CMM qui sont allés visiter au Japon l'usine de Chiba, celle qui est en rouge à votre droite, en bas, et qui faisaient partie de la tournée de visite de procédé gazéification et qui sont revenus avec effectivement

des très bonnes idées. Mais des mauvaises idées concernant les coûts associés à l'utilisation de ces technologies-là qui sont définitivement non pas hors de prix, mais à l'inverse, une source de rentabilité et de développement économique majeur et permanente.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Merci beaucoup, Monsieur Moreau. On a remarqué qu'il y avait plusieurs des diapositives qui n'étaient pas dans le document.

**Monsieur Charles Moreau**

Oui. Je m'en excuse. J'ai décidé d'en donner un peu plus aujourd'hui.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Mais c'est correct. Il faudra juste s'assurer qu'on...

**Monsieur Charles Moreau**

Je vais vous le donner avec plaisir, définitivement.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Très bien.

**Monsieur Charles Moreau**

En fait, il y avait simplement trois diapositives au départ.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Aucun problème.

**Monsieur Charles Moreau**

Je ne pensais pas avoir le temps en 10 minutes de vous parler de tout ça.

**Monsieur Jean Burton, président :**

On a eu le temps. Merci beaucoup, Monsieur Moreau.

**Monsieur Charles Moreau**

Je vous laisse mes coordonnées si des fois vous avez d'autres questions.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Merci. Alors, avec cette présentation nous allons clore cette session pour aujourd'hui. Juste vous rappelez pour ceux qui ne le sauraient pas, vous n'êtes pas nombreux, mais vous devriez savoir que la commission n'a qu'un rôle consultatif. On le répète à chaque fois. Donc, ce n'est pas l'Office qui prend les décisions et que les décisions relatives aux recommandations que nous ferons appartiennent

au Conseil municipal de la Ville de Montréal.

J'allais vous inviter à visiter notre kiosque qu'on aura les 19 et 20 mars à l'Université de Concordia où il y aura un marathon créatif. Donc, il y aura certainement des idées fort intéressantes qui émergeront de cet exercice-là. Donc, 19 et 20 mars, c'est sur le site de l'Office.

Alors, merci de vous être déplacés. Nous avons appris déjà beaucoup de choses à cette session. Il nous en reste encore combien?

**Madame Isabelle Beaulieu, commissaire :**

Quatre.

**Monsieur Jean Burton, président :**

Et à chaque fois on apprend des choses nouvelles. Donc, c'est le but de l'exercice. Et nous allons, une fois terminé cette série de séances, en faire une synthèse, préparer un rapport avec des recommandations à l'intention du Conseil exécutif.

Sur ce, merci beaucoup, bonne fin de soirée. Et nous on reprend demain soir.

Fin de la séance du 9 mars 2016

Je, soussignée, Cindy Lavertu, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte de la preuve et du témoignage pris dans cette cause au moyen de la sténotypie.

Le tout conformément à la loi.

Et j'ai signé,

---

Cindy Lavertu, s.o.

Membre du tableau des sténographes officiels.

Je, soussignée, Cindy Lavertu, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte de la preuve et du témoignage pris dans cette cause au moyen de la sténotypie.

Le tout conformément à la loi.

Et j'ai signé,

---

Cindy Lavertu, s.o.

Membre du tableau des sténographes officiels.