

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 8 mars 2016, 19 h

1550, rue Metcalf

Montréal.

TABLE DES MATIÈRES

	<u>PAGE</u>
MOT DU PRÉSIDENT.....	3
MONSIEUR WILL DUBITSKY, NPD QUÉBEC-COMITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT.....	6
MONSIEUR FLORIS ENSIK, SIERRA CLUB QUÉBEC.....	19
MONSIEUR MATTHEW CHAPMAN ET LA CHORALE VOISA.....	27
MONSIEUR JACQUES LAPOINTE, CITOYEN.....	30
MONSIEUR ALEX TYRRELL, PARTI VERT DU QUÉBEC.....	40
MONSIEUR JEAN-FRANÇOIS BOISVERT, ACTION CLIMAT MONTRÉAL.....	56
MONSIEUR DANNY POLIFRONI, VILLERAY EN TRANSITION ET ÉCO-QUARTIER VILLERAY.....	74
MESSIEURS KEVIN LÉVESQUE, HUGO SÉVIGNY ET MARC-ANTOINE BOURBEAU, AGRO.POLIS.....	86
MOT DE LA FIN.....	95

Mot du président, monsieur Jean Burton:

Mes collègues se joignent à moi pour vous souhaiter la bienvenue à cette phase d'audition des opinions. Nous serons secondés par mesdames Estelle Beaudry et Stéphanie Wells qui agissent à titre d'analystes de commission. Nous accueillons ce soir les personnes et les organismes qui se sont inscrits pour exprimer leur opinion sur la réduction de la dépendance de Montréal aux énergies fossiles.

Il est à noter que cette phase à la consultation se passe seulement entre les citoyens et la commission. Les représentants de la ville de Montréal ne participent pas à ces échanges. Nous aurons un total de sept séances d'audition des opinions et nous entendrons 36 citoyens ou représentants d'organisations de toutes sortes. La commission a également reçu des mémoires dont les auteurs ont préféré ne pas en faire une présentation orale.

Je vous rappelle que les consultations de l'office répondent aux principes selon lesquels 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 pour la présentation 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.

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

À ceux et celles qui ont déposé un mémoire, je rappelle que nous l'avons lu attentivement. Je vous invite donc à présenter les éléments essentiels de façon à laisser le plus de temps possible à la commission afin qu'elle puisse vous poser des questions si elle le souhaite. Les mémoires seront rendus publics et déposés sur le site de l'Office. Une fois les séances d'audition et d'opinion terminées, nous entreprendrons l'analyse de l'ensemble de l'information et des idées que nous avons reçues et entendues, qu'elle provienne de la plate-forme de

consultation en ligne, des activités contributives citoyennes, des mémoires ou du marathon créatif. Nous prévoyons terminer la rédaction de notre rapport au printemps 2016.

C'est la présidente de l'Office, madame Dominique Olivier qui remettra le rapport au comité exécutif et au conseil municipal de la ville de Montréal. Le rapport sera rendu public deux semaines après ce dépôt. Les rapports de la commission ont une valeur consultative, c'est donc dire que ce sont les élus qui décideront s'ils souhaitent mettre en oeuvre une ou plusieurs ou la totalité des recommandations de la commission.

Vous noterez la présence d'une sténographe, madame Cindy Lavertu, bonsoir, et d'un responsable de la sonorisation, monsieur Serge Boisé. Comme pour les séances d'information et pour la soirée de reprise de consultation, tout ce qui est dit au cours de l'audience d'aujourd'hui est enregistré. Les transcriptions des notes sténographiques sont accessibles sur le site Web de l'Office dans quelques jours.

J'ajoute que la commission est soutenue dans son travail par une équipe formidable, monsieur Guy Grenier à la coordination de la consultation, monsieur Gilles Vézina à

la documentation, madame Brunelle-Amélie Bourque à la logistique, madame Annick Pouliot aux communications et mesdames Christine Lollier-Théberge et Julie Dubé à l'accueil. La séance de ce soir devrait prendre fin au plus tard 22 heures 30.

Enfin, comme vous le savez, la commission tient à ce que le climat demeure serein. Je rappelle donc que les propos malveillants ou les interprétations qui portent atteinte aux droits fondamentaux ou à la réputation des autres, sont irrecevables. Enfin, comme il est coutume en matière de consultations publiques, si pour une raison ou pour une autre, des inexactitudes se glissaient dans les propos tenus ce soir, les représentants de la ville de Montréal pourraient user de leur droit de rectification. Je leur accorderai la possibilité d'exercer ce droit en fin de séance. Il s'agira bien entendu de rectifier seulement un fait et non pas d'émettre un commentaire ou un avis.

Sans plus tarder, j'inviterais le représentant du comité NPD Québec, comité de l'environnement, à faire sa présentation. Si vous voulez prendre place et vous nommer, s'il vous plaît.

Monsieur Will Dubitsky:

Mon nom est Will Dubitsky. Je suis anciennement un

fonctionnaire du Gouvernement Fédéral qui oeuvrait dans le domaine du développement durable. J'ai pris ma retraite en juin 2012.

Monsieur Jean Burton, président:

Vous pouvez vous asseoir. Votre présentation.

Monsieur Will Dubitsky:

En effet, ce sera un résumé d'un document de 52 pages qui est en fait une feuille de route pour une migration canadienne vers une économie vert, fondée sur les modèles d'ailleurs dans le monde des pays plus avancés que le Canada. Avec leurs idées adaptés à un contexte Canadien, quelque chose que je peux faire étant donné que j'étais une partie de l'appareil fédéral pendant une longue période de temps et je connais comment ça marche en terme de développement des politiques et relations fédérales, provinciales, et cetera.

Je vais en dedans de mon 10 minutes faire un survol de cette feuille de route. La réalité est que beaucoup était dit en terme de pourquoi on doit agir et quel but on doit atteindre, mais très peu a été écrit comment on doit aller d'une économie fondée sur les ressources et une économie vert. En effet, je trouve que dans le dialogue, des

discussions concernant l'économie vert, on a une trop grande tendance de parler des solutions magiques ou des pensées magiques. Un exemple que je donne, c'est le prix sur le carbone. L'Europe a un prix sur le carbone pendant au moins une dizaine ou douzaine d'années et en juillet 2013, ils ont retirés 900 millions crédits de carbone du marché parce que qu'il y avait une surabondance de crédits sur le marché. Par contre, l'Europe a fait mieux que ses objectifs pour Kyoto et l'Europe est en train de faire que leurs objectifs pour 2020.

Alors, la chose que je veux dire c'est que c'est un peu comme la lutte contre la pauvreté ou le droit de la femme. C'est pas à cause qu'on fait une chose que la solution est à la porte. Et c'est dans ce sens que cette feuille de route était continue en regardant des modèles d'ailleurs en vue de les adapter à un contexte canadien. C'est aussi bien fondé sur mes propres expériences au Gouvernement Fédéral dans le domaine du développement durable relatif aux politiques, aux programmes, aux lois et projets, et cetera.

Alors, la feuille de route est en effet un ensemble des options pour considérer et en reconnaissant que c'est pas un volet ou une composante qui va nous amener vers une économie vert, mais collectivement quand on met tout ça

ensemble, ça nous amène vers un virage, un économie vert. Et je dois dire que le Canada est loin en arrière de ses concurrents par rapport à l'avancement de l'économie vert. Il y a très peu de canadiens qui sont au courant que l'industrie de carburants fossiles est une industrie en déclin. Juste quelques données pour refléter ça.

Depuis 2013, plus que 50 pour cent des nouvelles installations pour la génération de l'électricité au monde était représentées par les énergies renouvelables.

En Chine, en 2015, presque 100 pour cent de leurs investissements des nouvelles capacités pour l'électricité étaient est représentés par les énergies renouvelable. Aux États-Unis, en 2015, 68 pour cent des nouvelles installations pour la génération de l'électricité étaient représentées par les énergies renouvelables.

Alors, c'est une tendance lourde vers une économie vert et Québec est en train de perdre son avantage d'avoir une économie qui se fie à des énergies renouvelables à 100 pour cent pour l'électricité.

Où on voit des changements qui s'en vient, c'est dans le deuxième plus grand marché pour le carburant fossile, et ça c'est dans le domaine de transport. Pendant les premiers

neuf mois de 2015, en Chine, ils vont vendre 136 700 véhicules électriques. La Chine a adopté une politique telle que le gouvernement chinois pour leurs achats de véhicule dès 2016, c'est-à-dire, dès cette année 30 pour cent de leurs achats de véhicules sera des véhicules électriques. En regardant un peu plus loin vers l'avenir, en 2020, la Chine songe à fabriquer 2 000 000 éco-véhicules par année, en Chine. En Norvège, en 2015, une voiture sur cinq vendue sur le marché norvégien était une voiture électrique. La Californie est loin devant le Québec, malgré le fait qu'on ait un secteur électrique au Québec, il y a une multitude de mesures qu'ils ont prises. L'innovation, la fabrication des véhicules zéro émissions. 10 pour cent des achats des véhicules de l'État sont des véhicules électriques. Ils ont modifié le code du bâtiment pour accommoder l'infrastructure pour les voitures électriques. Il y a en effet beaucoup qui se passe en Californie. En fait, je peux, si je voulais, je peux présenter trois pages, juste une liste des politiques de la Californie par rapport à son virage vert des véhicules à zéro émissions.

Où est-ce que le Canada se trouve dans ces grands bouleversements dans le monde? On a parlé de deux des plus grands marchés pour les carburants fossiles qui est la génération de l'électricité et le transport. Et ces deux

marchés sont virés vers le déclin. Le surplus de pétrole sur le marché n'est pas un accident. Il y a un changement mondial qui est en cours. Le Canada par rapport à des autres pays, selon le *Climate Change Performance Index*, qui mesure les investissements dans les technologies propres, c'est situé comme 56^e parmi 71 nations. La part de Canada dans le marché international des technologies propres, c'est un point trois pour cent (1.3%). On n'est pas un joueur. On est très marginalisé. C'est un peu bizarre dans le sens qu'on sait que des milliards de dollars investis dans le secteur de carburants fossiles a créé 2 000 à 3 000 emplois, mais le même montant d'argent investi dans le secteur vert a créé 18 000 à 20 000 emplois. À travers le monde on voit des chiffres qui sont mirobolants. Je donne certains chiffres sur ce positif, ce sont des chiffres de 2014, j'ai pas les chiffres pour 2015. En 2014, il y avait 3,5 millions emplois dans les secteurs vert en Europe. En 2014, il y avait 1,9 millions emplois dans les secteurs solaires en la Chine.

Monsieur Jean Burton, président:

Monsieur Dubitsky, on a déjà passé dix minutes, si vous pouviez arriver plus près de votre conclusion et surtout plus près de la réalité montréalaise, s'il vous plaît.

Monsieur Will Dubitsky:

Okay, well. Je vais sauter un peu du positif et disons qu'il y a un changement à faire. Selon le fonds monétaire international, il y a 46 milliards de dollars de subventions dans les secteurs de carburant fossile au Canada en dollars US. Cet argent peut être redistribué vers l'économie vert et pourrait même aussi bien diversifier le secteur pétrolier comme la compagnie Statoil de Norvège qui a mis une grosse emphase sur les énergies renouvelables et les technologies propres. Je parle aussi bien des autres mécanismes pour avancer l'économie vert. Dans beaucoup de pays la banque de développement - l'équivalent de la banque de développement du Canada - est le Fer de lance pour les investissements dans l'économie vert. Pour chaque dollar investi par le Green Investment Bank de l'Angleterre, il y a deux à trois dollars qui sont recherchés dans le secteur privé.

Par rapport à Montréal, j'ai fait ça un peu fast forward. On peut regarder le modèle American qui est un pays qui est doté de laboratoires qui se spécialisent dans les divers technologies propres. On peut, disons viser un modèle semblable pour le Canada avec des centres de recherche en véhicules électriques, transformation des déchets, l'énergie éolienne, le stockage de l'énergie et

les autres choses où que le Québec a une certaine avantage.

Et je vais parler aussi bien qu'on parle de la recherche, que Montréal sera un site idéal pour un centre de technologies propres, un centre d'intégration des technologies propres du Canada. Un peu comme le National Renewal Agency aux États-Unis qui est un centre qui fait le lien entre l'énergie propre, les édifices bas en carbone, zéro carbone et les voitures électriques. Il y a des voitures électriques qui alimentent les édifices, qui alimentent le réseau de transmission de l'électricité et vice versa. Montréal sera un site idéal pour avoir un centre semblable au National Renewable Energy Laboratory des États-Unis. Il me semble qu'il y a 1 500 employés, une quarantaine de pays représentés parmi leurs employés parce qu'on a à Montréal quatre universités, le INRS et une expertise comme je disais plus tôt pour les voitures électriques, le partage de l'énergie, la transformation de déchet en énergie et aussi bien il y a une marge de manoeuvre pour une diversification des secteurs aéronautiques et les secteurs des technologies propres.

Monsieur Jean Burton, président:

Je vous demanderais de conclure, monsieur Dubitsky, s'il vous plaît.

Monsieur Will Dubitsky:

Okay. Je vais sauter à la conclusion à l'effet que les autres pays sont beaucoup plus avancés que le Canada. Le Canada traîne de la patte. Il faut qu'on regarde qu'est-ce que les autres pays sont en train de faire afin d'identifier des modèles qui nous conviennent. Et ça, ce que j'ai fait avec le document de 52 pages, divisé en quatre sections et à chaque section, il y a des sous-sections en terme d'initiatives que Montréal et les autres paliers de gouvernement peut prendre pour nous virer vers un économie vert. Il n'y a pas de solution magique, c'est l'ensemble de ces mesures, qui collectivement, va nous amener vers un économie vert et on a un long chemin à faire pour arriver à ce point.

Monsieur Jean Burton, président:

Merci beaucoup pour votre présentation. Désolé, on a lu vos 52 pages. Donc, on sait qu'il y a beaucoup de matériel et que c'est pas facile de résumer en 10 minutes. Monsieur Duhamel, vous aviez une question?

Monsieur Alain Duhamel, commissaire:

Oui. Vous avez beaucoup insisté dans votre présentation sur Montréal, centre de recherches pour être un centre de recherches leader au Canada, pour une partie de l'économie

verte. Est-ce que vous connaissez actuellement une initiative Montréalaise et rassembleuse pour plaider ou démarcher auprès des gouvernements supérieurs pour créer ce centre-là ou si c'est à l'état papier actuellement?

Monsieur Will Dubitsky:

À ce moment, disons que les énergies humaines sont très réparties. Il y a le centre véhicules innovants à St-Jérôme qui, disons, Institut des véhicules innovants - ça c'est le bon nom - à Saint-Jérôme qui disons fait les démarches pour avoir l'attention du gouvernement québécois pour investir dans ce secteur, mais je vois aucun mouvement qui essaie de rejoindre les divers secteurs d'énergies propres et c'est très triste parce que dans le reste du monde, on regarde le modèle où l'énergie propre qui alimente des édifices qui aussi bien peut produire l'énergie qui alimente les véhicules électriques qui peut starter l'énergie pour alimenter l'édifice, pour alimenter le réseau.

Il y a beaucoup de travail qui sont faits ça à travers le monde. On a au Québec Hydro-Québec, Hydro-Québec a dans des succursales qui se spécialisent dans le stockage de l'énergie, mais dans aucune place il y a un mouvement pour mettre toutes ces technologies ensemble. Et la clé pour une migration vers une économie vert c'est l'intégration de

toutes ces technologies. Et c'est pourquoi j'ai parlé de la National Renewable Energy Laboratory au Colorado parce que c'est exactement ce qu'ils font.

Monsieur Alain Duhamel, commissaire:

Du côté des universités, vous ne connaissez pas...

Monsieur Will Dubitsky:

Well, il y a le ITS qui travaille sur les véhicules électriques, université de Montréal qui travaille sur les véhicules électriques. Il y a UQTR qui travaille sur des véhicules à l'hydrogène...

Monsieur Alain Duhamel, commissaire:

Mais pas ensemble?

Monsieur Will Dubitsky:

Je ne vois aucune, disons initiative qui réunit tous ces efforts pour avancer l'économie vert. Et j'irais un peu plus loin. Il y a un secteur de voitures électriques au Québec. On a deux fournisseurs de bornes de recharge au Québec. On a deux fournisseurs de batterie pour des voitures électriques au Québec. TM4 a conçu un moteur qui est fabriqué en Chine sous licence. Il y a Nova Bus qui appartient à Volvo qui est en train de développer un

autobus électrique et 40 pour cent de toutes les émissions au Québec provient du secteur du transport et on a un surplus d'électricité propre, mais c'est la Californie, la Chine et la Norvège qui prennent de l'avant. Si on veut regarder de près ce que la Californie fait, je peux présenter quelque chose de quatre, cinq pages. Ils sont en train de modifier le code du bâtiment pour construire une nouvelle maison, un édifice ou un nouvel stationnement, ils doivent avoir l'infrastructure en place pour accommoder les bornes de recharge pour les véhicules électriques.

Monsieur Jean Burton, président:

Ça devrait mettre fin à votre échange, si vous permettez, parce qu'on a une longue liste de participant, monsieur Dubitsky.

Monsieur Will Dubitsky:

Okay, je réponds à la question aussi.

Monsieur Jean Burton, président:

Oui, je sais.

Monsieur Will Dubitsky:

Je vais dire une chose de plus parce qu'on a parlé des autobus électriques. BYD qui est une compagnie Chinoise, a

une usine en Californie pour fabriquer des autobus électriques et ils viennent juste de signer une entente avec l'état de Washington de vendre 800 autobus électriques à l'état de Washington. On a un secteur de véhicules électriques au Québec. On pourrait dire que ce secteur, comme les autres secteurs verts, est abandonné par le gouvernement de Québec et par le gouvernement Fédéral et la chose qui est particulièrement intéressante est le secteur des véhicules électriques ou à zéro émissions, que Sergio Marchionne, le PDG de Fiat Chrysler a dit qu'il a peur des voitures électriques parce que le dernier groupe de composantes qui sont contrôlés par les fabricants d'auto sont les moteurs et tout ce qui est connecté au moteur, toute la mécanique. Si on fait un virage vers les voitures électriques, même ce dernier centre de contrôle sera l'objet de fournisseurs de l'extérieur. Le Volt 2016, c'est une technologie de LG, c'est pas une technologie de General Motors.

Monsieur Jean Burton, président:

Merci beaucoup, monsieur Dubitsky.

Monsieur Will Dubitsky:

Okay, merci.

Monsieur Jean Burton, président:

J'inviterais maintenant le porte-parole du Sierra Club Québec. Bonsoir. Si vous voulez vous nommer, s'il vous plaît.

Monsieur Floris Ensik:

Mon nom est Floris Ensik du Sierra Club Québec. Donc, Sierra Club Québec est un organisme environnemental avec des chapitres partout en Amérique du nord. Je vous remercie de m'accueillir ici ce soir, mais franchement je doute un peu si j'aurais quelque à dire que vous ne savez pas encore.

Kyoto a été signé en 1997. Ça fait presque 20 ans, il y a eu d'autres conférences avant et il y a eu deux autres après. Si peu d'avancement a été fait depuis ce moment. Je ne crois pas que c'est à cause du manque des idées des citoyens ou des suggestions des organismes environnementaux. Pour moi, c'est vraiment le résultat d'une absence complète de volonté politique. Donc, selon nous, selon moi, ce dont on a besoin pour maintenant être vraiment, le courage, le courage de faire des choix entre un futur vivable pour l'humanité et ou, de l'autre côté, consommer un peu plus aujourd'hui, produire un peu plus de choses maintenant. Je suis certain qu'il y a des

possibilités de combiner le développement économique avec la protection de l'environnement. Ces possibilités existent, on en connaît, mais c'est pas toujours le cas. Si on regarde seulement ces possibilités, il nous manque vraiment un bout important. Donc, il faut regarder plus large que ça. Il y a des cas où ça ne se fait pas. Je vais faire des petites quotes qu'on entend régulièrement dans les journaux ou dans les médias. Par exemple: « du pétrole il y en aura encore pour les prochaines décennies, on va en avoir besoin pour les prochaine décennies ou je viens de lire récemment un rapport de l'Institut C.D. Howe: *« if supply justifies this pipeline, than we will need this pipeline »*.

C'est donc l'offre qui justifie notre dépendance aux énergies fossiles, dans le fond. Donc, ça vient d'une pensée économique, la pensée que ce sont, que l'offre et la demande, la loi de l'offre et la demande peuvent nous amener à de meilleures solutions. Je connais la théorie économique, la loi de l'offre et la demande peuvent bien gérer et ça vient pour distribuer les ressources de la façon le plus efficace, mais ça prend aucunement en compte les effets des changements climatiques futurs, par exemple. Donc, on pourrait dire que le libre marché peut très efficacement gérer le réchauffement climatique, c'est ça

qui est possible.

Donc, c'est pour dire qu'il faut intervenir avec des choix. C'est un enjeu politique, c'est pas un enjeu économique. Je vais *quoter* encore Ahmed Zaki Yamani de l'Arabie Saoudite qui a dit, c'est un quote très connu: « *c'était pas par manque de pierre qu'on est sortis de l'âge de pierre* ». Et je pense que ça s'applique très bien ici. Mais donc.

Une fois qu'on est prêts à agir, je crois que les solutions ne nous manquent pas, mais on peut parler de l'énergie éolien, de l'énergie solaire, l'électrification des transports, mettre un prix sur le carbone, et cetera. Je suis certaine que vous aurez des suggestion en masse lors de ces audiences. En regardant ce dossier, je crois, on croit qu'on ne peut pas isoler non plus Montréal comme une île comme si on pouvait seulement regarder les émissions qui ont lieu ici à cet endroit. Nous avons, nous utilisons l'hydroénergie, donc nos émissions sont plus faibles, par exemple, qu'en Chine, mais il faut se rendre compte que toutes les choses, les pollutions qui ont lieu là c'est pour produire les choses qu'on aime acheter ici pas cher. Donc, dans ce sens je félicite la CMM de s'être prononcée contre l'Oléoduc Énergie Est. On espère que cette

opinion, cette position ne changera pas. Le Canada au COP21 à Paris a prononcé, a annoncé l'ajustement de l'objectif de garder le réchauffement climatique en bas de deux degrés, de l'ajuster à un point cinq pour cent (1.5%). Ça se fait très bien dans l'image publique. On peut se donner un image vert avec ça, mais sans engagement réel, ça veut absolument rien dire.

Donc, je parlais de la Chine, ce sont donc des choix qu'on fait comme consommateurs. Je pense c'est important, il y a des différents labels responsables. Par exemple: « j'essaie d'utiliser quand je peux ». En même temps, on sait très bien que l'effet est très faible. Si on veut vraiment - et les études le démontrent - si on veut avoir un effet, c'est beaucoup mieux de mettre un gros label rouge sur les produits qui ne sont pas responsables et par exemple mettre l'empreinte carbone sur tous les produits. Je crois que ça aurait un effet beaucoup plus intéressant.

Dans le même sens, je vais dans les courriels. Est-ce que c'est vraiment nécessaire d'imprimer ce courriel? Pourquoi pas un autocollant sur une station de gaz qui dit: « *est-ce que vous avez vraiment besoin des déplacements que vous allez faire après ça* »? Mais c'est, il faut avoir le courage de le faire.

Ça nous amène un peu au déplacement, au transport autoroutier. Notre mémoire focuse beaucoup là-dessus. Une question facile: « qu'est-ce qui amène, qu'est-ce qui aide plus à réduire les émissions de gaz à effet de serre »? Créer d'autres autoroutes ou réduire le nombre de voiture sur ces autoroutes. Je ne vais pas attendre la réponse, mais pourtant des investissements continuent d'être faits, par exemple, pour allonger la 19, la 440, pour ajouter une voie à la 13, à la 15 et ce sont des résultats entièrement de notre planification de la ville. Et ça vient des terres qui sont disponibles en dehors de Montréal ou même dans la périphérie sur l'île de Montréal, des terrains, des espaces verts ou des terres agricoles qui peuvent facilement être converties en terrains résidentiels et pourraient créer pour construire des maisons spacieuses, ce qui met encore, ce qui augmente le nombre de déplacement sur les autoroutes. Et ce sont des choix. Ça se fait à travers le zonage. Le gouvernement, les municipalités font ce choix de le faire, et donc ce sont des décisions politiques.

La solution qui est souvent mentionnée est la densification et c'est bien. Au centre on densifie, l'instrument à utiliser est le transport, le *Transit Oriented Development*. La densification est bien, mais c'est seulement la moitié de l'histoire. Sa fonction, si on

densifie au centre et épargne les terrains, les terres qui sont dans la périphérie.

Donc, voilà. Si on a une recommandation à faire, ça serait vraiment de protéger ces espaces dans la périphérie de Montréal et mettre un régime fort strict là-dessus. Nous avons, en décembre, proposé et demandé un moratoire complet sur le développement des espaces verts sur l'île de Montréal. Ça c'est une chose et une ceinture verte autour de Montréal. De protéger ces espaces et faire en sorte qu'ils sont plus disponibles et seulement comme ça on pourrait s'amener vers une ville qui est plus densifiée au centre avec, qui amène à moins de déplacements autoroutiers sur les routes. Donc, c'est, ça conclu mon histoire.

Monsieur Jean Burton, président:

Bravo. Si vous permettez, j'aimerais qu'on revienne sur le dernier point que vous avez, la question de la densification.

Monsieur Floris Ensik:

Oui.

Monsieur Jean Burton, président:

Dans votre mémoire, il y a une section qui m'a particulièrement interpellé sur la densification sur l'île

de Montréal. Quand on regarde dans d'autres mémoires, les prédictions de modification démographiques avec les dizaines de milliers de familles qu'il faudrait aussi amener à Montréal si on ne veut pas que, sur l'île. Donc, dans l'agglomération. Donc, comment est-ce qu'on fait sur l'île de Montréal tout en protégeant les espaces verts? Comment est-ce qu'on fait pour densifier à Montréal en dehors du centre-ville parce qu'on ne peut pas... à un moment donné, ce sera plein au centre-ville. Est-ce qu'on peut occuper l'espace de l'agglomération en densifiant pour éviter justement ces transports à longue distance, à condition qu'il y ait des pôles de transport en commun. Vous l'avez bien mentionné dans votre document. On densifie, mais à condition qu'on les relie ensemble par du transport en commun, autrement c'est de l'étalement urbain sur l'île. Mais comment on fait sur l'île de Montréal pour accueillir plus de famille - conserver d'abord celles qu'on a - et pour en accueillir plus pour éviter cet étalement urbain en couronne Nord, Sud, première, deuxième, troisième couronne. Comment on fait?

Monsieur Floris Ensik:

Bien, je m'imagine, je pense qu'il faut vraiment y aller par occasion, par les possibilités qui s'offrent, mais c'est faux quand on dit qu'au centre-ville ou plus proche

du centre-ville il n'y a pas d'espace. Personnellement, j'habite proche du Plaza Saint-Hubert. Ils ont coupé une bonne partie de la rue des deux côtés. Ça nuit un peu au trafic, au déroulement des voitures, mais c'est encore un découragement pour les gens de prendre la voiture. Cette espace devient tout d'un coup disponible. Je pense que ce serait, nous sommes en train de faire un répertoire des espaces verts qui sont disponibles sur l'île de Montréal. Ça c'est une chose qu'on fait, mais je pense ça serait très intéressant de voir combien d'asphalte est disponible sur l'île de Montréal, combien de ces terrains peuvent être utilisés à des fins plus intéressantes. Et là je parle de créer des quartiers vivables, donc avec des maisons, mais aussi avec des espaces sécuritaires pour les enfants où ils peuvent jouer et où il n'ont pas peur d'être frappés par une voiture tout le temps. On ne peut pas raser tout un bloc tout d'un coup, mais au fur et à mesure des opportunités se présentent, il faut les saisir avec cette vision.

Madame Isabelle Beaulieu, commissaire:

C'est beau pour moi, c'est très clair, merci.

Monsieur Alain Duhamel, commissaire:

C'est très clair.

Monsieur Jean Burton, président:

Merci beaucoup.

Alors, je crois maintenant que nous en sommes à la chorale. Bonjour. Alors, monsieur Chapman, vous nous présentez le groupe? Alors, le micro, si vous voulez nous présenter qui vous êtes?

Monsieur Matthew Chapman:

Donc, nous sommes la chorale Voisa. Nous sommes un groupe Georgien, évidemment. On chante plusieurs chansons de Georgie folklorique et parmi eux, beaucoup qui parlent d'un environnement qui inspire un environnement saine, un environnement qui donne la vie et qui donne l'espoir, quoi, après plusieurs guerres et plusieurs situations avec la Russie qui est venue détruire les vignobles, et tout. Donc, voilà. On croit profondément que cette dépendance aux énergies fossiles, c'est non seulement une dépendance technologique, mais effectivement c'est une dépendance culturelle aussi et mise là-dessus ce soir. On représente, entre guillemets, le volet artiste de Montréal. Cette fibre assez importante qui anime la ville, quoi. Donc, c'est un appel de la communauté d'artistes de; *embrasse the culture that values beauty, resourcefulness and deeper connection to nature and each other.*

Puis, vous allez voir sur l'écran les photos, non seulement de la beauté de Montréal qu'on devrait sauver, préserver, mais aussi les solutions concrètes à nos dépendances aux énergies fossiles, voilà.

Chant par la chorale VOISA.

Membre de la chorale (femme):

Alors, le chant que nous venons d'entendre porte sur l'utilisation et la réutilisation de tout le matériel qu'on a à notre disposition qui est un concept très très étendu dans les nations d'Antan. Et donc, c'est une chanson folklorique qui portait là-dessus. Le chant qu'on va entendre maintenant est un hymne à la beauté naturelle et à l'état de grâce qu'on ressent quand on la contemple. Et en faisant place aux espaces verts dans la ville, on donne aux jeunes citadins la chance d'avoir cette expérience et de développer leur respect pour la nature.

Chant par la chorale VOISA.

Membre de la chorale (femme):

On voudrait juste vous présenter un dernier chant, donc qui parle d'un vignoble qui a été détruit par la guerre et perdu sous la terre pendant quelque temps pour être ensuite

retrouvé et restauré. Donc, je crois que le but ici c'est de travailler à restaurer notre environnement et pour favoriser une culture de l'espoir, on pense qu'il est vital de célébrer nos victoires et non seulement de déplorer nos pertes. La chanson traditionnelle qu'on va vous présenter est un exemple frappant du propos.

Chant de la chorale VOISA.

Monsieur Matthew Chapman:

Merci, nous sommes Voisa.

Monsieur Jean Burton, président:

Merci beaucoup. Je pense que vous avez apporté une dimension qu'on n'avait pas eu jusqu'à maintenant. Un peu de beauté, ça aide. Merci.

La chorale:

Merci, merci beaucoup.

Monsieur Jean Burton, président:

Vous aviez quelque chose à ajouter monsieur Chapman? Je sais que vous revenez plus tard.

Monsieur Matthew Chapman:

Non, non. Est-ce qu'il y avait des questions par rapport au lien entre le futur puis les solutions?

Monsieur Jean Burton, président:

On a très bien apprécié le lien que vous avez fait, merci beaucoup encore.

Monsieur Matthew Chapman:

On m'a demandé de mettre la présentation sur... et les photos ont été prises par la chorale, sauf quelques-unes au départ. Les deux dernières chansons.

Monsieur Jean Burton:

C'était toutes des photos de Montréal?

La chorale:

Oui.

Monsieur Jean Burton, président:

On a découvert des choses alors. J'inviterais maintenant monsieur Jacques Lapointe.

Monsieur Jacques Lapointe:

Bonjour.

Monsieur Jean Burton, président:

Bonsoir.

Monsieur Jacques Lapointe:

Je ne suis pas habitué avec ces choses-là. Bon, ma présentation est sur la gazéification des déchets urbains. Il semble que ça ne se fait pas à nulle part dans le monde. Tout le monde pousse sur les déchets, mais, non, moi ce que j'ai ici, je m'intéresse à la gazéification des déchets et forestiers depuis environ les années 80. Le conseil national de la recherche du Canada, le CNRC - elle a marqué CNRS, c'est pas la même chose pantoute - avait un projet qui s'appelait Enfor pour énergie de la forêt ou energy from foresterie. J'ai consulté plusieurs de ces projets et sur certains ils ont fait des expériences avec les déchets urbains.

La seule compagnie qui fabrique les plans de gazéification de déchets urbains au Québec - que je connaisse du moins - s'appelle Enerkem qui a ses bureaux à Montréal, mais les travaux de recherche sur ces procédés ont débuté à l'Université de Sherbrooke par le chimiste Docteur Esteban Chornet dans les années 80. C'était le président. Le père de l'actuel président d'Enerkem, Vincent Chornet, qui a étudié en administration. On sait que les chimistes qui sont dans les laboratoires ils ne sont pas

des administrateurs.

La compagnie a fabriqué un plan à Edmonton en Alberta. Après un tri pour enlever surtout le verre et le métal et les matières compostables, le reste composé surtout de matières plastiques, pneus, vieux meubles, textiles, bois, qui sont des hydrates de carbone, est haché en petits morceaux de deux pouces, normalement, pour aller au réacteur. Il a aussi les huiles usées qui peuvent entrer là-dedans. L'usine transforme 100 000 tonnes de matières non-recyclables par année, coûte 100 millions et produit 30 millions de litres de méthanol qui peut être transformé en éthanol, en produits chimiques. Le coût pour un enfouissement évité devrait se situer environ à 3.5 millions. Si on prend 100 000 tonnes à 35 piastres la tonne qu'ils paient à Montréal, je pense.

En 2012, le président, monsieur Vincent Chornet, a été nommé personnalité de l'année dans la catégorie Gestion et Entreprenariat. Il a même passé à Radio-Canada. Enerkem est fière d'occuper le 15^e rang du palmarès annuel « *50 Hottest Companies in the Advanced Biotechnology 2016, of the publication Biofuels* ». Les Québécois ont envoyé 6.7 millions de tonnes en enfouissement en 2008. En 2005, Montréal, 2.2 et en 2013, ils étaient rendus à 4.4 millions de tonnes. Ça on parle de l'enfouissement. Selon le plan

métropolitain de gestion des matières résiduelles pour 2006, 2007, les résidus utiles pouvant être gazéifiés sont, pour Montréal, 450 000 tonnes. Laval et couronne Nord, 250 000 tonnes, Longueuil et couronne Sud, 200 000 tonnes. Total pour la CMM: 875 000 à 380 litres par tonne de gazéification, ce qui donne 332.5 litres de méthanol et possiblement plus car le nombre de tonnes qui va à l'enfouissement est possiblement beaucoup plus. Ceci est autant de pétrole que nous n'aurions pas à importer. Les chiffres viennent de, ce que j'ai rajouté, les quatre petites feuilles, la dernière feuille en vert, en bas le tableau de droite, ça c'était en 2008 je crois. Vous l'avez ce tableau-là?

Monsieur Jean Burton, président:

Oui.

Monsieur Jacques Lapointe:

C'est ça. Bon, les chiffres que je viens de nommer ça vient de là. Ils sont assez réticents à voir... bon, je vais recommencer. Gazéification. J'ai parlé trois fois avec Annie Paré, directrice des communications. Premier appel, je lui ai dit: « je fais bientôt une présentation à l'Office de Consultation publique de Montréal qui propose une réduction de la dépendance aux énergies fossiles. Je

reçois assez régulièrement des e-mails de votre compagnie, mais j'aimerais vous poser certaines questions pour mieux étoffer ma présentation en visant le coût d'exploitation par année, les amener sur le retour sur investissements. Pour le procédé, je suppose que vous avez déjà consulté la ville de Montréal? Quelle est la réaction? Elle m'a dit qu'ils étaient une compagnie privée et qu'ils ne pouvaient me donner de détails ».

La première fois au début, elle était réticente, mais après lui avoir expliqué que ma documentation provenait d'eux, elle fut plus d'accord. Vous ne l'avez pas cette partie-là. C'est une feuille que j'ai faite par après. Après le deuxième appel, je lui ai envoyé la première partie de ma présentation, celle que vous avez, soit ce que vous envoyez pour acceptation, mais elle m'a rappelé seulement le 3 mars alors que j'avais déjà envoyé mon document. Au deuxième appel, elle m'a dit que si c'était dans les publications, que c'était okay.

À Edmonton, la ville fait le tri et leur donne la balance. J'ai lu que la ville leur fournissait la matière gratuitement et elle m'a répondu qu'ils devaient payer une redevance. À la page 2 que je vous donne, l'industrie propre, c'est marqué à la deuxième colonne ici: « la ville fournit gratuitement le nécessaire, soit les déchets, et en

échange, l'entreprise y implante une usine de transformation ». Mais moi j'avais compris que c'était que l'usine justement, qu'au moins ils avaient cet avantage-là que c'est eux autres qui administrent le plan, que ça leur coûtait rien pour... autrement dit pour se débarrasser des déchets. Montréal paie 35 piastres la tonne, mais il y a des endroits que c'est plus cher que ça. Mais là elle me dit que non. Moi, j'ai été au Palais des Congrès, il y a à peu près quatre, cinq mois, il y avait un exposition sur la machinerie des compacteurs et tout ça, des affaires de déchets et j'avais rencontré un de leurs représentants et il m'avait dit qu'on pouvait aussi avoir une licence, que Montréal pouvait, autrement dit, faire l'investissement de 100 millions et avoir l'usine et administrer l'usine elle-même. Mais ce que c'est que mademoiselle Paré m'a dit, ce n'est plus la même chose du tout. Ça fait que moi ma première page avait été faite en pensant que les déchets ça coûtait... qu'on pouvait avoir... que Montréal pouvait avoir l'usine.

Bon. On n'a pas voulu me fournir de données sur les procédés, mais comme j'ai suivi l'évolution de cette technologie depuis au moins 1987 où avec l'UQAM nous avons visité une usine de gazéification en Beauce près des lignes américaines. C'est justement qu'il y avait des montagnes de

chutes de bois, quelque chose de même et ils avaient fait une usine de 10 tonnes par jour. Ils avaient opéré 24 heures par jour, 240 tonnes, mais finalement, je pense qu'ils ont opéré seulement que 1600 heures et ils avaient eu quelque chose comme 8 millions de subvention et ça été démolé. T'en jette de l'argent. Monsieur Esteban Chornet, c'est lui qui est justement sur l'usine: « le professeur Esteban Chornet, le chimiste, qui est le père de l'administrateur », c'est lui qui était chimiste sur le plan. Donc, on peut figurer que le procédé est le même. Le procédé thermochimique des déchets, justement Chornet était chimiste sur le plan. Le procédé thermochimique des déchets forestiers permet de transformer les résidus organiques en gaz.

Dans le bas du réacteur, il y a un nid de sable et l'oxygène sous pression 0.2 à 0.3 tonnes par tonnes de résidus, se répand sur la matière première. Autrement dit, le déchet arrive par le haut, il y a du sable à deux ou trois pieds d'épaisseur et l'oxygène est poussé sous pression par en bas pour que le sable touche aux particules de matière. La température est de 600 à 900 degrés centigrade.

En 1999, Enerkem dirige les efforts de gazéification aux résidus urbains, préférence enviroactifs. J'ai rencontré,

c'est ça que je disais tout à l'heure, j'ai rencontré un des représentants. Mademoiselle Paré m'a dit que non pour Montréal on ne pouvait pas avoir le plan nous-mêmes et il fallait que ça soit eux autres qui administrent le plan pour une affaire de 17 à 20 ans, selon le plan. Et puis ils ont des projets pour une usine à Varennes et ce serait la même chose. Mais moi j'avais vu quelque chose aussi sur une usine qu'ils devraient faire en Israël et apparemment ce serait une licence qu'ils avaient là. J'ai lu quelque chose aussi sur la Chine et... bon.

Monsieur Jean Burton, président:

Il faudrait conclure, Monsieur Lapointe, s'il vous plaît.

Monsieur Jacques Lapointe:

Oui, j'ai presque fini. Est-ce que ce serait possible de vendre des licences pour les USA et pour la Chine qui est venue visiter l'usine d'Edmonton et qui a été très emballée, mais qu'ils auraient investi dans Enerkem? Je crois que Montréal devrait négocier fermement pour une licence d'exploitation. S'ils ne veulent pas, il y a des bureaux d'ingénieurs qu'on sait qu'ils peuvent le faire. Il y a des usines en Europe, mais eux, ce que j'ai trouvé, ils font des usines de gazéification pour tourner des turbines à vapeur pour faire de l'électricité et la vapeur

résiduelle est envoyée à des usines à proximité. Voir Enerkem.com qui couvre tous les groupes et genres d'énergie renouvelables.

Ici au Québec, justement comme monsieur parlait tout à l'heure, en Europe, allez sur le site Energen.com et toutes les formes d'énergie, que ce soit de la petite batterie, au container pour emmagasiner l'énergie solaire et éolienne, toute l'énergie des vagues. On en a ici à l'Île Notre-Dame. L'usine dans l'eau, là, des hydroliennes. Ça fait trois, quatre ans qui sont là, on en entend pas parler. Hydro-Québec ont fait des piles, des batteries, ça... euh, les licences sont parties... elles vont dans les génératrices et sur les gros autobus et les gros camions. Ils sont partis en Chine avec. Finalement, au Québec, on dirait qu'il se passe rien. Il s'en passe des choses, mais les licences s'en vont ailleurs.

Monsieur Jean Burton, président:

C'est votre conclusion?

Monsieur Jacques Lapointe:

Oh, pas mal. La technologie n'est pas vieille, elle est vieille, là, ..., 1923. Chose qui avait commencé ça et en 1925, il y a eu des camions qui ont fonctionné, une couple de camions à 25 milles à l'heure, je pense. Chose, en 1944,

45, Hitler avait eu plusieurs plans, je pense 1 000 tonnes par jour pour faire du méthanol pour faire marcher son armement à partir du charbon, faire du gaz à partir du charbon. Ça va aller, je pense. C'est beau.

Monsieur Jean Burton, président:

Merci beaucoup, Monsieur Lapointe. Des questions?

Madame Isabelle Beaulieu, commissaire:

Non, ça va, c'est très clair.

Monsieur Alain Duhamel, commissaire:

Non, merci Monsieur Lapointe.

Monsieur Jacques Lapointe:

Bienvenu.

Monsieur Jean Burton, président:

Alors, sur ce nous allons prendre une pause pour reprendre à 20 h 20.

Pause et reprise de la séance

Monsieur Jean Burton, président:

Alors, nous allons maintenant entendre le représentant du Parti Vert du Québec. Bonsoir.

Monsieur Alex Tyrrell:

Bonsoir.

Monsieur Jean Burton, président:

Vous voulez vous nommer, s'il vous plaît?

Monsieur Alex Tyrrell:

Donc, moi c'est Alex Tyrrell. Je suis chef du Parti Vert du Québec. Et j'aimerais commencer en félicitant l'administration Coderre d'avoir tenu cette consultation publique. C'est vraiment excellent de pouvoir venir s'exprimer et de débattre des enjeux qui sont très importants. Donc, le Parti Vert présente environ 25, 26 recommandations. Donc, je vais passer à travers et ensuite pour les questions.

Monsieur Jean Burton, président:

Je vous rappelle que... en 10 minutes, 25...

Monsieur Alex Tyrrell:

En 10 minutes, oui, je fais mon possible. Donc,

premièrement ça va être le transport en commun. Ensuite je vais parler des services de la ville, les industries, les immeubles et aussi de l'alimentation. Premièrement, avec les transports en commun, c'est vraiment de financer de façon adéquate le réseau de transport en commun. En ce moment, les autobus sont bondés, il n'y a pas beaucoup d'espace, la fréquence n'est pas très très élevée. Il faut aussi améliorer l'offre du transport en commun. C'est pas normal que les gens prennent beaucoup plus de temps pour se rendre au travail en transport en commun puis, dans le fond, il faut respecter le temps et le confort des citoyens qui utilisent le transport en commun. Ces gens-là, ils font un geste concret pour l'environnement en refusant d'utiliser un véhicule privé, mais il faut que ces gens-là ne soient pas traités comme des citoyens de deuxième classe. Donc, ça c'est très très important.

Puis au Parti Vert du Québec, on parle souvent de la gratuité du transport en commun parce que si on rendrait le transport en commun gratuit, ce serait vraiment une façon d'augmenter la demande pour le service. Et on sait que quand on augmente la demande, bien c'est plus facile d'avoir plus d'autobus, plus de fréquence puis vraiment d'offrir un meilleur service. Juste la semaine passée, le 29 février, la ville de Beauharnois a inauguré un réseau de

transport en commun complètement gratuit sur son territoire pour les déplacements locaux. Puis, c'est la même chose qu'on a vu à Chambly, Ste-Julie, Richelieu, Carignan, Candiac, La Prairie et St-Philippe, ont tous des programmes similaires. Et c'est sûr qu'au niveau de Montréal, ça pourrait se faire. La STM ramasse à peu près 600 millions par année sur des tarifs de transport en commun. Et si on a de l'argent pour dépenser pour lutter contre les changements climatiques, selon le Parti Vert, cet argent-là devrait être investi dans les transports en commun en premier.

C'est certain qu'il faut aussi prévoir de l'expansion du réseau de transport en commun, surtout si on va augmenter la demande de façon importante. Faque, construire par exemple le train de l'ouest pour amener des gens de la banlieue, ce serait très important. Et aussi faire un expansion du métro parce que c'est depuis 1988 qu'on n'a pas ouvert une nouvelle station de métro sur l'île de Montréal. Il y a eu les trois stations à Montréal, mais aucune nouvelle station sur l'île de Montréal.

Il faut aussi regarder l'enjeu des véhicules électriques parce qu'il y a beaucoup de gens qui vont venir devant la commission recommander que le ville finance des transports

électriques et des véhicules électriques. Mais selon nous, c'est une fausse route parce que les impacts des batteries sont très significatifs sur l'environnement. Le Parti Vert du Québec avait travaillé avec des gens en Abitibi-Témiscamingue justement qui s'opposait à une mine de terres rares, qui était mené par Toyota, justement pour faire des batteries pour la Prius.

Donc, il ne faut pas négliger les impacts des véhicules électriques et c'est aussi le fait de construire des véhicules. Il y a des études qui démontrent que ça prend autant de pétrole construire un véhicule que de conduire pendant toute sa vie. Donc, les véhicules privés, c'est vraiment pas une solution à privilégier, peu importe le carburant. Il faut vraiment aller plus loin, aller vers le transport en commun et avec la densité qu'on a dans la région de Montréal, c'est vraiment quelque chose de très faisable.

Donc, pour financer ces transports en commun, une façon ce serait de vraiment augmenter la taxe municipale sur l'essence. En ce moment, c'est deux, trois cennes le litre que la ville de Montréal reçoit de l'essence vendu et on pourrait facilement augmenter cette taxe-là jusqu'à 25 cennes le litre. Et vu que le pétrole est vraiment à la baisse en ce moment, on peut acheter du pétrole moins cher

aujourd'hui qu'il y a dix ans. C'est vraiment le temps d'aller vers une taxe sur le carbone et la ville de Montréal a les moyens de le faire parce qu'il y a déjà une taxe de deux cennes le litre.

Il faut aussi favoriser le transport en commun comme porte d'entrée à la Métropole. Les véhicules qui circulent dans le centre-ville viennent souvent des banlieues très éloignées. Donc, par exemple, le nouveau train de l'AMT qui va à Mascouche, c'est vraiment super, il faut vraiment continuer ces efforts-là et de les rendre plus efficaces et aussi qu'ils fonctionnent aussi à la journée longue, parce que si on regarde par exemple le train de banlieue de Vaudreuil, il va passer aux heures de pointe seulement et donc entre les heures de pointe, c'est vraiment difficile de se rendre au centre-ville sans auto et surtout les gens qui ont déjà embarqué dans leur voiture pour aller vers une station de transport en commun. Bien ces gens-là sont ceux qui sont le plus portés à rester dans la voiture et aller directement au centre-ville payer le stationnement qui n'est pas vraiment très très cher, au centre-ville. C'est quelque chose qu'on pourrait augmenter aussi.

Il faut aussi favoriser les transports actifs. Les pistes cyclables, par exemple, il faut être plus sécuritaires, il

faut en avoir beaucoup plus et il faut vraiment privilégier ce type de transport. Il y a aussi le fait d'augmenter les zones sans automobiles à travers Montréal. Il y avait déjà des propositions pour fermer la rue Saint-Catherine l'été. La rendre accessible uniquement aux piétons. Ça c'est quelque chose de vraiment super et c'est une façon de réduire notre dépendance sur les autos puis de reprendre l'espace urbain parce qu'une grande superficie du territoire au centre-ville est consacrée à des routes et si on aurait pas des voitures privées pour tout le monde, bien c'est de l'espace qu'on pourrait reprendre et stimuler le tourisme et vraiment rendre la ville beaucoup plus vivable.

Il a y aussi une autre proposition qui n'est pas mentionnée dans le document, mais c'est de mettre des étiquettes d'avertissement sur des pompes à essence. Puis un groupe écologiste qui s'appelle le *Our Horizon* qui parcourt l'ensemble du Canada pour parler justement des municipalités du fait qu'on pourrait mettre, comme les paquets de cigarettes, mais un avertissement en disant, sur les pompes de pétrole: « bien le pétrole contribue aux changements climatiques ». Faque, ça si vous cherchez de l'information dessus, vous pouvez toujours regarder le site Web de *Our Horizon*, c'est une campagne qui est menée depuis déjà deux ans au Canada.

Pour l'enjeu des services de la ville, évidemment le compostage obligatoire et la biométhanisation des déchets organiques, ce serait vraiment un pas de l'avant. En 2016, on a toujours pas de compostage dans l'ensemble des arrondissements. Donc, on est vraiment en retard là-dessus. Puis c'est une source d'énergie renouvelable. Quand on prend des déchets organiques et c'est la même chose avec les bouts d'eaux usées, on peut les transformer en énergie. On peut le transformer en méthane qui peut être utilisé autant dans le transport pour les autobus et tout ça, mais aussi pour le chauffage et aussi pour générer de l'électricité. Dans le cas de la ville de Washington D.C., cette année ils ont inauguré une nouvelle usine de traitement des eaux usées qui génère de l'électricité pour la ville et c'est exactement de ce qu'on fait à Montréal. À Montréal, on dépense les énergies fossiles pour incinérer ce qui reste des eaux usées, alors qu'ailleurs ils vont générer de l'énergie renouvelable là-dessus. Donc, c'est vraiment quelque chose qui pourrait être fait.

Et si on regarde dans l'est de la ville de Montréal, bien il y a beaucoup de raffineries de pétrole, par exemple, ça occupe beaucoup, beaucoup d'espace et c'est de l'espace qui pourrait être utilisé pour des usines de biométhanisation parce que c'est le défi qu'on a que toutes

nos eaux usées se ramassent dans le même secteur de la ville et ça prend quand même, il faut les garder pendant un certain temps pour pouvoir sortir le méthane. Donc, évidemment, c'est quelque chose qui va prendre beaucoup d'espace, mais c'est une solution de rechange pour l'industrie pétrolière dans l'est de Montréal.

Il faut aussi éviter le déneigement inutile. Il y a beaucoup trop de déneigement à Montréal dans certains secteurs. Donc, à chaque fois qu'il y a une opération de chargement de neige, il y a des grands camions qui roulent au ralenti pendant des heures et très souvent, la neige aurait fondu dans quelques journées par la suite. Donc, surtout en fin de saison, éviter le déneigement inutile.

Bannir les gobelets de café, sacs en papier, des bouteilles d'eau et des capsules de café. C'est quelque chose qui est très important. J'ai été très content que l'administration Coderre a annoncé qu'ils vont interdire les sacs en plastique à partir de 2018 et j'ai participé dans la consultation publique, mais le problème c'est qu'ils n'ont toujours pas interdit les sacs en papier. Donc, en 2018, ce qui va arriver, c'est que les gens vont transitionner vers les sacs en papier et qui prennent plus d'énergie justement à produire que les sacs en plastique.

Puis l'avantage, c'est évidemment ça se ramasse dans la nature, mais tu es mieux d'avoir du papier que du plastique, mais tout de même. Il faudrait arrêter de défendre des sacs à usage unique.

Aussi, au niveau de la restauration, bannir les ustensiles en plastique, les assiettes en plastique, ça peut aller très loin. Par exemple, quand on va quelque part comme le centre Eaton, il y a beaucoup beaucoup de restaurants qui utilisent une cafétéria commune, mais ces gens-là pourraient utiliser tous les mêmes assiettes, les mêmes ustensiles et ça pourrait être nettoyé dans le centre d'achat, par exemple et juste ça, juste le fait que quand on achète de la nourriture puis on le consomme dans le restaurant, qu'on n'ait pas le droit de prendre des ustensiles en plastique et des assiettes en plastique. Ça, ça pourrait aller très très loin. Puis je ne pense pas que ça va avoir un très grand impact sur les styles de vie des personnes de faire ce type de changement.

Aussi, si on va interdire les sacs et potentiellement les tasses d'eau, des tasses de café et tout ça, le maire Coderre en a déjà parlé, mais il faut inciter les gens à utiliser des choses réutilisables. Par exemple, les sacs, il pourrait y avoir pareil comme dans la ville il y a des

endroits où on peut déposer des livres et il y a un échange qui se fait, mais la même chose pourrait être faite pour des sacs et d'autres choses aussi. Et quant à la réduction du pétrole avec les bouteilles d'eau, mais avoir plus de fontaines d'eau, par exemple, c'est une façon de faire et Montréal pourrait avoir beaucoup plus de fontaines d'eau et les gens seraient beaucoup moins portés à consommer de l'eau en bouteille.

Aussi, au niveau des industries, bien, augmenter la réglementation sur les industries polluantes, c'est quelque chose de très important. Juste en 2014, on avait 63 jours de mauvaise qualité de l'air à Montréal. C'est vraiment inacceptable. Il faut absolument faire quelque chose pour corriger cette situation-là. Les personnes plus âgées, les enfants, les gens qui ont des problèmes de poumon sont vraiment désavantagés par la qualité de l'air à Montréal et on devrait être capables en 2016 d'avoir de l'air respirable 365 jours par année.

Il faut aussi favoriser le transport ferroviaire des marchandises parce qu'on sait que c'est beaucoup plus efficace que le camionnage.

Du côté résidentiel et immobilier, il faudrait vraiment

élaborer un programme de subvention pour isoler des immeubles et c'est quelque chose que le Parti Vert a demandé plusieurs fois au gouvernement provincial. C'est vraiment de valeur parce qu'il y a tellement d'énergie qui est perdu avec des bâtisses mal isolées. On est en train de chauffer à l'extérieur. Donc juste avoir des programmes de subvention, du moins exiger des programmes de subvention de la part d'Hydro-Québec et du gouvernement du Québec, ça pourrait faire beaucoup. La ville de Montréal possède le pouvoir de mettre des panneaux solaires sur l'ensemble des immeubles municipaux. Ce serait une façon de démarrer l'industrie solaire à Montréal et vraiment aussi réduire la consommation.

Puis, juste parce qu'on est au Québec et qu'on a beaucoup de rivières, ça ne veut pas nécessairement dire qu'on peut utiliser autant d'électricité qu'on veut. Parce que l'électricité qu'on utilise pas ici, on peut l'exporter au États-Unis, ça peut remplacer les gaz de schiste, par exemple, ou on peut l'exporter à l'Ontario pour remplacer le nucléaire. Cette énergie-là est utile pour lutter contre les changements climatiques, même si elle générée de façon qui n'émet pas de GES au Québec, c'est quand même important de ne pas trop en consommer.

Il y a aussi la possibilité d'installer des éoliennes sur le fleuve St-Laurent ou a proximité de Montréal. Il y a déjà quelques parcs qui sont sur la Rive-Sud et ailleurs, mais vraiment regarder si le fleuve il n'y aurait pas moyen de faire un projet dans le fleuve parce que c'est sûr qu'on réduit beaucoup les inefficacités reliées au transport de l'électricité. On a beaucoup de pertes, amener de l'électricité, de la Romaine par exemple, jusqu'à Montréal. Il y a des pertes de transmission.

Aussi, promouvoir la densification de la population auprès de centres de transport en commun. C'est vraiment essentiel, surtout quand on regarde les projets qui sont proposés pour l'Ouest de l'île. Il y a le projet Cap Nature Pierrefonds Ouest, par exemple. Le Parti Vert du Québec s'oppose à ce projet-là, à ce projet qui n'est pas du tout proche des endroits de transport en commun et qui est aussi sur un pôle de biodiversité très important, selon la fondation David Suzuki, des recherches qu'ils ont fait.

Dernièrement, au niveau de l'alimentation, l'agriculture urbaine c'est vraiment quelque chose de très important et la ville de Montréal pourrait subventionner ces choses-là et aussi les permettre parce qu'il y a beaucoup de règlements qui empêchent les citoyens de faire leur propres

jardins. Il faut vraiment mettre ces gens-là au pouvoir.

Il faut aussi empêcher le gaspillage alimentaire. Il y a d'autres endroits tels que la France qui ont légiféré pour dire que quand qu'il y a de la nourriture qui n'est plus assez bonne pour être vendue, ça doit être offert aux bonnes organisations communautaires et ils doivent prendre les mesures pour ne pas gaspiller. C'est pas du tout le cas à Montréal. Il y a beaucoup d'épiceries par exemple, qui vont jeter des aliments aux poubelles et ils vont barrer les poubelles pour que les gens ne puissent pas venir les chercher. Donc, ça c'est vraiment quelque chose à changer. C'est une façon de réduire notre consommation de nourriture.

Il faut aussi, comme j'ai mentionné, protéger les espaces verts, c'est très important. Il y a des projets résidentiels un peu partout qui enlèvent les derniers espaces verts de l'île de Montréal et ces espaces verts-là contribuent à enlever le carbone de l'atmosphère, donc c'est vraiment très très important. Je veux dire, même avec le projet Turcot Ouest, on a vu que des centaines d'arbres coupés dans un écoterritoire de la ville de Montréal pour aménager une grue. C'est vraiment malheureux que même quand que les territoires sont supposément protégés, comme

l'écoterritoire de la falaise St-Jacques, qu'ils ne sont pas toujours nécessairement respectés.

En conclusion, la ville de Montréal possède tous les outils pour réduire notre consommation d'énergies fossiles et les idées présentées dans ce mémoire sont réalisables. Des plus grands obstacles au projet sur le climat sont des élus qui ne prennent pas les enjeux au sérieux et qui manquent de courage pour faire des choix de société auxquels nous faisons face. C'est une chose de tenir une consultation publique sur les énergies fossiles, mais c'est une autre chose de mettre des investissements au rendez-vous et vraiment aller au fond des choses pour réduire notre consommation. Donc, cela étant dit, ça conclut le mémoire du Parti Vert du Québec et je serais content de répondre aux questions.

Monsieur Jean Burton, président:

Merci, merci beaucoup. Une question de ma part. Sur les zones sans automobiles à travers la ville de Montréal, c'est permanent, c'est saisonnier, quels seraient les critères pour appliquer cette mesure?

Monsieur Alex Tyrrell:

Bien, tout ça c'est flexible parce que c'est pas difficile

de fermer une rue pour une saison et l'ouvrir pour l'hiver. Mais en même temps, ce serait bien qu'il y aurait certaines rues à Montréal qui n'auraient jamais de voitures dessus. Mais surtout en période estivale, c'est là où elle sait qu'on a vraiment beaucoup d'opportunités parce que les gens ils vont utiliser l'espace d'avantage quand il fait beau plutôt que l'hiver.

Donc, des ventes de trottoir, et cetera, des spectacles dans la rue, il y a beaucoup de choses qui peuvent être faites à ce niveau-là. C'est une façon de changer la culture aussi parce qu'il faut que les gens arrêtent de penser que quand je vais au centre-ville j'amène mon auto, je stationne devant où je vais et quand je veux changer pour aller dans un autre magasin, mais je vais prendre mon auto et je vais me rendre là-bas en auto. Si on aurait des zones sans automobiles, bien les gens pourraient se stationner à l'extérieur ou idéalement à côté d'une gare de train de banlieue éloignée pour ensuite rentrer en ville parce que de toute façon, le centre-ville devrait être fait pour les personnes et non les véhicules et en ce moment c'est vraiment fait pour les véhicules. Donc, il y a du progrès qui a été fait au niveau des pistes cyclables et tout ça, mais on peut aller beaucoup plus loin.

Monsieur Jean Burton, président:

Dernière question, vous avez des questions?

Madame Isabelle Beaulieu, commissaire:

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

Monsieur Jean Burton, président:

Alain non plus?

Monsieur Alain Duhamel, commissaire:

Non.

Monsieur Jean Burton, président:

Éviter le déneigement inutile, vous êtes vraiment convaincu qu'il y a du déneigement inutile à Montréal?

Monsieur Alex Tyrrell:

Oui.

Monsieur Jean Burton, président:

Et c'est quoi votre critère, à partir de combien de centimètres on ne ramasse pas?

Monsieur Alex Tyrrell:

Bien, j'ai pas un critère exact, là, mais je peux dire que

la semaine passée - moi j'habite le quartier Notre-Dame-de-Grâce - puis il y avait à peine trois, quatre, cinq centimètres de neige et il y a une opération déneigement qui a été déclenchée. Je veux dire, ils passent pour charger de la neige, des voitures sont stationnées sur cette neige-là, il n'y a même pas 6 pouces et on fait le déneigement et deux, trois jours plus tard on passe à zéro et tout se met à fondre. Donc, cette opération-là aurait pu être évitée. Toute cette semaine, tsé on va être dans les positifs, donc on aurait pu juste pousser ça sur le côté du chemin et ça aurait fondu.

Monsieur Jean Burton, président:

D'accord, ça va.

Madame Isabelle Beaulieu, commissaire:

Merci beaucoup.

Monsieur Jean Burton, président:

Merci beaucoup. J'inviterais maintenant le représentant de Action Climat Montréal. Bonsoir.

Monsieur Jean-François Boisvert:

Jean-François Boisvert, d'Action Climat Montréal. Je vais d'abord remercier la ville de Montréal et l'OCPM d'avoir

tenu cette consultation publique. C'est un sujet très important. Peut-être le plus important de tous ceux qui ont été traités à date. Les changements climatiques, en fait, c'est le plus grand problème auquel l'humanité est confronté aujourd'hui. On entend depuis des années les scientifiques nous dire qu'il faut agir dès maintenant. Si on fait rien, on risque d'atteindre un point de bascule irréversible à partir duquel les conséquences risquent d'être carrément catastrophiques. Alors, il faut des cibles ambitieuses de réduction de gaz à effet de serre et c'est pour ça qu'Action Climat Montréal rejoint l'objectif de la coalition Climat Montréal et vise la neutralité carbone d'ici 2042, l'année du 400^e anniversaire de Montréal.

La question c'est pas de savoir s'il faut agir, mais plutôt quelles sont les meilleures solutions à mettre en oeuvre. Donc, dans le mémoire, on soumet 59 propositions. Étant donné le temps qui m'est alloué, je vais peut-être aller aux plus importantes et pour ceux qui auront des soupçons, j'avais pas lu le mémoire du Parti Vert, mais vous allez voir qu'il y a des choses qui se répètent.

Premier secteur d'intervention, c'est évidemment les transports qui, à Montréal, sont responsables d'environ 40 pour cent des émissions de gaz à effet de serre. Alors, on

s'en doute, il faut réduire la part de l'automobile, principalement l'automobile solo et augmenter celle des transports actifs et en commun. Le transport en commun, il faut le rendre plus attrayant. Donc, augmenter l'offre de service et la disponibilité, également la rapidité, le confort pour que pour les gens ce soit à peu près équivalant en terme de qualité et d'offre que l'automobile.

On propose aussi évidemment d'électrifier l'ensemble des transports. À Montréal, on a la chance d'avoir déjà le métro qui est électrique. La technologie existe pour des autobus électriques et continuer à se développer. Alors, ce serait possible sur un horizon de 10 ans d'éventuellement de migrer vers un système complètement électrique. Il y a d'ailleurs une compagnie québécoise, Nova Bus, qui en fabrique. Il y a Bombardier, une autre compagnie québécoise qui développe des systèmes de propulsion de batterie, de recharge, et cetera. Alors, pour tirer profit de cette technologie-là.

Une autre mesure qu'on propose c'est de mettre en place plus de voies réservées pour les autobus. C'est des systèmes rapides par bus. On le propose parce que premièrement c'est une mesure qui coûte beaucoup moins cher que des infrastructures plus lourdes comme les métros, les

tramways, les trains et ça peut être mis en place très rapidement. Il y a des grandes villes dans le monde, Mexico ou Shanghai, Bogota, Buenos Aires, Guangzhou en Chine qui en une année, deux ans ou trois ans ont mis des centaines de kilomètres de voies réservées, ce qui a permis d'amener des centaines de milliers de personnes à utiliser les transports en commun. Je sais que la ville est active. On a vu encore hier dans le journal qu'ils vont en implanter des nouvelles, mais on pense qu'on peut aller encore plus loin. Autre point important, c'est que Montréal c'est une ville, mais qui est au centre d'une agglomération de 82 municipalités et près de quatre millions d'habitants. Alors, il faut avoir aussi une vision coordonnée des transports parce qu'il y a beaucoup de gens qui viennent travailler à Montréal, mais qui n'y habitent pas. Donc, il faut avoir des mesures qui tiennent compte de ce phénomène-là. Alors c'est sûr que les organismes de Montréal doivent se concerter aussi avec les autres organismes comme la STL, la RTL, l'AMT, et cetera, pour avoir une offre de services efficace, abordable et attrayante.

Aussi, bien ce qui va aider c'est peut-être avoir une tarification plus attrayante et aussi peut-être plus cohérente. Des fois, des gens font juste quelques stations

entre la Rive Sud et Rive Nord et ça leur coûte plus cher que traverser toute l'île de Montréal. Il y a une mesure aussi qu'on propose ce serait peut-être d'avoir des tarifs réduits pour des abonnements familiaux. Une famille, par exemple, qui prendrait un abonnement annuel pourrait avoir un tarif réduit, ce qui amènerait peut-être tous les membres de la famille à faire le passage au transport en commun.

D'un autre côté, bien il faut rendre la voiture moins attrayante. Alors, on propose aussi des mesures dans ce sens-là. Entre autres, augmenter la taxe sur les espaces de stationnement. Il en existe déjà une, mais on propose de l'augmenter de 10 pour cent sur sept ans, pendant sept ans, ce qui amènerait à la doubler. Et aussi d'élargir le périmètre auquel elle s'applique. Présentement c'est un espace plus au centre-ville, mais on pourrait l'appliquer à d'autres endroits.

Et comme mon collègue du Parti Vert, augmenter la taxe sur l'essence. On propose de l'apporter au cours des trois prochaines années à six sous le litre, ce qui rapporterait environ 100 millions par année. Un montant qui pourrait être consacré à financer des infrastructures de transport en commun. S'il y a des gens qui trouvent que c'est

beaucoup, je rappellerais qu'à Vancouver, ils ont présentement une surtaxe de 11 sous le litre et ça leur permet justement d'avancer dans des projets.

On veut aussi beaucoup, bon favoriser le transport actif. Principalement la marche et le vélo. Pour ça, bien il faut augmenter l'offre pour avoir des infrastructures, des pistes, la signalisation, et cetera, pour ça. Pour faciliter ces modes de transport-là. Il faut aussi se préoccuper de la sécurité des piétons, des cyclistes. Il y a malheureusement beaucoup d'accidents qui surviennent, donc avec des signalisations et des aménagements adéquats, ça peut aider les gens et il faut se préoccuper aussi de la sécurité du matériel, des vélos. À Montréal, il y a beaucoup de vols de vélo, ce qui décourage les gens parfois de les utiliser.

On propose, entre autres, d'imposer par réglementation que tous les stationnements intérieurs réservent une certaine superficie pour des stationnements de vélo. Ce qui permettrait aux gens qui travaillent, par exemple au centre-ville, de se garer de façon sécuritaire. Vélo. Il y a aussi la marche qu'on oublie souvent. Ça semble dans certains cas être tombé en désuétude. On propose des mesures pour la réhabiliter et entre autres une mesure qui

est toute simple, je ne sais pas si vous connaissez les Trottibus? Ce sont des parents bénévoles qui cueillent le matin les enfants pour les amener à pied à l'école et les ramener le soir. Alors, c'est tout simple, ça coûte pratiquement rien et ça développe le réflexe de marcher qu'on a un peu perdu.

Autre grand secteur, l'aménagement. C'est sûr qu'il faut restreindre l'étalement urbain. Redensifier la ville ou en fait, revenir à la conception des villes d'avant les années 50, c'est-à-dire des villes plus pensées pour les piétons et non pas pour les voitures. Avoir des quartiers à échelle humaine avec des services de proximité qui sont bien desservis par les transports en commun.

Alors, il faut utiliser en priorité, pour le développement, les terrains qui sont près des axes de transport, de transport en commun, bien sûr, pour que ce soit plus facile. Vous connaissez le concept de *Transit Oriented Development*, donc il faut vraiment mettre ça en pratique.

Une mesure pour ça, c'est d'augmenter la surtaxe sur les terrains et immeubles vacants. Il en existe déjà une. Par contre, quand on se promène, même au centre-ville on voit

encore beaucoup de terrains vagues et il y en a certains depuis 8, 10, 12 ans, je pourrais vous en nommer. Donc, il faut croire que la surtaxe n'est pas encore assez grande pour inciter ces gens-là à bâtir. Il faut aussi modifier le règlement de zonage pour répartir les commerces afin que dans tous les quartier, il y ait des services à proximitié. Avoir un petit peu, des petites rues principales dans chaque quartier pour faire en sorte que les gens ne soient pas obligés de toujours prendre leur voiture.

Et finalement, dernière mesure, on veut que les gens restent sur l'île. Qu'ils ne s'exilent pas en deuxième, troisième, quatrième couronne, mais bien des gens, surtout les jeunes familles, vont en banlieue pour des raisons financières. La propriété des fois n'est pas facile d'accès financièrement. Alors, on propose pour limiter la spéculation immobilière et soutenir l'accès location à la propriété, c'est de promouvoir et soutenir par du financement, mais aussi des règlementations appropriées. Des formes alternatives de propriété, soit entre autres les coopératives, mais surtout aussi des fiducies immobilières communautaires qui sont une façon de mettre des terrains et des maisons à l'abri de la spéculation qui est réservée vraiment aux gens qui veulent habiter en ville. Au niveau des immeubles, un autre champ d'intervention, bien

évidemment c'est imposer des normes plus strictes pour l'efficacité énergétique et viser pour les nouveaux immeubles la neutralité carbone. Promouvoir et encourager l'utilisation de la géothermie pour le chauffage et la climatisation. La technologie existe, elle est efficace. C'est son coût qui en restreint l'utilisation, mais avec peut-être des subventions, là, ça serait possible de l'implanter à plus grande échelle. Et dans la même veine, d'ici 2025, interdire l'utilisation du mazout pour le chauffage des nouveaux immeubles et en 2040, celle du gaz naturel. Comme je dis, grâce à la géothermie, on peut avoir des solutions de remplacement, mais il y a aussi le chauffage solaire, actif et passif, l'électricité et la biomasse. C'est toutes des avenues pour remplacer les combustibles fossiles.

Autre grand champ d'intervention, la consommation. Ce qu'on préconise c'est d'être plus conscients du poids carbone de tout ce qu'on consomme. C'est-à-dire aliments, vêtements, articles de maison, appareils électroniques, et cetera. Ce qui s'est passé ici depuis plusieurs années, on a délocalisé notre production en Asie où l'énergie est principalement de source fossile, dont surtout le charbon. Ce qui fait en sorte que quand on consomme des produits importés, il y a une part carbone. Au Canada, on estime que

c'est 4,1 tonnes de CO₂ par année par Canadien qui équivaut aux émissions produites ailleurs, mais pour les biens qu'on consomme ici, donc c'est une part importante.

Il y a plusieurs aspects de la consommation qui ont un poids carbone. On donne souvent l'exemple d'élevage d'animaux pour l'alimentation. À l'échelle mondiale, c'est autant de gaz à effet de serre que l'ensemble des... c'est même plus que l'ensemble des transports, qui sont générés. Il faut aussi souligner que nos aliments parcourent souvent deux, trois, 4 000 kilomètres et même plus pour arriver à nos tables. Alors, tout ça a un poids carbone. Donc, on croit qu'il faut intervenir au niveau de la consommation.

Quelques propositions, c'est favoriser l'agriculture urbaine et périurbaine. Il existe des programmes comme l'agriculture soutenue par la communauté qui permettent de s'alimenter dans un rayon beaucoup plus réduit, avec les terres. Et on l'oublie, mais Montréal est au coeur de la Vallée du Saint-Laurent où ce sont les meilleurs terres agricoles du Québec, alors il faut, on est mieux de les utiliser pour ça que pour bâtir des centres d'achats.

Réduire l'usage des biens à usage unique. Les sacs, les bouteilles, les couverts, les assiettes dans les foires

alimentaires. Également, favoriser l'économie de partage et l'économie circulaire. Il y a déjà des initiatives dans Montréal en ce sens. Je donne l'exemple de la remise dans le quartier Villeray et qui est une bibliothèque d'outils. Il y a également des organismes comme Troque tes trucs et l'Accorderie qui offre des systèmes d'échange de biens et de services.

Dernier point; l'administration municipale. C'est sûr, bon la ville peut aussi faire beaucoup de choses dans ses champs d'intervention. Quelques exemples: Dans les appels d'offre, la ville pourrait prendre un compte l'emprunte carbone des soumissionnaires et privilégier ceux qui ont la plus faible. On suggère aussi de créer un fonds pour supporter les initiatives de transition. D'investir chaque année un pour cent du budget de la ville, ce qui représente à peu près 50 millions de dollars. Aussi, il y a beaucoup de décisions qui ne relèvent pas nécessairement du niveau municipal, mais plutôt du provincial et fédéral. Et Montréal ayant quand même un poids socioéconomique très important, elle doit jouer un peu de son influence pour avoir son mot à dire dans les décisions. On parle par exemple, du fonds vert dont on a appris récemment qu'il ne servait pas toujours aux meilleures utilisations possibles. Donc, la ville pourrait faire des représentations pour

avoir sa part et également, les dépenses d'infrastructures qui ont été promises par le nouveau gouvernement libéral, donc Montréal devrait premièrement faire aussi des démarches, avoir des fonds pour financer différents projets.

J'ai un dernier point et je l'ai mis dans la section administration municipale, mais il s'applique en fait à nous tous. J'ai appelé ça: Agir avec un raisonnable sentiment d'urgence. Les changements climatiques, ça va exiger des actions très importantes. Il va falloir changer nos comportements, nos façons de nous déplacer, nous loger, de consommer. Ça doit devenir notre priorité et on doit travailler là-dessus justement avec un certain sentiment d'urgence. Je ne dis pas qu'il faut faire n'importe quoi, n'importe comment, se lancer les yeux fermés dans toutes sortes de projet, mais il faut peut-être avoir un mode de fonctionnement qui va nous permettre d'avancer plus rapidement. Je vais juste donner un exemple. Sur le boulevard Pie-IX, on parle depuis le début des années 2000 de mettre en place un SRB. Ça avait été annoncé par la mairie en 2009 puis aux dernières nouvelles, ça ne sera pas réalisé avant 2022. Alors, si tous les projets vont à ce rythme-là, on atteindra jamais les cibles qu'il faut atteindre, c'est-à-dire viser la neutralité carbone au

milieu du siècle présent.

En conclusion, dans l'histoire, on a vu plusieurs communautés qui ont dépassé les limites de leur environnement et ça les a menées à leur disparition. Ce qui est différent cette fois-ci, c'est à la fois la vitesse, mais surtout l'ampleur des changements. On aura très peu de temps pour nous adapter. Donc, il faut agir vraiment tout de suite. C'est sûr que les changements climatiques, c'est un phénomène planétaire. C'est pas toutes les régions du monde qui vont être touchées au même degré, mais globalement, ça va avoir beaucoup plus d'effets néfastes que positifs. Pour éviter ça, bien tous devront contribuer. Il y a beaucoup d'efforts qui doivent se faire bien sûr au niveau national et international, mais on l'a vu encore récemment, ça avance pas toujours rapidement. Il y a une part très importante qui peut être faite au niveau local. On le voit de plus en plus des villes de par le monde qui entreprennent des programmes de transition. Alors, on se rend compte qu'au niveau local, ça peut souvent aller plus vite. C'est plus facile d'agir et on peut avoir quand même des résultats très significatifs.

Donc, les élus, les organismes, les entreprises, les citoyens de Montréal sont appelés à s'unir dans la lutte

aux changements climatiques. Des gestes ambitieux, concrets sont nécessaires si on veut s'affranchir des énergies fossiles et lutter contre les changements climatiques. Malheureusement, le temps nous ait compté, alors nous devons agir dès maintenant, merci.

Monsieur Jean Burton, président:

Merci, Monsieur Boisvert. Vous aviez une très longue liste de recommandations, ça été un marathon.

Monsieur Jean-François Boisvert:

Oui, bien comme je vous ai dit, j'ai...

Monsieur Jean Burton, président:

On les a lues, ne vous inquiétez pas.

Monsieur Jean-François Boisvert:

Okay, merci.

Monsieur Jean Burton, président:

Questions?

Madame Isabelle Beaulieu, commissaire:

Merci beaucoup pour la présentation et puis c'est très complet, donc il n'y a pas vraiment de question précision,

mais je voulais juste - et c'est pas l'essentiel du rapport - mais revenir à la page 8 où j'ai vu que vous nous parliez de la communauté, de la Chambre de Commerce de Montréal. Parce que nous on entend beaucoup de citoyens et là je vois que la Chambre de Commerce de Montréal, vous la citez pour dire qu'on ferait des économies substantielles, ce serait très positif investir dans les transports collectifs. Est-ce que c'est des prises de position récentes, parce qu'il n'y avait pas la source? Est-ce que vous savez s'ils sont actifs eux aussi, c'est juste pour avoir d'autres voix qui viennent...

Monsieur Jean-François Boisvert:

Attendez, vous dites à la page 8?

Madame Isabelle Beaulieu, commissaire:

Oui. C'était juste intéressant d'avoir quelqu'un, autre que les citoyens, qui semble dire la même chose que ce qu'on entend de la part des citoyens, qu'il faut vraiment, pour des questions tout simplement économiques, il y avait ça en transport collectif.

Monsieur Jean-François Boisvert:

Oui, ça malheureusement, j'avais beaucoup de notes, mais ici j'avais perdu la référence, mais c'est quelque chose

que je vais vous...

Madame Isabelle Beaulieu, commissaire:

Bon, on peut chercher facilement. J'étais curieuse de savoir si vous aviez plus souvent entendu la Chambre de Commerce même qui va aller dans ce sens-là ou c'était à travers de vos recherches.

Monsieur Jean-François Boisvert:

Oui, c'est à travers de plusieurs références. Je ne fraie pas tellement avec la Chambre de Commerce, mais s'ils peuvent aller dans le même sens que nous, ils vont être les bienvenus.

Madame Isabelle Beaulieu, commissaire:

Oui, merci.

Monsieur Alain Duhamel, commissaire:

Oui, j'avais une question. Votre mémoire ratisse très large, mais il est un domaine où vous êtes peu loquace, où vous êtes même absents, celui du transport des marchandises et du camionnage dans la ville. Vous n'êtes pas le seul dans ce cas-là. Est-ce que c'est par choix, un choix stratégique que vous auriez posé ou est-ce que parce que ça vous apparaît une mission impossible?

Monsieur Jean-François Boisvert:

Deux choses. On en parle un petit peu. On dit dans la section où on parle du vélo, on parle bon qu'il commence à avoir des systèmes de, il y a déjà des systèmes de courrier par vélo, mais il commence à avoir aussi des systèmes de livraison de colis par vélo, on en parle, mais on est conscients que ça ne peut pas remplacer évidemment tout le camionnage. Ça peut remplacer une partie parce que ce qui se produit maintenant, on est dans un monde où il y a beaucoup d'achats en ligne, beaucoup de livraison d'étuis d'iPhone et de petits objets qui peuvent être facilement transportés en vélo. Alors ça pourrait retirer quand même un certain nombre de camions sur la route. Et quand on parle de livraison, d'épicerie, d'aliments pour les épiceries ou pour les magasins, c'est sûr que le camion doit demeurer pour un certain temps. Moi, honnêtement, j'ai pas pour l'instant de solution. Je sais qu'il y a des camions électriques qui sont en développement, mais la technologie n'est pas encore au point pour avoir des véhicules qui sont économiquement viables.

Probablement que d'ici cinq, peut-être 10 ans ça le sera. Donc, à ce moment-là on verra, mais on ne voulait pas avancer, disons des solutions qui technologiquement ne sont pas réalisables. Ce qu'on a essayé de faire, c'est sûr il y

a beaucoup de propositions dans beaucoup de domaine, mais on croit que tout ce qui est proposé là-dedans est réalisable. C'est sûr, des fois ça va demander des changements de façon de faire, ça va demander de la volonté politique, ça va demander des efforts. Je sais que c'est un mot des fois aussi qui est un peu en désuétude, mais si on veut atteindre les cibles de réduction, ça va exiger des efforts tant des citoyens, des entreprises, des organismes, des administrations. Ça ne se fera pas sans peine. Je ne sais pas si vous êtes trop jeunes, mais Churchill avait fait un célèbre discours pendant la guerre qui disait aux citoyens que ce ne serait pas facile, il leur promettait de la sueur et des larmes, mais je ne dis pas que c'est à ce point-là, mais il ne faut pas penser non plus que tout va se faire facilement.

Monsieur Alain Duhamel, commissaire:

« i can only promise you sweat, tears and blood ».

Monsieur Jean-François Boisvert:

Exactement, oui.

Monsieur Alain Duhamel, commissaire:

Il a fait ça et il a été élu, imaginez-vous.

Monsieur Jean Burton, président:

Merci beaucoup, Monsieur Boisvert. Très apprécié.

Madame Isabelle Beaulieu, commissaire:

Merci.

Monsieur Jean Burton, président:

J'inviterais maintenant le représentant de Villeray en transition et l'Éco-quartier Villeray. Une seule et même personne pour les deux.

Monsieur Danny Polifroni:

En effet, je représente Villeray en transition, plus spécifiquement le mémoire a été fait conjointement.

Monsieur Jean Burton, président:

D'accord. Vous êtes monsieur?

Monsieur Danny Polifroni:

Mon nom c'est Danny Polifroni. Donc, bonsoir aux commissaires et aux membres du public. Avant de commencer, je vais, c'était pas dans notre mémoire, mais j'appuie le un pour cent (1%) pour pour les initiatives de transition, c'est une bonne idée.

Alors, c'est ça, mon nom c'est Danny et je représente le groupe Villeray en transition. C'est un groupe de citoyens non partisans ni du mouvement international des villes en transition. Nous agissons principalement à l'échelle du quartier Villeray sur les questions du réchauffement climatique et de la dépendance aux hydrocarbures. Puis si vous ne nous connaissez pas, peut-être que vous avez entendu de la remise, la bibliothèque d'outils, bien c'est un de nos projets. Nous sommes aussi membres du fonds commun pour la transition énergétique et de la coalition Climat Montréal et je veux particulièrement saluer la coalition Climat Montréal pour leur immense travail pour faire en sorte que cette consultation ait lieu et aussi pour leurs efforts de consultation envers plusieurs groupes.

Donc, en collaboration avec Éco-quartier Villeray, nous avons organisé deux consultations à Villeray. Dans le cadre de cette consultation, une le 17 novembre et l'autre le 21 février, au total 50 personnes ont participé aux deux consultations. Ce soir je vous présente ce que nous avons entendu pendant la consultation du 21 février, la plus récente. Les objectifs que la ville devrait adopter ainsi que la perspective des initiatives de transition pour réduire la dépendance des communautés au pétrole.

Donc, en commençant avec les perspectives de la transition, premièrement, les initiatives de transition reconnaissent qu'il n'y a pas seulement un problème, mais trois problèmes interreliés.

C'est-à-dire, les changements climatiques, la dépendance au pétrole et les crises économiques. Donc, il n'est pas possible de régler ces trois problèmes en isolant, ils doivent être traités en parallèle. Deuxièmement, les initiatives de transition acceptent les constats suivants: Les changements climatiques et pétroliers exigent une action urgente. La vie avec moins d'énergie, c'est-à-dire la décroissance énergétique est inévitable et il est préférable de planifier pour elle au lieu d'être surpris. La société industrielle a perdu la résilience pour être en mesure de faire face au choc énergétique. Par exemple, dans les années 70, il y avait le choc pétrolier. Nous devons agir ensemble maintenant.

La croissance infinie dans un système fini, comme la terre, est impossible.

Nous avons démontré une grande ingéniosité et intelligence au cours des 150 dernières années pour construire la société telle qu'elle est. Il n'y a aucune

raison pourquoi on ne pourrait pas utiliser ces mêmes qualités pour faire les changements nécessaires à éliminer les trois problématiques qu'on a mentionnées. Et si nous planifions et agissons assez tôt et utilisons notre créativité et la coopération pour libérer le génie au sein des communautés locales, nous pouvons construire un avenir beaucoup plus épanouissant et enrichissant. Plus connectés et respectueux de la terre et les autres formes de vie que notre société actuelle.

Et finalement, les initiatives de transition croient qu'une vision positive de l'avenir et une approche de compassion envers la terre et les inquiétudes face aux crises climatiques et sociales sont des éléments essentiels dans le rôle vers un avenir plus juste et moins dépendant du pétrole.

Parlons maintenant un peu des cibles que nous pensons que la ville devrait adapter. Il est selon nous primordial d'atteindre les cibles fixées lors de la COP21 à Paris. De contenir le réchauffement climatique en dessous de 2 degrés, en visant le 1.5 degrés Celsius. Ce qui veut dire laisser 85 à 90 pour cent des hydrocarbures dans le sol et arriver à produire environ zéro gaz à émission de serre d'ici 2050. Parce que Montréal bénéficie déjà d'énergie renouvelables abondantes et on pourrait prendre encore même

plus et peu coûteuse parce que notre société développée, le Canada, a largement profité de l'ère des hydrocarbures par son développement. Nous croyons qu'il est essentiel que Montréal démontre un leadership de premier ordre à l'échelle du Québec et du Canada et du monde pour l'atteinte de ces cibles. C'est pourquoi nous aspirons à la cible de Montréal carboneutre en 2042. Nous croyons que cette cible est réalisable et nécessaire et celle que Montréal doit adopter à la suite de cette consultation. Nous croyons que c'est la bonne chose à faire en concordance avec la science du climat, l'Accord de Paris et avec l'identité de Montréal comme une ville innovante, solidaire qui rayonne à l'échelle mondiale.

Donc, je vais maintenant un peu plus des détails de notre consultation du 21 février. Dès le début de la consultation, les participants ont reconnu l'interrelation des problématiques, changements climatiques et pétroliers et les problèmes sociaux et économiques. C'est les citoyens eux-mêmes qui ont, à l'aide d'un animateur, exploré les problèmes sociaux sous-jacents à la dépendance du pétrole et qui ont développé un objectif positif à atteindre. Il est apparu qu'au-delà de la dépendance aux hydrocarbures, les Montréalais avaient différents problèmes reliés à la culture de la surconsommation, à la dépendance à la

croissance économique, aux inégalités sociales et aux défaillances du ou des systèmes démocratiques qui étaient parfois autant la cause que le résultat de notre fuite hors des limites écologiques de notre planète. Il est devenu alors clair que l'objectif de cette démarche ne se limiterait pas à la consommation d'énergie, mais que nous poursuivons bien ensemble - et ça c'est un texte que les citoyens mêmes ont développé - Une transformation des valeurs sociales pour le bonheur collectif et un accès équitable aux ressources.

Nous avons aussi proposé deux exercices de prospectives. Le premier, durant le premier exercice, les participants ont été invités individuellement à se projeter dans leur quartier dans une trentaine d'années. Un quartier devenu alors indépendant du pétrole. Ces étapes ont permis à chacun de construire sa vision du futur positif où les responsabilités écologiques et sociales auraient pris la place qui leur revient.

Le deuxième exercice de prospective a permis aux participants de verbaliser le chemin qu'il nous reste à parcourir collectivement et individuellement pour atteindre un futur en adéquation avec la limite à notre consommation d'hydrocarbure qu'impose la question climatique.

Confrontés à d'éventuels descendants, les participants ont dû expliquer ce qui nous sépare de ce futur et comment ils envisagent la transition et ce qu'il feront pour qu'elle se réalise. Les plus petites contributions anticipées aux plus importantes, les participants ont goûté un peu plus au sentiment du devoir accompli qui nous attend au bout de la transition. Donc évidemment, ces exercices ne permettaient pas de construire une vision commune et de régler aucun problèmes, mais permettait de voir qu'il y a de quoi à faire amplement rêver dans un futur carboneutre. C'est des idées, de l'imagination que les changements réels peuvent suggérer.

Évidemment, il faut se mettre au travail, par exemple la remise bibliothèque d'outils, c'est une idée, mais ç'a pris un an et des centaines d'heures de bénévolat, mais ça existe maintenant.

Donc, maintenant plus spécifiquement les enjeux, les solutions qui ont été suggérés par les citoyens lors de la consultation, il y avait six enjeux que je vais nommer. Donc, le premier c'était diminuer la place de la voiture en ville. Les solutions qui ont été suggérées c'est adopter un urbanisme Transit oriented Development. Deuxièmement, sensibiliser aux alternatives à la voiture et

électrification des transports. Le deuxième enjeu concernant le système alimentaire, qui était trop dépendant du pétrole, la solution qui a été donnée c'était consommer local et produire localement. Favoriser le jardinage communautaire et collectif et favoriser la sécurité alimentaire et diminuer le gaspillage. Enjeu numéro trois, c'est le manque de conscience des besoins individuels et collectifs. Donc, le citoyen a suggéré l'éducation, la conscience des besoins individuels et collectifs. Savoir quelles sont les valeurs écologiques et durables. Quatrième enjeu, la culture de la consommation. Donc, qu'est-ce qui a été suggéré? Favoriser l'économie de partage. Réglementer ou limiter ou même supprimer l'affichage publicitaire et limiter ou supprimer la publicité de Loto Québec, de la SAQ. Enjeu numéro 5, la pauvreté et des milieux plus justes. Donc, créer des milieux de vie mixtes, offrir un transport en commun gratuit et valoriser la solidarité et le partage, l'échange et le réemploi. Et finalement, le dernier enjeu c'était la volonté politique. Donc, les solutions; augmenter l'imputabilité des élus, avoir des cibles et des indicateurs de performance, accroître le poids des citoyens dans les prises de décision, adopter de l'éco-fiscalité, des politiques fiscales et tarifaires et des subventions qui encouragent les bons comportements et découragent les mauvais comportement.

Donc, en général la consultation a permis de dégager les constat généraux suivants: L'éducation occupe une place importante dans les solutions dans un monde plus équitable socialement et écologiquement. Nous devons revoir nos manières de consommer pour privilégier une économie locale et de partage. L'aménagement de nos milieux de vie doit favoriser une mixité sociale, l'usage des transports en commun et ne pas inciter des comportements de surconsommation. L'alimentation et la pauvreté sont des enjeux sociaux majeurs à considérer.

Les élus doivent rendre des comptes pour démontrer la cohérence de leurs actions avec leurs engagement en matière d'environnement. La participation citoyenne représente une solution à plusieurs niveaux en terme d'éducation, politique, économie et solidarité. Et donc pour la suite, d'aller en transition, continuer la consultation dans le quartier pour arriver à des solutions de plus en plus concrètes et amener les citoyens et citoyennes à élaborer un plan de descente énergétique. Ce plan expliquerait en détail comment le quartier de Villeray pourrait achever la transition à un monde plus juste, plus propre et plus beau. Merci de votre attention et de l'opportunité de parler ce soir.

Monsieur Jean Burton, président:

Merci beaucoup. J'aurais une question. Il y a un exercice qui a piqué ma curiosité, c'est l'exercice qui consiste à verbaliser le chemin qui reste à parcourir et que vous avez appelé le cercle des ancêtres avec comme résultat, et je vous cite: « et soudain la chose semblait possible, voir irrésistible pour certaines personnes ». Expliquez-moi un peu comment on fait ce genre d'exercice qui se projette dans l'avenir et quels sont les résultats que vous en avez tirés au moment de cette consultation?

Monsieur Danny Polifroni:

Oui. Donc l'exercice, c'est en effet deux cercles de chaises concentriques. Au milieu on a les descendants puis - peut-être que je me mélange, là, puis à l'extérieur on a les ancêtres, okay. Donc, les ancêtres c'est les personnes qui ont vécu la transition et ils doivent expliquer aux descendants voici comment au bon vieux temps on était dépendant au pétrole, mais voici ce qu'on a fait pour s'en sortir. C'était difficile. Pourquoi et une série de trois questions que l'animateur dit: « voici la question à laquelle vous devez répondre à votre descendant ». J'ai pas les questions sur moi en détail. Puis les réactions, en effet ça force les personnes à vraiment penser, à vraiment se centrer sur eux-mêmes et leur vie qu'est-ce qui a changé

et comment et qu'est-ce qu'ils peuvent faire. Et aussi il semble que qu'est-ce qui arrive c'est que cet exercice-là c'est important que ce soit fait avec des personnes qui se connaissent un peu. On a fait à la fin de la journée, ça aussi. Maintenant, le faire avec des étrangers, c'est moins, oui, ça marche moins bien. En effet, ça développe un peu aussi le côté émotionnel, les gens s'investissent là-dedans et en imaginant ça, ils voient que des fois ça donne de l'espoir, mais ça peut aussi faire peur aux gens. Ça dépend, il n'y a pas toujours les mêmes réactions de tout le monde.

Aussi à la fin, tout le monde s'assoie ensemble et décrivent ce qu'ils ont ressenti et ce qu'ils ont dit, à quoi ça leur fait penser, est-ce que c'est possible ou pas possible. Donc, c'est le genre d'exercice de vision positive qui est utilisée en transition. Habituellement au début des initiatives pour des nouveaux venus et ensuite c'est sur que le plan c'est d'arriver à un plan de descente énergétique qui serait vraiment une exercice beaucoup plus détaillée et c'est notre intention au printemps, à l'automne, pardon, d'essayer de commencer ce genre d'exercice.

Monsieur Jean Burton, président:

Et quand vous parlez de ville, ceux qui ont vécu la transition, vous pouvez nous préciser?

Monsieur Danny Polifroni:

Bien, c'est-à-dire, changer d'un monde dépendant du pétrole qu'on vit présentement et arriver à un monde...

Monsieur Jean Burton, président:

Okay, c'est dans le futur?

Monsieur Danny Polifroni:

Oui. Les ancêtres, c'est comme ils sont dans le futur et ils expliquent qu'est-ce qui s'est passé. C'est vraiment une visualisation, t'imaginer.

Monsieur Jean Burton, président:

Okay. Questions?

Madame Isabelle Beaulieu, commissaire:

C'était très clair, merci.

Monsieur Jean Burton, président:

Fort intéressant. Alors, notre dernier invité ce soir représente Agro.Polis. Plusieurs, un, deux, trois.

Madame Isabelle Beaulieu, commissaire:

Vous pouvez tirer les chaises, il n'y a pas de problème.

Monsieur Jean Burton, président:

Si vous avez tous à intervenir et vous nommer par ordre alphabétique. Vous avez une présentation visuelle, d'accord.

Monsieur Kevin Lévesque:

Donc, nous à la base nous sommes trois...

Monsieur Jean Burton, président:

Vous voulez vous nommer s'il vous plaît?

Monsieur Marc-Antoine Bourbeau:

Marc-Antoine Bourbeau.

Monsieur Kevin Lévesque:

Moi c'est Kevin Lévesque.

Monsieur Hugo Sévigny:

Et Hugo Sévigny.

Monsieur Jean Burton, président:

Merci.

Monsieur Kevin Lévesque:

Donc, essentiellement, nous sommes trois diplômés en architecture de l'Université de Montréal et nous avons participé très récemment à la Charrette Morphopolis, dont je pense peut-être vous avez eu l'occasion de voir un autre lauréat ou une autre participante.

Monsieur Jean Burton, président:

Pas à date, en tout cas.

Monsieur Kevin Lévesque:

Désolé, je vous ai livré peut-être un punch, mais voilà. Donc nous, nous avons participé à la Charrette qui a eu lieu le mois dernier et nous avons proposé donc ce projet Agro.Polis dans le cadre de Morphopolis qui visait à reconverter un site existant de Montréal et essayer d'imaginer ce que ça pouvait devenir. Alors, Agro.Polis c'est le nouveau symbole de l'agriculture urbaine à Montréal et le site nous qui nous a particulièrement intéressés, ou du moins qui a parti l'idée générale du projet, c'était le site de Radio-Canada et on se projetait à ce moment-là dans un futur où Radio-Canada venait à déménager. Nous voulons simplement clarifier que notre position n'est pas que nécessairement Radio-Canada devait déménager. C'est qu'est-ce que l'on pouvait faire si jamais

cette situation devait arriver.

Monsieur Hugo Sévigny:

Peut-être juste spécifier que c'était un concours d'idées et que c'est vraiment un exercice plutôt créatif d'imaginer un peu un avenir pour ce genre de site-là et que ça n'a rien de très concret pour le moment, mais juste pour faire peut-être la différence avec les autres présentations que c'est vraiment dans l'idée, dans le fond.

Monsieur Kevin Lévesque:

Donc, on est parti un peu du site de Radio-Canada parce que pour nous, c'était un peu un contre-exemple de qu'est-ce qu'on voit pour le développement durable aujourd'hui. Donc, on a rasé complètement un quartier pour instaurer cette tour-là et cet ensemble de bâtiment-là et aujourd'hui c'est quelque chose qu'on considère comme impensable de refaire aujourd'hui, mais en même temps, ça montre une belle opportunité aussi de peut-être restaurer une certaine valeur à ce bâtiment-là qui avait par rapport au quartier autour et par rapport à son intégration aussi et au niveau de la ville comme une part prenante, dans le fond, du tissu urbain de la ville.

Monsieur Hugo Sévigny:

Donc, c'était vraiment un événement brutaliste dans la ville et qui pour nous aujourd'hui avec le certain recul que l'on a vis-à-vis la construction de ce site-là dans les années 70, nous permettent aujourd'hui de se dire bien suite à un déménagement probable, mais non souhaitable de la société d'état, que faire de ce vaste complexe qui est quand même au coeur de l'actualité avec tout ce qui se passe au niveau des médias. Jean-René Dufort qui a discuté de ce sujet en long et en large. Aussi des chroniqueurs spécialisés en design comme Marc-André Carignan qui justement témoignait de cette volonté de se responsabiliser par rapport à ce site-là et faire en sorte qu'on se sente concernés par l'avenir de ce vaste complexe. Concernés évidemment par la fonction possible que ce site-là pourrait prendre dans l'avenir et que ça ne devienne pas un vestige d'un passé qui ne représente plus notre réalité et que ce site-là soit vivant, soit occupé et aussi un moyen de peut-être favoriser une certaine appropriation des citoyens, chose qui en ce moment est peut-être un peu plus difficile à percevoir étant donné que ce site est réservé à la société d'état. Il y a des gens qui cohabitent sur ce site-là et qui n'ont peut-être jamais mis les pieds dans l'ensemble de radio-Canada.

Alors pour nous de se mobiliser et d'imaginer un site approprié pour tous les citoyens, le démocratiser, ça permettrait vraiment d'avoir une reconnection qui peut-être n'avait pas eu lieu auparavant avec cette fonction de Radio-Canada.

Alors, disons en rentrant plus dans le vif du sujet, nous proposons que la tour de Radio-Canada et ses édifices en basilaire deviennent le centre de l'agriculture urbaine à Montréal, un espace de diffusion, de production et aussi de distribution alimentaire au sein de la ville. Alors, comment on pouvait mobiliser toute cette infrastructure, ces bâtiments de béton aveugles, comment on pouvait les ouvrir, les cloisonner pour faire en sorte que cela devienne, par exemple, des serres où on pourrait faire la culture alimentaire. Il y avait aussi la tour que l'on imagine de manière un peu manifeste comme étant une tour de serres verticales. On a vu des exemples de ça dans certains autres pays également où la culture de serres verticales est plus développée. Alors, on avait un peu cette image-là en tête de la tour de Radio-Canada qui est un repère urbain extrêmement important. On la voit de pratiquement partout dans la ville.

Monsieur Kevin Lévesque:

Donc, c'était vraiment une idée simplement de profiter de cet ensemble de bâtiment-là qui est existant et plutôt de dire la fonction se limite à Radio-Canada et une fonction de studio et tout, c'est de voir justement la thématique du concours auquel on a participé c'était vraiment de reconverter Montréal, ne pas simplement abandonner les infrastructures qu'on a, les bâtiments qu'on a, mais plutôt les réinvestir avec une fonction qui est plus proche de qu'est-ce qu'on veut pour, dans le fond, les générations futures et pour le nouveau développement à Montréal.

Monsieur Hugo Sévigny:

Bien nous avons produit quelques schémas juste pour expliquer plus en détail l'idée. Il y avait finalement cette présentation de la condition existante où on a le quartier résidentiel, notamment l'église aussi qui n'est pas nécessairement très mise en valeur avec le contexte actuel. Comment ce site-là pouvait être reconnecté sans nécessairement oublier que c'est un site qui est juste à côté de l'autoroute 720 et qui, ça on ne peut pas le changer. Alors, comment trouver une fonction hybride qui à la fois parle qui a un interface public, qui parle aux quartier résidentiels, mais qui aurait aussi un potentiel d'entreposage qui parle plus au langage plus industriel et

qui peut aussi être irrigé par l'autoroute.

Donc, il y a un... vraiment un complexe à deux visages que nous voulions exprimer ici et c'était vraiment une idée d'avoir ses marchés publics le long de René-Lévesque qui permet en quelque sorte de retisser le quartier résidentiel au bâtiment, au site et aussi un potentiel de réappropriation des stationnement qui sont de part et d'autre du site, qui si on s'imagine que radio-Canada devait partir, deviendrait un champs de béton inutilisé. Alors, comment on pouvait se réapproprier ces espaces-là et avoir par exemple la tenue de marchés plus éphémères dans les stationnements, par exemple.

Monsieur Marc-Antoine Bourbeau:

Bien c'est arrivé d'avoir une certaine mixité au niveau des usages pour faire en sorte que le projet soit viable, dans le fond, parce qu'une tour avec une aussi grande dimension de pieds carrés, bien inévitablement... c'est ça. Au début on voit une mixité, je sais qu'après il y a la coupe, mais l'idée dans le fond d'avoir des bureaux qui pourraient compléter l'usage des serres puis des entrepôts. Donc, où finalement il y a peut-être des gens qui travaillent et c'est aussi agréable dans la vie où tu travailles et finalement il y a des serres à côté où tu as vue sur le

toit plus bas.

Monsieur Hugo Sévigny:

Donc, c'est un peu ça. Juste simplement pour faire un lien avec la consultation publique, c'est aussi dans le fond ce projet-là se positionne dans l'idée que la problématique de l'alimentation à Montréal où ce secteur-là à Montréal, qu'on peut qualifier de désert alimentaire où l'offre en alimentation est assez limitée et que dans le fond, actuellement dans notre économie on importe beaucoup de ce qu'on consomme ici en terme alimentaire et de justement avoir des institutions et des infrastructures qui permettent de valoriser les marchés locaux et de produire localement et même à l'intérieur de la ville notre propre alimentation, on sauverait beaucoup sur, dans le fond notre impact environnemental et sur notre consommation au niveau des énergies fossiles. Donc, c'était peut-être le lien à faire avec la consultation publique.

Monsieur Kevin Lévesque:

Absolument, puis aussi dans cette image-là on avait aussi la volonté d'exprimer que de ce réseau alimentaire pouvait se tisser un réseau qui finalement devient à plus grande échelle. La maison-mère de Radio-Canada deviendrait la maison-mère d'agriculture urbaine et qu'ensuite tout ça se

redistribue dans un réseau à différentes échelles dans les marchés publics. Si on pense au marché Jean-Talon, par exemple, si on pense au Marché Atwater, d'autres marchés alimentaires dans la ville, bien de là pouvait se tisser un réseau qui serait peut-être plus organisé et qui permettrait en quelque sorte de diminuer les énergies fossiles puisque finalement, il y a une centralisation des transports et des besoins en terme d'entreposage ou d'arrimer tout ça. Merci beaucoup de nous avoir écoutés.

Monsieur Jean Burton, président:

Merci. J'avoue que j'apprécie particulièrement que vous ayez fait le lien avec les énergies fossiles parce que jusqu'à maintenant c'était un peu notre curiosité de voir comment alliez-vous réussir à rattacher ce concept au terme de la consultation. Questions?

Madame Isabelle Beaulieu, commissaire:

Non, juste pour vous dire que c'est très intéressant puis notre président a déjà fait la consultation sur l'agriculture urbain, alors on comprend bien l'enjeu.

Monsieur Jean Burton, président:

Absolument, si on avait eu ça il y a trois ans, on aurait appris des choses intéressantes, on aurait pu concrétiser

un certain nombre de termes. Mais ce sont de très bonnes idées, intéressantes, merci beaucoup.

Madame Isabelle Beaulieu, commissaire:

Merci.

Monsieur Jean Burton, président:

Alors, avec cette dernière présentation, la commission considère que la rencontre de ce soir se termine. Quant à nous, nous poursuivrons nos travaux demain en après-midi avec un autre groupe d'intervenant. Simplement à titre de rappel, je vous rappelle que la commission n'a qu'un rôle consultatif, ça revient souvent. Ce n'est pas l'Office qui prend les décisions, mais les décisions relatives aux recommandations de la commission appartiennent au conseil municipal. Donc, nous avons un rôle purement consultatif, rappelons-le.

Nous en profitons pour vous inviter à venir visiter les kiosques des participants au marathon créatif qui aura lieu les 19 et 20 mars prochains à l'université Concordia dans l'atrium du pavillon J.W. McConnell. Et si vous avez besoin de plus d'informations, il y a deux personnes à la table d'information à la sortie de cette salle. Finalement, je remercie tous les gens qui ont soutenu nos travaux, la

sténographe, le responsable pour le son et tout le personnel de l'Office et je vous remercie de votre participation ce soir et sur ce bonne soirée et nous on continue pour six autres sessions, mais vous n'êtes pas tenus d'y participer.

Madame Isabelle Beaulieu, commissaire:

Mais vous êtes bienvenus.

Monsieur Jean Burton, président:

Vous êtes bienvenus. Merci.

Fin de la séance du 8 mars 2016.

Je, soussignée, Cindy Lavertu, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte des notes sténographiques prises par moi 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.