

M. BLAISE RÉMILLARD

Conseil régional de l'environnement de Montréal

3500

LE PRÉSIDENT :

3505

Rebonjour. Maintenant, avec monsieur Blaise Rémillard du Conseil régional en environnement de Montréal. Alors, bonjour, monsieur Rémillard, content de vous avoir avec nous. Donc vous avez 10 minutes pour votre présentation, suivi d'un échange/questions avec les commissaires.

M. BLAISE RÉMILLARD :

3510

D'accord. Merci de me recevoir en cette fin de consultation. Bravo d'être encore devant nous pour nous entendre, merci.

LE PRÉSIDENT :

3515

Vous êtes notre cerise.

M. BLAISE RÉMILLARD :

3520

Voilà. Donc le Conseil régional de l'environnement, brièvement, on est un organisme de bienfaisance indépendant qui est consacré à la protection de l'environnement, la promotion du développement durable sur l'île de Montréal depuis 96.

3525

Alors, on va fournir un avis, aujourd'hui, qui est assez haut niveau, qui reprend quelques points parce que globalement, on est assez favorable à ce qui est présenté par la Ville dans la proposition qu'on va commenter aujourd'hui.

3530 On pense que le diagnostic est juste, puis que la vision exprimée par le Plan directeur est adéquate. Il s'en dégage un esprit de prudence. Certains ont dit avant moi que c'était excessivement prudent. C'est possible, mais bon, on est quand même dans un secteur d'une grande complexité, défis considérables et manque de maîtrise foncière. Donc, on considère que l'exercice, ce qui est soumis, est intéressant.

3535 Les orientations, bon, convergent vraiment sur la vision. Renforcement économique pour créer... par la création d'un milieu de vie, d'emplois diversifiés, connecté, résilient, carboneutre qui prend assise sur la mobilité durable, l'esprit du lieu, le patrimoine et la mise en réseau des espaces publics et lieux emblématiques. Donc, cette vision-là, on reconnaît qu'elle est la bonne.

3540 Alors, bon, premier petit point qui est esquissé dans le document, celui d'un système de gestion de matières résiduelles centralisé. Ça nous apparaît important. Il y a quelques lignes là-dessus. Il y a beaucoup de choses à définir encore dans ce système-là.

On voulait par contre porter à l'attention l'intérêt de concevoir ce système-là de façon à permettre éventuellement une tarification écofiscale de la gestion des matières résiduelles.

3545 Donc, par exemple, la ville de Beaconsfield obtient des excellents résultats en tarifant la collecte des ordures selon le volume qui est produit par les ménages, et ça se traduit en économies tant pour les ménages que pour la municipalité, puis en réduction des matières résiduelles. Donc, ne pas se bloquer cette option-là en faisant le design de cette solution.

3550 En matière de mobilité, on est assez favorables aussi à la vision générale. On parle beaucoup de ville de quinze minutes, de favoriser le transport actif, collectif. On pense cependant qu'il faut vraiment insister sur ce fait-là. La ville pour 2030 souhaite réduire de 25 % l'auto solo à Montréal, en moyenne.

3555 Alors, là, on est dans un secteur qui, probablement, ne sera pas sorti de terre complètement en 2030, donc il faut probablement dépasser cette cible-là. Et puisqu'on est dans un secteur qui est

à proximité du centre-ville, puis qui est tellement favorable à la mobilité durable, il faut donc aller franchement au-delà de cette cible-là.

3560 Et puis donc, profiter de toutes les occasions pour créer des milieux de vie, puis d'affaires et de travail qui sont franchement favorables à tous les autres modes que l'automobile.

3565 Ça m'amène à parler de stationnement. Le Conseil régional de l'environnement, on a une expertise, on travaille sur le stationnement depuis plus de 20 ans. On porte aussi une démarche qui s'appelle Stationnement écoresponsable, avec une attestation qui reconnaît les meilleures pratiques au niveau des propriétaires.

3570 Et puis on agit aussi beaucoup sur la réglementation en répertoriant, puis en travaillant sur des réglementations innovantes et exemplaires.

3575 Donc, sur les questions de stationnement de surface, c'est un petit peu ambigu, mais on pense que si on souhaite vraiment avec la densité qui est recherchée, puis le niveau d'activité dans la rue et dans les milieux d'affaires, bien, qu'on devrait viser de ne pas permettre la construction de nouveaux stationnements, ou de pôles de mobilité, ou d'espaces d'autopartage en surface.

3580 Donc, on devrait au maximum mettre l'immobilité en sous-sol partout où c'est possible de le faire. Et puis, bon, ne pas non plus aménager de stationnements sur rue, à l'exception de zones de débarcadères ou de zones de stationnement de très courte durée, pour faire, par exemple, des livraisons.

3585 Par ailleurs, bon, puisqu'on est dans une vision de mobilité durable, on pense aussi que dans un nouveau quartier comme celui-là, il faudrait ne pas prévoir de stationnement gratuit sur rue, sur le domaine public. Donc, pour vraiment s'approcher, là, du principe d'utilisateur-payeur le plus possible, puis que les gens qui choisissent l'auto en défraient pleinement les coûts au niveau du stationnement.

3590 Ensuite de ça, bon, l'aménagement des stationnements de surface existants, parce qu'il y en a un certain nombre, bon, on pense que la vision qui est exprimée pourrait aller un petit peu plus loin, donc dans le plan d'action, on mentionne de solliciter la collaboration des propriétaires fonciers ou négocier une entente avec eux, visant à assurer le verdissement des cours, etc.

3595 Nous, on pense qu'on peut aller plus loin, puis qu'on est rendus ailleurs en 2023. Laval, par exemple, vient de mettre une taxe à l'imperméabilité pour vraiment faire en sorte que les grands propriétaires de stationnements transforment leurs aires et se conforment à la réglementation.

3600 Ça pourrait être fait avec, par exemple, les critères de notre attestation Stationnement écoresponsable, qui sont développés avec un comité d'expert, puis qui sont validés, ou par des réglementations autres, qui visent le verdissement, la gestion de l'eau et tout ce qui est déjà dans la vision proposée par la Ville.

3605 Ensuite de ça, on a eu une petite surprise au niveau du vélo. On y va avec un détail dans le plan directeur sur les ratios de construction de stationnements à vélos d'un stationnement par logement, alors que, bien, l'arrondissement du Sud-Ouest, présentement, c'est 1,5. Donc, on pense que ça devrait être un seuil minimal, donc ne pas aller en dessous de ce seuil-là.

On sait qu'au Québec, huit à neuf enfants font du vélo (sic). Donc pour chaque enfant dans le quartier, il devrait y avoir un stationnement de vélo.

3610 On sait que pour les adultes, là, entre 18 et 54 ans, on est autour de 60 % de cyclistes, puis au-delà de 55 ans, on est à 40 %, puis c'est un chiffre qui augmente rapidement. Alors, on peut aller beaucoup plus loin qu'un stationnement par logement.

3615 Il y a la ville de Sion en Suisse, par exemple, qui exige un stationnement par chambre à coucher. Donc, par habitant, moins les gens qui partagent des chambres à coucher. Donc, ça, ça nous apparaît comme un idéal qui est plus conforme à la vision, puis à la vision de la mobilité, puis de la croissance de la part du vélo dans les transports.

3620

La Ville vise 15 % en 2027, il me semble. Ça, c'est tripler à peu près ce qu'on a dans les dernières données de l'enquête origine-destination. Donc, c'est ambitieux, il faut donc que nos futurs quartiers le reflètent.

3625

Et puis donc, c'est la même chose pour les bâtiments non résidentiels. Ce que propose le plan directeur est en deçà de la réglementation du Sud-Ouest actuellement.

3630

Alors, tout ça est répertorié dans une plateforme qu'on a mise en ligne récemment, qui s'appelle Règlement'action, puis qui couvre aussi beaucoup d'autres déterminants de la mobilité durable, puis qui s'adresse aux stationnements, donc on parle de plans de gestion de déplacements, de ratios de stationnements, de partage, de mutualisation, etc. Donc, tout ça devrait être considéré dans la réglementation qui va s'appliquer au secteur.

3635

Le Plan directeur, aussi, mentionne la mutualisation du stationnement, donc partager le stationnement en plusieurs usages.

Par contre, on pense qu'il y a beaucoup de choses à détailler au niveau réglementaire, au niveau architectural, au niveau des modèles de partage de revenus, de responsabilité entre les propriétaires, puis que ça, ça doit être fait préalablement à toutes les étapes, donc à l'étape des études, de l'acquisition de servitudes et ententes, et à l'encadrement du domaine privé.

3640

Quand on parle de 15 minutes, ville de 15 minutes, ça dépend à quelle vitesse on marche. Donc, nous, on souhaiterait que dans le plan, qu'on s'entende sur une distance en mètres, pas en minutes. Donc, la vitesse généralement reconnue pour l'accès universel, c'est 0,8 mètre/seconde. Ça fait des rayons... pas des rayons, en fait, des parcours de 720 mètres.

3645

Donc, ça, ça détermine beaucoup la planification des services dans une ville de 15 minutes, et puis ça va influencer la planification des secteurs.

Ensuite de ça, bon, au niveau des secteurs d'aménagement, commentaire sur les pourtours de la future station REM. D'abord, nous, on pense que le secteur en général va avoir besoin de

3650

toute façon d'un réseau robuste d'autobus ou d'autres modes, pour faire le rabattement vers... que ce soit la station du REM ou le réseau de métro qui n'est pas très loin.

3655

Donc, on n'est pas assurés que c'est tellement incontournable d'avoir une station du REM dans ce projet-là, mais que s'il y en a effectivement une, il faudrait vraiment capitaliser sur cet actif-là, important et de grande valeur, et puis mettre à proximité beaucoup de densité, beaucoup de services.

3660

Donc, présentement, ce qu'on voit, c'est un parc, un bassin, un réseau routier. Donc, nous, on suggère que ce parc-là soit plutôt déplacé vers le centre du quartier, qu'on concentre les services autour de la station REM, que ça profite au pourtour, à Pointe-Saint-Charles, le triangle, les autres secteurs, puis que ça desserve un plus grand bassin de population.

3665

Ensuite de ça, bon, recréer le bassin Wellington, c'est chouette, mais on se demande, pour la même raison : pourquoi recréer du patrimoine? Il y en a beaucoup à gérer dans le secteur, et puis on pense qu'il y a aussi beaucoup d'accès à l'eau, donc que ça pourrait prendre moins de place, concentrer plus de services qui vont servir les gens au quotidien, puis qui vont faire que notre réseau de transport, qu'on veut très fréquent, bien, sert la population le mieux possible.

3670

Même chose aussi, on considère, on questionne l'idée de conserver des vues pour les usagers du REM. On pense que s'il y avait des bâtiments qui faisaient écran, plutôt, au REM, ça servirait à cacher les nuisances, là, qui sont associées au REM, et puis encore là, bien, concentrer les services.

3675

Je vais finir avec Cité du Havre. Donc, il y a une balise 3.4, l'orientation 1, qui suggère de soumettre la construction à l'atteinte des conditions de compatibilité, d'accessibilité et de mixité pour l'implantation de secteurs résidentiels dans ce coin-là.

Puis on pense que la pointe de Cité du Havre n'est pas un lieu qui va devenir un lieu mixte, un quartier complet où on va pouvoir retrouver une épicerie, où on va pouvoir retrouver une école, où on va pouvoir retrouver des services qui en font un quartier complet.

3680

Alors, dans ce sens-là, on serait portés à penser que le développement résidentiel devrait être orienté à des endroits où on est capable de faire un quartier qui est vraiment complet, et donc c'est quand même... il y a un enjeu là-dedans, là.

3685

Un monsieur, plus tôt, parlait de... cherchait le chiffre. C'est 460 000 logements qu'il faut construire dans la CMM. Et si on le fait dans des lieux qui ne sont pas favorables à la mobilité durable, puis qu'on doit avoir un ou deux véhicules par ménage, eh bien, c'est autant de véhicules nouveaux sur les routes. Et dans ce secteur-là, c'est déjà très problématique au niveau de la congestion.

3690

Donc, de rajouter des logements dans des espaces qui ne sont pas réalistement favorables à un mode de vie basé sur la marche, le vélo, le transport collectif, ça nous semble être contraire aux orientations de la Ville, puis aux défis climatiques et urbains que nous avons.

3695

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup.

3700

M. BLAISE RÉMILLARD :

Merci.

3705

LE PRÉSIDENT :

Donc, questions, Luba?

3710

LA COMMISSAIRE SERGE :

Oui. Alors, vous parlez de mobilité durable, vous parlez de vélo, vous parlez de marche. Une des réalités de ce secteur, c'est que nous avons un secteur d'emploi, nous avons le Port de

Montréal, ADM, qui sont venus nous parler des voies ferrées, des camions. Comment gérer cette cohabitation avec le résidentiel?

M. BLAISE RÉMILLARD :

3715

Oui. Comment le gérer? Bien, c'est en faisant des bons aménagements qui permettent que le transport lourd soit... ait une bonne visibilité, finalement, sur la rue, puis que les pistes cyclables soient bien protégées, que les trottoirs soient assez larges, que les temps de traverse soient suffisants pour tous les usagers.

3720

Ensuite de ça, bien, il y a un travail qui est fait à travers la Vision Zéro de Montréal, d'attribuer des cotes de sécurité aux camions. Ça, ça va permettre, espérons-le, dans un avenir assez rapproché, de pouvoir exclure certains véhicules de certaines zones.

3725

Alors, on sait par exemple que les camions de fabrication européenne ont une meilleure visibilité sur la route, sont plus sécuritaires, par leur fabrication, donc on pourrait tranquillement, donc graduellement, remplacer les camions par des camions plus sécuritaires, voire des aides à la conduite, etc.

3730

Puis, bien, c'est ça. Donc, avoir aussi, là... Quand on voit le bassin Wellington, comment c'est fait, bien, vraiment, le secteur résidentiel est assez fermé au transit, puis donc protège de cette façon-là aussi des nuisances du transport lourd.

LA COMMISSAIRE SERGE :

3735

Alors, vraiment essayer de les séparer des secteurs résidentiels? Oui?

M. BLAISE RÉMILLARD :

3740

Autant que possible, oui, c'est ça. Et puis donc, il y a aussi des évolutions technologiques qui vont permettre d'avoir des véhicules plus sécuritaires sur les routes.

LA COMMISSAIRE SERGE :

3745 O.K., merci.

LE PRÉSIDENT :

3750 Vous avez parlé d'une certification sur le stationnement écoresponsable.

M. BLAISE RÉMILLARD :

Oui.

3755 **LE PRÉSIDENT :**

Pouvez-vous juste nous en parler un petit peu plus? Puis est-ce que ça existe, est-ce que c'est appliqué à Montréal quelque part?

3760 **M. BLAISE RÉMILLARD :**

Oui, oui, oui. On a une quinzaine de stationnements qui sont déjà certifiés. Donc, c'est une certification qui s'adresse à toutes les étapes de la planification du stationnement. Des mesures pour favoriser les autres modes que l'automobile. La réduction du stationnement au plus bas niveau. Et ensuite de ça, du verdissement des aménagements pour gérer l'eau de pluie. Et puis de toutes les mesures de gestion des propriétaires du bâtiment pour, donc, favoriser les autres modes que l'automobile, puis l'autopartage et le covoiturage.

3770 Donc, ça donne des stationnements qui sont généralement de plus petite taille. Ça donne des bâtiments... plus d'opportunités de construire sur notre terrain, donc une plus grande densité d'aménagement. Et puis ça donne aussi beaucoup plus de verdissement, ça donne des endroits qui sont beaucoup plus beaux. Ça combat les îlots de chaleur, gère l'eau de pluie.

3775 Et c'est ça. Ça incite donc les gens aussi à se rendre en vélo, donc on intègre toutes les dimensions de la mobilité, de l'aménagement, à toutes les étapes. Et donc, présentement, c'est une certification qui est surtout adoptée par des villes, des institutions.

3780 On pense que pour que le privé emboîte le pas, heureusement ou malheureusement – en fait, c'est ainsi, il faut en tenir compte –, bien il faut que la règle s'applique à tous, puis que finalement, le promoteur qui fait des dépenses ou qui adopte des stratégies extraordinaires, bien, va être désavantagé ou en tout cas, encourt un plus risque de modifications de ses façons habituelles de faire.

3785 Donc, la réglementation, par exemple, autour de la gestion de l'eau, présentement, à Montréal, elle est bonne. Par contre, pour tous les stationnements existants, tant qu'ils ne seront pas transformés de façon majeure, ils vont rester comme ça.

3790 Alors, nous, c'est vraiment ce qu'on dit. C'est que pour faire le changement, donc, ça prend déjà une bonne réglementation. On l'a à plusieurs égards, c'est possible de le faire.

3795 Ensuite de ça, ça prend un incitatif financier, donc on va... Comme Laval est en train de le faire, on va exiger une taxe pour les stationnements. On va offrir un rabais pour les surfaces qui sont conformes à la réglementation, et puis on va même parfois faire un programme d'encouragement pour que les propriétaires mettent en place les aménagements, puis fassent la planification nécessaire.

LE PRÉSIDENT :

3800 O.K., merci. Coumba? Ça va? Donc, écoutez, merci beaucoup.

M. BLAISE RÉMILLARD :

Merci à vous.

3805 **LE PRÉSIDENT :**

Merci pour votre présentation, merci pour votre présence. Et donc, je dois dire que ceci met fin à la séance d'aujourd'hui. Également, ça met fin à la phase des séances d'audition des opinions.

3810 Alors, j'aimerais remercier tous ceux et celles qui sont intervenus, aujourd'hui et lors des six autres séances d'audition. Je remercie également l'équipe de l'OCPM qui a assuré la logistique, l'organisation des séances, tout comme les techniciens qui ont assuré sa captation et sa diffusion.

3815 Je veux remercier mes collègues, qui m'ont accompagné. Les analystes également. Et puis vous annoncer que nous amorçons maintenant la nouvelle phase de nos travaux, qui consiste à lire toute la documentation, analyser l'ensemble de l'information que nous avons reçue, afin de produire un rapport et des recommandations à la Ville de Montréal.

3820 Donc, merci beaucoup à tout le monde et bonne fin de journée.

AJOURNEMENT

3825

3830