

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 10 mars 2016, 19 h

1550, rue Metcalf

Montréal.

TABLE DES MATIÈRES

	<u>PAGE</u>	
MOT DU PRÉSIDENT.....	3	1
		2
MESSIEURS VICTOR BALSIS ET GAÉTAN AUGER, CITOYENS.....	6	3
		4
		5
MONSIEUR MARCO VIVIANI, COMMUNAUTO.....	17	6
		7
		8
MADAME SARAH LANOUE ET MONSIEUR MATHIEU BELEN, TERRA MACHINA.....	32	9
		10
		11
MADAME NADIA ALEXAN, COALITION CLIMAT MONTRÉAL-AÎNÉS.....	44	12
		13
		14
MADAME SHAEN JOHNSTON, GROUPE ECOSYSTEMIE.....	53	15
		16
		17
MESSIEURS PHILÉMON GRAVEL ET JONATHAN LAPALME ET MADAME MALLORY WILSON, ENTREMISE.....	66	18
		19
		20
MADAME VICTORIA SARA VIA ET MONSIEUR VINCENT DUHAMEL, MQDC ET RQSV.....	89	21
		22
		23
MOT DE LA FIN	105	24
		25

Monsieur Jean Burton, président:

Bonsoir. Alors, j'ai pas besoin de vous inviter à prendre place, vous êtes déjà là. Alors, je me nomme Jean Burton et je préside cette commission. Mes collègues, madame Isabelle Beaulieu et monsieur Alain Duhamel se joignent à moi pour vous souhaiter la bienvenue à cette phase d'audition des opinions. Nous sommes secondés par mesdames Estelle Beaudry et Stéphanie Wells qui agissent à titre d'analyste de commission. Alors, vous ne vous surprendrez pas à un moment donné si on vous harcèle pour avoir copie de documents qui seraient différents que ce vous nous avez déjà envoyé.

Ce qui est arrivé à plusieurs reprises jusqu'à maintenant. On a eu des compléments de document et c'est correct. En autant qu'on les ait.

Nous accueillons ce soir les personnes et organismes qui se sont inscrits pour exprimer leur opinion sur la réduction de la dépendance de Montréal aux énergies fossiles. Il est à noter que cette phase de la consultation se passe seulement entre les citoyens et la commission. Nous aurons un total de sept séances, donc c'est la quatrième audition des opinions. Nous entendons plus de 40 mémoires et nous avons aussi reçu une quarantaine de mémoires pour lesquels les auteurs ont préféré ne pas se présenter devant nous.

Je vous rappelle que les consultations de l'office répondent au principe selon lequel les citoyens ont le droit de faire valoir leur opinion dans le but d'éclairer et d'influencer les décisions des élus relativement à des projets ou des causes qui leur tiennent à 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 allouons une vingtaine de minutes à chacun. Soit 10 minutes environ pour présenter leur opinion et 10 minutes pour un échange avec les commissaires.

Cette séance va se dérouler en français, mais les personnes qui souhaitent s'adresser à la commission en anglais peuvent le faire.

À ceux et celles qui ont déposé un mémoire, je vous 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 des questions si elle le souhaite. Les

mémoires seront rendus publics et déposés sur le site Web
de l'Office.

Une fois les séances d'audition des opinions terminées,
nous entreprendrons l'analyse de l'ensemble de
l'information et des idées que nous avons reçues et
entendues. Qu'elles proviennent de la plateforme de
consultation en ligne, des activités contributives
citoyennes, des mémoires et 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 semaine 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 ou plusieurs ou la totalité de nos
recommandations.

Veuillez noter la présence d'une sténographe, madame
Cindy Lavertu, puisque l'ensemble des débats est enregistré
et sera déposé sur le site, de même qu'un responsable à la
sonorisation, monsieur Serge Boisé.

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 à la table d'accueil à l'entrée, mesdames Christelle Lollier-Théberge et Julie Dubé.

La séance de ce soir devrait prendre fin vers 22 heures. Ça ne vous concerne pas j'espère, mais nous on sera là jusqu'à la toute fin.

Enfin, comme vous le savez la commission tient à ce que le climat demeure serein. Je rappelle donc que les propos malveillants ou les interventions qui portent atteinte aux droits fondamentaux ou à la réputation des autres sont irrecevables.

Alors, nous allons débiter avec messieurs Victor Balsis et Gaétan Auger, messieurs s'il vous plaît. Bonsoir.

Monsieur Victor Balsis:

Bonjour. On commence. Notre mémoire s'adresse au pont Jacques-Cartier et là où vous voyez un image, c'est pas une très belle image, mais je pense que ça dit beaucoup de

choses quand même, là. C'est sûr que le pont c'est un icône
de Montréal. C'est une porte d'entrée importante de la
ville, mais c'est peut-être pas la meilleure entrée.
Peut-être qu'il y a quelque chose à faire là-dessus.

C'est pas l'heure de pointe, mais on voit déjà l'étendue
des voies et de la rue De Lorimier ici, il y a beaucoup de
voies et on voit à la droite sous le pont plusieurs
stationnements.

J'ai vérifié sur le site du pont et il y a quelques
années, on disait qu'il y avait 36 millions de véhicules
qui circulent par année, mais ça date de quelques années,
alors j'imagine que c'est beaucoup plus que ça. Là je pense
que tout le monde le sait, c'est la rue Notre-Dame,
Papineau, René-Lévesque, Ville-Marie où tout le monde
embarque. Les camions pétrochimiques passent par là. C'est
un grand stationnement. Alors, il y a beaucoup d'îlots de
stationnement dans le secteur, mais c'est notamment ça fait
quand même longtemps c'est avec le déménagement des
activités portuaires vers l'est ainsi que, il y a d'autres
événements dans le secteur.

L'agrandissement de René-Lévesque et l'édification des
bureaux de Radio-Canada qui vont, vraisemblablement partir

encore, alors on va avoir un autre îlot.

Alors, le pont est assez imposant. Alors c'est certain que quand il a été construit en 1925, 1930, c'était pas vraiment les mêmes tissus urbains qu'on voit aujourd'hui. Alors, c'est là qu'on pense qu'il y a une façon d'améliorer la situation pour les piétons et les cyclistes.

Vous voyez dans cette image-là, je pense que c'est bien indiqué, là, vous avez les trajets pour la grande piste cyclable, Est, Ouest sur la rue Notre-Dame. Vous avez aussi une partie rose. Ça, ça correspond à un détour qu'on doit prendre pour les piétons, les cyclistes. Une fois qu'on est sur la rue Ste-Catherine, soit piétonne ou on sort du métro, si on veut accéder au pont, on doit prendre ce trajet, ce détour-là qui est en pente. Je pense qu'il y a une dénivellation de six (6) mètres entre Saint-Catherine et le carrefour qui est l'entrée du pont. On peut mieux le voir, je pense dans la prochaine image ici.

Alors, voyez le petit bout rose. Alors, ça c'est la rue Dorion. Ensuite, on prend, là vous voyez c'est un carrefour, ça roule vite dans toutes les directions et il y a une autre pente importante sur le pont. Le problème c'est que c'est pas une, c'est pas un environnement rassurant

pour... quand je pense plutôt aux aînés, aux personnes à
mobilité réduite, des familles avec des jeunes enfants.
Nous autres on a un autre, on trouve qu'on peut plus
exploiter le pont, cette piste multifonctionnelle et en
même temps, promouvoir l'activité physique. Alors, je vais
céder la parole à mon collègue.

Monsieur Gaétan Auger:

Alors, on a pensé à un concept de porte entrée inclusive au
niveau de la rue Ste-Catherine. Et aussi, comme il y a
beaucoup d'îlots de chaleur, de stationnement sous le pont,
on pense que si on aménagerait aussi ces îlots-là, ça
pourrait être une façon de contribuer à diminuer
l'utilisation des énergies fossiles. Les difficultés qui
ont été soulevées par mon collègue pour accéder à la piste,
ça peut être résolu justement par ici, à votre gauche pour
moi, ce serait l'installation d'un ascenseur qui nous
amènerait directement sur le tablier de la piste cyclable.

Et on pense que ça, ça favoriserait, qu'il y aurait plus
d'achalandage, plus de gens qui utiliseraient la piste,
mais aussi ce serait favoriser le transport actif au lieu
d'utiliser leur voiture pour se déplacer sur le pont et
avoir accès, entre autres, au parc Jean Drapeau.

Bon. Si on regarde plus en détail notre concept, on peut voir que, on va passer ici, on a un élévateur, on a ici un observatoire avec un mur qui est végétalisé en arrière. On a ici un écran qui est interactif qui pourrait avoir différentes fonctions comme entre autres nous on avait imaginé peut-être qu'on pourrait indiquer le nombre de voitures qui passent à l'heure et l'équivalent en émanation de dioxyde de carbone pour peut-être essayer de sensibiliser les gens qui marchent sur la rue piétonnière l'été, c'est des milliers de personnes. Il y a des milliers de personnes aussi qui fréquentent le secteur pendant les feux d'artifice. Alors ce serait peut-être un moyen de sensibiliser le public.

Sur le côté Sud, on peut voir qu'on aurait un accès aussi par l'escalier et ça mènerait à une plateforme puis sur cette plateforme-là qui est au dessus du tablier, on aurait une vue vraiment 360 degrés autant sur le pont, sur le fleuve, sur les îles. Donc, le stade tout ça, ce serait vraiment intéressant.

On a pensé à aménager un café en bas avec toilettes, bien sûr. Et pour ajouter peut-être un côté écologique aussi, mettre des panneaux solaires au sommet pour alimenter le café et aussi l'ascenseur. Il y a des modèles

qui existent, d'ascenseur, présentement qui fonctionnent à l'énergie solaire dans le monde. Donc, on a fait un peu de recherches à ce niveau-là. On sait que c'est possible, donc, on rêve un peu de ça.

Alors, pour résumer un peu rapidement, c'est un, notre concept c'est un ascenseur au niveau de la rue Saint-Catherine près de la rue De Lorimier à deux pas du métro, donc très accessible. C'est un accès direct de la rue, universel et attrayant. On n'a pas besoin de faire le détour. On pense qu'avec ça, il y a plus de gens qui vont utiliser la piste cyclable.

Donc, ça va diminuer le nombre de véhicules dans le secteur et aussi des gens qui vont utiliser leur véhicule pour traverser le pont. Et comme je soulignais tantôt, particulièrement entre autres pour aller au parc Jean Drapeau, ça va être intéressant d'utiliser la marche ou le vélo. Ça a aussi tout le potentiel de devenir un pôle touristique d'attraction.

Ici, donc ça ce sont les abords du pont. Présentement ce sont des stationnements, alors on pense que nous c'est un projet à la fois écologique et récréotouristique. Aménager ces espaces-là en parc linéaire, on pourrait y inclure des

espaces de loisirs, de sports, du cinéma, de la culture 1
sous le pont. Tout ça, ça va aider à revitaliser tout le 2
secteur et on pense que le fait que le pont - bien sûr on 3
est situé juste à côté du fleuve - ça pourrait avoir une 4
force d'attraction pour les investisseurs à venir justement 5
développer, occuper les îlots de chaleur dans le quartier 6
et faire en sorte d'attirer des familles à revenir en ville 7
et délaissier la voiture. Et je pense que ça c'est... bon, 8
c'est sûr que c'est à long terme, mais c'est peut-être 9
l'impact plus important qu'on espère créer par ça. C'est 10
que ça devienne une force d'attraction. Et je pense que ça, 11
ça aurait vraiment là un grand impact au niveau de notre 12
dépendance aux énergies fossiles. Merci. 13

14
Alors, on voit un peu comment que les personnes à 15
mobilité réduite auraient un accès plus facile. C'est une 16
vue qu'on a, partielle, parce que malheureusement on avait 17
pas d'autres photos, mais un peu du centre-ville et on peut 18
voir la montagne, tout ça. Et c'est quand même... 19

20
Monsieur Victor Balsis: 21

On a un petit vidéo d'une minute, 20 secondes. Juste voir 22
ce qu'on a imaginé. 23

24
DIFFUSION DU VIDÉO PRÉSENTÉ PAR MESSIEURS BALSIS ET AUGER. 25

Monsieur Jean Burton, Président :

Merci.

Madame Isabelle Beaulieu, commissaire:

J'ai des petites questions de précision. À l'heure actuelle, la piste cyclable n'est pas ouverte l'hiver, encore, je crois?

Monsieur Gaétan Auger:

Non.

Madame Isabelle Beaulieu, commissaire:

Et sa largeur est aussi large que sur les plans démontrés?

Monsieur Gaétan Auger:

Avec Google, si on peut s'en tenir avec Google, c'est large ou c'est étroit, de la manière qu'on voit ça. On aimerait mieux d'avoir une voie, éventuellement, mais je pense qu'on peut imaginer que dans un Montréal du futur, peut-être dans quelques années, on pourrait prendre une voie complète pour les piétons et les mobilités réduites et tout ça.

Madame Isabelle Beaulieu, commissaire:

Merci.

Monsieur Jean Burton, président:

Mais pour le moment, j'avais un peu la même impression.
C'est que sur les images, ça m'apparaît plus large que la
piste cyclable.

Monsieur Victor Balsis:

Oui, mais c'est sûr que c'est...

Monsieur Gaétan Auger:

Mais c'est à l'échelle.

Monsieur Jean Burton, président:

Okay. D'accord. Alain, une question?

Monsieur Alain Duhamel, commissaire:

Oui, deux précisions. Pour vous c'est une infrastructure
publique, donc il n'y a pas de péage là-dessus?

Messieurs Balsis et Auger:

Non, non, c'est ça.

Monsieur Alain Duhamel, commissaire:

Deux. L'emprise sur laquelle est installée cette ascenseur,
est-ce que c'est l'emprise de la Société des ponts?

Monsieur Gaétan Auger:

En partie fédéraux et en partie privé parce qu'il y a des terrains qui sont, je pense que la majorité de l'espace appartient au pont parce qu'on peut voir la pharmacie Brunet qui est juste à côté et de l'autre côté, il y a un concessionnaire de batterie de voitures qui a son terrain, je ne sais pas où est la limite exacte, mais il y a une partie qui appartient au pont, c'est ça.

Donc, mais c'est sûr que la structure comme telle elle est pas, elle est autoportante. Donc, elle n'est pas fixée au pont parce que c'est sûr que parfois la société des ponts a besoin de faire des réparations, des choses et la vibration, tout ça. Donc il y aurait, pour relier entre une passerelle, c'est ça avec des coussins, je ne sais pas trop, des amortisseurs pour les chocs et tout.

Monsieur Jean Burton, président:

Donc, le seul lien c'est une structure autoportante avec un lien qui donne accès à cette piste actuelle-là.

Monsieur Gaétan Auger

C'est ça. Et on avait calculé, c'est 0.7, le détour est de 0.7 kilomètres entre le métro, monter la côte sur Dorion et revenir, pour revenir au même endroit où est-ce que nous

autres on imaginait, on est pas des designers, mais on fait
des petits croquis.

Monsieur Victor Balsis:

J'habite le quartier et ça fait déjà huit ans que je suis
là et je côtoie souvent des touristes. Ils voient la piste
cyclable, ils voient les gens, mais se disent comment qu'on
a accès et même les gens à mobilité réduite et tout ça, de
monter cette côte-là de Dorion, c'est pas évident. Et près
de l'entrée du pont jusque où serait l'ascenseur, c'est là
que la pente où la courbe est à pic. Alors là on partirait
d'un endroit qui est beaucoup plus facile et là les gens
peuvent se rendre, il y a un belvédère aussi sur le pont
qui est superbe où on a une vue sur le fleuve, sur Montréal
et tout et après ils se rendent, ils ne sont plus tellement
loins du parc Jean Drapeau.

Donc, au niveau récréotouristique, on pense que ça a
vraiment un potentiel. Les gens resteraient peut-être une
journée de plus à Montréal avec une attraction comme ça.
Tout le monde veut marcher. Je vais à New York, je suis
allé à New York et je suis allé marcher sur le pont. Je
vais à San Francisco, j'ai marché et là il va être éliminé
en plus. Donc, il manque juste un ascenseur.

Monsieur Jean Burton, président:

Et pour nous ce qui est toujours important c'est de faire
le lien avec l'objet de la consultation. Et j'ai remarqué
que vous l'aviez fait à quelques reprises. Donc, c'est pour
améliorer et faciliter le transport actif. Donc, on peut
retenir ça comme étant le lien avec l'objet de notre
consultation. Très bien, merci beaucoup messieurs.

Monsieur Jean Burton, président:

J'inviterais maintenant Communauto. Vous avez un visuel
vous aussi.

Monsieur Marco Viviani:

Ça va aider beaucoup pour expliquer les propos. Merci
beaucoup, bonsoir à madame, messieurs.

Monsieur Jean Burton, président:

Vous êtes monsieur ?

Monsieur Marco Viviani:

Viviani.

Monsieur Jean Burton, président:

Marco Viviani?

Monsieur Marco Viviani:

Exactement. Je suis directeur développement et relations
publiques à Communauto. Je m'excuse pour mon accent qui est
encore forte malgré la quinzaine d'années au Québec.

Bon, le contenu de notre mémoire répond à l'idée de
quantifier l'effet de l'auto partage dans la réduction des
émissions de gaz à effet de serre évidemment de carbone.

Communauto, on croit être une partie importante du
système de transport à Montréal. Mais comme une nouvelle
solution, évidemment n'est pas nécessairement connue
parfaitement et son potentiel n'est pas nécessairement
considéré.

Donc, la raison de notre mémoire. Brièvement, Communauto
actuellement, on parle de 1 800 véhicules dans sept villes
dans le monde. 50 000 utilisateurs dont environ 35 000 à
Montréal. On parle de 3.2 pour cent des ménages de l'Île
jusqu'à 13 pour cent des ménages dans des arrondissements
comme le plateau Mont-Royal, 8 pour cent dans Rosemont, et
cetera. Donc, on parle ici déjà d'un système de transport
qui a un impact relativement significatif.

À Montréal, on met à la disposition des citoyens 1 100

véhicules dans un système qu'on appelle « avec réservation », dans lequel les personnes réservent le véhicule à une station et le ramène à la même station pour permettre que quelqu'un d'autre la réserve et l'utilise. C'est là un système plus fiable parce qu'il permet de remplacer la possession d'automobile de façon significative parce qu'on peut compter sur des véhicules qu'on a réservés à l'avance.

Depuis deux ans, on a 300 véhicules électriques et hybrides dans une utilisation qu'on appelle un *free-floating*. Ce sont des véhicules qui peuvent être recherchés et pris un peu partout dans les quartiers dans lesquels ils sont disponibles et pour être laissés ailleurs.

Cela permet des déplacements plus spontanés, mais évidemment ne permettent pas de réserver sinon 30 minutes avant de démarrer. C'est un service qui a l'avantage de la spontanéité, a l'avantage d'amener une nouvelle valeur ajoutée aux déplacements en ville, mais qui n'est pas autant fiable que l'autre. Pourquoi j'insiste sur les deux systèmes, parce que le premier système, beaucoup d'études ont été faites dans le monde par rapport aux bénéfices environnementaux. Le deuxième qui est type de service plus récent n'est pas aussi bien documenté. Donc, la plupart des

considérations que l'on fait sont basées sur la première
partie.

On est convaincus que le deuxième apporte un intérêt
renoué de la part du public et donc, pourrait être une
façon de convaincre de plus en plus de personnes de se
départir de leur auto pour adopter ce service.

L'autopartage permet de renoncer, de ne pas posséder un
auto, donc réduit le nombre de voitures. Une étude faite
par l'École de Polytechnique de Montréal nous disais et
nous a confirmé après dans les années suivantes, qu'environ
40 pour cent de nos abonnés ont renoncé ou ont vendu leur
véhicules quand ils se sont abonnés. Environ dans 40 pour
cent. Cela signifie qu'en ce moment, Communauto remplace et
évite la présence de 12 000 véhicules dans l'Île de
Montréal et que on parle ici qu'un véhicule de Communauto,
on parle ici de véhicule en station qui remplace 10
véhicules privés.

Mais, et ça c'est un peu moins connu, l'effet de
l'autopartage est aussi un effet sur la réduction de
l'utilisation. C'est pas seulement le nombre d'auto, mais
la réduction. Quand vous possédez un véhicule, comment
dire, logique économique et psychologique fait que bien

vous allez l'utiliser et là que qu'il attend, d'ailleurs il attend 95 pour cent du temps.

Quand vous ne possédez pas un véhicule, mais que vous accédez de façon collective, bien vous allez comparer ce déplacement avec les autres options que vous avez; prendre un taxi, prendre le vélo, marcher, prendre le transport en commun, et cetera. Et c'est pour ça que le choix de l'utilisation du véhicule est le plus rationnel.

La Polytechnique a fait une étude qui d'ailleurs est presque unique dans le monde parce qu'ayant accès aux données des origines des destinations, on peut comparer des ménages dans les mêmes quartiers avec les même profils socio-démographiques pour arriver dans le cas de ménages des couples et des personnes seules, donc on parle ici sans enfants, on espère qu'ils vont en faire plus tard.

Les personnes qui font de l'autopartage utilisent la voiture 3,7 fois moins que les ménages des mêmes quartiers qui ont le même profil et presque cinq fois moins que ceux qui possèdent deux véhicules. Évidemment, ils compensent en utilisant beaucoup plus fréquemment le vélo et le transport en commun. Il n'y a pas énormément de moyens dans une ville pour convaincre quelqu'un à réduire autant sa mobilité

automobile sans des mécanismes coercitifs.

Le problème évidemment c'est que l'envergure du système d'autopartage jusqu'à maintenant était relativement petit. Donc, si l'effet relatif est important, le nombre limité d'utilisateurs limite sa portée. Mais comme je disais, le fait qu'il y ait de plus en plus de citoyens qui l'adoptent, permet d'avoir des effets significatifs.

Toujours l'École Polytechnique, comme c'était inscrit dans l'étude de 2006, nous montrer comme la réduction moyenne des émissions de gaz à effet de serre a été de 1.2 tonnes par personne, ici représenté selon les différentes âges et l'École Polytechnique était en mesure d'estimer la réduction par personne en fonction des différents quartiers.

Et donc évidemment on a des quartiers dans lesquelles cette réduction est moins grande parce que les gens ils se déplacent déjà moins en voiture et d'autres évidemment est plus grand... on parle de, comme je disais, de 1.2 tonnes et quand on multiplie ça pour les 37 000 abonnés de Communauto, 35 000 à Montréal, on comprend qu'on parle de quelques milliers de tonnes par année.

Il y a aussi des avantages économiques évidemment de ne pas posséder un auto. Ça permet de réduire les coûts de stationnement privé, évidemment l'utilisation de la voiture. Donc, il y a aussi et on est très fiers de ça, une valeur sociale pour permettre la mobilité à moindre coût. Comme j'ai dit, si les études ont jusqu'à maintenant montré les bénéfices relatifs de l'autopartage, c'est seulement maintenant qu'on commence à observer des bénéfices en terme absolu et selon le scénario estimé par Tecsalt, le potentiel technique de pénétration de l'autopartage sur la base d'une certaine hypothèse, qui est relativement conservatrice, est de 119 000, 118 000 ménages à Montréal.

Actuellement comme j'ai dit, en terme de ménages, on parle de 27 000 ménages, 35 000 abonnés. Cela permettrait de générer à son maximum, une réduction d'environ 100 000 tonnes équivalent de CO₂ par année.

Évidemment ici on a donc deux scénarios. Un scénario que lui dans lequel le développement de l'autopartage s'est fait suivant la trajectoire actuelle avec donc un soutien de la part de la ville, disons formel, disons. Ou scénario qui va chercher le plein potentiel et dans lequel évidemment on imagine qu'il y a un important appui de la part de la collectivité. C'est dans le cas, donc on compare

ce potentiel avec ce qui est contenu dans les plans de la ville par rapport à la réduction, à l'atteinte de l'objectif de 30 pour cent de réduction des gaz à effet de serre à Montréal.

D'ailleurs, l'autopartage est mentionné mais n'est pas chiffré et c'est un peu la raison pour laquelle on a voulu amener ce mémoire. On parle de 25 000 tonnes par année par rapport aux données de 2009 si on considère les scénarios *business as usual*. Et 100 000, comme je disais, dans le cadre d'un scénario accéléré.

Donc, on croit que le potentiel est au milieu de ces deux chiffres. Et cela correspond quand même à 20 pour cent de plus dans le cas de plein potentiel des objectifs qui ont été fixés jusqu'à maintenant. On voit que c'est largement supérieur à ce qui pourrait amener l'efficacité des véhicules, qui évidemment ne dépendent pas nécessairement de la ville, on s'entend.

Mais donc, nous trouvons que c'est dommage que dans la planification de la ville par rapport à la réduction des gaz à effet de serre, l'autopartage soit juste mentionné sans lui donner la place qui selon moi pourrait lui revenir. Mais comme j'ai dit, pour obtenir le plein

potentiel, on a besoin évidemment du soutien d'une certaine
sorte et on a environ six recommandations qui nous semblent
apporter ce soutien:

Reconnaître la contribution de l'autopartage, évidemment
au niveau de la ville et au niveau des arrondissements.
Souvent, on doit négocier avec chaque arrondissement, notre
présence est... reconnaître des avantages des utilisateurs.
Environ 24 ménages se partagent un véhicule, mais ces
citoyens ont moins de droits que ceux qui possèdent un
véhicule. Quand vous possédez un véhicule, vous pouvez vous
acheter une vignette de résident pour stationner devant
chez vous quand vous voulez. Quand vous êtes un abonné de
l'autopartage, vous n'avez pas ce droit parce que vous ne
possédez pas le véhicule. Alors, dans la plupart des
arrondissements, par exemple.

Mais évidemment si on veut inciter les gens à partager
des véhicules plutôt que le posséder, bien des avantages
peuvent être reconnus comme l'accès à certaines zones de
stationnement, le réseau de l'Impark, et cetera. Des fois,
c'est juste du marketing, c'est juste de faire comprendre
que la ville est en arrière de cette idée. Certaines villes
dans le monde comme Londres et Sydney ont donné un grand
développement à l'autopartage en le sortant des

stationnements privés. Alors, Montréal il y a plus que 350
stationnement de Communauto, mais probablement que vous
n'êtes pas en mesure de dire c'est lequel proche de chez
vous parce qu'ils sont souvent dans les stations
sous-terraines, en arrière des commerces, et cetera.

Évidemment, le fait de pouvoir les sortir et les mettre
en voirie permet de donner une visibilité, une
accessibilité plus grande et donc de stimuler l'adoption.

On voit ici l'exemple justement de Sydney et l'exemple
de Paris. Alors, on voit qu'il y a signalisation
distinctive et on voit l'exemple de Montréal parce qu'ici à
Montréal il y a environ 200 espaces en voirie pour
l'autopartage, mais bien la seule chose qu'on sait c'est
quand il y a une vignette avec un petit numéro, il faut
qu'on note le numéro. Les grands freins à l'adoption de
tout cela c'est que les opérations sur la voie publique, on
parle ici surtout de déneigement, ne sont pas adaptées à
cette présence de l'autopartage. C'est clair que déplacer
1 000 véhicules les jours des opérations, c'est pas si
simple. Par contre, Communauto paie 1 300 dollars par place
de stationnement en voirie. Ça veut dire 12 fois ce que
environ un résident moyen paie et je pense que ça pourrait
être un montant qui pourrait servir à déplacer les autos.

D'ailleurs, on était récemment à Helsinki où l'autopartage est beaucoup plus petit que le nôtre et la ville là-bas, quand ils installent des panneaux de déneigement, si la voiture est déjà là, c'est la ville qui va payer pour le déplacement des véhicules.

Vous savez peut-être qu'il y a une grosse discussion par rapport aux véhicules à libre-service. Communauto possède le plus grand parc des véhicules en libre-service électriques au Canada et par contre, on n'a pas autorisé à le faire, à permettre aussi aux résidents du centre-ville de l'utiliser en départ ou en arrivée. Et on croit que c'est la limite justement, l'intérêt du public pour la forme.

Et enfin, évidemment parlant encore d'aspect tarifaire, comme je dis, Communauto est plus convaincu que l'espace a un coût et qu'il faut le payer et on est fiers de pouvoir générer plus revenus particuliers, mais il faut aussi tenir compte d'une volonté de faire progresser la formule et de stimuler aussi l'utilisation des véhicules qui malheureusement, c'est comme les véhicules électriques, sont encore plus coûteux. Donc, c'est pour ça qu'on a proposé dans d'autres plate-formes à la ville, mais donc on profite aussi de l'occasion où une tarification qui tient

compte de cet aspect. Merci. À la disposition des questions.

Monsieur Jean Burton, président:

Des questions?

Madame Isabelle Beaulieu, commissaire:

Je me demandais, dans votre expérience à Communauto qui doit probablement être la même chose pour les autres qui sont en autopartage, mais le premier ou deuxième grand frein au niveau des pouvoirs publiques que vous identifiez c'est qu'ils vous connaissent mal ou qu'ils ne sont pas intéressés? Qu'est-ce qu'on pourrait faire? Il y a plein de choses qu'on peut faire, mais les premiers freins?

Monsieur Marco Viviani:

Regardez, la question fondamentale, c'est l'espace. C'est la présence à l'extérieur, en voirie, l'accessibilité. Parce que quand on peut imaginer une ville dans laquelle à chaque deux, trois intersections il y a un ou deux véhicules en autopartage, on peut imaginer que l'intérêt de la population va être complètement différente. C'est quoi, pourquoi? Évidemment, même si l'autopartage est une partie de la solution, est souvent vécu comme un compétiteur pour l'utilisation de l'espace. Même si un véhicule de Communauto

remplace 10 véhicules privés, un arrondissement va toujours
imaginer c'est quoi l'impact que la présence des cases
réservées à l'autopartage va avoir sur les résidents qui
possèdent un véhicule dans le même tronçon de rue.

Alors, les personnes qui l'utilisent, on a fait un petit
exercice. Maintenant en prenant Christophe-Colomb - on est
aussi sur la consultation pour le stationnement - sous
Christophe-Colomb on a 243 abonnés. Donc, 10 véhicules qui
sont utilisés par ces personnes. Ça représente un peu moins
que 10 pour cent des places de stationnement qui sont
libérées parce que ces personnes n'ont pas de voiture.

Celle-là n'est pas visible. Par contre, pour les élus ou
pour les fonctionnaires, les 90 pour cent qui utilisent les
espaces de stationnement parce qu'ils ont un véhicule, bien
ils sont, je veux dire, leur opinion ou la possibilité
qu'ils puissent se plaindre est considéré comme une menace,
une barrière. Et cela dérive d'une quelque façon, de la
volonté de pousser jusqu'au fond la réflexion sur la
mobilité.

Madame Isabelle Beaulieu, commissaire:

Ma deuxième question c'est sur l'autopartage. Vous avez
parlé de d'autres études, d'autres expériences. D'ailleurs

en mentionnant l'Europe, mais ça se développe aussi aux
États-Unis où les grands locateurs de voiture ordinaires,
comme avant on louait chez Budget ou Discount, ils se sont
mis à l'autopartage. Eux-autres aussi ont le même
comportement, voiture solo, comme les canadiens, beaucoup.
Est-ce que vous avez vu si ça fonctionne aux États-Unis,
l'autopartage?

Monsieur Marco Viviani:

Bien certainement. Oui, oui, ça fonctionne. Je vous dirais
qu'il y a des villes... Montréal a été pour un certain
temps la ville avec la plus grande densité d'autopartage.

On a commencé, on est aussi les premiers à le faire en
Amérique du Nord, mais il y a des villes plus grandes que
Montréal, maintenant Washington D.C., New York, et cetera,
qui ont des systèmes d'autopartage qui en terme de volume
sont énormément plus grands.

Il y a peut-être une difficulté, mais qui va au-delà,
c'est souvent des acteurs principalement commerciaux qui
vont adopter le modèle qui est pour chercher la rentabilité
que nécessite des énormes marchés. C'est pour ça que
Zipcar, qui est le plus grand opérateur au monde, n'a
jamais été rentable en 15 ans d'activité et là maintenant,

parce qu'elle a été rachetée par Avis qui... 1
Communauto, donc la priorité c'est de développer des 2
services avant sa rentabilité, même si on y est obligés. 3
Choisi un modèle qui est différent, qui permet d'aller 4
chercher un équilibre aussi dans des villes plus petites. 5

D'ailleurs, on exerce à Québec, c'était à Québec, 7
Halifax, et cetera, et on est rentable dans tous ces 8
marchés-là. Donc, et c'est pour cette raison qu'aux 9
États-Unis ça fonctionne dans les grandes villes et dans 10
les plus petites villes, c'est un peu plus compliqué, mais 11
ça ne dépend pas seulement de la ville, mais aussi de 12
choix, comment dire, le positionnement du marché de 13
l'offre. 14

Monsieur Jean Burton, président: 15

Si je résume, la démonstration est faite de l'efficacité du 16
système en terme de remplacement de la voiture solo, en 17
terme de réduction de consommation d'énergie fossile et la 18
contrainte que je décèle dans ce que vous avez dit, de 19
manière très diplomatique, c'est que c'est pas qu'il n'y a 20
pas d'espace, c'est qu'il n'y a pas d'espace qu'on veut 21
vous allouer. Il y en a de l'espace, mais il y a une 22
barrière au fait qu'on l'alloue sur rue pour les voitures. 23
24

25

Monsieur Marco Viviani:

C'est exactement ça. Si je veux nuancer, il y a certains arrondissements qui nous donnent l'espace, mais ils ne sont pas nécessairement prêts à changer les pratiques de gestion de cet espace parce que je veux parler surtout du déneigement. Et il y a d'autres arrondissements qui veulent rien savoir, ils vont même pas donner d'espace. C'est ça.

Monsieur Jean Burton, président:

C'est clair pour nous maintenant où est le noeud du problème. Merci beaucoup.

Monsieur Marco Viviani:

De rien, merci à vous.

Monsieur Jean Burton, président:

J'inviterais maintenant les gens de Terra Machina, vous êtes là, bravo, merci. Vous êtes trois, alors rapprochez les chaises. Donc, si vous voulez vous nommer. Tout ce qu'on a nous c'est...

Monsieur Jean-François St-Onge:

Vous avez accès à la présentation?

Monsieur Jean Burton, président:

Oui, juste devant nous. Merci de vous en préoccuper.

Monsieur Jean-François St-Onge:

Oui. Donc, bien bonjour, monsieur, madame les commissaires et monsieur le président. Je me présente, je m'appelle Jean-François St-Onge, je suis architecte, associé principal de chez ADHOC Architectes. Je suis en présence de Mathieu Belen qui est aussi de l'équipe d'architectes et de Sarah Lanoue, qui est une conceptrice en architecture également.

Nous venons vous présenter notre projet Terra Machina, un projet que nous avons élaboré dans le cadre du concours Morphopolis. Un projet Lauréat, soit dit en passant, qui a été sélectionné par un jury d'experts. Donc Terra Machina ou comment convertir une infrastructure du passé en potentiel pour le futur? Notre équipe, on s'est intéressés à un symbole pour les Montréalais, un emblème de l'industrialisation du 20^e siècle, c'est-à-dire les Silo 5. Un bâtiment qui est d'actualité. L'idée ici c'est que ce bâtiment-là fait partie de notre patrimoine et à l'instar de mes collègues architectes, nous avons décidé de faire notre propre proposition, mais l'originalité de notre proposition, ce qui a été salué par le jury, c'était au

lieu de la convertir en différents types de programmes, 1
nous l'avons considéré pour ce qu'elle est en fait. C'est 2
une machine, une immense machine, une machine territoire en 3
fait, dont les qualités intrinsèques résident dans sa 4
capacité de stocker. Dans sa capacité d'entreposer des 5
choses et nous, nous souhaitions, en fait, prendre ce 6
projet-là et venir l'inscrire dans un écosystème qui est 7
celle de la ville et de venir intégrer les notions de 8
développement durable, c'est-à-dire le côté 9
environnemental, économique et aussi social par la 10
récession de personnes. 11

12
Donc, rapidement ce qu'on a désiré faire, c'est qu'on a 13
vu le bâtiment de façon schématique en trois grands espaces 14
de stockage. C'est-à-dire une première espace qui pourrait 15
stocker les matières organiques. Le deuxième, recyclage et 16
le troisième, de l'eau. Et en fait, l'idée c'est vraiment 17
de pouvoir entreposer, vendre, cultiver, mais aussi 18
sensibiliser et cet aspect-là pourrait se développer sur 19
trois phases. C'est-à-dire une première phase qui prend la 20
première partie du Silo 5 et se déployer dans le temps sur 21
les trois autres sections du Silo 5. Donc, le premier 22
programme en fait qu'on viendrait installer dans notre 23
bâtiment, c'est vraiment la notion de gestion des déchets. 24
On est en présence d'un bâtiment qui a déjà des convoyeurs 25

pour acheminer les déchets, donc c'est-à-dire un tiers du 1
bâtiment pourrait stocker des éléments de recyclage. Le 2
deuxième tiers pourrait quant à lui recevoir des matières 3
organiques, des matières résiduelles ménagères, mais aussi 4
comme on l'a vu cette automne, permettre d'absorber de 5
l'eau des surverses et puis après reverser dans le système 6
d'épuration. Sur le dessus du bâtiment, ce que nous voyons 7
en fait, c'est un programme où on pourrait utiliser 8
l'agriculture urbaine pour venir générer à la fois des 9
emplois, mais une génération aussi de ressource, générer 10
des aliments qui pourraient être revendus directement au 11
rez-de-chaussée sous la forme d'un marché. 12

13
On peut vraiment s'imaginer un commerce s'installer. On 14
voit la première image à gauche c'est le rez-de-chaussée de 15
ces silos-là. L'idée vraiment c'est d'établir un marché 16
biologique. On viendrait vendre les produits qu'on produit 17
sur place, *in situ*, et on voit un marché vivant, un marché 18
où il y aurait aussi un aspect lifestyle, ça veut dire 19
divertissement, restauration, prendre l'apéro en plein 20
coeur du Vieux-Port, donc un endroit extrêmement 21
stratégique pour le tourisme et finalement aussi vendre une 22
partie de nos produits sur le toit. 23

24
On avait imaginé un restaurant avec une superbe vue sur 25

le Vieux-Port qu'on peut voir ici à gauche et finalement 1
l'idée serait de venir poser sur le dessus des Silo 5 un 2
écran de chloroplaste qui nous permet en fait, à la fois 3
d'établir un geste architectural fort qui démarque une 4
architecture de notre époque, une architecture 5
contemporaine, mais aussi de façon technique, de venir 6
réisoler la partie qu'on réactive du bâtiment dans le fond, 7
qui va accueillir des personnes puis aussi devenir un peu 8
comme l'image qu'on a proposée pour le concours, un fort 9
sur la ville. C'est-à-dire, je pense qu'un des aspects que 10
le jury a apprécié de notre proposition c'est qu'on ne 11
dénature pas le côté machinal de ce bâtiment patrimonial, 12
mais plutôt qu'on vient établir une relation de continuité. 13
C'est-à-dire on devient une machine sur une machine, on 14
vient aussi s'installer de façon très très ponctuelle, donc 15
on a ici un processus qui est réversible. Aussi ce sont des 16
notions qui sont chères lorsqu'on traite du patrimoine et 17
vraiment l'idée c'est d'utiliser les trois, les deux étages 18
supérieures du Silo 5 pour vraiment venir réactiver cette 19
machine. Je vous laisse avec ma collègue Sarah Lanoue qui 20
va vous en expliquer davantage. 21

Madame Sarah Lanoue: 22

Merci. Alors, pour entrer un peu plus en détail dans le 23
système qu'on désire mettre en place dans le silo, alors 24
25

ici pour ce qui a trait à l'énergie qui serait produite, on 1
le décrit en trois éléments. Alors, d'abord la 2
biométhanisation qui durant ce processus-là qui récupère 3
les déchets organiques ménagers du quotidien, on réussit à 4
créer du biogaz qui peut être directement acheminé avec Gaz 5
Métro, les systèmes de Gaz Métro qui sont déjà existants 6
pour produire donc cette énergie. 7

Puis aussi, deuxièmement, on crée de la chaleur qui 8
vient d'une part chauffer la serre en hiver. Donc, 9
complètement, très local. Puis aussi venir chauffer le Bota 10
Bota et en été et en hiver parce qu'il y a quand même une 11
grande demande en énergie. Aussi, donc le deuxième système 12
serait d'installer un puit canadien pour venir utiliser la 13
fraîcheur du fleuve adjacent pour venir rafraîchir la serre 14
lors de surchauffe en été. 15

Puis finalement, la double peau qui est le geste 16
architectural qu'on vient déposer sur le bâtiment qui 17
permet d'une part d'isoler le bâtiment de manière très 18
simple en créant, un utilisant la masse thermique présente 19
du Silo, le béton pour venir accumuler, emmagasiner la 20
chaleur puis chauffer les serres, les restaurants, les 21
espaces de tri, et cetera. Puis en été, créer une 22
ventilation naturelle pour rafraîchir le bâtiment, le 23
24
25

climatiser naturellement.

Ensuite, ce qui a trait à la gestion de la matière, on a ici donc trois éléments forts. Donc, le premier encore une fois la biométhanisation. Donc, la matière organique qui arrive à l'aide des convoyeurs aériens existants qui ensuite après le processus de biométhanisation, on en ressort du digesta qui est du fertilisant agricole qu'on vient donc fertiliser nos serres en toiture. On peut ensuite envoyer le digesta aux serres urbaines existantes aussi à Montréal puis aussi en région dans les champs voisins, aller contribuer à la fertilisation de ces champs-là.

Ensuite, une fois qu'on a la nourriture, les aliments qui sont produits sont d'une part vendus au marché qui est adjacent puis aussi alimentent le restaurant qui est sur place et tout les déchets organiques qui sont créés dans tous ces processus-là sont directement réacheminés dans la biométhanisation. Alors, complètement localement on a ce cycle-là qui est complet, qui est bouclé.

Puis finalement, ce qui a trait à la matière inorganique, par les convoyeurs aériens encore une fois, externes au bâtiment, on peut acheminer ce qui est les

bétons des chantiers montréalais, des résidus qu'on peut
venir entreposer là et renvoyer sur ces nombreux chantiers
qui sont présents en ville au lieu de les sortir des villes
et de les rentrer. On peut aussi venir trier les déchets
recyclables quotidiens, donc les métaux, les plastiques,
les entreposer, les trier puis les réacheminer dans les
fonderies et les centres de transformation.

Alors ici on peut voir les convoyeurs aériens existants
des Silos qui sont encore en bon état. Ils attendent juste
à être remis en marche.

Puis donc les serres. Tout ce système de récupération de
cycle, de fertilisants, de production alimentaire qui est
complet au sein du bâtiment et qui est bien utile en ville
pour avoir une bonne production alimentaire.

Puis finalement le traitement des eaux qui est divisé
aussi en deux éléments forts. Donc, d'une part ce qui
concerne les surverses urbaines et aussi donc
l'installation d'un système aquaponique pour les serres.

Alors, cette agriculture aquaponique-là est installé sur
un des planchers existants du Silo puis ce système-là - est
assez simple en fait - c'est que l'eau dans laquelle vie

les poissons est chargée en nutriment et ça permet donc de
nourrir et d'irriguer les plantes de nos serres et ensuite
les plantes de nos serres filtrent cette eau-là et s'en
nourrissent grâce aux nutriments. Alors, on a ce cycle-là
aussi additionnel, qui fonctionne bien.

Puis finalement, un élément assez important aussi c'est
une question de pouvoir soulager le système des surverses
urbaines qui parfois rencontrent certaines problématiques.
Donc, on peut venir absorber une partie de ce circuit-là,
de cycle-là qui des fois est un peu saturé. Donc, aller le
soulager un peu, entreposer ces surverses-là et pouvoir
ensuite, une fois que le réseau est un peu plus calme,
pouvoir le réacheminer dans les centres d'épuration de
traitement de ces eaux-là.

Monsieur Mathieu Belen:

Finalement, comme notre collègue Le Corbusier le disait
lors de sa venue à Montréal: « *voici les premiers fruits
splendides d'une ère nouvelle* ». En fait, le bâtiment des
Silos 5 représente l'âge d'or de l'industrialisation du
vingtième siècle. Aujourd'hui, on souhaitait créer, par ce
bâtiment-là, un symbole, une nouvelle ère. Une nouvelle ère
qui nous permet d'amoinrir notre dépendance envers les
énergies fossiles en utilisant toutes les ressources qui

sont en place et en créant un écosystème à l'intérieur de la ville, pour la ville, et bien c'est de cette manière-là, c'est ce projet qu'on voulait vous soumettre. Merci beaucoup de votre attention.

Madame Isabelle Beaulieu, commissaire:

Merci.

Monsieur Jean Burton, président:

Merci. J'avoue qu'à l'aide de votre présentation d'aujourd'hui, je vois un peu plus le lien avec le thème de notre consultation parce qu'avec la page qu'on avait là, ma première question était c'est quoi le lien avec les énergies fossiles? Alors, j'imagine qu'on aura accès à cette présentation?

Monsieur Mathieu Belen:

Absolument, oui.

Monsieur Jean Burton, président:

D'accord, parce que c'était loin d'être évident sur une page où est-ce que vous vouliez nous amener. Une question technique, bien deux en fait. C'est quoi la quantité d'eau que vous pouvez entreposer, parce qu'on a toujours en tête la quantité, les milliards qui ont été déroutés l'automne

dernier?

1

2

Madame Sarah Lanoue:

3

J'ai déjà calculé la capacité, mais je ne l'ai pas avec moi...

4

5

6

Monsieur Jean Burton, président:

7

Mais c'est significatif?

8

9

Madame Sarah Lanoue:

10

C'est très significatif. Extrêmement. Chaque Silo a 7 mètres de diamètre et 30 mètres de hauteur puis on en a des centaines. Donc, c'est...

11

12

13

14

Monsieur Jean Burton, président:

15

Donc, une bonne capacité d'entreposage?

16

17

Madame Sarah Lanoue:

18

C'est une bonne capacité, une très très bonne capacité.

19

20

21

Monsieur Mathieu Belen:

22

Je pense que l'idée aussi c'est de faire notre part, c'est pas une solution unique comme dans le développement durable. Je pense que c'est de faire une partie du chemin

23

24

25

puis il y a déjà des réservoirs qui se construisent, comme
un au centre-ville.

Monsieur Jean Burton, président:

Absolument, on en fait déjà sous les rues pour les
débordements. Mon autre préoccupation était en terme de
biométhanisation. Actuellement, l'usine qui est prévue dans
l'Est de Montréal, avec la capacité dont elle dispose, elle
n'a même pas suffisamment de matériel avec la collecte
sélective, avec la collecte de matières organiques. Alors,
il faudrait peut-être attendre un peu que la collecte de
matières organiques soit organisée et fonctionnelle avant
d'utiliser ce bout-là. Parce que pour le moment, il y a
déjà une surcapacité de traitement par rapport à ce qui
sera disponible dans un avenir court terme, en terme de
matières organiques. Juste à garder ça en tête dans votre
réflexion. Sur ce, c'est des magnifiques images, c'est
stimulant, c'est très jolie ce qu'on peut faire maintenant
avec des outils modernes pour se projeter dans le temps.
Merci beaucoup.

Monsieur Alain Duhamel, commissaire:

Merci.

Madame Isabelle Beaulieu, commissaire:

Merci, très intéressant.

Monsieur Jean Burton, président:

J'inviterais maintenant la Coalition Climat Montréal, la partie des aînés. Bonsoir madame.

Madame Nadia Alexan:

Bonsoir, mesdames, messieurs. Je me demande si je pourrais avoir un peu plus de lumière. Je ne présente pas d'audiovisuel et je ne vois pas, alors si je peux avoir un peu plus de lumière?

Monsieur Jean Burton, président:

Est-ce qu'on peut augmenter l'éclairage?

Madame Nadia Alexan:

Ah, c'est bien ça, merci.

Monsieur Jean Burton, président:

Ça va comme ça? Et on voit très bien maintenant aussi.

Madame Nadia Alexan:

Merci. Oui. Bonsoir, je m'appelle Nadia Alexan. Je veux m'excuser d'abord parce que j'ai mal aux dents, quelque

chose de terrible aujourd'hui, alors je ne feel pas bien.
Excusez-moi.

Monsieur Jean Burton, président:

Je vous en prie.

Madame Nadia Alexan:

Alors, pour les aînés, on a prévu que le transport en commun est le plus important parce que les aînés sont les citoyens les plus vulnérables et les plus fragiles de la société. Pour eux le transport en commun est très important pour briser leur isolement et pour augmenter leur mobilité. Vous pouvez comprendre que si une personne âgée ne peut pas se déplacer, bien ça peut conduire à beaucoup beaucoup de difficultés.

C'est très difficile pour une personne aînée de se déplacer en attendant l'autobus pour une demi-heure, dans la rue, pendant nos hivers très froids et très difficiles. Les aînés se plaignent que le transport en commun n'est pas assez accessible et se plaignent de la lenteur du service, d'une fréquence insuffisante et coûteuse. D'un manque d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques, par exemple, dans les métros. D'autobus qui utilisent encore les combustibles fossiles. On peut avoir des autobus électriques. Et

1 finalement, ils déplorent le manque de la promotion du
2 transport en commun. En conséquence, les aînés recommandent
3 les solutions suivantes: Investir dans le transport en
4 commun, utiliser une flotte d'autobus électriques au
5 centre-ville.

6
7 Rallonger les lignes du métro, notamment la ligne bleue,
8 réduire le prix du billet, offrir la gratuité pour les
9 résidents à faibles revenus, ajouter les ascenseurs aux
10 stations du métro, promouvoir le transport en commun,
11 utiliser les solutions alternatives à l'essence pour les
12 autocars comme l'huile végétale recyclée, biogaz, et
13 cetera.

14
15 Améliorer l'accessibilité pour les personnes en fauteuil
16 roulant. Niveau rue, porte métro, parfois très difficile à
17 ouvrir. Supprimer les anciens bus au lieu de les envoyer
18 dans les quartiers plus pauvres. Instaurer un service de
19 qualité dans tous les quartiers et y compris les quartiers
20 à faibles revenus.

21
22 Encourager le stationnement auprès des lignes du métro
23 pour encourager les gens à prendre la STM. Offrir un abri
24 et un banc pour les gens âgés à chaque arrêt d'autobus.
25 Encourager l'intermodalité, c'est-à-dire rendre plus facile

le passage de l'autobus à vélo au partage de taxi, et
cetera. Imposer des voies réservées aux autobus. De plus,
les voitures utilisent des combustibles fossiles qui
produisent des GES avec un taux d'occupation faible (1,2
véhicules Montréal en moyenne). Le nombre de véhicules a
doublé plus que la croissance de la population.

Les voitures causent la congestion du trafic, la
pollution, le stress et l'isolement. De plus, les voitures
et les camions endommagent les routes, la santé. Elles ont
un impact néfaste pour les piétons, les cyclistes et les
autres conducteurs. Elles sont aussi responsables des
maladies respiratoires et cardiovasculaires.

Alors, les aînés proposent les solutions suivantes: Je
ne sais pas comment, on encourage le covoiturage, mais je
suis complètement moi contre Uber et le partage d'auto
commercial avec des profits qui n'ont pas de sens comme
Uber fait. Ils détruisent l'industrie du taxi et là après
qu'ils ont détruit l'industrie du taxi, ils vont mettre le
prix qu'ils veulent et ils vont diminuer le montant donné
aux gens qui utilisent... et puis c'est pas règlementé. Ils
ne paient pas de taxes et sortent l'argent. L'argent n'est
pas utilisé dans le pays où ils sont installés et l'argent
va ailleurs et ils ne sont pas règlementés, pas

d'assurance, pas de professionnalisme auprès des
conducteurs et tout ça. Alors, nous, nous sommes absolument
contre Uber.

Le Communauto, oui. Les coopératives comme Communauto,
oui, on envisage des coopératives comme ça, mais on est
contre Uber complètement. On a même eu une conférence il y
a quelques jours avec Julius Grey, l'avocat de Julius Grey
sur l'Uberisation de la société civile. Alors, je ne sais
pas comment ce mot a glissé ici, mais on est contre.

Encourager l'achat de véhicules électriques et réduire
les espaces dédiées au stationnement. Augmenter les
stations de recharge électrique et introduire une réduction
d'impôt pour l'achat d'un véhicule électrique. Encourager
par une subvention l'industrie qui produisent des véhicules
électriques. Encourager d'autres façons de partage de
véhicules et établir des plaques avec les permis pairs et
impairs afin d'altérer l'accès au centre-ville.

Décourager la possession de plus d'une voiture par
ménage en imposant une immatriculation plus coûteuse pour
la deuxième et troisième voiture par ménage auprès de la
SAAQ. Alors, il y a trop de voitures, de camions et de
voitures sur la route alors nous proposons les solutions,

les solutions des aînés: Construire des nouvelles
subventions, subdivisions autour des pôles de transport en
commun, de sorte que les gens puissent prendre le train au
lieu de conduire au centre-ville. Organiser un meilleur
transport public, éduquer les gens sur les avantages du
transport en commun et réduire les camions dans la ville,
c'est-à-dire on peut avoir l'alimentation locale au lieu
que ça vient avec des camions d'ailleurs.

On peut avoir une agriculture ici locale et je voulais
moi vous proposer quelque chose qui n'est pas dans le
document, mais je me demande beaucoup on ne peut pas avoir
des petites voitures, pas des gros autobus, mais des
petites voitures électriques qui puissent rouler Est, Ouest
disons sur la rue Sherbrooke Est, Ouest. Nord, Sud sur les
grandes rues Nord, Sud. Comme ça les gens n'ont pas à
attendre pendant une demi-heure ou une heure pour se
déplacer d'une place à l'autre. Et parfois, il faut prendre
trois autobus, ce que la voiture peut faire en 10 minutes.
On doit attendre à chaque station pour faire un trajet de
10 minutes en voiture, c'est vraiment très difficile pour
les aînés. Et aussi les piétons, les aînés piétons.
Moi-même j'ai failli tomber dans la rue devant l'école
Molson Business school de Concordia sur la rue Guy et on
dirait qu'ils ne nettoient pas proprement les trottoirs et

quand il y a un déneigement, ils déneigent les rues d'abord
pour les voitures et après, quand tout ça c'est fait, ils
pensent après aux trottoirs. Mais ça c'est pas facile pour
les aînés piétons de marcher quand c'est glissant. On ne
peut pas vraiment marcher.

Alors, le transport commercial des biens contribue aux
combustibles fossiles - c'est pour ça que je suggère qu'on
encourage l'agriculture locale ici - qui produisent des
GES, endommagent les routes et contribuent aux maladies
respiratoires et cardiovasculaires.

En conséquence, les aînés recommandent l'utilisation des
camions électriques ou à l'huile végétale recyclée et le
méthane produit par le compostage pour réduire les effets
de serre. L'utilisation des chemins de fer, autant que
possible pour le transport des biens par le biais
ferroviaire.

L'encouragement des gens à acheter des produits locaux
afin de réduire le nombre de gros camions sur la route. La
construction des centres commerciaux plus petits
nécessitant des plus petits camions au lieu des mégacentres
commerciaux à grande surface. Je pense que l'idée, vous
l'avez déjà compris et j'ai pas besoin de relire, je pense

que vous avez le document n'est-ce pas?

1

2

Monsieur Jean Burton, président:

3

Oui, oui. D'accord. Bien c'est qu'il nous restait encore quatre lignes, donc la conclusion ça va, c'est bien. Le message était clair.

4

5

6

7

Madame Nadia Alexan:

8

C'est parce que vous avez dit dix minutes, alors... je ne voulais pas prendre plus que mes dix minutes.

9

10

11

Monsieur Jean Burton, président:

12

Non, non, non, vous avez été très ponctuelle. Question, Alain?

13

14

15

Monsieur Alain Duhamel, commissaire:

16

Non, c'est très clair.

17

18

Madame Isabelle Beaulieu, commissaire:

19

Moi aussi, merci beaucoup, c'est très clair.

20

21

Madame Nadia Alexan:

22

C'est clair et l'idée des autobus électriques Est, Ouest, ça vous tente de recommander?

23

24

25

Monsieur Jean Burton, président:

J'avoue qu'en plus d'être clair, il y a quelques éléments nouveaux que vous nous avez apportés, notamment cette question de petits bus électriques, là, qui permettraient de se déplacer plus rapidement plutôt qu'une série de transferts sur des bus, sur des axes qui sont relativement longs comme les axes Nord, Sud et Est, Ouest de la ville. Donc, c'est des éléments nouveaux.

Madame Nadia Alexan:

Je ne l'ai pas mis par ailleurs dans le document, alors vous l'avez ajouté, okay?

Monsieur Jean Burton, président:

Tout est noté, ne vous inquiétez pas, tout est noté.

Madame Nadia Alexan:

Merci beaucoup.

Monsieur Jean Burton, président:

Madame Alexan, merci beaucoup. Alors, on va faire une pause pour le moment jusqu'à 20 heures 20. On est un peu en avance.

PAUSE ET REPRISE DE LA SÉANCE

Monsieur Jean Burton, président:

Madame Johnston, nous vous écoutons. Donc, 10 minutes environ de présentation et une période de question pour la suite.

Madame Shaen Johnston:

D'accord. Oui, oui. Alors, bon alors, je suis très heureuse d'être ici. Puis je suis activiste environnementale depuis que j'ai 18 ans. Donc, je suis écologiste, donc l'heure est arrivée je dis finalement.

Alors, par rapport, je vais commencer avec la question: Pourquoi en étant le plus gros producteur d'hydro au Canada notre transport est majoritairement grâce au pétrole et ainsi responsable pour près de 50 pour cent de la pollution effet gaz de serre dans le cadre de pourcentage? Nous n'avons pas besoin de pétrole, nous n'avons plus besoin de pétrole. Il faut réduire l'extraction, la transformation, le transport, la consommation. Ce transport sur toutes ces formes et la sécurité sont incompatibles. Il faut que Montréal ne permette pas le transport du pétrole par les oléoducs sur l'Île. Il faut continuer le combat.

Une ville carboneutre. Nous avons besoin d'une politique à long terme pour le transport et le développement urbain

de Montréal afin de devenir une ville carboneutre pour le 400^e anniversaire de la ville. Et c'est le fait de ne pas aller juste chercher des petites solutions, par-ci, par-là, il faut vraiment une vision d'ensemble.

Alors, les solutions proposées si-dessous seront inutiles si on ne garde pas cet objectif en tête. Et c'est urgent d'agir. Sachant que les centaines de maire présents ainsi que notre maire Coderre, nos ambassadeurs à la conférence COP21 sur le climat à Paris, ont reconnu que les villes sont les plus grands pollueurs et fait que la majeure partie des installations manufacturières ainsi que les transports sont dans les villes. Et les villes souffrent des plus grands des impacts négatifs des changements climatiques dû à une population et des infrastructures denses. Leur rôle et responsabilité sont indéniables.

Il faut les équiper et les supporter. Le pouvoir d'agir doit passer du niveau fédéral et provincial aux villes et municipalités. Il est impératif de ne plus attendre que les gouvernements nationaux agissent comme le maire Coderre avait souligné.

Il y a 45 ans que la société du cancer a constaté que

l'air de Montréal qu'on respirait valait l'équivalent d'un
paquet de cigarette par jour. On ne sait pas ce que c'est
aujourd'hui, ça ne s'est sûrement pas amélioré.

Alors, serait-il permis que les gens qui roulent en
véhicule polluant et privé jettent un gros sac de poubelle
plein dans la rue à chaque fois qu'ils se servent de leur
véhicule? Évidemment que non. On ne serait même pas capable
de rouler et de circuler. Ils auraient des infractions.
Pourtant, c'est exactement ça qui se passe, mais c'est pas
un sac et l'air polluant est semi-transparent. Alors, c'est
autant sérieux que comme si c'était le cas.

Alors, pour moi je trouve que c'est très important une
étude en continuité sur la qualité de l'air, des sniffers.
Des indicateurs de qualité de l'air pour assurer qu'on a
des points de repère, qu'on est capables de fixer des
cibles exactes et les miser et les atteindre.

C'est particulièrement important par rapport à
Pointe-Saint-Charles où on se trouve au nouveau pont qui
arrive, le Champlain modifié avec l'augmentation de trafic.
Mais, l'électrification de tous nos transports n'est pas
une solution « si » on n'a pas de nouvelles législations
environnementales pour une écologie industrielle avec zéro

pollution. On ne peut pas continuer *business as usual* comme on a fait jusqu'à date.

Alors, regardez l'électricité. Comment dire, comme c'est présentement, ce n'est pas une solution en lui-même. Il faut que ça soit nettoyé aussi parce que les produits à la source pour la construction des éoliennes et tout ça crée beaucoup de problèmes environnementaux aussi. Alors, c'est pas la même chose. La pollution se trouve en ville avec les autos, avec la consommation de pétrole, mais la pollution et les problèmes se trouvent ailleurs, mais contaminant l'eau et tout ça.

Il faut créer un département à la ville qui se consacre à la recherche des meilleures pratiques vertes partout au monde et avoir une transparence dans les données et les décisions de la ville. Quelques bonnes idées qui sont venues, justement de la consultation des citoyens de Pointe-Saint-Charles: On parle de changement d'habitudes et d'applications vers l'éducation dans le métro, dans les autobus, dans les écoles pour devenir un citoyen écoresponsable.

Parlons spécifiquement de transport. Mais même pour le privé et tout ça, il faut augmenter la qualité et la

quantité par tous les moyens pour les transports en commun
et diminuer le transport privé, commercial et/ou polluant.

Il faut promouvoir les véhicules électriques et la
réduction et puis l'élimination, la circulation des
véhicules à pétrole. Mettre en place du transport
multimodes, incluant la marche, vélo d'hiver, covoiturage,
des taxis, Communauto, transport en commun, navette,
minibus et quelques autos privés, mais propres. Il faut
rendre le transport en commun plus accessible aux démunis.
Je propose qu'on offre du transport gratuit hors des heures
de pointe aux gens qui sont sur le bien-être social,
pensions minimales et des salaires minimales. Ça roule quand
même. Alors, ça ne va pas causer plus de frais.

Je voudrais bien voir le transport en commun gratuit
d'ici dix ans pour tout le monde en commençant par les
lignes les plus utilisées. Il faut réduire la congestion
des véhicules et sécuriser les lieux avec beaucoup de
piétons. J'ai remarqué que c'est déjà à certaines places à
Montréal où on a traversé en quatre directions et même en
diagonal pour les piétons et je trouve qu'on ne se sert pas
assez de ça dans les lieux congestionnés. J'ai fait
l'expérience personnelle à maintes fois et c'est dangereux
pour les piétons et ça cause énormément de congestion pour

le trafic.

Pour les autobus, je propose qu'on garantit des voies réservées en permanence aux transports en commun, partout où les autobus circulent. En commençant par les routes les plus utilisées, je propose une voie exprès pour l'autobus, une voie pour la bicyclette à deux sens, une voie pour les autos et une voie pour le stationnement. Ça veut dire que ça exige pour une route qui a seulement quatre voies, qu'on doit aller dans un sens unique. Ce qu'on a quand même beaucoup promu à Montréal.

Étant donné qu'on diminue le stationnement en faisant ça et ça je reconnais c'est un revenu, on devrait dédier un pourcentage de tous les contrats de voirie octroyés au Québec dans un fonds pour les transports en commun gratuits. Puis, évidemment un système plus efficace gagnerait plus d'adhérants et diminuerait la pollution venant des autos et la circulation des autos mêmes.

J'appuis déjà le vouloir d'avoir des ascenseurs et des escaliers amovibles roulant jusqu'aux plateformes dans les métros, mais il faut que ça avance beaucoup plus vite. Il y a toute une population comme moi qui vieillissons qui ne sera plus capable à un moment donné de se servir de ces

1 systèmes publics dans le métro. 1

2
3 Les trains, il faut, comme j'ai parlé l'électrification
4 de tout, mais il y a plusieurs pays en Europe qui
5 interdisent l'accès des trains diesel, pétrole, à la
6 frontière même du pays. Alors, je dis on peut au moins les
7 interdire ici à Montréal. Ça arrête l'autre côté du fleuve
8 et puis il faut des wagons hyper sécuritaires s'il y a
9 transport d'hydrocarbures et repenser les trajets pour ces
10 produits dangereux. 10

11
12 Ma proposition la plus importante par rapport aux
13 véhicules commerciaux et camions c'est de repenser une
14 logistique de distribution différente. Établir des pôles à
15 l'extérieur de la ville, par exemple Rive Sud, Rive Nord où
16 on débarque de grands véhicules, de grands camions, des
17 trains et une flotille de camions électriques propres et
18 silencieux et faciles, qu'ils puissent circuler facilement
19 sur l'Île de Montréal et ça c'est déjà fait à Berlin, à
20 Londres, à Paris. Alors ils sont capables, nous sommes
21 autant capables. 21

22
23 Et aussi que les camions font leur livraison hors des
24 heures de pointe. Les véhicules privés, on devrait réduire
25 l'accès au centre-ville de plus en plus avec des moyens de

trouver d'autres sous et pour les éliminer, 50 dollars pour
avoir accès c'est déjà aussi pratiqué par beaucoup de
grandes villes en Europe. Il faut donner priorité aux
véhicules hybrides ou électriques si on va les permettre et
puis il faut promouvoir et subventionner les autos
électriques, achat, entretien, stationnement, lieu de
chargement et un bonus malus pour les gros camions, les
quatre par quatre, et cetera.

Il faut grandir les réseaux de pistes cyclables et
l'avoir disponible 12 mois par année. Établir un système de
permis de stationnement non transférable pour les habitants
avec un espace de stationnement, sur l'île, par famille et
pas permettre le stationnement, le transfert dans le...
comment dire une compagnie ou quelque chose dans le genre.

Les services de la ville c'est la même chose par rapport
à l'électrification plus propre. Il faut arrêter de
mécaniser et prendre pour acquis que mécaniser le tout
c'est une bonne idée. Il y a d'autres pays, et comme on a
dit dans le passé, on avait beaucoup de main-d'oeuvres, des
tâches faites... balayer les rues, ça se fait à la main.
C'est moins polluant, ça donne un emploi aux gens qui ne
sont pas capables de faire autre chose. Donner une fierté
et créer des emplois.

Pour les bâtiments, il y a plusieurs problèmes créés par la concentration en ville. On sait qu'on a des îlots de chaleur par la proximité des grands bâtiments, ça fait des vents locaux excessifs. Alors il faut une réglementation pour que chaque nouveau bâtiment ait une orientation qui profite de l'ensoleillement pour lumière et chaleur passives, et protectives aussi.

Il faut profiter de la végétation pour les vapeurs d'eau qui adoucit la température qui nettoie l'air et crée assez d'oxygènes pour les occupants. Il faut faire ça, il faut avoir un chiffre scientifique par rapport à ça. Il nous faut combien de verdure pour ce qu'on a comme individus et comme voitures. On recoupe avec l'agriculture urbaine, les toits verts, les murs de végétation, les arbres feuillus et caducs créant, comme j'ai dit, écran solaire en été et ensoleillement en hiver.

Je propose des réglementations qui demandent que l'énergie pour les nouveau bâtiments soit une énergie hybride avec une variété de tout ce qui est disponible comme panneaux solaires, thermopompes, des eaux grises et tout ça.

Il faut aussi des matériaux de construction plus clairs

pour refléter et pas absorber, ça va beaucoup aider par rapport aux îlots de chaleur. Aussi, l'agencement des bâtiments pour permettre une uniformité des températures. Quand on a que des hauts gratte-ciels et tout ça, ça crée des couloirs de vent et des extrêmes de température.

Il faut avoir des gens qui sont là pour assurer des indicateurs de performance, des spécialistes pour être sûrs qu'on respecte les normes, que ce soit la haute qualité et que c'est fait comme on dit que ça doit être fait.

Regardez la construction de nos jours, ça m'affole. C'est souvent de mauvaise qualité, ça n'a pas l'air de suivre des codes. Peut-être au début dans la soumission seulement.

Il faut promouvoir la décentralisation de l'électricité. On pourrait utiliser des batteries des voitures électriques qui ne sont plus utiles pour les voitures électriques, on peut les utiliser pour les maisons, pour entreposer l'énergie. Et on peut voir un va-et-vient entre le système public et privé. Parce que jusqu'à date, pendant longtemps ça été interdit quasiment ou refusé d'accepter qu'on donne au système. Je sais que ça s'en vient, mais il faut vraiment le promouvoir.

Dans les bâtiments, c'est important de respecter les proportions 1 à 1.2. C'est ce qui maximise la consommation, minimise la consommation d'énergie, pardon, et maximise l'usage des énergies provenant du soleil. Il faut aussi un agencement des immeubles pour éviter les lieux qui soient toujours à l'ombre ou dans le soleil. Puis il faut les rétrofit pour les anciens bâtiments.

Alors je cite quelqu'un, je ne sais pas qui malheureusement, j'ai vu et je l'ai retenu: « dans notre situation présente, il ne suffit pas de faire notre mieux, il faut atteindre notre but, zéro hydrocarbures au 400^e anniversaire ». C'est une nécessité, c'est pas un luxe, c'est pas un exagération, c'est un besoin très réel.

Alors, tous ces projets et les entreprises vont stimuler l'économie locale et aider l'économie verte. Tout le tralala qu'on a menacé depuis très longtemps de virer vers le vert ça allait faire un désastre pour notre économie, c'est faux. On a prouvé ça par maintes études et projections.

Monsieur Jean Burton, président:

C'est votre conclusion?

Madame Shaen Johnston:

C'est ma conclusion.

Monsieur Jean Burton, président:

Merci madame. Questions?

Monsieur Alain Duhamel, commissaire:

Non, non, j'ai tout bien compris.

Madame Isabelle Beaulieu, commissaire:

Non, moi c'est très clair.

Monsieur Jean Burton, président:

J'aimerais que vous me précisiez quelque chose parce que c'est la deuxième fois aujourd'hui qu'on a dit ça. On nous dit que les vieux autobus se retrouvent dans les quartiers les plus pauvres. C'est un fait?

Madame Shaen Johnston:

C'est ce que beaucoup de chauffeurs d'autobus m'ont dit.

Monsieur Jean Burton, président:

D'accord, parce que c'est la deuxième fois qu'on nous mentionne ça aujourd'hui.

Madame Shaen Johnston:

Oui, oui, et c'est un peu comme okay, ça je n'ai pas inclus
ça dans ma présentation maintenant parce que c'était un
petit détail, mais quand même c'est un outrage, mais ce
n'est pas que ça. Il y a des quartiers où il y a beaucoup
de verdure qui pourraient se permettre.

Pointe-Saint-Charles, sérieusement, ne peut pas se
permettre.

Monsieur Jean Burton, président:

D'accord. C'est pas seulement qu'ils soient vieux, c'est
qu'ils sont moins performants et qu'ils produisent plus de
gaz à effet de serre?

Madame Shaen Johnston:

Mais oui, c'est... ce n'est pas une question, ça ne me
dérange pas l'apparence, c'est une question de performance
et pollution.

Monsieur Jean Burton, président:

D'accord, merci beaucoup madame Johnston.

Madame Shaen Johnston:

Merci beaucoup de votre dédication.

Applaudissements dans la salle.

Monsieur Jean Burton, président:

Est-ce que l'Entremise est là? S'ils sont dans l'autre
salle, on peut les inviter dans la nôtre. Ce serait
pratique pour qu'on puisse les entendre. Vous vous nommez
et vous y allez, 10 minutes de présentation et une période
de questions ensuite.

Monsieur Philémon Gravel:

Alors bonjour à tous. D'accord, mon nom c'est Philémon
Gravel.

Monsieur Jonathan Lapalme:

Jonathan Lapalme.

Madame Mallory Wilson:

Mallory Watson.

Monsieur Philémon Gravel:

Alors, aujourd'hui on va présenter le projet Entremise,
connecter des espaces sans personnes et des personnes sans
espaces. La présentation va aller comme suit. D'abord, on
va parler des consommations des énergies fossiles dans le
secteur du bâtiment. Ensuite, on va parler des

problématiques des bâtiments vacants à Montréal et en 1
parallèle, on va parler des problématiques du besoin 2
d'espace abordable à Montréal. Ensuite, on va expliquer le 3
projet et finalement, la faisabilité du projet. 4

D'abord on est parti des données qui étaient fournies 5
par l'OCPM pour voir c'était quoi les dépenses en énergies 6
fossiles consommées au Québec et on a voulu ajouter une 7
donnée qui n'était pas prise en cause dans ce calcul-là, 8
c'était les énergies grises. 9
10

Quand on considère le bâtiment, c'est seulement pour les 11
charges de chauffage, souvent, et on voulait parler aussi 12
de tout ce qui est construction et démolition qui 13
représente quand même une grosse partie de l'industrie et 14
du transport. 15
16

En fait, le concept d'énergie c'est un concept de 17
développement durable. Ça parle de l'énergie qui est 18
nécessaire pour que les matériaux du début de la 19
construction des matériaux jusqu'à l'enfouissement de ces 20
matériaux-là, soit le transport vers les sites 21
d'enfouissement, l'enfouissement, soit six pour cent des 22
GES au Québec. Recyc-Québec considère que 30 pour cent de 23
ce qui est enfoui au Québec provient du milieu de la 24
25

construction, alors c'est quand même gigantesque.

Aussi en terme de construction, l'extraction des ressources, le transport des matières premières, la production des matériaux de construction et le transport vers les sites de construction. Et tout ça représente une énergie grise qui est dépensé lorsqu'on construit des nouveaux bâtiments. Tellement, qu'on considère en fait que ça peut prendre jusqu'à 80 ans pour qu'un nouveau bâtiment, même s'il est 30 pour cent plus efficacement énergétique que la moyenne, finissent par compenser pour l'empreinte écologique liée au processus de sa construction.

Donc, la conclusion de tout ça c'est que le bâtiment le plus écologique est celui qui existe déjà. Par rapport à ça, on s'est attardés à la problématique des bâtiments vacants à Montréal. Sachant qu'il y a plus de 65 000 bâtiments qui ont été détruits depuis les années 60, plus ou moins différentes vagues de démolition et tous ces bâtiments-là se sont retrouvés souvent dans les sites d'enfouissement et c'est des bâtiments qui ont dû être remplacés par des nouveaux bâtiments créant beaucoup de gaz à effet de serre.

Une des problématiques en quelques chiffres, 38 c'est

seulement dans un arrondissement de Montréal, le nombre de
bâtiments qui étaient vacants cette année. 12 pour cent le
taux d'iccocupation des espaces à bureaux au centre-ville
de Montréal. 160 serait la quantité de locaux inoccupés
seulement sur la rue Saint-Laurent.

Et aussi on a plusieurs exemples de ces fantômes urbains
qu'on voit de plus en plus. On a des exemples plus fameux
comme l'Hôtel-Dieu ou le Royal Victoria, mais aussi
plusieurs petits bâtiments qui parsèment les quartiers de
Montréal qui sont à l'abandon aujourd'hui.

Donc, la problématique des bâtiments vacants à Montréal
c'est aussi une atteinte au développement durable pensant
au grand principe du développement, à l'économie, ça
affecte l'image d'un quartier et ça réduit la vitalité
économique de ce quartier-là. Socialement, souvent c'est
des bâtiments qui sont patrimoniaux, qui ont une présence
dans un quartier et en les démolissant on perd un peu de
cette identité-là. Et environnementalement, bien on a
montré plus tôt comment que cette énergie grise et la
nouvelle construction polluent beaucoup au Québec.

Monsieur Jonathan Lapalme:

De plus, la problématique du besoin d'espace abordable à

Montréal est bien réelle. Quelques chiffres. On estime que le coût moyen d'un quatre et demi sur le Plateau a augmenté de 79 pour cent entre 2001 et 2011.

Les taxes sur un immeuble commercial sur Mont-Royal ont augmenté de 80 pour cent. Alors que l'année passée, le taux d'inoccupation à Montréal a augmenté de 6 point 2 pour cent.

On a rencontré plusieurs Montréalaises et Montréalais dans les derniers mois. Des travailleurs, des entrepreneurs en démarrage, des artistes, designers, des travailleurs communautaires et tout et de ces entretiens-là de gens qui ont besoin d'espaces abordables, on a eu l'idée de créer un projet qui s'appelle Entremise. Donc, une entreprise sociale qui serait spécialisée en usage temporaire et transitoire pour des locaux vacants et dont la mission serait de connecter des espaces sans personnes et des personnes sans espaces.

L'entreprise sociale créerait en fait une sorte d'intermédiaire entre deux parties et on a imaginé, on commence à travailler, à développer des services pour les deux côtés. Donc, pour les propriétaires, une base de données avec un rapport de l'état des locaux. L'évaluation

des bâtiments pour identifier les risques légaux et
structuraux. Analyse de données pour identifier la
meilleure forme d'habitation temporaire, entrevue avec des
occupants temporaires selon les standards développés
conjointement. Des usages temporaires clé en main qui
pourraient être développés par Entremise avec les surplus
générés par les activités, et un support et conseils pour
la création d'incitatifs règlementaires et juridiques.

Et du côté des usagers, on a pensé à développer des
ententes de principe avec des propriétaires participants,
une plateforme Web cartographique affichant des lieux
potentiels, un service juridique sur mesure. Donc, contrats
type, assurances, négociations. Sécurisation du site afin
de le rendre conforme, bâtir des relations avec les
différentes organisation communautaires en besoin d'espace
et finalement, la production participative pour
l'ameublement temporaire.

Tout ça, en fait, on croit qu'en redéfinissant un peu
l'architecture du problème de la vacance, on peut réussir à
rendre complémentaire des besoins qui sont jusqu'à présent
un peu déconnectés. Et avec tous les usages transitoires
qui seraient développés, on répond aux besoins des
propriétaires de mitiger des risques, de réduire les coûts,

dans certains cas, puis aussi de répondre aux besoins en
espace temporaire abordable pour plusieurs Montréalais.

Madame Mallory Wilson:

Bien ça peut paraître un peu complexe de mettre en marche
un projet comme ça. On a quand même réfléchi aux forces et
aux faiblesses du projet et c'est quand même un projet qui
est très pertinent. Ça existe déjà dans d'autres villes,
alors on a vu que c'est possible et il faut vraiment juste
essayer de repenser aux usages transitoires.

C'est aussi réalisable, c'est flexible. Nous avons
réfléchi à plusieurs modèles flexibles et c'est
collaboratif. Un enjeu, une thématique qui nous tient tous
à cœur. Il fait face à enjeux sociaux d'actualité
simultanément, dont la raison pourquoi on est tous ici, le
patrimoine, entre autres.

Les faiblesses; clairement ça requiert une ouverture de
la part des propriétaires parce que tout ça, ça se passe
avec la collaboration des propriétaires, c'est sûr, en
participation avec eux. Et un appui de la part de la ville
et des décideurs. Alors, c'est quelque chose qu'on
souhaite, c'est sûr.

Pour ce qui est de la faisabilité du projet, on a quand même recherché d'autres modèles, des précédents. On a trouvé qu'il y a plusieurs compagnies en Europe qui se présentent comme des gestionnaires d'immeubles. Pourtant, ils se concentrent vraiment sur les usages transitoires.

Alors, comment remplir les bâtiments avec des locataires qui sont prêts à partir ou prêts à déménager avec un court avis. Alors, souvent c'est un mois d'avis d'avance. À ce moment-là, ils seraient prêts à déménager où l'entreprise Camelot, ils vont les aider à déplacer dans un autre bâtiment ou locaux.

Il y a aussi plusieurs exemples aux États-Unis dont une compagnie qui regarde les espaces et vont construire un projet autour, donc du design-build, mais c'est vraiment des usages qui font, custom built, pour un espace, dans le même esprit.

Et il y a souvent des organismes, un autre exemple américain, *No longer Empty*, qui met en valeur des espaces sous-utilisés à travers de l'art. Et on voit ça quand même ici à Montréal. Pourtant, on a jamais vu une entreprise ou quelqu'un qui reproduit le modèle sur une plus grande échelle.

On a aussi réfléchi à un modèle d'affaire et c'est sûr qu'il nous faudrait des investissements au départ pour notamment, créer une plateforme digitale qui permettrait à plusieurs usagers de bénéficier du projet et d'aller chercher des ressources dans toute la communauté. Alors, ce serait pour les propriétaires des bâtiments, mais ce serait aussi pour les usagers.

Et ça pourrait être intéressant aussi de développer une structure pour un outil de financement, dont un community bond. J'ai pas pu trouver une bonne traduction, mais une obligation qui serait basée sur les valeurs communautaires qui permettrait à plusieurs acteurs à investir dans les projets avec des sommes modestes, mais pour un retour à la fin.

Et le projet pourrait quand même avoir des sources de revenus très intéressantes comme les frais qu'on chargerait aux propriétaires des bâtiments. C'est sûr que les propriétaires de bâtiment vacants paient déjà des frais assez élevés. Par exemple, pour un gardien de sécurité, pour les assurances, pour éviter du squatage, entre autres.

Alors, avoir quelqu'un qui est là toujours va déjà éviter beaucoup de ces frais-là et la personne qui est là

normalement, ils vont faire un travail plus intéressant que
par exemple un gardien de sécurité qui est payé très cher
par heure.

Les usagers paieront également des frais pour louer les
espaces. Mais ce serait plutôt en fonction de leur
implication dans le projet. Donc, s'ils seraient vraiment
prêts à devenir gardien de sécurité pour les lieux ou bien
en fonction de leurs revenus et d'autres outils de
financement.

En quoi que le projet est ambitieux, concret et
réalisable? Comme on avait dit, c'est vraiment la première
fois qu'on voit ça à Montréal d'après ce qu'on sait. C'est
concret dans le sens que c'est basé sur les enjeux
d'actualité et sa mise des solutions envisageables, d'après
nous et c'est réalisable. Il y a des projets qui existent
déjà, mais ils n'ont jamais été mis sur pied. C'est sûr que
comme on avait dit au départ, ça va prendre vraiment
l'appui de la ville, des décideurs et des propriétaires,
mais on croit que c'est un projet qui pourrait vraiment
mettre en valeur ses actifs communautaires comme les
bâtiments vacants qui sont en ce moment sous-utilisés.
C'est tout.

Monsieur Jean Burton, président:

Merci.

APPLAUDISSEMENTS DANS LA SALLE

Madame Isabelle Beaulieu, commissaire:

Je me demandais juste dans ce concept très intéressant, on a la problématique au début, on est mieux de ne pas les démolir parce que en reconstruire des nouveaux ça laisse une empreinte écologique très grande et la solution c'est l'occupation transitoire, mais transitoire en attendant qu'ils soient démolis?

Monsieur Jonathan Lapalme:

En fait, utilisation temporaire, c'est sûr que c'est du cas par cas. Si je prends par exemple l'exemple de la Fonderie Darling, on est allés, ces personnes-là à Paris qui avaient fait du travail avec beaucoup de bâtiments vacants, dont Usines Éphémères, avec Hôpital Éphémère qui est un gros hôpital dans le centre de Paris et la ville avait donné, à l'époque, accès au bâtiment de la fonderie pendant un an gratuitement. Ils se sont installés avec une caravane de chantier et pendant cette année-là, ils ont révélé par des installations artistiques, le potentiel du lieu. Ils ont réussi pendant cette année-là à ramasser tous les appuis

nécessaires pour que le projet ait à la phase subséquente. 1

2
3 Donc, ça peut être un usage qui est transitoire ou juste
4 un usage temporaire. Par exemple, je pense qu'on avait lu
5 dans un rapport que pour le Royal Victoria, on dépensait à
6 peu près 3.5 millions de dollars par année pour garder le
7 bâtiment entretenu, mais pendant ce temps-là, il n'est pas
8 utilisé. 9

10 Donc, oui il y a un projet qui est visé par McGill, un
11 projet concret, mais ça va quand même prendre plusieurs
12 années avant que ce projet-là se réalise. Alors, on fait
13 quoi pendant ce temps-là? On dépense tant d'argent puis on
14 donne l'accès à personne. 15

Madame Isabelle Beaulieu, commissaire: 16

17 Je comprenais bien le principe. Je voulais juste voir si
18 dans votre modèle après, il y en a que c'est pour aussi
19 sauver les bâtiments? 20

Madame Mallory Wilson: 21

22 Bien l'idée, oui. En fait, quand un bâtiment est vacant, on
23 dit que c'est exponentiel le niveau de dégradation. Alors,
24 c'est un peu ça. C'est essayer d'éviter ça dès le départ.
25 Parce que c'est sûr que si on veut sauver des bâtiments qui

sont plus vieux, il faut regarder cette problématique 1
pourquoi, qu'est-ce qui arrive entre le moment où il n'y a 2
plus personne qui est là ou il n'y a plus personne qui le 3
met en valeur et c'est sûr qu'on espère que... comment 4
est-ce qu'on peut faire que ces choses-là deviennent encore 5
partie de l'économie? 6

L'économie de la communauté, l'économie sociale. Bien 8
c'est sûr que c'est en donnant un envie à quelqu'un de 9
l'utiliser et donner une motivation, donner la possibilité. 10
Alors oui on espère que les gens vont, comment on dit, 11
inhabited, ils vont faire revivre ces lieux. 12

Monsieur Jean Burton, président: 14

J'aurais aimé que vous me précisiez ce que vous attendez de 15
la ville ou quels sont les obstacles, comment la ville peut 16
faciliter? 17

Madame Mallory Wilson: 19

Bien c'est sûr que, par exemple, on a vu des précédents, 20
des lois où s'il y a un bâtiment vacant pendant une 21
certaine période de temps, on voit que ça peut nuire très 22
bien à la communauté, à la présence dans les rues, 23
l'esthétisme, beaucoup de facteurs. Alors, de dire qu'il 24
pourrait y avoir des sanctions pour peut-être laisser des 25

bâtiments vacants pendant des années et à ce moment-là se
dire: « on a une solution, on a des manières de travailler
avec vous pour que vous ne perdiez pas de l'argent, votre
investissement n'est pas en train de se dégrader », mais
aussi ça redonne à la communauté.

Monsieur Jonathan Lapalme:

L'exemple d'une loi française de taxes à la vacance où
après deux ans de vacance il y a une taxe qui est instaurée
de 10 pour cent, je crois. Et elle augmente de cinq pour
cent à chaque année.

Donc, il y a la carotte et « the carrot and the stick ». Tsé, je pense qu'il faut, d'une certaine manière, durcir le ton avec certains propriétaires qui peuvent être négligeants, mais en même temps aussi offrir des opportunités et des solutions parce que des fois, c'est pas nécessairement du ressort du propriétaire, qu'il soit public ou privé d'être pris un peu avec un état de vacance pendant une période prolongée.

Madame Mallory Wilson:

Et la ville sont aussi propriétaire d'un grand nombre de bâtiment qui sont actuellement menacés, comme les grands ensembles hospitaliers, qui pourraient bien servir à des

usages pendant le temps qu'on prend pour repenser ou réaménager.

Monsieur Alain Duhamel, commissaire:

Comment vous distinguez-vous d'un gestionnaire immobilier chercheur de locataires pour ses clients?

Madame Mallory Wilson:

Premièrement, ce n'est pas basé principalement sur un modèle financier. Donc, on n'est pas là juste pour aller chercher un profit.

Deuxièmement, on ne gère pas de jour à jour tous les enjeux du bâtiment ou par exemple, on n'est pas quelqu'un qui va aller chercher une grande compagnie pour remplir une tour à bureaux, mais on pourrait peut-être envisager un jour d'utiliser, comment on dit *the floor*, l'étage qui est vide, à un usage transitoire pendant les huit mois que les vrais gestionnaires du bâtiment sont en train de chercher un nouveau locateur à long terme. Donc, c'est ce type de chose qui nous différencie.

Monsieur Alain Duhamel, commissaire:

Parce qu'actuellement, mettons sur une rue commerçante à Montréal, pour remplir ou occuper un local commercial qui est vide, ça prend une campagne électorale et un candidat

qui prend ça comme bureau.

1

2

Madame Mallory Wilson:

3

Oui, c'est ça. On aimerait que ça devienne quelque chose de plus habituel qu'on voit dans différents types d'entreprise à la possibilité d'utiliser ces espaces-là. On ne demande pas, par exemple, au propriétaire de donner leur investissement à du squatage ou à quelque chose qui ne fait pas du sens à la fin de la journée, au bout de la ligne. Je ne sais jamais comment traduire cette phrase-là, mais de dire qu'on peut travailler ensemble pour faire que l'actif reste dans la communauté, mais en même temps, vous, vous gagnez de l'argent aussi.

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

Monsieur Alain Duhamel, commissaire:

15

Mais le propriétaire, à ce moment-là, sort un peu de son modèle commercial?

16

17

18

Madame Mallory Wilson:

19

Tout à fait.

20

21

Monsieur Alain Duhamel, commissaire:

22

S'il a, admettons 2 000 pieds carrés et qu'il loue ça, je ne sais pas comment ça se loue sur une rue commerçante à Montréal, mais mettons 2 000 dollars par mois. Pendant que

23

24

25

vous êtes là, il devrait consentir à réduire ça à 500
dollars par mois, mettons, ou zéro même?

Monsieur Jonathan Lapalme:

En attendant, on peut... nous on réfléchissait par exemple
à un modèle d'affichage qui pourrait clairement indiquer
que le local est quand même à louer et peut-être avec des
affiches qui sont beaucoup plus esthétiques, mais qu'on
maximise quand même l'usage en attendant.

Parce que les gens qui l'occupent de façon temporaire
ont quand même le désavantage qu'ils peuvent se faire
expulser et avec leur entente, à un mois d'avis par
exemple. Mais tsé souvent on explique tout par l'offre et
la demande, mais il y a de sérieuses distorsions qu'on
regarde réellement ce qui se passe entre l'offre et la
demande et nous on s'insère un peu dans ces zones grises-là
et dans les trous pour essayer de réactiver ce qui est
laissé pour compte.

Donc, on se veut vraiment comme complémentaires avec les
acteurs existants plutôt que, on ne veut pas prendre la
place de personne, mais vraiment juste occuper des espaces
qui littéralement ne sont pas occupées en ce moment.

Monsieur Jean Burton, président:

C'est un peu une extension de ce qu'on connaît à Montréal avec les ateliers d'artistes, là. C'est-à-dire des regroupements, donc à faible coûts, mais qui sont d'une plus longue durée, si j'avais bien compris ce qui avait...

Madame Mallory Wilson:

Bien, ça dépend. En fait, je pense que ce qui est intéressant dans notre modèle, c'est qu'on pourrait regarder des usages différents dépendamment du local. Alors, il faut, ça, ça ferait partie de notre offre de service de regarder et de vraiment dire c'est quoi le meilleur visage ici et comment est-ce qu'on peut le rendre le plus intéressant aux deux acteurs.

Monsieur Alain Duhamel, commissaire:

Vous avez invoqué tout à l'heure une taxe à la vacance. Vous avez dit que c'est à Paris que ça se fait ou en France?

Monsieur Jonathan Lapalme:

Oui.

Monsieur Alain Duhamel, commissaire:

Est-ce que c'est le seul cas que vous connaissez?

Monsieur Jean Burton, président:

Il y en a ici aussi, oui?

Madame Isabelle Beaulieu, commissaire:

Les arrondissements peuvent l'utiliser.

Monsieur Jonathan Lapalme:

En fait, on a fait une étude assez exhaustive des précédents en terme d'organisations semblables et on a pas encore fait une étude exhaustive des précédents en terme de loi.

Mais c'est sûr qu'il y a plein d'incitatifs, on croit, qui pourraient être mis en place. Ne serait-ce que peut-être un soutien direct à une organisation comme ça à but non lucratif qui pourrait répondre à plusieurs des problématiques auxquelles la ville fait face. On croit qu'il y a vraiment plusieurs avenues qui permettraient de nous soutenir là-dedans.

Depuis qu'on a gagné le premier prix pour le concours Morphopolis, on a énormément d'échos positifs pour ce projet-là. On nous a déjà invités à réfléchir avec d'autres personnes dans une conférence sur le développement durable et le bâtiment durable et les gens sont très très

enthousiastes à l'idée, donc on sent qu'il y a de 1
l'attraction pour cette idée-là. Et Montréal se distingue 2
beaucoup dans l'informel, surtout dans les espaces 3
publiques extérieurs, mais pour plusieurs raisons on 4
envisage pas nécessairement ces stratégies-là pour des 5
espaces intérieurs pour plusieurs raisons qu'on connaît, 6
d'autres qui sont un peu plus obscures, mais je crois que 7
ça serait vraiment intéressant de pousser ça davantage. 8

Monsieur Jean Burton, président: 9 10

Et si... pardon, excuse-moi. 11 12

Monsieur Alain Duhamel, commissaire: 13

Ce que vous nous avez présenté, on y aura accès? 14 15

Monsieur Jean Burton, président: 16

Oui. 17 18

Monsieur Jonatham Lapalme: 19

Oui, oui. Et est-ce que ça pourrait être combiné avec les 20
panneaux qu'on avait fait pour Morphopolis, le mémoire? 21 22

Monsieur Jean Burton, président: 23

Oui, bien oui. 24 25

Monsieur Jonatham Lapalme:

Oui, d'accord, super. Parce qu'il y a des informations qui se retrouvent sur un et par sur l'autre.

Monsieur Jean Burton, président:

Et comme notre consultation porte sur les énergies fossiles, si je vous demandais dans trois phrases de me faire le lien avec ce que vous avez présenté et l'objet de la consultation?

Monsieur Jonatham Lapalme:

Oui, bien il y a une étude qui a été faite par le Green Preservation Lab qui compare différents types de bâtiments à tailles comparables et si un nouveau bâtiment est 30 pour cent plus efficient énergétiquement, ça peut prendre de 10, 20 à 80 ans avant de compenser pour l'empreinte écologique liée au processus de construction.

Le Québec est la seule législation connue à reconnaître le patrimoine dans sa loi sur le développement durable. Donc, je crois que c'est important que ce ne soit pas juste dans l'abstrait et dans une loi, mais que ce soit appliqué et qu'il y ait des stratégies concrètes pour pousser ça et la stratégie de développement durable 2015, 2020 je crois, du Gouvernement du Québec, encourage aussi de maximiser

l'usage des bâtiments existants avant d'en construire
d'autres.

Là, on a un cas récemment où on a construit deux méga
hôpitaux en en laissant six vacants derrière. C'est
vraiment pas, tsé on est souvent obsédés par le recyclage
d'un verre, mais quand il est question de recyclage d'un
bâtiment ou de réutilisation d'un bâtiment, on semble,
nous, parfois négliger ça.

Le patrimoine et les actifs culturels, en fait, ce n'est
pas juste une question de culture, d'attachement émotif,
c'est pas juste une question d'architecture, c'est une
question aussi, c'est de l'énergie emmagasinée ces
bâtiments-là et il faut prendre en considération non
seulement tout ce que ça demanderait comme énergie de
construire à nouveau, mais aussi toute l'énergie que ça a
pris pour construire ce bâtiment-là avec des matériaux qui
viennent peut-être d'extrêmement loin et je crois que cet
argument-là ou cet aspect-là du patrimoine et des actifs
culturels existants, c'est plus récent qu'on s'y attarde,
mais c'est vraiment fondamental, je crois.

Monsieur Philémon Gravel:

Et aussi, en fait, l'usage temporaire de ces bâtiments-là

ça permet de justifier et de légitimer des fois la
restauration des bâtiments qui auraient peut-être déperi.

Il y a aussi dans l'imaginaire collectif que quand on
voit un bâtiment abandonné pendant plusieurs années, ça
devient gênant, ça devient un monstre à éviter, alors que
si jamais ce bâtiment-là est occupé par d'autres usages,
l'exemple de l'hôpital Éphémère était bon, c'est devenu un
lieu de création, de diffusion. C'est un immense hôpital à
Paris qui a été temporairement prêté à des artistes et
plein de gens ont encore des souvenirs de ce lieu-là comme
étant un grand lieu de diffusion artistique et durant le
sept ans qu'a duré cette occupation-là, la ville a eu le
temps de monter un projet plus fort, plus concret et plus,
disons dispendieux et à la fin de ces sept années-là, il a
pu mettre à terme son projet parce que le bâtiment était
encore utilisé et peut-être les fonds publics qui ont été
réinvestis dans cet hôpital-là ont été mieux légitimés
étant donné que les gens connaissaient l'hôpital à travers
les artistes.

Monsieur Jean Burton, président:

Bien, merci beaucoup. On a encore appris quelque chose. Un
nouveau lien avec les énergies fossiles. Merci beaucoup de
votre présentation.

APPLAUDISSEMENTS DANS LA SALLE

Monsieur Jean Burton, président:

J'inviterais maintenant, si vous voulez avancer. Ils s'en viennent, quelqu'un est allé les chercher, merci. Bonsoir. Alors, nous vous écoutons. Alors on prévoit une dizaine de minutes de présentation et ensuite des échanges et ne vous inquiétez pas, on a un moniteur parce que tout le monde nous demande si on voit ce que vous nous présentez, on en a.

Madame Victoria Saravia:

Est-ce que pour le son ça va comme ça?

Monsieur Jean Burton, président:

Oui. Vous voulez vous nommer s'il vous plaît et on y va.

Madame Victoria Saravia:

Donc, Victoria Saravia.

Monsieur Vincent Duhamel:

Vincent Duhamel.

Madame Victoria Saravia:

Donc, voilà. Le réseau québécois pour la simplicité

volontaire et le mouvement québécois pour la décroissance
convivial ainsi que les signataires de ce document,
félicitent toute la ville de Montréal de consulter les
citoyens sur cet enjeu crucial.

Nous tenons également à féliciter la CMM pour son
engagement à bannir le sac en plastique d'ici 2018. Il
s'agit d'une mesure nécessaire dont doivent absolument
s'inspirer les autres communautés du Québec et du Canada.
De plus, c'est avec beaucoup de joie et d'espoir que nous
avons accueilli l'opposition des maires de la CMM au projet
d'oléoduc Énergie-Est de Transcanada et nous encourageons
énergiquement la CMM à persister dans son opposition à tout
projet de cette nature.

Dans ce mémoire, nous identifions une variété de mesures
que la ville de Montréal devrait considérer afin de
s'affranchir des énergies fossiles et diminuer la
production des gaz à effet de serre sur son territoire. Les
mesures que nous proposons doivent s'inscrire dans un
projet de société juste et égalitaire évitant de contribuer
à l'exclusion et à l'étouffement fiscal de ses membres les
plus vulnérables.

Monsieur Vincent Duhamel:

Point 1, réorienter les transports. En milieu urbain, la proximité devrait permettre aux citoyens et citoyennes de se déplacer sans posséder d'automobile. Ce qui est plus écologique, moins dispendieux et meilleur pour la santé.

Rappelons que la construction d'une voiture, qu'elle fonctionne à l'électricité ou aux combustibles fossiles nécessite énormément de ressources. De plus, l'automobile est un mode de transport qui accapare une quantité phénoménale d'espace public. Les voies de circulation et les stationnements sont des espaces qu'il faut entretenir, réparer, déneiger et qui en plus génèrent des îlots de chaleur, ce qui est incohérent avec la lutte que mène la ville contre ce problème.

Nous croyons que la ville de Montréal doit favoriser un cocktail de transports où le transport actif et le transport en commun sont la priorité numéro un, reléguant à la dernière place la voiture personnelle, qu'elle fonctionne à l'électricité ou aux combustibles fossiles.

Nous croyons également que faire plus de place au vélo à Montréal contribue non seulement à réduire les émissions de gaz à effet de serre de la ville, mais également à sa

renommée internationale. Nous nous souvenons de l'époque où
Montréal était fièrement la meilleure ville cyclable en
Amérique. Pour ces raisons, nous suggérons:

Madame Victoria Saravia :

Réduire l'usage des véhicules motorisés personnels. Réduire
la vitesse maximale à 30 kilomètres à l'heure sur les rues
résidentielles et les artères. La ville devrait créer de
nouvelles rues piétonnes pendant l'été dans les
arrondissements très fréquentés tels Ville-Marie ou le
Vieux Port de Montréal.

La ville pourrait aussi s'inspirer de ce qui a déjà été
fait lors de l'Expo 67, où un minirail électrique assurait
le transport sur l'île Sainte-Hélène.

Nous proposons qu'en réduisant l'espace de stationnement
réservé aux voitures et en augmentant son coût, la ville
remette en valeur les transports actifs et collectifs.
Aussi faire appliquer systématiquement le règlement qui
oblige à éteindre son moteur qui tourne après trois minutes
d'immobilité. L'accompagner d'une campagne de
sensibilisation à grande échelle.

Faire pression pour l'application d'un péage pour toutes

les entrées (ponts et tunnels) de l'île. La ville de Londres le fait et on a observé de bons résultats. Nous considérons le péage comme une proposition viable si celui-ci se fait de façon équitable, progressive et juste.

Nous voulons un péage proportionnel au revenu, qui limite la circulation automobile, qui permette le financement du transport collectif de la région métropolitaine, tout en protégeant les droits à la mobilité de la tranche de population la plus vulnérable. Ces efforts devraient s'accompagner des mesures incitatives à l'utilisation du transport en commun pour les déplacements courants.

Interdire la construction de stationnements intérieurs pour toute nouvelle construction à moins de 500 mètres d'une station de métro. Appliquer de façon stricte le règlement municipal qui interdit aux voitures de se stationner à moins de 5 mètres d'une intersection puisque pour que les gens renoncent à utiliser leur voiture, il faut certainement qu'ils puissent le faire en toute sécurité.

Monsieur Vincent Duhamel :

Encourager l'usage des transports actifs. Agrandir et mieux

entretenir le réseau de pistes cyclables de la ville. 1
Favoriser la mise en place de pistes cyclables 2
unidirectionnelles de chaque côté de la rue puisqu'elles 3
sont plus sécuritaires et plus rapides. De plus, garder un 4
réseau cyclable quatre saisons déneigé et libre de glace. 5

6
Installer davantage de supports à vélo puisque les 7
supports disponibles se font de plus en plus rares en été. 8
Obliger les stations de service à fournir de l'air 9
gratuitement pour le gonflage des pneus. Établir des 10
stationnements de vélo sécuritaires et des abris pour les 11
intempéries. Enfin, favoriser l'emploi de tous les 12
transports actifs complémentaires. 13

14
Adapter les autobus de la STM pour permettre aux gens de 15
voyager avec leur vélo, par exemple en installant des 16
supports de vélo devant le bus. Il s'agit d'une initiative 17
déjà en place dans des villes comme Laval, Québec et 18
Gatineau, dont Montréal a les moyens de s'inspirer. 19

20
Rendre plus accessible le service Bixi, en réduisant le 21
coût d'utilisation pour en favoriser l'usage. La Ville doit 22
faire comprendre à la population que Bixi n'existe pas pour 23
être rentable, mais qu'il s'agit d'un service public 24
favorisant les transports actifs pour les citoyens et 25

citoyennes et les touristes. L'accès au Bixi devrait être inclus dans le billet de transport de la STM au même titre que le métro et l'autobus.

Madame Victoria Saravia :

Il faudrait aussi améliorer le transport collectif. Réduire le coût pour les usagers et tendre vers la gratuité pour les résidentes et résidents de Montréal. C'est ce que plusieurs villes ont fait déjà en France, en Allemagne, au Brésil, États-Unis et que St-Jérôme envisage aussi de faire.

Améliorer la fiabilité et le confort des transports en commun, ce qui implique un investissement bien sûr, mais tout en restant cohérents avec l'objectif d'atteindre la gratuité de ce service.

Faire la promotion de l'auto-partage offert dans un cadre non-marchand pour réduire l'usage de la voiture en général.

Mettre en place des lignes express de bus et plus de voies réservées puisque ça rend le transport en commun plus rapide et plus efficace et incite plus de gens à l'utiliser.

Enfin, électrifier l'ensemble des transports en commun
car nous avons l'électricité disponible pour le faire,
ainsi que la technologie.

Monsieur Vincent Duhamel :

Repenser le bâtiment et l'habitation. Les nouvelles
constructions doivent bannir les modes de chauffage
polluants et non renouvelables tels le gaz naturel et le
mazout. De plus, les propriétaires actuels devraient être
encouragés à passer aux énergies renouvelables.

Certains bâtiments doivent être rénovés afin de
réutiliser la chaleur qu'ils génèrent par leurs activités,
ce qui permettrait d'énormes économies d'énergie.

Enfin, il faut promouvoir l'installation de toits blancs
pour réduire les besoins de climatisation, ce qui fait
cohérence avec la lutte aux îlots de chaleur que mène la
ville et dont on encourage la poursuite.

Favoriser l'aménagement de logements construits à l'aide
de matériaux recyclés renouvelables et à faible
consommation énergétique, tels le bois et le verre.

Offrir un service de consultation gratuit et accessible

à tous et à toutes afin de transmettre les connaissances et
moyens pour améliorer l'efficacité énergétique de tous les
bâtiments. La ville pourrait également créer une campagne
de sensibilisation à l'effet qu'il est beaucoup plus
efficace énergétiquement d'isoler les gens, c'est-à-dire de
se vêtir chaudement, que de chauffer les bâtiments.

Augmenter les impôts pour les nouveaux bâtiments dont
les murs sont exposés à l'air libre plutôt qu'adossés à un
autre bâtiment, puisque les murs adossés permettent
d'économiser de l'énergie, aussi bien pour le chauffage que
la climatisation.

Madame Victoria Saravia:

Nous pensons que la ville doit repenser la fiscalité
municipale pour financer les changements nécessaires, pour
décourager les comportements néfastes et pour éviter que
les intérêts de la Ville n'entrent en conflit avec la
préservation de l'environnement. Ces mesures doivent être
appliquées en veillant à ne pas nuire aux plus
Démunis.

Donc nous suggérons: Que la ville de Montréal devrait
pouvoir faire la promotion, la renégociation du pacte
fiscal entre les villes et les gouvernements pour obtenir

le financement plus diversifié, dans le sens que recommande l'Union des Municipalités du Québec et la Fédération des Municipalités du Québec.

La ville devrait augmenter significativement la surtaxe sur l'essence pour financer les transports plus écologiques et décourager l'utilisation de la voiture personnelle. Elle devrait aussi augmenter le prix du stationnement pour décourager l'emploi de la voiture personnelle et employer ces revenus pour financer la réalisation de projets écologiques, principalement le développement des transports actifs et en commun.

Montréal devrait s'inspirer enfin de certains de ses arrondissements en augmentant le prix de la deuxième vignette de stationnement en lieu résidentiel. Rares sont les ménages qui ont absolument besoin de deux voitures.

Enfin, la municipalité doit considérer l'augmentation des impôts fonciers pour les propriétés qui ont une entrée privée de stationnement, afin de dissuader la construction et l'utilisation de celles-ci.

Monsieur Vincent Duhamel:

Diminuer la consommation. On ne peut dissocier la

dépendance aux énergies fossiles de la consommation en
général, voici quelques suggestions à cet effet. Interdire
la distribution de publi-sacs. Ceux-ci sont une incitation
de plus à la consommation. Aussi, ils constituent un
gaspillage de papier et de plastique, et une source
importante de saleté dans la ville.

Interdire les panneaux publicitaires, comme ça s'est
fait à Grenoble, et permettre l'affichage citoyen,
notamment en révisant la réglementation actuelle à ce sujet
et en mettant à disposition des espaces publics à cet
effet. La ville devrait décourager la consommation de
produits à usage unique. Il faudrait donc bannir les
contenants en plastique pour l'eau et consigner les
bouteilles quand elles sont en verre. La ville devrait
aussi installer davantage de fontaines dans les lieux
publics, notamment le long des pistes cyclables.

Il faut amener la SAQ à instaurer la consigne sur les
bouteilles de vin et autres alcools pour, dans un premier
temps, en faire un recyclage plus adéquat et dans un
deuxième temps amener les producteurs à les réutiliser,
comme pour la bière.

La Ville de Montréal doit reconsidérer l'éclairage de

certains bâtiments la nuit quand la sécurité de personne n'est en jeu. Finalement, la ville de Montréal devrait encourager des choix de consommation responsables au plan écologique, en favorisant entre autres la consommation locale. En alimentation, cela signifie favoriser autant que possible la consommation d'aliments locaux, biologiques et végétaux.

Madame Victoria Saravia:

Nous devons réaménager l'espace de vie. La ville de Montréal doit lutter contre l'étalement urbain ; encourager la vie à proximité en faisant que notre ville soit un lieu où il fait bon vivre. Favoriser le retour des familles et encourager celles-ci, celles qui vivent déjà sur l'île à y rester.

Renforcer la lutte contre les ilots de chaleur et réduire le bruit dû à la circulation. Pour ce faire, nous suggérons de promouvoir la mixité urbaine, c'est-à-dire créer des milieux de vie complets à l'intérieur d'un quartier. Exiger qu'une portion des places de stationnement soit remplacée par un espace vert ou un support à vélo à même la rue. Ce qui pourrait s'appliquer en zone résidentielle, au centre-ville ou dans les stationnements des magasins à grandes surfaces.

Favoriser l'agriculture urbaine, au besoin en
débétonnant et en décontaminant certains espaces pour créer
davantage de jardins collectifs ou de jardins
communautaires. En effet, dans plusieurs arrondissements,
les listes d'attente pour l'accès à un espace de jardinage
s'allongent. Créer davantage de ruelles multiples, en fait
des ruelles vertes et montrer plus de tolérance envers les
ruelles vertes spontanées. Créer une politique permettant
de réintégrer des terrains agricoles en milieu urbain et
industriel.

Imposer un moratoire sur l'aménagement de centres
commerciaux de grande surface comme le projet 15/40, entre
autres. Utiliser les fiducies foncières pour freiner
l'appropriation du territoire par des firmes spéculatives
autour et dans Montréal et encourager la propriété
coopérative.

Ouvrir au moins un écocentre par quartier et créer des
zones de gratuité c'est-à-dire des endroits où les citoyens
peuvent déposer les biens qu'ils n'utilisent plus pour que
d'autres qui en ont besoin puissent en faire usage.

Monsieur Vincent Duhamel :

Réorganiser les services à la population. Ouvrir un marché

public par quartier pour favoriser la vente et l'achat de
produits locaux et lutter contre l'existence de déserts
alimentaires, c'est-à-dire d'endroits où l'offre d'aliments
frais et bons pour la santé est insuffisante.

Étendre le compostage à toute l'île. Favoriser la
collecte de compost domestique, installer des composteurs
municipaux par quartier. Rendre accessible au public au
moins un composteur de matières organiques par quartier.

Favoriser la création de bibliothèques à outils telles
que « La Remise » dans Villeray, afin que les citoyens
puissent disposer des outils dont ils ont besoin sans
devoir acheter des outils qu'ils n'utiliseront qu'une fois
ou deux.

Biométhaniser les boues issues du système d'épuration
des eaux pour en faire une énergie renouvelable. S'inspirer
de ce qui se fait déjà en la matière dans la ville de
Saint-Hyacinthe.

Prendre des mesures de réduction du gaspillage
alimentaire. Par exemple, en encourageant les épiceries et
les fruiteries à coopérer avec des organismes tels Moisson
Montréal, qui redistribuent les denrées rejetées du marché

des ventes. De plus, favoriser les
Groupes et individus qui pratiquent le « déchétarisme » ou
dumpster diving, par exemple en suggérant aux commerces de
placer les aliments jetés dans un conteneur propre, ordonné
et facilement accessible.

Équiper tous les véhicules municipaux d'un système qui
arrête le moteur à chaque fois que le véhicule est
immobilisé, tel que ça se fait déjà à Victoriaville

La Ville devrait revoir son système de collecte des
déchets. Elle pourrait modifier les pratiques de ramassage,
par exemple en obligeant les gens à mettre toutes les
ordures d'un côté de la rue une semaine et de l'autre côté
la semaine suivante, ce qui éviterait que les camions
passent deux fois dans chaque rue.

Augmenter les heures d'ouverture des bibliothèques
publiques. Quand les gens lisent, ils ne consomment pas et
ils sont moins exposés à la publicité agressive qui
caractérise notre société.

Installer des compteurs d'eau pour les maisons qui ont
des piscines et établir un minimum de consommation gratuit,
au-delà duquel les gens doivent payer pour l'eau consommée.

Insister sur la relocalisation du pouvoir et de la prise de décisions à l'échelle de l'arrondissement, mais surtout à l'échelle des citoyens, par exemple en créant des maisons de citoyenneté où les gens peuvent se rassembler et discuter des enjeux locaux.

Madame Victoria Saravia :

Donc, en conclusion, ce sont Le Réseau québécois pour la simplicité volontaire, le Mouvement québécois pour la Décroissance conviviale et les signataires de ce document qui espèrent que la Ville de Montréal prendra au sérieux les mesures proposées ci-dessus. Nous sommes convaincus que la réduction de notre dépendance aux énergies fossiles est un enjeu dont nous ne pouvons plus ignorer l'importance. Pour ces raisons de confort, il est facile de sous-estimer l'impact de nos vies sur le futur de la planète. Dans le contexte écologique que nous traversons, nous devons changer cette attitude.

Bien que les mesures que nous proposons puissent sembler radicales, nous croyons qu'elles sont totalement justifiées par les dangers qui guettent les habitants de la Terre. Dans une perspective de moyen et de long terme, il est impératif que la ville de Montréal encourage les initiatives citoyennes et contribue à l'effort collectif

qui s'impose. Pour ce, nous vous remercions d'avance de
bien vouloir considérer toutes ces propositions avec le
sérieux qui leur est dû.

Monsieur Jean Burton, président:

Merci beaucoup. Questions?

Madame Isabelle Beaulieu, commissaire:

Moi non, c'est très clair, ça va.

Monsieur Alain Duhamel, commissaire:

Non, c'est très bien. Très complet.

Monsieur Jean Burton, président:

Merci. C'était très détaillé et très clair.

Monsieur Alain Duhamel, commissaire:

Document bien structuré.

Monsieur Jean Burton, président:

Oui. Alors, avec cette dernière présentation, nous allons
clore cette session d'audition des mémoires. Nous allons
poursuivre la semaine prochaine, lundi et mardi, il nous
reste encore trois sessions.

Je vous rappelle que la commission n'a qu'un rôle

consultatif et ce n'est pas l'Office qui prend les
décisions. Les décisions relatives aux recommandations de
la commission de l'Office appartiennent au conseil
municipal.

Nous profitons de l'occasion pour vous inviter à visiter
les kiosques des participants au marathon créatif qui va
avoir lieu les 19 et 20 mars prochain à l'Université
Concordia, dans l'atrium du pavillon J.W. McConnell. Pour
plus d'informations, vous pouvez en obtenir à la page
d'accueil à la sortie.

Finalement, merci de vous être déplacés, d'avoir fait
l'effort de nous présenter ces documents que nous avons
déjà lu, mais que nous allons analyser très en détail.

Monsieur Serge Mongeau :

Quand est-ce que vous allez publier votre rapport?

Monsieur Jean Burton, président:

On prévoit dans les meilleures conditions, à la fin du
printemps cette année.

Monsieur Serge Mongeau :

Merci.

Monsieur Jean Burton, président:

Si tout va bien avec les quelques 40 mémoires entendus et
les quelques 40 mémoires reçus et non lus, et les quelques
6 000 contributions à la plateforme, on a une masse
d'information qui s'additionne à chaque jour, mais je le
dis à chaque session, on apprend des choses nouvelles à
chaque fois, avec chaque présentation. Merci beaucoup de
vous être déplacés et bonne soirée.

Fin de la séance de la soirée du 10 mars 2016.

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25

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.

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25