

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE  
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS:            M. JEAN BURTON, président de la commission  
   Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire  
   M. ALAIN DUHAMEL, commissaire

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

---

**DEUXIÈME PARTIE**

---

VOLUME 5

---

Séance tenue le 15 mars 2016, 13 h  
1550, rue Metcalfe  
Montréal

**TABLE DES MATIÈRES**

**SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 15 MARS 2016**

**MOT DU PRÉSIDENT..... 1**

**PRÉSENTATION DES MÉMOIRES**

**M. Daniel Horen Greenford et Étienne Guertin, étudiantes et étudiants de Montréal**

..... 3

**M. Jason Prince ..... 19**

**M. Dimitri Roussopoulos..... 29**

**M. Nathan McDonnell..... 32**

**Mme Nathalie Dion, Mme Hélène Lefranc, Ordre des architectes ..... 39**

**M. Ricardo Vera ..... 56**

**M. Jean Léger et Stéphanie Salagan ..... 63**

**M. Ben Clayton ..... 72**

**Mme Ioanna Avantis ..... 79**

## MOT DU PRÉSIDENT

**M. JEAN BURTON, président :**

5 Bonjour. Alors, nous allons débiter la session même si notre premier intervenant n'est pas là. Donc, on s'ajustera en cours de route.

10 Alors, je me nomme Jean Burton et je préside cette commission. Mes collègues, madame Isabelle Beaulieu et Alain Duhamel 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 la commission.

15 Nous accueillons cet après-midi les personnes et les organismes qui se sont inscrits pour exprimer leur opinion sur la réduction de la dépendance de Montréal aux énergies fossiles. Il est à noter que cette phase de consultation se passe seulement entre les citoyens et la Commission.

20 Nous avons prévu un total de 7 séances d'audition des opinions. Nous entendrons 45 citoyens ou représentants d'organisations de toutes sortes et la Commission a également reçu 35 mémoires dont les auteurs ont préféré ne pas faire de présentation orale.

25 Je vous rappelle que les consultations de l'Office répondent au principe selon lequel les citoyens ont le droit de se faire valoir dans le but d'éclairer et d'influencer les décisions des élus relativement à des projets ou à des causes qui leur tiennent à cœur.

30 Nos consultations se déroulent selon une procédure établie et les commissaires s'engagent à respecter un code de déontologie. Quant au déroulement de la séance, j'appellerai les participants selon l'ordre prévu à l'horaire. Nous allouerons une vingtaine de minutes à chacun, soit 10 minutes environ pour présenter leur opinion et 10 minutes pour un échange avec les commissaires.

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

35 This hearing will be held in French, but anyone who prefers to address the Commission in English is welcome to do so. Participants will be invited according to the schedule already defined for this hearing. A 20 minutes period will be allowed to each participant with 10 minutes for the presentation of their opinion and 10 minutes for the questions from the Commission.

40 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.

45 Les mémoires seront ensuite rendus publics et déposés sur le site web de l'Office de consultation publique de Montréal.

50 Une fois les sessions d'audition des opinions terminées, nous entreprendrons l'analyse de l'ensemble de l'information et des idées que nous avons reçues et entendues qu'elles proviennent de la plateforme de consultation en ligne, des activités contributives citoyennes, des mémoires ou du marathon créatif.

55 Nous prévoyons terminer la rédaction de notre rapport au printemps 2016. C'est la présidente de l'Office, madame Dominique Ollivier 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.

60 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 œuvre une, plusieurs ou la totalité des recommandations de la Commission.

Vous noterez la présence d'une sténographe, madame Louise Philibert, et d'un responsable à la sonorisation, monsieur Serge Boissé.

65 Comme pour la séance d'information et pour la soirée de reprise, tout ce qui est dit au cours de l'audience d'aujourd'hui est enregistré et la transcription des notes sténographiques sera accessible sur le site web de l'Office dans quelques jours.

70 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 Annick Pouliot aux communications et madame Brunelle Amélie Bourque à la table d'accueil.

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

Alors, comme nous n'avons pas notre premier intervenant... vous voulez passer maintenant?

80 **M. ÉTIENNE GUERTIN :**

Oui.

85 **LE PRÉSIDENT :**

Si vous voulez.

**LE PRÉSIDENT:**

90 S'il vous plaît, si vous voulez vous nommer.

**M. ÉTIENNE GUERTIN :**

Moi, c'est Étienne Guertin. And I am Daniel Horen Greenford.

95

**M. ÉTIENNE GUERTIN :**

Donc, on va quand même relire le mémoire, mais ça va prendre en dessous de 10 minutes. Puis après ça, on pourra discuter pendant les 10 autres minutes.

100

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

105

**M. ÉTIENNE GUERTIN :**

Nous, les étudiants de Montréal, supportons une transition vers une économie carboneutre. Pour arriver à cette fin, nous proposons que Montréal priorise et promulgue d'ambitieux plans pour décarboniser l'économie locale.

110

En tant qu'étudiants vivant dans un pays relativement aisé et socialement progressif, nous reconnaissons notre position privilégiée et notre potentiel et aspirons à travailler à créer un monde meilleur. Nous sommes conscients que notre système économique perpétue la crise climatique, nous devons donc nous efforcer d'adopter des habitudes de vie qui respectent les limitations physiques du climat de la Terre ainsi que tous les aspects de l'écologie planétaire.

115

Nous croyons que les universités devraient être des incubatrices d'innovation et, plus particulièrement, des pionnières du changement social. Les universités devront donc ouvrir la marche, travaillant avec les secteurs public et privé à développer et mettre en pratique des solutions idéologiques à la crise climatique.

120

**M. DANIEL HOREN GREENFORD :**

125 We, the students of Montreal, support a transition to a carbon neutral economy. In order to accomplish this, we propose that Montreal prioritize and enact ambitious plans to decarbonize the local economy.

130 As students living in a relatively affluent and socially progressive country, we recognize our position of privilege and capacity, and aspire to work towards creating a better world. We are aware of how our current economic system is perpetuating the climate crisis, so we must strive to find ways to live that respects the physical limitations of Earth's climate as well as all aspects of the planetary ecology.

135 We feel that universities should be incubators for innovation and more importantly, pioneers of social change. Universities will therefore lead the way, working with the public and private sectors and apply ideological and technological solutions to the climate crisis.

**M. ÉTIENNE GUERTIN :**

140 Une transition vers les énergies renouvelables et l'ultime décarbonisation de notre économie est nécessaire parce que :

145 1. Nous avons à cœur les considérations **d'équité internationale et intergénérationnelle**. Une transition vers une économie carboneutre est nécessaire afin de diminuer des émissions qui mettent en danger les vies des groupes marginalisés à travers le monde ainsi que des générations futures.

150 2. Plusieurs d'entre nous seront à la recherche d'emplois épanouissants qui, nous croyons, font partie de la solution à la crise climatique, non PAS de la perpétuation du problème. Une économie carboneutre aura besoin de davantage de travailleurs compétents dans l'industrie des énergies renouvelables et les autres industries innovantes.

**M. DANIEL HOREN GREENFORD :**

155 A transition to renewable energy and the ultimate decarbonization of our economy is necessary because:

160 1. We care greatly about considerations of international and intergenerational equity. A transition to a carbon neutral economy is needed to lower emissions that are endangering the lives of many marginalized people around the world as well as countless people who have yet to be born.

165 2. Many of us will be looking for fulfilling employment that we believe is part of the solution to the climate crisis, NOT part of perpetuating the problem. A carbon neutral economy will need many more skilled workers in renewable energy and other innovative industries.

165 **M. ÉTIENNE GUERTIN :**

170 Nous proposons que Montréal – un centre urbain d'importance ainsi qu'un pôle culturel et économique vital du Canada – mène la transition en collaboration avec d'autres villes canadiennes. Nous mettons de l'avant les ambitieuses propositions politiques suivantes afin de faire en sorte que Montréal réalise la carboneutralité :

175 1. L'adoption d'un budget carbone en accord avec l'objectif de rester sous les 1.5°C de réchauffement global moyen qui est la cible supportée par le gouvernement fédéral. Cela équivaut à un reste de 135-220 millions de tonnes (Mt) de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>). Cela permettrait à la ville de planifier des politiques encadrées par une quantité bien définie d'émissions que peuvent émettre Montréal et les Montréalais. Ce faisant, nous ne dépasserions pas notre part des émissions mondiales nous séparant de la barre des 1.5°C, évitant ainsi les pires effets des changements climatiques.

180



**M. DANIEL HOREN GREENFORD :**

185 We propose that Montreal – a major urban center as well as a vital cultural and economic  
hub of Canada – lead the transition along with other Canadian cities. We put forward the following  
ambitious policy proposals for making a carbon neutral Montreal a reality:

190 1. The adoption of a carbon budget in line with staying below 1.5°C global mean warming  
– the target supported by the federal government. This equates to a remaining 135-220  
million tonnes (Mt) of carbon dioxide (CO<sub>2</sub>). This would allow the city to plan policy working  
within a well-defined amount of emissions Montreal and Montrealers can emit. All the while  
staying within our fair share of the world's remaining emissions in keeping with a 1.5°C  
maximum warming target so that the worst effects of climate change can be avoided.

195 2. Annual or at least biennial greenhouse gas (GHG) emissions inventories of all territorial  
and consumption based emissions that is generated by the entire Greater Montreal area  
population. The city of Montreal and its boroughs should join and adopt the GHG protocol  
project city-level accounting standard. This global accounting method developed in  
partnership with World Resources Institute (WRI) and the World business Council for  
Sustainable Development (WBCSD) will facilitate informed city policy formulation and  
200 decision-making for tackling climate change.

**M. ÉTIENNE GUERTIN :**

205 3. L'investissement dans des projets d'infrastructure d'envergure devrait prioriser des  
solutions climatiques, en particulier encourager l'utilisation du système de transport public  
plutôt que de véhicules privés. Plus de fonds doivent être investis dans l'expansion et  
l'amélioration du service de transport public, non PAS dans l'expansion de la capacité  
routière et autoroutière. Nous proposons de prendre des mesures pour réduire le coût des  
transports publics et d'atteindre éventuellement la gratuité pour tous les citoyens.

210 **M. DANIEL HOREN GREENFORD :**

215 4. We recommend further implementation of programs designed to proliferate the construction of auxiliary infrastructure for electric vehicles and fee-bates for consumers buying electric vehicles to help expedite the transition to an electrified personal vehicle fleet. We note and understand that in a city so heavily dominated by the use of private vehicles like Montreal, electric personal vehicles will necessarily be part of the solution for decarbonizing Montreal's largest source of GHG emissions -transportation.

220 **M. ÉTIENNE GUERTIN :**

225 5. De meilleurs standards d'efficacité pour les édifices neufs et rénovés : nous proposons que la ville recherche des fonds au niveau provincial ou fédéral pour aider les propriétaires par des prêts sans intérêts ou des taxations avec remise afin d'améliorer l'efficacité énergétique de leurs maisons, et que les propriétaires louant à des locataires soient tenus de payer pour le chauffage afin d'encourager l'installation de matériaux à moindre intensité carbone et rapidement renouvelables, de systèmes de chauffage et de climatisation plus efficaces et de meilleures isolation et fenêtres. Les propriétaires d'immeubles locatifs pourraient être tenus d'inclure les coûts de chauffage dans le coût de location pour les aider à améliorer l'efficacité de leurs immeubles. De telles régulations, si elles sont appliquées intelligemment, ne devraient pas affecter le coût de la vie pour les locataires ni le revenu des propriétaires.

230

**M. DANIEL HOREN GREENFORD :**

235

6. Sustained opposition to pipeline projects passing through Montreal communities. We stand with the conclusion of the Montreal Metropolitan Community (CMM) public consultation hearing on Energy East and support the city in its decision to oppose Energy East on the basis that the environmental risks outweigh the economic reward.

240

And finally, we feel that the city should join the Carbon Neutral Cities Alliance and set a target of carbon neutrality for its 400<sup>th</sup> anniversary in 2042. We note that this target is compatible with our first policy recommendation of a 1.5°C carbon budget and refer the reader to the memorandum submitted by climate scientist Dr. H. Damon Matthews for a detailed explanation of the political context and technical information supporting the case for the adoption of a city carbon budget.

245

Again, as youth who aspire to live in a better world and who will be alive to witness the worse effects of human-induced climate change, we demand that action be taken to mitigate emissions here at home, and we are ready to rise to the challenge to help make this a reality.

250

**M. ÉTIENNE GUERTIN :**

Et finalement, nous croyons que la ville devrait se joindre à l'Alliance des Villes Neutres en Carbone et se donner une cible de carboneutralité pour son 400<sup>e</sup> anniversaire en 2042. Nous notons que cette cible est compatible avec notre première recommandation d'un budget carbone de 1.5°C et référons le lecteur au mémoire soumis par le spécialiste du climat Dr. H Damon Matthews pour une explication détaillée du contexte politique et pour de l'information technique supportant l'adoption d'un budget carbone pour la ville.

255

260

Encore une fois, en tant que jeunesse qui aspire à vivre dans un monde meilleur et qui, de son vivant, sera témoin des pires effets des changements climatiques induits par les humains, nous demandons que des mesures soient prises pour mitiger les émissions ici même, chez nous et nous sommes prêts à relever le défi de faire de ce projet une réalité.

265

Merci. Les étudiantes et étudiants de Montréal.

**LE PRÉSIDENT :**

270

Des questions?

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

275

Oui. J'aurais une question à propos du *greenhouse gas protocol*. Vous suggérez à la ville de Montréal d'y adhérer et de s'en servir. Quand on va sur le site, on se rend compte qu'il y a très peu de villes au Canada qui y ont adhéré. Il y a Saskatoon, Toronto et Vancouver; beaucoup plus de villes aux États-Unis et en Amérique du Sud. Et même si, parmi les donateurs fondateurs de ce protocole il se trouvait Environnement Canada et les Ressources naturelles Canada, vers 2007-2008 – quelque part par là – est-ce que vous avez pu... vous avez une explication pour laquelle ce protocole est si peu répandu au Canada?

280

**M. DANIEL HOREN GREENFORD :**

285

I suppose that it's very slow to get cities to adopt a standardized accounting method and I think eventually it will be. But there has to be, there has to be more of a motivation, and maybe more public support, because it's not a trivial thing to standardize accounting methods and... but the cities are adopting it, yes, you said Toronto and Vancouver are going to join. And it requires the money to put forward to this, to, I guess to hire the staff necessary to do the accounting to the same standards and... But it will become standard for most urban centers, I feel. And it is important that there are standards, because there's huge variations on how people can do accounting, especially for consumption base emissions. So, without a standard, it's very difficult to tell what the actual emissions are of a city and it varies too widely to get good information.

290

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

295

Connaissez-vous un organisme au Canada qui fait la promotion de ça ou si c'est dans le nuage, puis on attend qu'il pleuve?

**M. ÉTIENNE GUERTIN :**

300

Is there an organism that is promoting it to stick to this protocol? Is there an organism?

**M. DANIEL HOREN GREENFORD :**

305

You mean a political body, like a city...

**LE PRÉSIDENT :**

310

An institution. Some kind of a private or community body that promotes the use of that protocol, and goes from city to city to explain it and...

**M. DANIEL HOREN GREENFORD :**

315

I feel that it would be a very good thing to have. But I don't think there is an organization that has a mandate to communicate the framework yet. That would also be a good thing for the city to take initiative on, or to... or for other lets say environmental NGOs to adopt as part of their mandate. It still, even though the protocol was set up quite some time ago, it is taking a long time to disseminate into the public, into the public knowledge. Communication and educating the city and people that are interested would be an important step. But I haven't seen it done by any specific organization in Canada.

320

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

325

Peut-être que ce serait un bon sujet pour la Fédération canadienne des municipalités ou quelque chose de ce genre-là. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

On the same subject, would you say that this accounting and reporting method could be applied to the City of Montreal as is, given the fact that we have is 2009?

330

**M. DANIEL HOREN GREENFORD :**

Exactly. I think the first... I think the most practical thing would be to use their standard to do the next inventory and to try to do inventories at least every two years. Every two years would be sufficient to start with, but ideally every year. This is why... Without that, it's very hard to prescribe any policy and to monitor our progress. And especially, as we... adopting a carbon budget to make this tangible and to give us a hard, a concrete amount of emissions that we could have to emit up to until, let's say, the 2042 deadline without proper monitoring and being standardized so that we can compare self to other cities, it would be very difficult to do this. So the first step would be to do another inventory as soon as possible so to put aside the resources to do that and to follow their accounting standards.

335

340

**Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire:**

Juste une question sur une mesure concrète dont vous parlez : mettre le chauffage dans les mains des propriétaires. C'est juste parce que je n'ai pas bien compris le mécanisme que vous proposez.

345

**M. DANIEL HOREN GREENFORD :**

350

Ok. So for making a responsibility of the owner, I guess I haven't seen explicitly but I feel that if this were, I guess, part of the standard tenant-owner agreement that owners have to assume responsibility for heating and if they were monitored, it should evolve naturally. But there has to be some sort of standard. I don't... I look for some supporting stuff but it would be a good thing to maybe commission some research on this before actually implementing a policy.

355

**Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire :**

O.K. A general idea.

360

**M. DANIEL HOREN GREENFORD :**

But I think that, in theory, if owners were responsible for paying for heat, we would see a lot more efficient housing because, as a tenant and as many students are – most students are tenants – we've... I personally have seen, lots of my friends have seen, the removal of more efficient heating like large radiators and being replaced with baseboard heating, only so that the tenants have to pay for the heating and then it's taken out of the rent and given to the tenants, and a net effect is actually increasing cost and a less efficient heating system.

365

**LE PRÉSIDENT :**

Mais le lien que vous faites entre le fait que le propriétaire paie et/ou inclut les coûts de chauffage dans le loyer n'aurait pas d'incidence sur le coût qui est transféré au locataire. J'aimerais comprendre.

370

375

**M. DANIEL HOREN GREENFORD :**

380 Well, if a tenant is forced to pay for the heating, it will reduce the amount that they pay Hydro Quebec for the utility for the energy. So the net effect will still be a decreasing cost because it will be a more efficient system.

**LE PRÉSIDENT :**

385 Which is supposed to be transferred to the tenants?

**M. DANIEL HOREN GREENFORD :**

390 Yes, but the owners will have to put in the money up front and maybe there will be mechanisms like... I was aware that we did have a mechanism for retrofitting buildings in Canada that there were fee-bates issued by the government and I know the United Kingdom also did something similar with the Department of Energy and Climate Change for their pre-building project. But I don't... these things are kind of falling out of vogue and they were very good ideas. Because if you.... you can at least help the owners, finance their renovations to retrofit buildings, then, there should be a minor cost passed down to to the tenant. And then, once that's paid off, the net effect will be cheaper heating costs to the tenants because it all... instead of paying Hydro Quebec, they will pay the landlord who will be paying Hydro Quebec for the heating because it will be electric heating a far more efficient system.

**LE PRÉSIDENT :**

400 Si vous permettez, j'aimerais revenir sur la notion de budget carbone. Jusqu'à maintenant, les objectifs sont fixés en pourcentage de réduction des émissions. Et c'est pas facile quand on veut identifier des cibles d'action, par exemple le nombre de voitures qu'il faudrait retirer à Montréal pour. Comment est-ce qu'on peut concrètement passer donc de tonnes de carbone à une réduction d'émissions de gaz à effet de serre? Et pour le moment, c'est deux approches totalement différentes.

405



**M. DANIEL HOREN GREENFORD :**

410 I think the carbon budget approach is much better because you get... you do have a  
concrete amount and then you can look at the statistics for how much so many cars on the road emit  
over a year, and so you can actually very easily, with a back of the envelope calculation see how  
much you need to reduce let's say, roads over a number of vehicles on the road. There is one site  
that I have seen and I will... I'll submit the name of the site that is being built to show the effects for  
415 Canada of changing, let's say, a number of cars on the road and various other things for very  
different sector. So, I think, there are few different groups working on this at the moment but,  
ultimately, if a carbon budget was adopted, then it would have to be divided amongst sectors, let's  
say if it was Canadian, it would be divided amongst provinces and sectors in each province, and  
then, it could be divided further at the municipal level. And then you could have concrete, you know,  
420 concrete targets for every single sector, every single scale of a very single special scale as well.

**LE PRÉSIDENT :**

425 Are you saying that we could translate the actual 30% by 2020, for example, the object of  
Montreal in tonnes of carbon?

**M. DANIEL HOREN GREENFORD :**

430 Exactly.

**LE PRÉSIDENT :**

You could?

435 **M. DANIEL HOREN GREENFORD :**

It is as simple as integrating under the curve because if you look at the...

440 **M. ÉTIENNE GUERTIN :**

Est-ce que tu veux remettre notre ...

445 **M. DANIEL HOREN GREENFORD :**

If you look at the... so just to show you an illustration for Montreal, we are at roughly 14 mega tonnes a year and if we reduce to zero by 2042, the amount left that we have is just the area under the curve, which is under 189 million tonnes. So, it is simple as, you know, so that is our range of emissions per year, as so our total emissions is simply the interval under our range of emissions.

450 **LE PRÉSIDENT :**

Ah, ok.

455 **M. ÉTIENNE GUERTIN :**

Mais c'est ça. Ça, ce serait pour arriver à zéro en 2042 – zéro émission...

460 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**M. ÉTIENNE GUERTIN :**

465 ....mais si on veut réduire de 30% par année, ben du moment qu'on connaît nos émissions  
annuelles, on peut enlever 30% à ça puis savoir comment réduire.

**LE PRÉSIDENT :**

470 Et cette méthode de calcul, on peut la trouver en quelque part, sur un site, sur... parce que  
j'aimerais qu'on soit capable de proposer autre chose que le pourcentage de réduction des gaz à  
effet de serre. Si on peut être plus précis pour définir des cibles spécifiques aux différents secteurs.

**M. DANIEL HOREN GREENFORD :**

475 Ok. To my knowledge, this hasn't been graded up yet but it should be on a timescale of  
months now. There is... I know that there are environmental engineers working to publish  
something within the next few months. I have been consulting a few groups as well. So, there will be  
some formal brief coming out that will probably break down our federal carbon budget and the  
federal carbon budget, there will be a few options for that because there are different methodologies  
480 of dividing the global carbon budget amongst countries and their considerations of equity and  
practical considerations. So there will be a scale, there will be a range of values for the federal one.  
And then how to divide that further amongst sectors and provinces is, of course, an open question.  
So that will be available most probably in the next few months. But if you go to – I think it's: *CO2  
manager.org* but I will check this – there is, without having to actually specify a budget, you can see  
485 in fact changing certain things, like reducing cars on the road or reducing energy generated from  
fossil field plants or various other things. And then you can see actually how the climate change  
over time. So that's a very good instructive tool but...

**LE PRÉSIDENT :**

490

O.k.

**Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire :**

495

Juste une dernière précision. Dans votre réflexion à vous puis par rapport à ce que vous avez lu et tout ça, quand vous, vous, votre interprétation – parce qu'on a eu différentes interprétations du carboneutre 2042, est-ce que ça inclut dans votre réflexion à vous, nos importations ailleurs comme émission, the externalities, ou non?

500

**M. DANIEL HOREN GREENFORD :**

The externalities and...

**Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire :**

505

The definition of 2042 for zero emission?

**M. DANIEL HOREN GREENFORD :**

510

Importantly, what we are consuming in the city. Yes, carbon neutrality... since we are a city, and the nature of cities being we import most of what we consume – it's important to use consumption base accounting as an ideally... in a standardized way as proposed by GHG protocol. So the target, being carboneutral doesn't mean that we don't ever emit any greenhouse gas within the city's boundaries, but we need to offset whatever it is we emit and our total amount that we're responsible for being neutral is our consumption base account which includes,, the emissions embedded in all the goods that we consume in the city, emissions are generated outside of the city boundaries. And I believe that's the full scope of the GHG protocol, scope free.

515

**Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire :**

520

O.k.

**LE PRÉSIDENT :**

525

Ça va? Thank you very much. Merci beaucoup.

**M. DANIEL HOREN GREENFORD :**

Thank you.

530

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur? Quand vous serez prêt.

535

**M. JASON PRINCE :**

OK. Alors...

**LE PRÉSIDENT :**

540

Dix minutes de présentation et ensuite, petites questions.

**M. JASON PRINCE :**

545

Super. Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

550

**M. JASON PRINCE :**

555 Alors, monsieur Burton, monsieur Duhamel et madame Beaulieu, les commissaires, merci beaucoup d'être à l'écoute. C'est une consultation publique, je crois, qui est très importante. Vous avez passé beaucoup d'heures et je vais essayer d'être bref mais cette intervention – et ça se peut que je vais jouer entre les deux langues. Ça vous va?

**LE PRÉSIDENT :**

560 Aucun problème.

**M. JASON PRINCE :**

565 En général, l'axe de notre intervention, c'est que, mettons que presque 60% des gaz à effet de serre qui proviennent des carburants fossiles sont dans le transport, c'est le nerf de la guerre. Alors, notre mémoire est construit sur une vision de l'avenir de Montréal. Mettons d'ici 25 ans, on a une ville qui se déplace d'abord par le transport en commun et auto-partage de toutes sortes, transports actifs et la marche incluse.

570 Alors pour y arriver, comment est-ce qu'on va y arriver. On a eu beaucoup de consultations dans le passé pour l'adoption du PMAD et comment financer le transport en commun fait par le CMM. Alors, il y avait beaucoup d'encre écoulé depuis des années sur comment financer le transport en commun.

575 On est dans l'embarras d'avoir un fonds fort qui est quasi complètement dédié au transport autoroutier. Mais on a une population qui est prête à vraiment faire la transition vers d'autres modes de transport. Et je constate que, mettons depuis... avec le nouveau métro Montmorency, ils ont dépassé de deux fois les prévisions en achalandage le 747 – doublé donc – je crois, à l'intérieur d'une année, c'était vraiment dépasser tous les *expectations* comme on dit. Alors, on constate dans les sondages, par exemple, et j'ai lu depuis des années, à peu près un tiers des personnes qui  
580 utilisent maintenant leur char pour aller au travail à l'heure de pointe, ils sont prêts à changer – au

Canada – sont prêts... il y a un momentum ici, dans la volonté mais le problème est que ça n'existe pas ces options.

585 Alors, c'est un énorme défi de financer ça. Alors, on a plusieurs exemples de pistes de financement. On a des écofiscalistes de McGill et de l'Université de Montréal qui proposent des péages sur les ponts. Il y a un *carbon tax* encore plus poussée, et là, on a Vancouver qui a 17 sous/le litre pour le financement dédié au financement de transport en commun. Ici, je crois qu'on est à trois sous le litre, si je me trompe pas, pour l'AMT. Alors, il y a une marge sur la taxe sur l'essence. On a aussi... mais il y a d'autres outils qu'on peut imaginer. Il y a beaucoup... c'est clair  
590 que plus qu'on taxe le transport, par exemple en char, moins qu'il y aura des chars, plus qu'il y aura des chars électriques, peut-être éviter les taxes, par exemple, c'est évoqué parfois. Mais on va taxer eux autres aussi, j'imagine. On va trouver une façon de taxer l'électricité utilisée pour le transport, dès que ça prend de l'ampleur. Mais le but ultime de ça est de, en grand, c'est taxer les choses négatives et encourager les choses positives pour la société. Le fameux *bonus malus*.

595 Alors, dans notre proposition, on sélectionne quelques façons de lever un financement pour le transport en commun, et ensuite on propose les dépenses. Alors, voici la structure de notre mémoire.

600 Alors, on a chiffré ça avec des chiffres dans la place publique. Moi, je suis pas expert, on est pas expert dans le comment financer dans tous les détails, mais dans les grandes lignes, je crois qu'on a ficelé une proposition de plusieurs milliards de dollars pour enfin doubler les options de transport en commun d'ici 5 à 10 ans.

605 Le troisième outil de financement, c'était le *Cap and Trade*, qu'on prévoit avoir beaucoup d'argent de ce système que le Québec a mis en place avec Californie et d'autres suivront. On a... l'horizon aussi, l'autre taxe fédérale qui s'en vient, mais on verra comment est-ce qu'on peut s'organiser pour que ce soit dédié à la solution qui est le transport en commun. Ça, c'est un enjeu politique à voir.

610 Alors, on a aussi inséré dans le mémoire le concept qui émane de nos parties économiques ici dans la région de Montréal. Moi, je suis fasciné par ces deux études qui ont été faites par le

615 CCMM – *The Chamber of Commerce* – vous avez, j'imagine, saisi les détails de ces deux documents. Ce sont, pour moi c'est quasi impossible à trouver, à essayer de bâtir comme un débat. J'enseigne à l'université puis on a des étudiants qui ont essayé de mener comme des débats publics. On a essayé d'organiser quelque chose sur le transport, et ce n'était pas possible de trouver des parties prenantes dans la société qui peuvent jouer le rôle en faveur de char privé. C'était aussi difficile que ça. J'imagine qu'il y a des parties prenantes. Des gens qui habitent les banlieues qui n'ont pas d'option. Mais c'est, c'est, c'est, ils sont vraiment représenter dans la place publique. Alors, c'est comme quasi unanime. Il y a un consensus général d'aller de l'avant avec un réinvestissement  
620 mais massif dans le transport en commun. À mon avis, c'est ça que je constate et c'est ça que je partage avec vous. Je suis un acteur de la scène municipale depuis des années, sur le projet Turcot, parmi d'autres.

625 Alors, j'ai pas donné tous les détails de ces documents faits par la CCMM mais ils sont là pour lire. On constate que plus qu'il y a des gens qui utilisent le transport en commun, en règle générale, plus qu'il y a de l'argent dans les poches des montréalais et montréalaises pour dépenser localement. C'est gagnant-gagnant.

630 Plus qu'on investit dans le transport en commun, plus qu'il y a un créneau de développement durable au Québec. On a déjà Bombardier, Novabus, on a d'autres joueurs, on peut vraiment bâtir toute une stratégie de développement pour des années à venir sur la reconstruction de nos systèmes de transport au Québec. C'est une... je crois que déjà, c'est dans les cartes. On voit, on constate : le Québec, pensez vraiment à ça, on parle de l'exportation de l'électricité, on pense de vraiment axer sur cela. Faut que la Ville de Montréal pousse ça vraiment. C'est de voir,  
635 d'ici 5, 10 ans, c'est vraiment, c'est nous, c'est le Québec, pour Amérique du Nord, qui est le leader dans ça. Et, en fait, ça ici même à Montréal, pour démontrer nos compétences et bâtir ce créneau qui est vraiment porteur de l'avenir, je crois.

Alors, moi je parle comme usager de transport en commun. Et c'est ça le *game*.

640 What we really need is a system that moves us fast, fast, fast, that should be the only criteria. We have got to be able to move in the urban space on public transit three times faster than we do now. We should set that as an objective. It's hard to connect these networks together but we



645 have... we work at different scales. We have the Bixy – I use the Bixy and it's a magnificent instrument because you can connect the little bits in your *trajet* very quickly. Once you buy in to the cocktail transport, you can speed up your movements in the city magnificently.

650 So, I've been a user of Communauto since 1999. I think I was a member and I had to give up my Communauto membership because my mother gave me a car, and I hated that car for all the three years I had it. You have to dig it out of the snow - have I lost my 10 minutes? Am I still on time? – Ok, I'll just tell you a little anecdote: the private car is finished in my mind. It's done. You spend so much time and money on a private car. It makes no sense economically. I think there is a very good study on this by Pineau at University of Montreal, an excellent study on exactly how much it costs to own a car, that I don't think we understand.

655 The users don't quite understand, we are living a delusion when we own a car. We think... you know, we only talk about the gas but it's so many other things. Moving the car from one side of the street twice a week and getting tickets. I kept my tickets on file and I had 15 tickets cause I could not – you know with a child - you can't keep up with it. Digging out of the snow, it's such a painful thing. I haven't dug a car. I own 550 cars with Communauto. I haven't dug at a car because  
660 somebody else digs it out for me. Thank you, other users.

665 Autopartage is really super important for increasing our speed and moving around the city. But I think our busses need to be priority no. 1 on the surface. We need to expand our metro system to a long term, may be medium term. But we need to not be half – excuse the expression in English – but we can't be half assed about it. We need to find those places where there is conflict between busses and cars and give the busses clear priority in the urban space. We have, I mean, every day I see places where we could rebuild the infrastructure and prioritize the busses.

670 And this would make people come. There are two things that make be people go to public transit: one is the speed and the other is the price. So if we can keep those two things we can keep affordable, even reduce the price of the public transit, find new ways to make incentive – price incentives – for different targeted groups, and increase the speed, this is the most important thing that we should be focussing on in the coming years. I think we will do a great service to the city of the future.

675           Of course, I have to end on car sharing. I talked a little about it but I think we need to... I  
know it is extremely painful for the taxi community and the families. But the future, it's got to be in  
opening of all of these car sharing options, including Uber and Lyft, and any other car sharing  
options that may come down the pipeline, on top of Car to go and automobile. And, of course, if we  
are shouting for carbon neutrality, we should make them all electric. It's a... it would be the easiest  
680 think to electrify.

          The mass transit system, in my opinion, should be first. First, we should develop it and then,  
when ready to electrify, we can electrify, we have some extra cash right now. But if we had a billion  
dollars right now to spend on mass transit, we should not be putting it in electrification of transport,  
685 we should be building a better network based on speed.

          And, as a second thing then we can add electrification component, I believe. But I know that  
Quebec conversation is going in the other direction. We are going to spend an awful lot of money on  
electrifying with unknown untested technologies. So, I will end on that note just to, again, thank you  
690 for listening.

**LE PRÉSIDENT :**

          Thank you.  
695

**M. JASON PRINCE :**

700 It's a very passionate debate. It's very emotional. I just... I want, I passionately want, I always get emotional in public consultations. I don't know why. I don't get emotional in other areas of my life. I probably ought to get more emotional in other areas in my life. I don't usually. I really desperately want the city of the future that I am describing you. I want it! I want you to help us get it! It's a big responsibility.

**LE PRÉSIDENT :**

705

We know.

**M. JASON PRINCE :**

710

Thank you.

**LE PRÉSIDENT :**

715

Des questions?

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

720

Oui. Juste une précision quant au *time frame*. Doubler les stations de métro, doubler le nombre d'autobus. Vous situez ça d'ici à 2042 ou plus...

**M. JASON PRINCE :**

725

On peut faire des grandes étapes d'ici 10 ans, je crois. Alors, c'est en deux étapes. On est un peu flou dans le temps. Moi, je constate que c'est difficile de penser imaginer d'ici 25 ans, c'est... 35 ans c'est difficile pour les gens de saisir. Ça c'est comme *inimaginablement* long. Mais on peut faire des choses d'ici 10 ans, d'ici 5-10 ans, c'est possible.

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

730           Alors, pour vous, c'est... il y a un sentiment d'urgence dans votre plan d'investissement. Is  
it an emergency or just a pressing thing to do?

**M. JASON PRINCE :**

735           If you look at the metro systems around the world, we haven't really developed our metro  
system. We are blagging. We have a winter city, I know there has been a lot of talk about tramways  
and other city building methods. I have been an active member of Projet Montréal and Bergeron  
pushed this idea very strongly, but I think we should be developing our system, we should have... I  
very much liked Robert Moses' approach to building infrastructure, where you have a little nickels  
740           and dimes coming in every single day and you use that revenue's stream to borrow money from the  
bankers to build the infrastructure you need now. And, miraculously enough in New York City time  
and time again, it didn't matter how much you taxed them, the people still came, and the city still  
grew and they still kept building. They built the Triborough *Bridge* with nickels and dimes.

745           And so, we need to use this to build our public infrastructure with this method, to build our  
public infrastructure, in this memoir, this is what I am proposing. We set up a dynamic, a self-  
financing dynamic, you know, we get the users to pay for this and we create some very nice bonds  
for the Caisse d'économie or whoever it is, whoever is going to finance us. But we create, we use an  
economic model to do it.

750

          Now, somebody who's better in maths has to figure out exactly what and how this is going  
to work. But, I think, it's urgent to come to your question, I mean I think it should be done. I mean, I  
know nobody seems to want to spend money these days, it seems to me. But it's an expensive  
venture to double the metro stations but... I say it's urgent.

755

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

Si je résume bien votre pensée, on pourrait dire : il est urgent de se presser, en français. Je ne sais pas comment on pourrait traduire en anglais : it's an emergency to press on and do it.

760 **M. JASON PRINCE :**

I think we need to do it. I think the people... Here's the beautiful thing. We have some of the worst congestion in Canada, in Montreal. And these are winning conditions for making people switch their mode. We use this moment. As soon as we fix the roads, and things get a little better and people start to think, they dream again of that beautiful moment back in 1972 when they could get downtown in 22 minutes, they want that. And they could have it for a few years. Before we get to that more fluidity in our... because we are rebuilding some of these key infrastructure in the city, right now is when we have to massively invest in public transport and people will switch modes and they will forget their... and leave their car behind.

770

So, I think there is that sense of urgency right now. We have bad congestion. Congestion is great, it's the most important... it's a winning condition for getting people to switch their travel patterns to get away from that horrible daily struggle. And so, that's why it's so important to do it now. J'espère que c'est clair?

775 **M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

Oui. Oh oui.

**LE PRÉSIDENT :**

780

Mais c'est bien de concevoir la congestion comme étant une opportunité. Ça change le point de vue.

**M. JASON PRINCE :**

785

C'était un professeur à McGill qui m'avait dit ça dans le corridor, comme si c'était comme une contradiction et j'ai pas pu saisir le sentiment de qu'est-ce qu'il voulait dire de ça. Je crois qu'il

était comme fou, là, mais depuis je vois que ça c'est vraiment... c'est la réalité. C'est une vérité profonde qu'il a exprimée là, ce que je partage avec vous.

790

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup de vous être déplacé. Je pense qu'on a trouvé des idées intéressantes à nouveau.

795

**M. JASON PRINCE :**

OK. Merci encore.

800

**LE PRÉSIDENT :**

Et continuez de vous préoccuper de la vie à Montréal.

805

**M. JASON PRINCE :**

Merci beaucoup et bonne journée.

**LE PRÉSIDENT :**

810

Merci à vous.

**M. DIMITRI ROUSSOPOULOS :**

815 Alors, je dirais bonjour à tout le monde présent et surtout les trois commissaires. Je commencerais en disant que d'après moi, le mandat que l'Office a reçu est trop serré, est trop modeste. Je dis ça parce qu'on doit reconnaître le fait que le défi du changement climatique est assez large et c'est pas avec des petites solutions face aux questions de combien de pétrole on consume vont régler cet énorme problème.

820 Mais quand même, j'ai, comme vous voyez, 5 propositions à vous présenter. La première est la question des toits verts. Je ne comprends pas pourquoi la Ville de Montréal n'est pas beaucoup plus avancée que ça. Quand j'étais président du Centre d'écologie urbaine de Montréal, on a entrepris un projet-pilote sur la rue Jeanne-Mance dans un édifice assez âgé en pierre grise où on a construit avec différentes contributions financières qu'on a reçues un  
825 toit vert qui est toujours là et fonctionne.

Et puis après ça, on a organisé une conférence publique à l'UQÀM où il y avait plus que 200 personnes présentes et des experts d'autres villes. Le but de cette conférence était d'encourager la Ville de Montréal d'adopter une politique face aux toits verts sur les bâtisses résidentielles. Mais contrairement à d'autres villes en Europe, pas de progrès dans aucun  
830 sens dans cette direction.

Même chose avec l'énergie solaire. Là encore, il y a des individus qui mettent des panneaux d'énergie solaire chez eux et il y a même quelques commerces qui font ça, mais il n'y a pas une politique globale de la part de la Ville de Montréal ou de la CMM d'encourager, d'aider techniquement, financièrement, etc., etc., d'aller vers cette direction.  
835

Et je ne pense pas que Hydro-Québec est un obstacle. Je pense que Hydro-Québec peut collaborer dans une telle politique. Alors, pourquoi la Ville de Montréal ne s'engage pas dans cette direction?  
840

845 Troisième proposition, c'est la question de comment recycler surtout les grands édifices de plusieurs étages vers une consommation énergétique beaucoup plus efficace? Je me rappelle il y a 15 ans quand j'ai visité la Ville de Toronto. J'ai eu l'occasion de rencontrer et parler avec Jack Layton qui était conseiller municipal à l'époque, il m'a introduit à une tentative que la Ville de Toronto a déjà mis sur pied tout un organisme qui aidait avec des conseils à des grandes sociétés comment convertir leur bâtisse dans la consommation de l'énergie efficacement. Il m'a montré les réussites de ce programme.

850 Alors, pourquoi ça n'existe pas à Montréal? Est-ce qu'on est ignorant ou simplement stupide?

855 La question de la voiture dans les grandes rues de Montréal. Vous savez, les origines des routes dans les villages et les villes, c'était d'abord des endroits pour l'utilisation des citoyens et citoyennes. C'est de là où on a compris que l'idée était d'abord pour des humains. Mais depuis l'existence des automobiles, surtout les automobiles privées, même l'opinion publique et celle tellement des décideur qui favorisent l'auto privée.

860 Et il faut changer cette mentalité. Il faut changer la mentalité dans deux sens. Un est d'introduire l'auto électrique, là encore avec une politique publique qui dépasse les paroles, les bonnes paroles, qui met en pratique la possibilité d'avoir des autobus de la STM qui sont changés vers l'électrique. Alors là encore, c'est quelque chose qui est faisable.

865 Et dernièrement, il faut... je me rappelle quand j'ai fait une telle déclaration à une table ronde à Paris pendant le conférence COP21 et c'était accueilli par beaucoup de maires qui étaient autour, des participants à cette table ronde, qu'on doit aller vers le transport public gratis. Même mon intervention a été appuyée avec enthousiasme. Et on sait que certaines villes en Europe, on est déjà en marche vers une telle politique.

870 Alors ça, c'est mes 5 propositions, très concrètes. Mais comme vous pouvez deviner, ça prend du leadership politique et ça prend un intérêt au niveau politique parce que l'intérêt au niveau de la société civile est très évident. La société civile de Montréal a pris cette



consultation publique au sérieux. Vous avez eu beaucoup de réaction d'intérêt, alors, il s'agit de passer à l'action. Voilà.

875

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

880

**Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire :**

Moi, ça va. Je pense que c'est très clair. Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

885

J'avais une question sur laquelle j'aimerais que vous élaboriez un peu. À votre quatrième point, «*L'usage privé de la voiture peut être substantiellement réduit.*» Comment?

**M. DIMITRI ROUSSOPOULOS :**

890

Par exemple, dans le centre-ville de Londres, comme vous le savez ou vous devez savoir, la Ville de Londres a imposé un tarif, une taxe supplémentaire pour permettre à certaines voitures de rentrer dans le centre-ville.

895

Au tout début quand c'était présenté par la mairie de Londres, il y avait une opposition énorme. C'était imposé quand même par la Ville de Londres et maintenant, tous les citoyens et citoyennes de cette ville applaudissent cette politique. Et non seulement ça, mais c'est mis en application peu à peu à Paris et d'autres villes.

900

Ça, c'est une proposition qui prend cette direction. Dans la Ville d'Athènes par exemple, on peut avoir accès au centre-ville seulement si sur notre plaque, il y a certains nombres, le lundi ou le mercredi ou le vendredi, et s'il y a d'autres nombres sur votre plaque, vous avez accès seulement le mardi et le jeudi.

905           En tout cas, il ne manque pas de politiques qui sont déjà en application en Europe. Il s'agit de nous informer et il s'agit de prendre des mesures nécessaires.

          Je vous donne une deuxième, une dernière affaire qui me provoque chaque année quand... il y a un jour par année, imaginez-vous, un jour par année où une certaine petite  
910 partie du centre-ville est déclarée libre de toute voiture. Mais c'est après 7 ans de répétition de cet exercice sans élargir le territoire, ben voilà, ça devient comique ça.  
Alors, qu'est-ce qui manque? Le manque d'imagination? Le manque de volonté? Donc, il faut l'élargir avec le temps, il faut encourager les gens à utiliser d'autres moyens de transport, etc.  
Alors, il ne manque pas des idées.

915

**LE PRÉSIDENT :**

          Et ailleurs au Canada, ça existe une interdiction d'entrer au centre-ville avec une auto?

920

**M. DIMITRI ROUSSOPOULOS :**

          Il y a une réduction à Vancouver, mais pas à Toronto et pas à Montréal bien sûr.

**LE PRÉSIDENT :**

925

          D'accord. Merci beaucoup, Monsieur Roussopoulos. J'inviterais maintenant monsieur McDonell. Vous êtes là.

**M. NATHAN McDONNELL :**

930

          Bonjour. Est-ce que c'est correct si je m'explique en anglais?

**LE PRÉSIDENT :**

935           Aucun problème. Aucun problème, Monsieur.

**M. NATHAN McDONNELL :**

En chinois?

940

**LE PRÉSIDENT :**

Peut-être pas. Mais en anglais, ça ira certainement.

945 **M. NATHAN McDONNELL :**

Oui. Ok merci. Sir, I want to start by saying that I think this public consultation is a great opportunity to hear the public and to think how we can change this. - Is there a timer?

950 **LE PRÉSIDENT :**

About 10 minutes for your presentation and then, there will be questions from the Commission, if we may. Thank you.

955 **M. NATHAN McDONNELL :**

O.K. The first thing I would say is in terms of transport. So, and the first thing I'll say is that Montreal is certainly a city for cars. It's a lot easier to get around Montreal by car than by public transport. And certainly as the city's boroughs, lots of people have their housing quite far from the work. So, it could take them at least half an hour, possibly an hour, possibly an hour and a half, to get from their home to the work. And, in fact, public transport hasn't increased its provision of services since 2012. Yet, the use of cars is only increasing and increasing every year. And in fact, there was a report that said that each year, there is an increase in the... there is 8 to 10 thousands new cars being used in Montreal each year. And, certainly, lots of those cars are being used by people off the island.

960

965

970 And that also raises the question about metropolitan transport. And so, the solution can't...  
the solution isn't only with the City of Montreal, it's with the metropolitan community as well. And I  
can't understand why here in Montreal, on the trains system, it's so expensive. On weekends, there  
are some train lines which aren't operating. And there are so many places around the island of  
Montreal and in broader metropolitan Montreal where it's not feasible to get to by train or by other  
kinds of transport.

975 So, I think public transport has to be radically expanded and the provision has to be  
increased. And it has to be made more economically accessible and I would be... because it's  
simply too expensive. There are many people who can't afford to get a monthly pass. And so, if you  
want to increase people use of public transport, you have to make it more economically accessible.  
And I would insist that public transport should be made free. That we have to think about... we have  
to think beyond this ideology of public transport as a service... as something to be consumed but  
980 we have to think about it as a human right which should be provided to us. And, anyway, the use of  
cars is subsidized far more than the use of public transport when you include all the costs of road  
construction and fuel subsidies, etc. etc.

985 So I would insist on thinking about free public transport which is not so out there because  
there is several municipalities on the South Shore which provide free public transport. I mean it may  
only be small municipalities which may only provide a few busses, but the possibility... the concept  
is there and we have to think about that. And the capital of Estonia provides free public transport and  
that's the largest city in the world that does that.

990 I would also say for transport that all the metro stations need to be made wheelchair  
accessible. That should be a basic assumption, should be something very obvious.

995 And tied to the question of public transport is how to plan a city in a way that it's not  
sprawling outwards. As a typical city in North America, Montreal has a problem with sprawl. So, to  
counteract this, we have to think how we can build housing which people can afford and not only

condos, how we can build affordable housing close to the center of the city. It's not going to happen by accident. It is only going to be happening by clear policy.

1000 After transport, the second big area I would like to talk about is food and agriculture. I think this is important because we don't often think about food and agriculture as an area where the state or city should be making policy but I think it's very important on the question of reducing dependence on fossil fuels and especially because food and agriculture has very essential implications in everyone's life.

1005 I would say that, first of all, we have to decrease dependency on food and agriculture which is transported from far away – whether it's from California, whether it's from South America – because all that process requires a lot of fossil fuels to transport there. So we have to really emphasize local agriculture: agriculture around Montreal, agriculture in Québec or nearby, Ontario or in states - in Northeast of the US.

1010 Also we have to stop using pesticides. I was surprised to find out that, with all the tracking, all the shale- gas-exploitation in the States which in the last few years has exploded into a huge industry with very serious environmental consequences for the environment, I was surprised to find out that the majority of natural gas from fracking is used for pesticides. So this routine toxic industry is going straight into our food and that's also a question of the use of fossil fuels and emissions.

1015 We have to promote organic agriculture which doesn't rely on pesticides. We have to promote small scale agriculture, not big monoculture, because we know small scale agriculture is a lot more efficient ecologically and it has a far lower impact on emissions. And 75% of people in the world are fed by small scale agriculture, not big scale agriculture and yet, small scale agriculture has a third of the impact... a third of the emissions of big scale corporate agriculture.

1020 We have to promote organic agriculture which doesn't rely on pesticides. We have to promote small scale agriculture, not big monoculture, because we know small scale agriculture is a lot more efficient ecologically and it has a far lower impact on emissions. And 75% of people in the world are fed by small scale agriculture, not big scale agriculture and yet, small scale agriculture has a third of the impact... a third of the emissions of big scale corporate agriculture.

1025 Finally, I think urban agriculture is important and that's something we should be promoting more in Montreal. Of course, the previous public consultation at the OCPM which occurred through this same process was on urban agriculture, but I don't think we've seen enough progress since that.

1030 Finally, there's a question of food waste, because after all this production of food, between one third and one half of all food is wasted, whether it's by groceries or supermarkets, or individuals, or people don't eat all that's on their plate at the restaurant. In France, France instituted a ban on groceries and supermarkets excessively wasting food. And so, instead of wasting it, in the law, they have to give the eatable food to homeless programs, to social services like that. I think it would be good for the City of Montreal to think about that.

1035 Third: we have to interrogate the fossil fuel industry. For example, Suncor refinery on the east end of Montreal is the second most polluted place in Canada. It's the second most polluted place in Canada and it's on the island of Montreal. And it's only expanding with the plans for the Energy East pipeline and Line 9B. I am totally opposed to both the Trans-Canada pipeline and the Energy East pipeline.

1040 At the same time, I also insist that natural gas is not a solution. It's not a more environmentally friendly replacement to petroleum. And so it makes me very... it makes me uncomfortable when I see Gas Métro with publicity applauding its role in reducing dependence on fossil fuels. It's propaganda, I think.

1045 Two other things. The Port of Montreal. It's a huge project and it has a big role in fossil fuels because of all the shipping which comes internationally. I did research and it says that every year there's 55,000 passengers who pass through this – it's huge – and so much of the goods which we consume in Québec, in the Northeast of the States and even further west, it passes through the Port.

1050 International shipping is rapidly increasing and yet, all the emissions from international shipping are not in the international climate change treaties because they're not seem to be responsible for any particular state. And so, they're even explicitly excluded from the International climate treaties. In the same way as international aviation. It's also excluded from International climate treaties and on that note, Montreal has a big international airport and it shouldn't be expanding. It shouldn't be expanding yet in the last 15 years, its flow of passengers has increased by  
1055 twice as much. This can't be happening if we're serious about climate change.

**LE PRÉSIDENT :**

1060 May I ask you to conclude, please.

**M. NATHAN McDONNELL :**

1065 Sure. Construction should be sustainable. We should be using recycle materials. We shouldn't be using concrete. Concrete has a big impact on fossil fuels. We should be using renewable energy to power buildings and we should be constructing green roofs. We should be protecting green screen areas and I am particularly thinking of Pierrefonds Roxboro which is currently on the threat by the City of Montreal. We have to be decreasing consumption and consumerism, all of the plastic which we consume are produced by fossil fuels and then, they're  
1070 often used a few times and then wasted. So we have to be decreasing the use of plastics.

And, finally, free trade. With all the free trade agreements, like the TPP, like CETA, like the TTIP. These have very, very serious implications for our climate and these agreements have much stronger legal weight than international climate treaties. I would insist that I would like the City of Montreal to declare some kind of statement in opposition to these free trade agreements. Because I  
1075 know that they may not be able to do much more than that. Thank you.

**LE PRÉSIDENT :**

Thank you Mr. McDonnell. Questions?

1080

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

Non, c'est très clair.

1085

**Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire :**

Non, c'était très clair. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1090

Merci beaucoup. Thank you so much.

**M. NATHAN McDONNELL :**

1095

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1100

On va faire une courte pause de 10 minutes parce qu'on a un petit retard. Donc, l'Ordre des architectes sera nos prochains. Merci. Donc, 10 minutes à peu près. Merci.

---

**SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES**

1105

---

**REPRISE DE LA SÉANCE**



1110 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, nous allons reprendre l'audition des opinions avec l'Ordre des architectes. Donc, 10 minutes environ de présentation et nous avons quelques questions pour vous. Si vous voulez vous présenter, s'il vous plaît.

1115

**Mme NATHALIE DION :**

Alors, je me présente, Nathalie Dion, présidente de l'Ordre des architectes.

1120 **Mme HÉLÈNE LEFRANC :**

Hélène Lefranc, je suis recherchiste à l'Ordre.

1125

**Mme NATHALIE DION :**

Alors, bonjour. Tout d'abord, merci de nous permettre de nous exprimer et puis par la suite si vous avez des questions, Hélène et moi, on pourra y répondre ensemble.

1130

Alors, affirmons-le d'emblée, réduire l'utilisation des énergies fossiles est un objectif auquel l'Ordre des architectes adhère pleinement. Pour nous, ça passe naturellement notamment par une meilleure qualité du cadre-bâti, un sujet qui nous touche directement.

1135

Nos membres, les architectes, ont en effet un rôle non négligeable à jouer pour trouver des solutions pertinentes à cet égard. Les conditions doivent cependant être réunies pour que leurs gestes aboutissent au meilleur résultat possible.

1140

Le mémoire que nous avons déposé contient donc 21 recommandations adressées à la Ville. Elles sont présentées en autant de diapositives, mais pour sauver des minutes, nous ne répéterons pas mot à mot nos recommandations, on a quand même pris, à travers toutes ces recommandations, certaines d'entre elles sur lesquelles on voulait passer plus de temps.

Alors, elles sont séparées en trois parties distinctes : planifier une ville durable et conviviale, prendre un virage dans le domaine du transport, construire durable un bâtiment à la fois. En effet, il faut garder en tête que les territoires et les actions sont interreliés et que les enjeux dépassent la stricte lutte aux énergies fossiles.

1145

Par exemple, toute efficacité énergétique est bénéfique, même s'il s'agit d'économiser notre hydroélectricité puisque nos voisins pourraient en profiter pour réduire leur utilisation de mazout ou de charbon.

1150

De même, l'aménagement du territoire a un grand impact car il influe directement sur le mode de vie des citoyens et sur leurs déplacements. Il faut donc prendre le temps de bien planifier en fonction des objectifs poursuivis. Cela veut dire planifier en amont à toutes les échelles, de la plus grande à la plus petite, ensuite se conformer aux décisions prises et il ne faut pas y déroger au moindre prétexte.

1155

Bien planifier veut dire également utiliser les zones blanches, les terrains contaminés, les parcelles vacantes et jusqu'aux bâtiments vides. Tout doit être fait pour trouver de l'espace en ville et ainsi éviter l'étalement urbain qui est tellement énergivore.

1160

Les Montréalais des quartiers centraux ont en effet un mode de vie plus durable que ceux qui habitent en périphérie de la métropole. Il faut donc donner à tous, y compris aux familles, le goût de vivre en ville. Pour cela, il faut miser sur ce qui fait le succès des quartiers denses et conviviaux à l'échelle humaine.

1165

Le modèle à privilégier selon nous est celui de petits bâtiments, de petits immeubles résidentiels collectifs de 3 à 6 étages qui s'insèrent dans des milieux de vie complet où l'on trouve aussi bien des écoles, des équipements collectifs, des lieux d'emploi et des commerces de proximité. Les déplacements y sont naturellement limités.

1170 Un autre moyen pour rendre la ville séduisante et concurrencer la banlieue est de porter une attention particulière à la qualité des espaces publics. Là encore, il faut les prévoir en amont et ils doivent être tout à la fois inclusifs, sécuritaires, diversifiés et animés.

1175 Pour savoir si un milieu de vie est suffisamment dense et convivial, il faut le mesurer objectivement. D'ailleurs, la Ville devrait le faire et communiquer à partir d'indicateurs simples et pertinents comme le nombre d'enfants qui se rendent à l'école de façon autonome.

1180 Nous proposons aussi que Montréal se dote d'une charte, écrit un label éco-quartier. Les citoyens doivent prendre conscience que densité et qualité de vie ne sont pas incompatibles lorsque les quartiers sont bien aménagés.

1185 Bien entendu, la question du transport, principale dépense d'énergie fossile, représente un enjeu majeur si on veut faire de Montréal une ville durable. Il faut absolument et sans tarder investir et développer le transport en commun. D'ailleurs, aucun nouvel aménagement ne devrait voir le jour sans que le transport en commun y soit implanté au préalable.

Bien sûr, les différents modes de transport actif, la marche et le vélo, doivent aussi être favorisés, puis tout doit être fait pour décourager l'utilisation de la voiture en solo.

1190 En tant que présidente de l'Ordre des architectes, je veux surtout insister sur nos recommandations plus directement liées aux bâtiments. Alors, sachez que plusieurs villes comme Toronto ou Vancouver se sont dotées de codes de construction plus avancés que celui de leur province. Donc, nous recommandons que Montréal en fasse autant, d'autant plus que le Québec est en retard par rapport au reste du Canada. Le retard est grand, en particulier  
1195 concernant les exigences liées à l'efficacité énergétique de l'enveloppe du bâtiment.

1200 Rappelons que le chauffage et la climatisation représentent l'essentiel de la consommation en énergie des bâtiments. Imaginez Montréal se dotant des mêmes exigences que le Vermont où les normes sont les plus sévères. Là, ce serait vraiment un geste concret et ambitieux qui enverrait un message fort.

1205 De façon plus générale, on devrait miser sur différentes mesures d'efficacité énergétique et des programmes pour les soutenir. Je vais vous en citer quelques-unes. Limiter les surfaces bâties inutiles comme on voit les immenses commerces en périphérie ou les maisons unifamiliales spacieuses alors que la taille des ménages rétrécit. Stimuler l'architecture bioclimatique qui utilise judicieusement la lumière et la ventilation naturelle, l'orientation adéquate du bâtiment, puis une fenestration bien placée. Favoriser les énergies propres comme la géothermie, les équipements solaires, thermiques et voltaïques, etc., on vous en donnerait d'autres.

1210 Rappelons que de grands gains d'efficacité énergétique peuvent être faits en améliorant l'existant. Simplement à changer les portes et les fenêtres peut y faire une grande différence sans qu'il soit nécessaire de se lancer dans des rénovations majeures. La Ville de Montréal devrait selon nous proposer un soutien financier aux particuliers et aux petits propriétaires pour les inciter à passer à l'action.

1220 Plusieurs villes dans le monde comme Vancouver ont aussi adopté le défi 2030, une initiative internationale qui vise à éliminer les émissions de gaz à effet de serre dans les bâtiments en premier lieu dans les constructions neuves et lors de rénovations majeures. Nous invitons Montréal à rejoindre ce mouvement.

1225 Évidemment, la Ville doit donner l'exemple dans ses réalisations. Les bâtiments municipaux devraient être construits ou rénovés selon les plus hauts standards énergétiques en réutilisant si possible les édifices existants dans des lieux desservis par le transport en commun, etc. Par contre, on ne pense pas qu'elle devrait imposer une certification en particulier parce que chacune a des avantages et des inconvénients.

1230 Parmi les mesures qui pourraient être rapidement mises en place pour améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments montréalais, nous proposons d'exiger des toits verts sur les grandes structures comme le fait Toronto depuis 2009. Pour les plus petites structures ou les anciennes, il faut imposer l'installation de membranes blanches lors de la réfection des

toits. Cette réglementation existe dans certains arrondissements, mais il faudrait la généraliser et l'uniformiser.

1235 Les toits verts et blancs ont un autre avantage, ils préviennent les îlots de chaleur. Or, dans les villes tempérées froides, la lutte aux îlots de chaleur devrait être une priorité. Ça permet notamment de diminuer le recours à la climatisation et ça diminue donc les émissions de gaz à effet de serre qui aggravent les changements climatiques. Le confort de la vie en ville, la santé des habitants en dépendent également.

1240 La Ville peut faire beaucoup pour diminuer ou prévenir les îlots de chaleur. Des exemples encore une fois. Éviter les concentrations de gratte-ciel. Exiger des revêtements réfléchissants et de couleur claire. Verdir autant que possible. Préserver et planter les arbres. Favoriser des sols perméables, aménager des parcs, conserver les milieux humides.

1245 Petite information étonnante. Un arbre feuillu évapore 400 litres d'eau par jour ce qui équivaut au refroidissement de 5 climatiseurs qui fonctionnent pendant 20 heures.

1250 Pour encourager toutes ces bonnes pratiques, nous suggérons que les permis de construction soient délivrés plus rapidement et à moindre coût pour des projets exemplaires.

1255 Une autre idée pour stimuler l'innovation et les bonnes pratiques serait de lancer un concours *Décarboniser Montréal*, un peu sur le modèle de la compétition parisienne médiatisée qui s'appelait *Réinventer Paris*. On ferait ainsi émerger des idées de solution sur des sites de tailles différentes dans des quartiers confrontés à des contraintes spécifiques. C'est une proposition.

1260 Par ailleurs, l'Ordre des architectes milite depuis plus de deux ans pour que le Québec se dote d'une politique nationale de l'architecture. L'idée est de se donner collectivement une vision inspirante et cohérente du cadre-bâti que l'on souhaite. Il y a beaucoup de pays qui en ont adopté et dans ces pays-là, les villes la déclinent en une politique municipale de l'architecture.

1265 Nous invitons Montréal à appuyer l'idée d'une politique à l'échelle du Québec. Nous l'invitons surtout à produire sa propre politique définissant ainsi une vision pour son cadre-bâti en intégrant évidemment les objectifs de réduction de dépendance aux énergies fossiles. Il en découlerait des actions tangibles et nous pensons notamment à un guichet unique pour ceux qui veulent s'informer sur la construction durable et l'efficacité énergétique.

1270 Nous savons bien que Montréal ne peut faire face seule à tous les enjeux évoqués ici, alors, nous incitons la Ville à poursuivre ses représentations auprès des autres paliers de gouvernement et auprès de la communauté métropolitaine. Les sujets ne manquent pas et nous en avons listés dans notre mémoire.

1275 En conclusion, je voudrais citer l'enquête sur la perception des Canadiens face aux changements climatiques dont les résultats ont été dévoilés récemment. Seulement 61% des Canadiens pensent que la planète se réchauffe en partie ou surtout en raison de l'activité humaine et seuls 49% sont en faveur d'actions comme des taxes sur les combustibles fossiles.

1280 Des données ayant été rendues publiques, on a été capable de calculer ce qu'il en était pour les circonscriptions montréalaises. À la première question sur les causes du réchauffement, on obtient une moyenne proche de 73% et à la question sur les taxes, la moyenne est prêt de 61%. Donc, on peut faire un constat évident, les Montréalais sont nettement plus conscients que la moyenne des Canadiens de l'impact des activités humaines sur les changements climatiques et appuient des taxes sur les énergies fossiles.

1285 Ce ne sera pas toujours facile, mais nous croyons qu'il faut profiter de cette situation pour passer à l'action et faire de Montréal une ville qui tourne résolument le dos aux énergies fossiles. C'est des pistes que nous avons tenté de donner dans notre mémoire.

1290 Concernant le cadre-bâti, les professionnels architectes et urbanistes doivent être mis à contribution bien sûr et l'Ordre des architectes est prêt à les accompagner.

1295

Merci. D'ailleurs, pour les accompagner, parmi les outils qu'on a, on vient tout juste, ça sort des presses aujourd'hui, notre dernier magazine *Esquisse* qui est justement sur les changements climatiques et l'urgence d'agir. On vous en a apportés, on vous en remettra quelques-uns si vous voulez les consulter.

1300

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup.

1305

**Mme NATHALIE DION :**

Ça me fait plaisir.

1310

**LE PRÉSIDENT :**

Question?

1315

**Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire :**

Alors, merci beaucoup, c'est très complet et très fourni. On pourrait en discuter longtemps, mais je vais essayer de... Juste vous poser la question sur ce qui concerne les bâtiments qui est plus votre domaine, les propositions 12 à 21 dans votre mémoire.

1320

Dans votre expérience au quotidien dans vos rapports avec la Ville, est-ce qu'il y a des idées là-dedans qui sont en voie d'être adoptées et lesquelles ont le plus de résistance? Où est-ce qu'on en est au quotidien dans vos rapports avec les autorités municipales? Comme l'idée du code de construction différent pour Montréal, est-ce qu'il y a de l'ouverture? Est-ce qu'il y a du travail là-dessus ou on en est encore au concept?

**Mme NATHALIE DION :**

Pas à ce qu'on sache.

1325

**Mme HÉLÈNE LEFRANC :**

Non, pas à ce qu'on sache.

1330

**Mme NATHALIE DION :**

Je sais que la Ville pour les projets dans les appels d'offres demande parfois que les bâtiments soient certifiés LEED, mais c'est pas constant. C'est pas une demande qui est dans tout et probablement je dirais, je me base sur l'expérience que j'ai des projets à la Ville, qu'il est moins en demande qu'auparavant. Mais il n'y a pas... à notre connaissance, il n'y a pas d'études particulières sur un code ou des normes plus sévères à la Ville de Montréal.

1335

**Mme HÉLÈNE LEFRANC :**

1340

Après, il y a certaines choses qui sont faites, c'est sûr. Je pense dans la lutte aux îlots de chaleur. Je pense que c'est quand même une préoccupation qu'il peut y avoir. Il y a certains arrondissements qui ont mis en place des toits blancs, donc, pensez aux précurseurs Rosemont-Petite-Patrie.

1345

Ça a été plus ou moins mis en place aussi ailleurs, mais selon les arrondissements, c'est pas la même réglementation. Je pense qu'il y a quelque chose de trop compliqué là. Je pense qu'on en est rendu aux membranes TPO blanches ou... c'est généralisé ou d'autres techniques parce qu'il ne faut pas non plus empêcher l'innovation et les nouveaux matériaux, c'est toujours pareil. Mais je pense que ce serait facile d'avancer et je ne comprends pas pourquoi ça ne l'est pas déjà dans la mesure où c'est expérimenté depuis longtemps.

1350

**Mme NATHALIE DION :**

1355

Par ailleurs, j'ajouterais que la Ville a réalisé un document, un guide pour la réalisation de toiture verte.



**Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire :**

O.K. Merci.

1360

**LE PRÉSIDENT :**

Ça va?

1365

**Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1370

Une question sur un concept qui nous revient de temps à autre pour ce qui est de l'Île de Montréal, c'est-à-dire pour éviter l'étalement urbain, on dit qu'il y a des espaces à reconstruire à Montréal, il y a des espaces vacants, il y a des espaces...

1375

Mais vous dites qu'il faut éviter de recréer la banlieue à Montréal et parallèlement, on a des concepts de densification, de compacité. Si on regardait l'Île de Montréal et qu'on se disait d'ici 20 ans, non seulement on ne veut pas perdre les familles, mais on veut les conserver, quelle sorte d'approche faudrait-il avoir pour s'assurer qu'on a des milieux de vie complets, etc., attractifs, qui diminuent les déplacements individuels?

1380

Conceptuellement, comment vous voyez l'Île de Montréal dans 20 ans, 25 ans?

**Mme NATHALIE DION :**

1385

Je pense que la chose qui fait le plus défaut actuellement dans la planification, c'est que quand on la fait en amont, il n'y a pas une concertation... c'est-à-dire qu'il n'y a pas une

1390 idée globale. On pense par exemple à Griffintown. Il n'y a pas eu de réflexion sur tout ce quartier. Alors, on se retrouve après avec des espaces qui ont été donnés, qui ont été confiés à des promoteurs pour le développement, mais on n'a pas du tout prévu qu'il y aurait une école dans ce quartier-là alors qu'on veut amener des familles.

1395 Il faut que cette réflexion soit faite dans des espaces qui restent à développer pour qu'on puisse apporter, on le disait, prévoir des services à proximité, prévoir à la limite même des espaces de travail, une mixité dans les quartiers qui puisse diminuer les déplacements d'une part et favoriser la vie familiale, l'aménagement des parcs ou ces choses-là.

1400 Donc, souvent c'est mal planifié et après, on arrive avec une situation qu'on doit corriger, puis pour laquelle on n'a pas nécessairement la meilleure solution. Je pense que c'est un incitatif. - Hélène, tu veux ajouter quelque chose.

**Mme HÉLÈNE LEFRANC :**

1405 Juste ajouter qu'on voit encore des développements immobiliers, des grandes zones qui se font où les promoteurs commencent les projets avant même que le transport ait été planifié. Et ça, c'est la plus mauvaise idée parce que les gens vont avoir pris l'habitude, même si un jour on prévoit qu'il arrivera, les gens ont pris l'habitude de la voiture et c'est trop tard.

1410 Donc, avant que le promoteur puisse commencer à construire, il faut déjà que le transport en commun soit en route si je puis dire et qu'on prévoit qu'il soit terminé et aussi que les espaces publics soient de qualité avant que les habitants s'installent.

**Mme NATHALIE DION :**

1415 Qu'ils soient même à la limite au minimum prévus.

**LE PRÉSIDENT :**

1420 Et concrètement, c'est le Plan d'urbanisme? C'est quoi les outils dont disposent la Ville pour faire en sorte qu'elle reprenne en contrôle si on veut le développement? Vous dites qu'actuellement c'est les promoteurs qui plus ou moins décident ce qu'on construit, mais quels sont les outils, les approches dont la Ville dispose?

**Mme NATHALIE DION :**

1425 Il y a le Plan d'urbanisme, mais ce n'est pas suffisant. Il faut qu'il y ait une planification. Donc, le Plan d'urbanisme, c'est un grand plan qui va dicter des règles de zonage, ainsi de suite, mais par la suite, il faut s'attaquer à un quartier délimité. Une fois qu'on a décidé que c'est cet espace qu'on bâtit, on doit réfléchir plus précisément que juste en urbanisme d'une façon un peu formelle.

1430 Le Plan d'urbanisme peut encadrer ça, mais ça demande plus que ça. Ça demande une planification des espaces et une planification de la taille des bâtiments, des hauteurs, ainsi de suite. Donc, c'est avec plus de précision pour planifier d'une part les espaces publics de qualité et les bâtiments qui viendront et les équipements publics.

1435 Les écoles, c'est un problème majeur parce qu'après ça, les commissions scolaires doivent elles-mêmes trouver les terrains sur lesquels elles vont venir bâtir et c'est pas si facile que ça quand la planification n'a pas été faite pour accueillir ces services-là.

1440 **Mme HÉLÈNE LEFRANC :**

Il faut utiliser l'idée des réserves foncières aussi. La Ville devrait prévoir le développement de son quartier et son évolution. On ne peut pas tout prévoir, donc, il faut qu'elle se garde dans chaque quartier des marches de manœuvre en fait à quelque 10, 20 ans.

1445 Je pense que c'est important.

Et puis avant de développer des nouveaux quartiers sur des zones, on va dire totalement vierges, il y a beaucoup de quartiers à revitaliser, des anciennes zones. Donc ça, je pense que..., il me semble que le PMAD insistait beaucoup là-dessus aussi.

1450

Je pense qu'il y a un travail à faire, fin. Il y a la vision globale, puis il y a vraiment trouver finement toutes les zones, toutes les poches où on peut... et notamment celles qui sont déjà près des transports en commun, déjà desservies. Je pense qu'il y a beaucoup à faire.

1455 **LE PRÉSIDENT :**

Bien. Question?

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

1460

Oui, j'ai une question à propos de densité et, ai-je compris, de compacité? Je vous ai entendu dire tout à l'heure «*Utiliser la moindre parcelle d'espace libre pour construire des nouveaux modèles de petites maisons, petits logements.*» Que répondriez-vous, qu'allez-vous répondre aux gens qui essaient de verdir au contraire ces parcelles-là et ces ruelles-là?

1465 Comment réconciliez-vous les deux préoccupations?

**Mme NATHALIE DION :**

1470 Je pense que notre point, ce n'était pas de tout bâtir et d'éliminer les espaces verts.  
C'est qu'il existe quand même à Montréal, dans le Vieux-Montréal, il y a encore des espaces  
de stationnements immenses qui peuvent être développés. Sans dire qu'il faut pas... ça ne  
veut pas dire que dans ces espaces-là, on ne peut pas prévoir du verdissage, mais il reste  
1475 quand même qu'il y a énormément de trous dedans qui ne sont pas bâtis et qui mériteraient de  
l'être aussi parce que comme l'expliquait Hélène, ce sont des quartiers déjà desservis,  
desservis par le transport en commun, qui ont parfois déjà des services publics.

Alors, ces quartiers-là doivent aussi être étudiés finement pour qu'on remplisse ces  
trous qui sont parfois... qui ne prennent pas nécessairement... ce ne serait pas d'éliminer les  
espaces verts, mais c'est de vraiment s'attarder à ces espaces qui peuvent être bâtis,  
1480 décontaminés parfois, il y a eu des espaces contaminés qu'on a décontaminés qui sont des  
espaces propices au développement également.

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

1485 D'une manière générale, selon votre expérience, est-ce que Montréal est une bonne  
ville d'accueil à l'innovation en architecture des bâtiments?

**Mme NATHALIE DION :**

1490 Bonne question. Bon, il y en a de l'innovation, je ne pourrais pas dire qu'il n'y a pas  
d'innovation à Montréal, mais je pense qu'une des difficultés actuellement aussi, c'est pas juste  
à Montréal, c'est la Loi sur les cités et villes qui du fait qu'on doive... les villes sont obligées de  
demander les plus bas soumissionnaires dans tout, autant les professionnels que les  
constructeurs, les entrepreneurs par la suite.

1495 Alors, c'est pas un mode... c'est pour ça qu'on disait aussi que si on veut que les  
architectes ou les professionnels arrivent à accomplir des choses innovatrices et tout ça, il faut

1500 leur donner la capacité de le faire. Si on cherche toujours à construire au plus bas prix, ça ne veut pas dire qu'on ne peut pas y arriver, mais on ne se donne pas les moyens de faire de l'innovation. On devrait favoriser des modes d'innovation plutôt.

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

1505 TROP de mauvais compromis probablement.

**Mme HÉLÈNE LEFRANC :**

1510 Je peux ajouter une chose. Montréal est plus exemplaire que d'autres villes par exemple sur les concours d'architecture et ça, ça peut être aussi un outil intéressant pour aller chercher de l'innovation. Ce n'est pas forcément utilisé toujours comme ça, mais on l'a vu avec la bibliothèque du Boisé qui est un bâtiment quand même innovant d'un point de vue éco-énergétique, etc., et en terme de bâtiment public aussi, l'espace public alentour.

1515 Donc ça, quand on met en concurrence des concepts, on se permet de pouvoir choisir le meilleur, la meilleure solution. Donc ça, c'est quelque chose... Là aussi, les lois doivent changer parce qu'il faut une dérogation du MAMROT pour pouvoir... Puis je pense que la Ville de Montréal avait fait des représentations à cet effet pour essayer de pouvoir avoir des concours plus facilement sur d'autres bâtiments que des bâtiments culturels.

1520 Elle a essayé d'en faire, mais ça demande une dérogation du ministre jusque là et là, la loi devrait changer, ça devrait être un droit pour les villes si elles veulent faire mieux de pouvoir faire des concours d'architecture. Après tout, ça existe dans les bâtiments culturels. Pourquoi pas une école, un concours d'architecture ou un stade, etc. Il y en a eu, mais c'est difficile.

1525 **Mme NATHALIE DION :**

Actuellement, c'est réservé aux concours parce que le ministère de la Culture l'impose, mais si ce n'est pas dans ce cadre-là, la Ville le fait quand même, mais c'est ça, c'est en demandant des dérogations pour pouvoir contourner la loi qui ne le permet pas au départ.

1530

**Mme HÉLÈNE LEFRANC :**

Puis on pourrait faire des concours axés sur toutes ces questions-là. Après le concours, on met le contenu... L'enjeu du concours peut être sur des questions de réduction ou des bâtiments très innovants d'un point de vue énergétique par exemple. On pense à l'énergie, mais autre aussi, bioclimatique en général.

1535

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

1540

Est-ce qu'on a maîtrisé les coûts de ces...

**Mme NATHALIE DION :**

1545

Je pense que... Votre question, vous diriez que parce qu'il y a eu des concours, les prix sont moins bien maîtrisés?

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

1550

C'est-à-dire que l'expérience que j'ai avec les concours et les certifications qui viennent avec comme LEED et autres, j'ai eu le sentiment que les coûts n'étaient pas tout à fait maîtrisés.

J'ai été commissaire à une consultation publique où on a présenté un nouveau bâtiment public à 32 M\$, on est rendu à 56 M\$ et on n'a pas fini et on a tout mis ça sur le dos

1555 du LEED. Alors quelqu'un quelque part n'a pas maîtrisé le concept LEED ou alors, il y a eu une folie dans le magasin.

**Mme NATHALIE DION :**

1560 Je ne peux pas, je ne connais pas l'exemple auquel vous référez, mais ce que je dirais d'une part, c'est qu'il faut qu'il y ait une réflexion. Des fois aussi, on le voit dans des projets qui ne sont même pas des projets de concours, des projets LEED. Des fois, la réflexion en amont ne tient pas compte de l'ensemble des facteurs qui après, une fois présenté, on nous dit: «Ah oui, mais là... Oui, mais il faut faire ça. Ah, on n'avait pas pensé à ça.» Tout ça.

1565 Alors, on ne peut pas non plus... puis je ne pense pas que ce soit généralisé aux concours parce qu'on pourrait faire un exercice sur beaucoup de projets qui ont dépassé des coûts parfois, puis on pourrait se pencher sur l'ensemble des raisons qui font que ça dépasse.

1570 Alors, je ne suis pas prête à dire que le concours maîtrise moins bien les coûts que toutes sortes d'éléments. Moi je favoriserais qu'on fasse après un exercice comme celui-là, le projet dont vous parlez, qu'il y ait une espèce de... comment on dit?

**Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire :**

1575 Un post-mortem.

**Mme NATHALIE DION :**

1580 Un post-mortem, pour se dire : «O.k., où est-ce qu'on a raté dans ce projet-là?» On fait rarement ça au Québec des post-mortem sur les gros projets, puis on aurait l'occasion d'apprendre de ces expériences à mon avis.



**LE PRÉSIDENT :**

1585

Vous alliez ajouter quelque chose?

**Mme HÉLÈNE LEFRANC :**

1590

Non, dire que de ce qu'on observe des concours, mais il n'y en a pas tant que ça, il y a pas plus de dépassement de coûts qu'ailleurs. Il y a des projets qui explosent les coûts, il y en a qui les maîtrisent bien. Je pense que c'est des questions qui ne sont pas inhérentes à la formule de concours, mais effectivement... Il y a aussi des concours qui mettent très longtemps à se mettre en œuvre pour des... c'est plus politique aussi des concours et puis je

1595

**LE PRÉSIDENT :**

Influence les coûts.

1600

**Mme HÉLÈNE LEFRANC :**

À la hausse malheureusement. Mais en tout cas, effectivement le projet de STAL, si c'est celui-là, ça a l'air d'avoir été compliqué, mais on n'a pas, c'est ça, tous les éléments pour juger.

1605

**LE PRÉSIDENT :**

Bien sûr. Merci beaucoup, Mesdames.

1610

**Mme NATHALIE DION :**

Au plaisir.

1615 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que monsieur Vera est là? Ah! Oui. Environ 10 minutes de présentation au maximum. On a lu les documents. Donc, nous laisser un peu de temps de question, s'il vous plaît.

1620

**M. RICARDO VERA :**

Ça va. Moi je vais passer à travers le document rapidement. In this document, je vais présenter en anglais, somme toute, parce que c'est comme ça que j'ai écrit le document mais...

1625

**LE PRÉSIDENT :**

Bien sûr.

1630

**M. RICARDO VERA :**

In this document, and in the presentation done by the city of Montreal last 29th of October, we can see that, on page 8, that there are four main sectors of fossil fuels consumption defined: transport, industries, commercial, institutional and residential buildings. For this analysis, these last ones can be grouped under the Building Sectors.

1635

An obvious priority is established: Transport. But when we look at the other two sectors, which apparently have about the same magnitude, we notice that the industrial sector oil consumption is actually larger, that it's almost more than double. Priorities should then be established.

1640

On the contrary that just one sector is completely excluded from the "Clues to Solutions" throughout the rest of the document.

1645 On page 9, it is explained why the actions and intervention of the municipality is limited in regards to this sector. These reasons may be valid but are insufficient. Especially if agriculture is an important part of the sector.

1650 Let's not forget that the problem is not about the consumption of fossil fuels, per se; it is about the Greenhouse Gas Emissions they produce when transformed into other forms of energy.

1655 As exposed in this same presentation, when seen from this perspective, the percentage of influence of the same sectors is different. Being buildings almost equivalent to transportation, and agriculture is presented only as less than 1%.

Is this percentage attributed only to Urban Agriculture? Is this agriculture that generates this percentage of gases what is feeding all the population of Montreal? Obviously not. Most of our food comes from elsewhere.

1660 As example, let's see our region, as if Montreal only ate products from Quebec. Buildings account only for 9%, and industry including agriculture, 49%; which is more than transportation. Agriculture has become then, 10% and Montreal must be responsible for an important part of it.

1665 From the Food System perspective, all sectors are interconnected and these are the areas where our food system has influence on. To which percentage, is still to be determined.

1670 And from a global perspective – climate change – food systems are responsible for up to 30% of the emissions. Agriculture – production – being about 80% of these percentages. The remainder is attributed to processing, packaging, distribution, consumer practices, waste management, etc. Agriculture is also the largest contributor of non CO2 and gas emissions: about 56%.

1675

In other words, agriculture is visualized as a small fraction when observed from the fuels consumption point of view. But in reality, it is important when looked at from the food system and the greenhouse gas emissions perspective.

1680

The reasons provided for this limitation of action from the municipality are insufficient and cannot be applied to agriculture as to the rest of the industry sector, because agriculture influences directly our food system.

1685

The Montreal's food system permeates all four economic sectors in the five themes proposed by this public consultation.

The concentration on macro, multimillionaire solutions has generated that the most important – individual and family – is forgotten or isolated from the research of solutions. As mentioned by monsieur Ménard, in the presentation of this public consultation, the role of individual is key and his inclusion fundamental towards reaching the objectives.

1690

In the “Clues to Solutions”, as well as in most of the ongoing efforts of the PDDM, the individual/family is being displaced from the actual problem. The food issue is left out completely, and action from the municipality cannot be limited in this respect.

1695

Within the challenge of this consultation, the immediate needs of the individual which define his environmental carbon footprint can be simplified as: shelter, food, energy. Or shelter, energy and food.

1700

The consumption effects of shelter would be absorbed by residential architecture itself: 5%. And the construction industry: 14%. Energy, considered in the operation of the residential buildings – 5% - and in addition, it influences the transport and other kind of buildings, when the individual moves to work or other activities – 58% and 14% respectively.

But the food component remains isolated, with the tacit pretext that it is mostly integrated to the health and educational systems: le Directeur de santé publique et la Commission scolaire, as

1705 example. In consequence, its direct relationship to the greenhouse gas emission food system carbon footprint remains neglected.

1710 The individual core, inscribed in the socio-economical and political structure, which is a pyramid, creates two main effects: traditionally, the implementation of solutions come from the higher levels and individuals with less accessibility become passive. But, at the end of the day, we all go home and have to eat something.

1715 Most solutions proposed are considering the environmental and economic aspects as priorities; but for solutions to be truly sustainable, they need to affect all three dimensions of sustainable development, especially in search of a sustainable food system.

1720 How to guarantee sustainability? To be able to guarantee sustainability, it is imperative that government, industry, and Academy work in collaboration. The individual – community – is to be placed in the center of this interaction, and the efforts of these three agents to be focused towards this common goal as a priority.

The food system and the CPA – Conseil des politiques alimentaires – should be centered here as well.

1725 In order to satisfy these primary needs of the individual, as described, the individual's footprint is defined considering only two basic dimensions: conscience and accessibility. Certainly, there are other factors that might be considered, such as cultural values, geographic location, etc. Here, consciousness is the understanding of the situation – eco-conscience –and accessibility is the possibility to reach the resources, including information, to impact towards a solution.

1730 The City has strategies, programs and services to support these two dimensions. This matrix shows the relationship between them, and how individuals can be characterized by being located in four main quadrants ranging from low to high levels of accessibility and eco-consciousness.

1735           Low accessibility individuals are usually located towards the lower end of the pyramid, while those with higher access are distributed in other levels.

1740           While the existing municipality efforts – social assistance, public health, food security, etc. – are usually oriented towards assisting this lower end – Quadrant 1 – those with less consciousness but higher accessibility are being excluded – Quadrant 3.

**LE PRÉSIDENT :**

1745           Excuse me, Mr. Vera, may I suggest that you move to your conclusion, please. Time is running fast.

**M. RICARDO VERA :**

1750           O.K. So my conclusion will be as simple as this. Instead of using our energy and limited resources on mega solutions that normally are costly and take time to be implemented, it is important to execute punctual actions oriented towards those individuals who have influence to generate more impact by creating a chain reaction effect.

1755           Some recommendations, I don't think I will go through these recommendations because I have briefed all those under as I was presenting my document.

1760           And the conclusion, in general terms is that we need to include not just the food system but also probably the "Conseil des politiques alimentaires" in the middle of this discussion about the reduction of dependence in fossil fuels.

**LE PRÉSIDENT :**

Thank you. Des questions?

1765 **M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

I would like to know more about the Conseil des politiques alimentaires. Is that a new body you are recommending? And what would be the link with the City for this new body you are proposing?

1770

**M. RICARDO VERA :**

1775

Well, actually, when I first started to write this proposal, I found out that there has been already a public consultation recently, last year in October, about the creation of this Conseil des politiques alimentaires – the CPA. So, instead of me proposing as a conclusion on this document, the establishment of this committee or Conseil, however is going to be defined, I thought that it was already taken into consideration that it's going to be established. The question, now, I think it would be how and what would be the scope of this committee.

1780

So, in other words, to answer your question, yes I suggest that there should be a CPA established and that the CPA should be independent from the government agency, but also working in collaboration – as I mentioned there – with actors from all three agencies: from the government, from the public sector and from the industry.

1785

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

In your mind, it would be established by the Quebec government? Or the City of Montreal?

1790

**M. RICARDO VERA :**

1795

I think it should be established by the City of Montreal. It has to, of course, it embodies... the food system is not going to be limited by the island of Montreal in itself, it would definitely go beyond, probably on the province. But it would have to start somewhere. I think that we can use the island of Montreal as an experiment. And, from there, in relationship with the government of Quebec and Canada, and probably maybe all the food that comes from the States.

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

Merci.

1800

**M. RICARDO VERA :**

The point, for me, is that this committee... for now, I understand it from my... let's say in the new world lower end perspective is that, this committee will be more concerned about the health and location of the population, in terms of food. While we are discussing about the energy consumption issues about transport and buildings in other different departments. I don't think it's an integral solution. This committee may be the place where both intentions really meet in order to propose solutions that consider the people and the food system and would radiate all these other aspects: housing, building, residential, transport, everything related to the food system.

1805

1810

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

O.K. I see. Thank you.

1815

**LE PRÉSIDENT :**

Thank you very much, Mr. Vera.

**M. RICARDO VERA :**

1820

Thank you.



**LE PRÉSIDENT :**

1825

Est-ce que monsieur Léger est là? Ah!

**M. JEAN LÉGER :**

1830

Bonjour.

**LE PRÉSIDENT :**

1835

Bonjour. Si vous voulez vous installer. Vous avez une présentation?

**Mme STÉPHANIE SALAGAN :**

Oui, mais pas à mettre...

1840

**LE PRÉSIDENT :**

Ah! Non? D'accord. Très bien.

**M. JEAN LÉGER :**

1845

On veut avoir toute votre attention.

**LE PRÉSIDENT :**

1850

On a déjà votre document.

**Mme STÉPHANIE SALAGAN :**

Non, vous ne l'avez pas.

1855 **LE PRÉSIDENT :**

Non, c'est un autre?

1860 **Mme STÉPHANIE SALAGAN :**

C'est ça. On vient de le peaufiner aujourd'hui.

**LE PRÉSIDENT :**

1865 Donc, environ 10 minutes pour votre présentation et ensuite, un échange avec la commission, s'il vous plaît.

**Mme STÉPHANIE SALAGAN :**

1870 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Si vous voulez vous nommer, et on y va.

1875

**Mme STÉPHANIE SALAGAN :**

Stéphanie Salagan.

1880 **M. JEAN LÉGER :**

Jean Léger.

**Mme STÉPHANIE SALAGAN :**

1885

Donc, je vais commencer avec l'étalement urbain. On a cerné deux points : étalement urbain et l'aménagement du territoire. Pour l'étalement urbain, à notre grand dam, nous sommes témoins depuis le début des années 2000 d'un nouveau phénomène consistant à créer des centres d'achats où l'automobile circule dans des vastes avenues où les commerces représentant les bannières commerciales les plus populaires défilent à perte de vue et ce, reposant sur d'immenses surfaces, le plus souvent à proximité de projets résidentiels en cours de construction.

1890

1895

Ce modèle connu sous le vocable des *Smart Center* a tout sauf l'appellation de *smart*. En effet, comment est-ce possible que de tels projets chevauchant la mise en place du PDAM et favorisent l'étalement urbain en dézonnant des terres agricoles et en permettant le développement de l'asphaltage sur les terres et de ce fait, la circulation automobile.

1900

Dans le PDAM, les statistiques de 2010 démontrent que les gaz à effet de serre sont émis principalement par le transport, soit 36% par les automobiles et les camions lourds et légers par 50%. Ces statistiques ne font qu'empirer depuis.

1905

Ceci étant dit, nous proposons d'abord la conservation non négociable des terres zonées agricoles afin de stopper l'étalement urbain qui encourage le déplacement en voiture et pour favoriser du même coup l'alimentation locale. Encourager davantage les petites entreprises de proximité pour recréer des ambiances de village agréable à vivre et ce, surtout dans des lieux où est déjà mis en place un système de transport en commun. Par exemple, à côté d'une station de train de banlieue ou de terminus d'autobus ou de métro, ceci afin que les gens puissent se déplacer à pied principalement pour faire leurs courses et leurs activités lucratives et non lucratives.

1910

Que le transport des camions lourds soit permis seulement en dehors des heures de pointe de trafic, permis seulement entre 9 heures et demie et 14 heures 30 afin de libérer les routes et de réduire le nombre de déplacements. Encourager les voies de contournement pour

1915 les camions. Mettre en place un train léger sur rail, un tramway pour dégager le métro Berri-UQÀM, par exemple, parallèle aux lignes de métro très fréquentées le long de la ligne orange jusqu'à Jean-Talon, le long de la ligne verte jusqu'à Lionel-Groulx. Suggestion possible aussi d'instaurer le tramway sur la rue Sherbrooke également.

1920 Connecter les lignes orange pour fermer le cercle de la station Côte-Vertu à Montmorency en passant par Laval. Donc, en offrant plus de choix aux gens de circuler entre Montréal et Laval. Un développement continu de construction de lignes de métro, allonger la plage horaire des trains de banlieue dans la journée, la soirée et la fin de semaine.

1925 Le Québec étant une province avec un grand territoire, mettre en place un TGV comme en Europe et commencer par exemple Montréal-Trois-Rivières-Québec-Saguenay, Montréal-Ottawa, Montréal-Mont-Laurier-Val d'Or.

1930 Redévelopper un prototype semblable au moteur-roue tel que préalablement conçu par Pierre Couture et le mettre en marché.

1935 Maintenant, concernant l'aménagement du territoire, une lecture du Plan métropolitain d'aménagement et développement du Grand-Montréal, le PDAM, nous indique que la place accordée à la préservation des milieux naturels pourrait atteindre 30% dans un avenir lointain si, bien entendu, des mesures courageuses sont mises de l'avant.

1940 Pour le moment, selon le PDAM, seulement 19% du territoire serait en milieu naturel protégé. Toutes et tous savent combien les arbres de la ville-centre de Montréal sont malmenés et ce, pour diverses raisons : la maladie de l'agrile du frêne, la saison de l'hiver alors que les déneigeuses endommagent les troncs lors de leurs passages, les automobilistes qui les déracent, le vandalisme, le verglas, le sel de déglacage.

1945 Nous sommes aussi témoins que dans la grande majorité des cas, les arbres longeant les rues et trottoirs de la ville-centre ne sont pour ainsi dire jamais remplacés faute d'intérêt, de budget. Difficile de savoir.

Le paysage urbain est décevant pour quiconque vit à l'extérieur de la ville-centre. De voir cet abandon, ce laisser-aller, à quelque part, il y a quelque chose de troublant.

1950            Donc, nous proposons un arbre par citoyen. Étant donné que le dernier recensement de 2011 indique une population de la communauté métropolitaine de Montréal évaluée à 3 700 000 habitants, alors, il s'agit du même nombre d'arbres que nous proposons afin de reboiser principalement le centre, l'Île de Montréal, soit 1 800 000 arbres, toujours selon l'observatoire statistique du Grand-Montréal.

1955            Les essences devraient être les plus indigènes de l'Amérique et aussi l'importance à accorder dans cette proposition, un ratio feuillus/conifères de même équivalence sachant que lors de nos longs hivers, les conifères représentent la seule source des verdure dans le paysage urbain.

1960            Que le ratio béton, asphalte ou ciment soit considérablement réduit pour laisser une place supérieure aux aménagements paysager. Pour chaque pied carré d'acquisition d'un bâtiment ou de l'aménagement d'une structure, qu'un pourcentage soit alloué à un ratio d'aménagement de végétaux en remplacement du béton. Aménager des boisés, des forêts urbaines et des terrains de jeux débétonnés, naturels avec des jeux laissés à l'imagination des jeunes et des citoyens. Par exemple, que les citoyens décident de comment aménager le terrain de jeux.

1970            Un réaménagement paysager de style naturel à contrario du style moderne épuré de la Place des Arts et tous les lieux où des promoteurs ont fait ou feront du développement futur.

**M. JEAN LÉGER :**

1975 Je vais faire un complément d'informations, moi, par rapport à des témoignages. Moi, je suis plus de la couronne nord de Montréal. Je dois vous avouer que c'est assez consternant quand on est par exemple de l'extérieur de Montréal à quel point par exemple dans des régions comme Blainville, Mirabel, toutes ces régions-là qui font partie tout de même de la CMM, qui font partie du plan montréalais, le plan...

**LE PRÉSIDENT :**

1980 Le Plan métropolitain d'aménagement et développement, PMAD.

**M. JEAN LÉGER :**

1985 Oui, c'est ça, exactement. Et ce plan-là en réalité qui est très ambitieux parce que, bon, dès sa mise en place au départ, on disait qu'il y avait une volonté, mais on voit que cette volonté-là est limitée par la capacité de la Ville de pouvoir aller plus à l'avant parce que, bon, le gouvernement du Québec mettant un frein considérable là-dessus, il n'a pas de volonté, ce gouvernement-là, du tout à vouloir mettre de l'avant des projets structurants qui vont par exemple amener le Québec... qu'est-ce que va être l'image du Québec, mais pas dans 20 ans, dans 50 ans, dans 100 ans. Je veux dire, arrêtons de voir du court terme, puis de penser comme des politiciens qui sont élus à chaque quatre ans. Je pense que ce n'est pas comme ça qu'on va réussir à avoir une pérennité de la part même de la possibilité même pour les humains de rencontrer le 21<sup>e</sup> siècle.

1995  
2000 Alors, moi, je vois des aberrances par exemple au niveau de Mirabel, Blainville, Saint-Colomban, Sainte-Sophie, La Plaine, Sainte-Anne-des-Plaines, Lachute, il y a un étalement urbain qui se fait de façon présente, de façon effrénée, et qui n'a pas de fin à ça parce que c'est des promoteurs en fin de compte qui détiennent la clé là-dedans et on laisse le Québec se développer à même des promoteurs domiciliés qui sont de connivence avec les maires. Les maires, comme vous le savez, qui eux sont à la recherche constante de devoir avoir des

2005

liquidités, alors, avoir des taxes de revenu foncière et se laissent enfirouaper en fin de compte dans des projets insensés dans lesquels les promoteurs, eux, développement des centres d'achats, développement... tout, toutes les infrastructures sont sur place et après, on attend bêtement les citoyens qui viennent s'installer là deviennent des victimes du système de développement.

2010

Alors comme on parlait tantôt, ma collègue ici, Stéphanie, parlait des projets par exemple de *Smart Center* qui est une aberrance complète par rapport au Québec, par rapport à ce vers quoi on s'en va, que ce soit les systèmes TOD qu'on veut mettre en place le long des autoroutes, mais vous saurez que maintenant dans les systèmes TOD le long des autoroutes, c'est des *Smart Center* qu'il y a là. Alors moi, je ne vois pas, je ne vois pas où on s'en va avec ça et ça, ça m'horripile de façon absolument incroyable. C'est un non-sens.

2015

Et pour compléter, je vous dirais qu'au niveau des bâtiments, si on veut aller vers la transition énergétique, si on veut aller vers une rationalisation par rapport à nos plans de développement, on voit que les bâtiments par exemple au niveau de l'Île de Montréal, moi, je suis du milieu de la construction en passant, j'ai fait des travaux dans l'Île de Montréal depuis plusieurs décennies et je m'aperçois que souvent lorsqu'on fait même des travaux majeurs de rénovation, de réfection de bâtiments à Montréal, il n'y a aucun inspecteur de la Ville qui vient vérifier de quoi il en retourne de ce bâtiment-là. Quelle est la construction de ce bâtiment-là au niveau de sa structure, au niveau de son isolation, au niveau de tout... en fin de compte, le cahier de charges de ce bâtiment-là, il n'est même pas vu par les inspecteurs de la Ville de Montréal.

2020

2025

J'ai l'impression des fois qu'on est au Mexique ici. Et si au moins il y avait un inspecteur dès le début quand le bâtiment est *stripé* qu'on appelle, qu'il est mis à nu, si au moins il y avait un inspecteur qui viendrait voir, qui vient donner des exigences maintenant de la ville par rapport à l'isolation de ce bâtiment-là, quelle devrait être l'enveloppe pour isoler, pour remettre à niveau ce bâtiment-là, il devrait y avoir des exigences en ce sens.

2030

Et comment se fait-il, moi, je m'interpelle beaucoup là-dessus, comment se fait-il que la Ville n'a pas encore développé ça?

2035           Moi, j'ai été témoin de bâtiments, je ne les nommerai même pas l'état dans lequel ça  
s'est construit, c'est comme si on reculait il y a 100 ans ici. J'ai pas l'impression qu'il y a un  
chef d'orchestre qui dirige un peu la ville ici. J'ai l'impression que c'est encore là laissé aux  
promoteurs et les promoteurs vont voir les conseils d'arrondissement et probablement, je sais  
pas trop comment, ils réussissent à avoir des permis. Des fois les permis arrivent même à la  
fin. Alors, il n'y a pas de cohérence.

2040           Moi, je suis... écoutez, je suis révolté, mais je suis aussi indigné de voir à quel point  
cette ville-là fonctionne... je ne sais pas trop comment elle fonctionne. D'ailleurs, je n'ai jamais  
trop compris le niveau de fonctionnement, d'ailleurs la cohérence dans son niveau de  
fonctionnement.

2045           Et là, je regarde juste dans mes notes pour voir parce que j'avais beaucoup de notes.  
Je n'aurai jamais le temps de tout vous dire parce que j'en ai beaucoup sur le cœur, mais c'est  
avant tout en fin de compte pour récapituler, moi, ce que j'aimerais, c'est que de la part de la  
Ville de Montréal ou les grands centres, que ce soit la Ville de Québec, que ce soit la Ville de  
2050 Montréal, que ce soit la Ville de Sherbrooke, les grands centres, qu'il y ait une cohérence avec  
le gouvernement du Québec, avec les villes, de façon à ce que ça ne soit pas ni des politiciens  
qui prennent le contrôle de ça, ni des maires d'arrondissements ou de banlieues, mais que ce  
soit des projets structurants, globaux, réfléchis dans lesquels, je ne sais pas, il y aurait des  
référendum, dans lesquels les citoyens pourraient dire «Moi, je vis ici, je veux que mon milieu,  
2055 mon quartier, la façon dont ça va se développer, qu'il y ait...»

2060           C'est comme ça qu'on va pouvoir s'affranchir des gaz à effet de serre. C'est comme  
ça qu'on va pouvoir abaisser notre niveau de carbone. C'est d'avoir un plan d'ensemble dans  
lequel les citoyens sont aussi inclus dans ce développement-là, pas laissés pour compte. Moi,  
jamais mon maire, ou mes maires par lesquels j'ai passé dans les villes, n'est venu  
m'interpeller, me dire : «Monsieur Léger, qu'est-ce que vous pensez du développement ici de  
la ville? Quelles seraient les solutions?» On s'en fout carrément des citoyens!



Je termine là-dessus.

2065

**LE PRÉSIDENT :**

Ça venait du cœur.

**M. JEAN LÉGER :**

2070

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2075

Merci beaucoup. Questions?

**Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire :**

Non.

2080

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

Non, non.

2085

**LE PRÉSIDENT :**

Ça avait l'avantage d'être clair.

**M. JEAN LÉGER :**

2090

On a fait le tour.

**LE PRÉSIDENT :**

2095 Pas mal. Merci beaucoup.

**M. JEAN LÉGER :**

Bienvenue.

2100 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que monsieur Clayton est là? Please. Whenever you're ready, we're ready.

**M. BEN CLAYTON :**

2105

Merci beaucoup pour l'occasion que j'ai de parler... it is with honor and privilege, thank you very much.

2110

The brief presented to the Office de consultation publique de Montréal is a call from responsible corporate citizens for Montreal to join the carbon neutral cities alliance, and commit to becoming carbon neutral for our 400<sup>th</sup> anniversary. I believe you heard a few presentations by now.

**LE PRÉSIDENT :**

2115

Sorry, you're not the first one.

**M. BEN CLAYTON :**

2120

It helps, actually. Thank you. - So, will I have the next slide, if possible? Ok. As an introduction, my name is Ben Clayton. I've lived in Montreal since 2010 and I came recently from... well, after that, from Los Angeles where I was a part of the green business networks there in Los Angeles. I worked with the city of Los Angeles to help develop plans for the coming green jobs revolution as it was then, in 2000-2008 and beyond. The focus there was on creating green jobs and I'm a serial entrepreneurs and business owner. At the time, I started out working on my second solar installation company. So our focus was creating green jobs in the inner cities, so we were working

2125

with cities like Watts, Compton, South LA that were traditionally lower income, that really desperately needed jobs. And we focused on bringing green jobs through solar. And so that was our main focus and our main initiative.

2130           When moving to Montreal, it is excited to have the opportunity to work with the city here for similar initiatives. We're joining a global movement now. So, I'm happy to know that Montreal is on board to some degree. I am working with Matthew Chapman, Jim Banks. Matthew Chapman you may know by now, as well, and Jim Banks, he started the Sustainable Development Association in 1994. He has been working with them since then and he is an engineer in design and works with

2135 Bombardier for many years, as well as being a consultant.

- Next slide please. Thank you.

2140           What I want to do is present the economic imperative of the transition and the great opportunity there is for the City of Montreal from a business perspective. And the business opportunities that are available to such initiatives.

2145           Responsible Corporate Citizens of Montreal see tremendous opportunities in the ambitious reduction and Montreal fossil fuels. We also recognize the risks of not making this transition, namely the economic, social and environmental obviously consequences to our city, and our province, and our country, and the planet as a whole.

2150           So, this is an opportunity for us to work together. - Next slide, please. So where I'm calling for what we have presented in our document, is a collective effort to reduce fossil fuel dependence, which mitigates our contribution to climate change while rendering our city more efficient and more competitive. And so hopefully we've been able to outline some of these points.

2155           And what I would like to outline here is by implementing best practices around energy efficiency, congestion management – obviously the traffic – and land use, Montreal can greatly reduce its carbon footprint while raising it's international profile as a world-class city in terms of quality of life and also around innovation and opportunity.

2160 The shift into a low carbon economy really has already begun – and I was with COP 21 in  
Paris – but even long before that, there has been a global movement that is now being brought to  
the forefront. There was already a lot of initiatives that were happening on a grassroots level, there is a  
lot of entrepreneurs like myself that are working on figuring ways to capitalize on this transition. But  
now, it's something that there's such a movement that we have to position ourselves to not only take  
advantage of it so that we can find innovative ways to create new businesses and new jobs, but also  
to protect ourselves from missing out. And if we find that our businesses have already made a  
transition, or at least demand for new innovation has passed us up, we actually will lose ground. So,  
2165 we recognize the risk unrewarded and aim to position our businesses and our city to capitalize on  
this transition.

2170 The collective effort that is working with the city and with businesses will stimulate  
innovation on almost every levels. Businesses with foresight will succeed and excel. So, the  
beneficial outcome we see are: new business opportunities, new local businesses, economic  
development, job creation and growth, improving environmental quality, public health, livability and  
quality of life, attract and retain talent and the businesses in the city. So, what we risk is talent not  
coming to Montreal because it doesn't seem, isn't seen as a progressive city or they might move to  
cities like Boston, New York or San Francisco, California LA, or elsewhere in Europe because they  
2175 may be seen as more progressive cities.

We also see the opportunity for improving efficiencies, including energy efficiencies,  
eliminating waste and saving money. - Next slide, please

2180 So, recommendations to the City of Montreal: I just wanted to point out just a couple: We  
want to set an ambitious carbon neutral target for 2042 to catalyze Montreal's innovation community  
and provide long-term industry guidance well in advance of policy changes. As business owners,  
obviously, we want to know what's coming. We want to make sure that we're in a stable  
environment. We want to understand what changes are coming so that we can plan ahead and  
2185 position ourselves in a way that we can make recommendations, we can create new businesses,  
we can change the way that we are structuring our businesses now in order to be ahead of the curve  
as much as possible. - Next slide, please

2190 And, another recommendation is to lead the low carbon economy transition and export solutions to capitalize on an estimated \$17 trillion global opportunity. So, just to take another minute and focus on the \$17 trillion global opportunity by 2050, economists said that new climate economy evaluate the opportunities of transitioning to renewable energy at \$17 trillion for cities worldwide in the next 35 years, or approximately half a billion dollars per year for a city the size of Montreal.

2195 The economic stimulus inherent, among other things, retrofitting and gas-heated buildings, electrifying transport and installing carbon sequestration technology in industrial settings is significant and should flow from a master plan to maximise efficiencies and provide clear guidance to the business communities.

2200 In conclusion – please next slide – our declaration, to summarize:

2205 *We Responsible Corporate Citizens of Montreal, call for a collective effort to mitigate our contribution to climate change, and to render our city more efficient and more competitive. By implementing best practices around energy efficiency, congestion management, and land use, Montreal can greatly reduce its carbon footprint while raise its international profile as a world-class city in terms of quality of life.*

2210 The first step, in any journey, is the starting on a destination. So, we have chosen one for our 400<sup>th</sup> birthday. We call Montreal to establish a clear objective for carbon neutrality for that birthday and begin aligning its various plans to achieve that ambitious beneficial and necessary goal.

Thank you very much.

2215 **LE PRÉSIDENT :**

Thank you.

**Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire :**

2220           Moi, ça va. Je n'ai pas de questions spécifiques.

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

Does mitigation bring us the carbon neutrality or just short of it?

2225           **M. BEN CLAYTON :**

Just short of it? Is that your question?

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

2230

Yes.

**M. BEN CLAYTON :**

2235

Well, it contributes to, it's a part... it would need to be part of the whole plan, as opposed to... I don't believe that any one solution is going to be the answer. Maybe... have you thinking of anything in particular?

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

2240

Well, you're asking to mitigate and you're also stating carbon neutrality. Mitigate is not carbon neutrality, it's a progress towards, I will admit, but it's not carbon neutrality. You will fall short of it...

**M. BEN CLAYTON :**

2245

By year 2042, it's definitely an ambitious goal and what I... from my perspective, is that it's part of the process to reach carbon neutrality. So, it's... you're bringing a good point and I'll...

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

2250

Just a few steps away, maybe.

**M. BEN CLAYTON :**

2255

Right, right.

**LE PRÉSIDENT :**

2260

Do we understand that your definition of a carbon neutral city is cutting down emissions by at least 80% by 2050 ? Because, we've heard all kinds of things. We've been looking for a clear definition of what it means.

**M. BEN CLAYTON :**

2265

O.K. That's good. So, from previous presentations.

**LE PRÉSIDENT :**

2270 We've heard, you know, in several presentations the term. But are we all looking at the same definition which is the one from Carbon neutral city alliance that says that reducing emissions by at least 80% by 2050. Is this what you're looking at for 2042 for Montreal? Just to make sure we're talking about the same thing.

2275 **M. BEN CLAYTON :**

No, that's a very valid point. And it would benefit all of us, if we get on the same page. This is part of my point in my presentation. So, from this, the Carbon neutral city alliance, I'll go back to it and see that...

2280

**LE PRÉSIDENT :**

This is what they have on their website.

2285 **M. BEN CLAYTON :**

O.K.

**LE PRÉSIDENT :**

2290

O.K. These are the numbers.

**M. BEN CLAYTON :**

2295

Right.



**LE PRÉSIDENT :**

O.K. Thank you very much.

2300

**LE PRÉSIDENT :**

Bonjour, Madame.

2305

**Mme IOANNA AVANITIS :**

Bonjour. Je suis ici aujourd'hui pour présenter mon papier. Vous l'avez déjà, c'est intitulé *The clean energy factor* sur la consultation pour la réduction des énergies fossiles. So, I'm gonna start with the quote from Genesis. You'll find this curious, but the quote said: «*Then God said: Let there be light and there was light. And God saw light and it was good and God divided the light from the darkness.*»

2310

Alors, mon propos, il s'agit de la conscience du monde quotidienne qui en effet, moi, je pense pour la totalité au pourcentage n'est pas très élevée et ça, c'est pas de la mauvaise volonté, mais moi je pense attribuer à la vie quotidienne que le monde n'ont pas le temps de réfléchir des grands plans gigantesques, de la durabilité. Et s'ils ont des réflexions, parfois ils se trouvent sans pouvoir d'où s'accrocher dans une plus grande force pour déposer leurs plaintes.

2315

Alors, cette notion de manque de conscience se transporte dans des niveaux différents de gouvernement et la notion de la garde ancienne qui s'occupe avec la gestion est limitée par la gestion de la réglementation qui se présente dans leur municipalité.

2320

Alors, j'essaie de vous dérouler un peu le déroulement de l'historique et qui a commencé avec les mouvements sociaux dans les universités. Moi, j'ai été pour le premier bout, j'ai été introduit à l'université UQÀM, j'ai été invitée aux forums sociaux par le Centre d'écologie et ça a été 20 années de mon histoire. J'ai été exposée à tout le mouvement et

2325

c'est un mouvement global dans le domaine de l'université qui rapporte avec un changement de conscience vers l'écologie humaine basée sur la nature, la santé et le bien-être.

2330

Alors, cette époque de mouvement Nouvel Âge dans les années 60-70 correspond avec le nouvel âge planétaire, on dit l'Âge du Verseau. Je vous explique ce mouvement social souterrain qui a commencé. Des personnes, des artistes qui étaient exaspérés de voir toute la pollution, etc., et de ça, on sort des artistes dans le domaine des films, mouvement de musique, mouvement dans la presse et on a sorti comme... ça a commencé avec la chanson qui a sorti *Age of Aquarius*, Joni Mitchell, *The paved paradise and Put up a parking lot*, le film Koyaanisqatsi qui est un film qui a sorti, qui fait questionner la nature, l'écologie et la vitesse de la vie moderne, aussi le film de Erin Brockovich qui était une jeune activiste en droit qui a actionné une compagnie de pétrole pour avoir contaminé le réseau local de l'eau et un livre intitulé *The Aquarian Conspiracy*, c'est une grande vedette de l'écologie moderne qui parle de mouvement souterrain des écologistes, personnes qui travaillent au gouvernement et éducation pour surmonter le régime des administrateurs globaux.

2335

2340

En effet, juste pour terminer *the introduction*, on se trouve dans une période très difficile. Vous voyez, on a le rayonnement du Nouvel Âge et l'inspiration de la protection écologique et les découvertes de nouvelles technologies. Alors, on se trouve dans vraiment un déséquilibre, un moment de déséquilibre.

2345

Alors, au niveau de la scène internationale, le Kyoto Protocol qui a été négocié en 1997 à Kyoto était devenu légal dans l'année de 2005, c'est un traité qui oblige les corps de gouvernement de réduire les émissions de gaz de serre. Aussi *Greenpeace* qui est très actif sur la scène internationale, dédié à la conservation et l'environnement des pays.

2350

Transposé à la scène canadienne, le Kyoto Protocol qui a été signé par le gouvernement libéral en 1997 et rendu officiel au parlement 2002. *In the American Scene, we have the Programme national de recherche sur les pluies acides, something very important called The Clean Air Act. Clean Air Act*, c'est une réglementation qui est très sévère. It's oriented towards industry and it has severe consequence to the manufacturing industry avec

2355

des infractions qui peuvent être imposées dans le domaine de l'industrie and it can ruin a corporation.

2360

In Montreal, we had the Protocol 1987 Montreal Protocol and Substance Depletion of the Ozone and the big conference, la Conférence montréalaise sur les changements climatiques, in 2005 au Palais des Congrès, we had thousands of participants.

2365

My big réflexion, c'était... j'avais une vie privée qui était toute issue d'Europe et j'avais quitté ma vie privée pour être assistante de Toronto comme plutôt anglophone. J'avais décidé de faire un changement de scène et en me promenant sur la rue Yonge, accès nord-sud de Toronto, j'avais trouvé à chaque deuxième coin de rue des pigeons qui étaient morts.

2370

Alors, j'ai été bouleversée. J'ai dit : «Comment ça se fait qu'à Montréal, on n'a pas des pigeons qui sont...» j'ai trouvé à chaque coin de rue, c'était des pigeons, *pouf*, décédés. Là, j'ai dit : «Ah, c'est peut-être la pollution ou ils ont bu l'eau qui était contaminée.»

2375

Les journaux expresses que l'association FLAP qui est une association bénévole ramasse annuellement deux victimes d'oiseaux par année et ils réclament que, vous allez jamais croire, que les décès des oiseaux sont attribués à la collision avec les grands immeubles en verre.

2380

La pollution est le plus grand défi mondial aujourd'hui. Ça cause un déséquilibre dans les systèmes écologiques, des milliards des *species* d'oiseaux meurent à chaque année et la moyenne des émissions acides par ville excèdent plus que 6 tonnes par année. Dans les États-Unis, c'est un équivalent qui excède 20 tonnes.

2385

Les pluies acides sont le cancer de l'environnement aujourd'hui. La gazoline fait des émissions chimiques et de sulfure dans l'atmosphère et ils changent, they change composites when they're mixed up with the vapor, they change and more poisonous chemicals are emitted.

C'est même pas évident qu'on peut changer la formule pour planter plus d'arbres pour faire combattre le montant de pollution qui est dans l'atmosphère. C'est très évident qu'il faut éviter les énergies fossiles.

2390

Alors, ici à Montréal, on est fier de dire qu'on est sur la scène internationale avec nos réseaux de transport en commun, mais ce qui est très important de comprendre, c'est le secteur privé de l'industrie des manufacturiers d'autos où se trouve le plus grand défi. Il faut vraiment avoir les représentants du gouvernement disponibles pour pouvoir approcher le secteur privé et convertir l'industrie à l'électricité en inspirant le domaine manufacturier avec des subventions gouvernementales, des technologies alternatives.

2395

Alors, en conclusion, moi, mon impression, ça a été que Dieu a fourni toute à l'humanité ce qu'il fallait dans l'environnement qui était gratuit : l'air, l'eau et le soleil. Sans avoir un grand gaspillage d'argent pour les pipelines, le militaire, etc. Et on est dans une étape qu'il faut obliger le gouvernement de faire des placements pour le futur, pour notre avenir contre le militaire, contre ce gaspillage d'argent pour avoir une énergie, clean energy, pour avoir cette vision durable de l'avenir.

2400

Les énergies alternatives comprennent des énergies produites sans pétrole, il s'agit de l'énergie solaire, solar energy, énergie éolienne, l'énergie géothermique et biofuels. Et dernièrement, c'était en effet les coûts du pétrole et la nouvelle conscience écologique qui fait l'inspiration des recherches au niveau universitaire pour des autos hybrides et l'auto électrique et ici à Montréal, on est très fier, j'ai passé devant juste l'Hôtel Continental et l'année passée, ils ont placé une prise qu'on peut recharger les autos électriques. Moi, je suis très fière de voir ça. Et quand j'ai été à la Foire environnementale il y avait deux, trois ans, il y avait un monsieur qui m'a montré que la Société de transport, la STM, la Société de transport de Montréal, ils ont mis des nouvelles batteries électriques sur des toits, sur les toits des autobus. C'est des autobus qui étaient expérimentales. Alors, c'était en effet des installations prototypes pour l'avenir.

2405

2410

2415

2420 Alors, en dernier, to conclude, c'est vraiment la réglementation qui - vous n'allez pas trouvé ce paragraphe-là dans votre papier - qui m'occupe et dernièrement, les recherches durables qui se font dans les sociétés écologiques étaient incorporées dans les ordres et les standards professionnels. On parle des standards ISO dans le domaine manufacturier et dans les domaines de l'industrie, ISO standards in the manufacturing industry and also the standard LEED dans le domaine des architectures. So, we have the LEED standard for green architecture and we have the ISO for manufactory. This is a big momentum for the future and hope for the future.

2425 Comme exemple, j'ai été dans la Ville de Beaconfield, je pense que c'était le mois d'octobre pour un forum sur la sécurité publique et il y avait une présentation d'une agence civile. C'était une madame, son nom m'échappe, I don't remember her name, mais pour qu'une compagnie, une industrie s'implique comme résident dans une ville maintenant, maintenant comme exemple la Ville de Beaconfield, il faut que la corporation fait une application à la municipalité pour être résident, pour pouvoir acquérir des terrains pour construire son industrie.

2430 Là, avec la nouvelle réglementation qui se trouve dans le Code civil ici à Québec, l'industrie, the industry is obligated to produce a paper, a report before being accepted by the municipality, they have to produce a report des émissions, il faut qu'ils produisent un rapport des émissions projetées avant qu'ils soient acceptés comme, mettons une industrie, comme pour faire partie de la municipalité, il faut qu'il présente à la municipalité un rapport avec les émissions projetées. Et si la municipalité dit que là, ils sont en faveur avec la projection des émissions, là ils vont accepter la candidature, puis ils vont les laisser construire.

2440 Alors, juste pour terminer, on se trouve maintenant dans une bonne direction du pouvoir. Moi, je suis très contente de dire qu'on a une vision et il faut faire des efforts. Les personnes qui ont des pouvoirs, les petits citoyens comme moi, je n'ai pas de pouvoir, mais on parle des personnes qui sont déjà impliquées dans le gouvernement pour approcher les industries privées pour essayer de monter sur une programmation de gouvernemental subvention pour changer leur vision pour que les personnes qui travaillent dans le gouvernement se présentent, faire une présentation dans le domaine de l'industrie, dans le

2445

domaine des manufacturiers des autos surtout et qu'on les convertisse à une nouvelle façon de penser. C'est ça. Merci.

2450

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup. Question?

2455

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

Non.

**Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire :**

2460

Non, ça va. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2465

Ça va? Merci beaucoup pour votre présentation.

**Mme IOANNA AVANITIS :**

Merci.

2470

**LE PRÉSIDENT :**

Je sais que vous étiez un peu pressée par le temps.

2475

**Mme IOANNA AVANITIS :**

Je m'en vais à l'Ordre des architectes. Je suis stagiaire.

**LE PRÉSIDENT :**

2480

Très bien. Merci beaucoup, Madame. Sur cette dernière présentation, nous allons clore cette session et ajourner jusqu'à 19 heures pour la suite des auditions.

2485

FIN DE LA SÉANCE

2490 Je, soussignée, **LOUISE PHILIBERT**, sténographe officielle, dûment assermentée, déclare et affirme sous mon serment d'office que les pages qui précèdent contiennent la transcription fidèle et exacte des notes sténographiques prises par moi au moyen du sténomasque.

LE TOUT CONFORMÉMENT À LA LOI

2495 Et j'ai signé

-----

2500 **LOUISE PHILIBERT, s.o.**