

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE  
DE MONTRÉAL**

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

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

---

**DEUXIÈME PARTIE**

---

VOLUME 6

---

Séance tenue le 15 mars 2016, 19 h

1550, rue Metcalfe

Montréal

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 15 MARS 2016, 19 HEURES

MOT DU PRÉSIDENT..... 1

**PRÉSENTATION DES MÉMOIRES**

Mme Valérie Lemay et M. Matthew Chapman .....	3
Mme Maya Gana.....	10
Mme Marianne Falardeau .....	21
Mme Marie-Hélène Picard .....	31
Mme Elizabeth Pruszynski et M. François Thibault.....	38
M. Theo Rouhette, M. Sacha Astles, Mme Ana Cecilia Mme Angel Martinez, Solidarité communautaire - Building community.....	46
M. Matthew Chapman et M. Alexander Nizhelski.....	54

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT :

5           Bonsoir. Je vais répéter mon introduction pour ceux qui ne l'ont pas déjà entendu. 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.

10

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

15

          Nous avons prévu un total de sept 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.

20

          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.

25

          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.

30

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

35 Tonight, 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.

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

65 Comme pour la séance d'information et pour la soirée de reprise de consultation, tout ce qui est dit au cours de l'audience d'aujourd'hui est enregistré. La transcription des notes sténographiques sera accessible sur le site web de l'OCPM 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 Brunelle Amélie Bourque à la logistique, madame Annick Pouliot aux communications et mesdames Christelle Lollier-Théberge et Julie Dubé à l'accueil.

75 La séance de ce soir devrait prendre fin vers 21 heures 30 si tout se déroule comme prévu. 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, pour débiter, j'invite Valérie Lemay. C'est bien vous?

80 **Mme VALÉRIE LEMAY :**

C'est moi.

**LE PRÉSIDENT :**

85 Bonsoir, Madame.

**Mme VALÉRIE LEMAY :**

90 Bonsoir. Je m'appelle Valérie Lemay, je suis enseignante de 4<sup>e</sup> année du primaire à l'école Enfant-Soleil à Ville St-Laurent. Je viens ici ce soir pour présenter des recommandations très sérieuses et recherchées des citoyens de demain, mes élèves, des enfants de 9 à 10 ans.

95 L'idée est simplement venue du programme de sciences et technologies qui recommande d'aborder les énergies renouvelables et les effets de la qualité de l'air, de l'eau et du sol sur les êtres vivants. Donc, avec la collaboration de Matthew Chapman, les enfants ont mis en chanson certains des impacts négatifs ainsi que leurs pistes de solutions séparées en la consommation, le gaspillage et les moyens de transport.

100 Alors, place au nouveau hit de l'heure.

**M. MATTHEW CHAPMAN :**

105 Alors, je vais juste ajouter un petit mot pourquoi je suis ici à côté de Valérie en ce moment. C'est à cause que j'ai été prof pendant cinq ans, donc, j'ai quand même vécu dans ce milieu, puis j'ai vu que l'inspiration que j'ai tenté de donner aux élèves, ça a abouti face à une réalité qui était beaucoup moins verte, beaucoup moins... not as beautiful as I would like it to be.

110 Donc, j'étais un peu déçu de ce fait dont l'intérêt à chercher davantage des façons d'impacter leur avenir. Voilà. Donc, without further ado, *Notre terre est malade*.

ÉCOUTE DE LA CHANSON

115 **Mme VALÉRIE LEMAY :**

120 Donc, pour résumer les recommandations des élèves, dans le fond, les enfants aimeraient qu'il y ait une collecte de compost vraiment dans chaque arrondissement de Montréal; ils voudraient encourager les magasins de biens usagés à s'établir; ils aimeraient qu'on exige les sacs, les contenants réutilisables autant que possible; d'inciter les propriétaires à construire et convertir leur bâtiment pour chauffer avec des énergies renouvelables; faciliter la vente des aliments produits localement; financer un «*repair café*» dans chaque arrondissement; et ce sur quoi ils ont vraiment, ils semblaient vraiment porter à cœur, c'était

125

les réseaux des pistes cyclables qu'ils ne trouvaient pas sécuritaires pour se promener avec leur bicyclette.

130

Ils aimeraient aussi qu'on installe des bornes pour charger des voitures électriques, qu'il y en ait plus, et aménager des quartiers où ils seraient plus facile de circuler en marchant. Parce que dans le quartier de mon école, il n'est pas possible pour eux de marcher sur... il n'y a pas de trottoir dans toutes les rues de Ville St-Laurent.

135

On a aussi un peu consulté les enseignants de l'école et plusieurs viennent à l'école à vélo, et certains voudraient, mais dépendant du quartier où ils habitent, c'est la même chose pour eux, ils trouvent que c'est dangereux. Donc, ils aimeraient beaucoup qu'on rallonge la piste cyclable à côté du chemin de fer dans Rosemont pour qu'elle traverse la ville, puis il y en a même un qui a amené l'idée d'avoir une piste cyclable sous l'autoroute 40.

**M. MATTHEW CHAPMAN :**

140

Je résume les autres. Rajouter des intervenants éducatifs des éco-quartiers. Je sais, ça prend de l'éducation pour arriver à une volonté publique qui va faire en sorte que les décisions qu'on veut prendre comme société soient implantables.

145

Donc, pourquoi pas financer, en ce moment le financement pour des éco-quartiers afin qu'ils puissent donner des programmes dans les écoles, c'est très très très bas, puis je pense qu'il y a une personne pour chaque arrondissement. Ça fait pas une grande capacité, quoi. Puis je sais aussi comme ancien prof que les commissions scolaires n'engagent qu'une personne responsable pour toute la commission scolaire pour faire l'éducation relative à l'environnement. Ça, c'est plutôt une question provinciale, je le sais, mais les éco-quartiers, ça touche beaucoup la ville, la Ville peut faire quelque chose pour mieux former les étudiants et les citoyens de demain.

150

155 Interdire les moteurs qui tournent quand les parents attendent leurs enfants après l'école. J'en vois souvent devant chaque école entre 2 heures 30 et 3 heures 30. Il y a deux lignes de voiture qui longent les rues, puis je pense que la Ville devrait se prononcer là-dessus.

160 Promouvoir des applications de covoiturage pour non seulement les profs, mais aussi des élèves. Donc, il y a une solution locale développée ici même à Montréal qui s'appelle *Netlift*, puis la Ville peut avec son poids, son rayonnement avec ses réseaux promouvoir ce genre de solution avec très peu de coût. C'est vraiment juste mettre en valeur une solution développée ici même.

165 Établir une vision pour une ville carboneutre qui inciterait les profs à traiter les éléments du curriculum liés au développement durable. Donc, si moi je suis prof à Montréal, puis je constate que la Ville prend une décision d'aller vers un avenir propre, durable, je vais davantage l'inclure dans mon discours dans mes salles de classe. Donc, ça va rayonner autant dans les médias, dans les métros que dans les salles de classe de nos enfants.

170 Merci beaucoup, puis on a très hâte à vos questions.

**Mme STÉFANIE WELLS, analyste :**

Est-ce que la présentation se trouve sur le bureau de l'ordinateur?

175 **Mme VALÉRIE LEMAY :**

Oui.

**Mme STÉFANIE WELLS, analyste :**

180 O.K. Merci.

**Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire :**

185           Moi, ça va.

**LE PRÉSIDENT :**

190           Est-ce qu'il y a du transport scolaire pour aller chez vous?

**Mme VALÉRIE LEMAY :**

Non.

195           **LE PRÉSIDENT :**

Non?

**Mme VALÉRIE LEMAY :**

200           Non.

**LE PRÉSIDENT :**

205           O.K. Et le trottibus, ça marche chez vous? Non, il n'y a pas de trottoir. Mais on nous a parlé de cette possibilité. Vous avez entendu parler du trottibus? ... Euh, pedibus.

**Mme VALÉRIE LEMAY :**

210           Les enfants viennent à pied en gang.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui? Accompagnés?

215

**M. MATTHEW CHAPMAN :**

Non, on en avait jamais entendu parler.

220

**LE PRÉSIDENT :**

Ah, o.k. Parce qu'il y a quelqu'un d'autre qui avait mentionné ça. Donc, il n'y en a pas. Très bien. Bien merci d'avoir apporté cet élément d'éducation. Je pense que c'est une des dimensions qu'il ne faut absolument pas oublier dans des changements de comportements et dans des façons différentes de voir la Ville. Ça commence à ce niveau-là aussi. Merci beaucoup.

225

**Mme VALÉRIE LEMAY :**

Merci.

230

**M. MATTHEW CHAPMAN :**

Pas d'autres questions, Monsieur Duhamel?

235

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

Non, non. Non.

240

**M. MATTHEW CHAPMAN :**

Est-ce qu'il y en avait?

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

245 Non, non, je n'ai pas de questions. C'est parce qu'il parlait de trottibus et d'autobus scolaire et je pensais à l'accident en fin de semaine survenu à Laval.

**LE PRÉSIDENT :**

250 Sur le boulevard Hamel à Québec.

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

255 Et vous nous dites qu'il n'y a pas de trottoir partout à Ville St-Laurent. Première chose, vous allez faire des trottoirs. Si vous revoyez les images de Laval, vous allez voir qu'il y a une rue pas de trottoir, mais il y a une piste cyclable qui est tracée à la peinture. Ça vous donne un ordre de priorité dans cette municipalité.

**M. MATTHEW CHAPMAN :**

260 Merci.

**Mme VALÉRIE LEMAY :**

265 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

270 Merci beaucoup. J'inviterais maintenant madame Mayar Gana. Vous êtes là?  
Bonsoir, Madame.

**Mme MAYA GANA :**

Bonsoir.

275

**LE PRÉSIDENT :**

Vous avez une présentation, quelque chose à mettre sur l'ordinateur? Oui? Tout est là.

280

**Mme MAYA GANA :**

Donc, d'abord bonjour. Je vous remercie d'avoir la possibilité de parler aujourd'hui. Moi, je m'appelle Maya Gana, puis je suis architecte et designer urbain de formation. Déjà, je m'excuse parce que ça va être un peu brouillon.

285

Donc, voilà. J'ai participé au concours Morph.o.polis où j'ai présenté ce projet. Donc, je viens aujourd'hui le présenter. Donc, le projet que je vais vous montrer maintenant, c'est un projet complètement irréalisable, donc, une vraie utopie. Pourquoi? Parce que ce projet a un temps de réalisation de plus de cinq années.

290

Donc, je vais insister avant tout pour dire que la réponse à la problématique liée à la dépendance aux énergies fossiles, c'est d'abord lié à l'homme et à sa façon de réfléchir aujourd'hui.

295

Donc, je me suis dit, il faut d'abord que je présente l'idée du projet, c'est-à-dire l'idée qu'aujourd'hui, on est en temps de crise, que l'homme a toujours su répondre à des problématiques de crise. Donc, après avoir conquis la nature, après avoir connu plein de découvertes technologiques, il a su quand même réagir à la dernière minute.

300

Aujourd'hui, on est dans une situation de crise, donc, environnementale. Donc, une urgence planétaire primordiale et, finalement, les pistes proposées, c'est planter des arbres ou amener des poissons dans des sites industriels.

305           Donc, pour ma part, ça m'alarme beaucoup, puis je me demande justement : Est-ce qu'on ne devrait pas réfléchir autrement? En fait ce que je veux dire, c'est qu'étant donné que c'est une problématique majeure, il faut peut-être avoir des interventions majeures. Donc, c'est ça.

310           En fait, l'une des préoccupations, l'une des premières choses qui a titillé ma curiosité, c'est cette carte de Montréal 2542 où on peut voir Montréal qui est une île, mais en fait, c'est plusieurs îles, donc, bordée de rivières. On peut voir aussi qu'on pouvait se baigner, nager, pêcher que aujourd'hui on ne peut plus faire.

315           Là, je me pose deux questions primordiales. C'est : on vit dans l'Île de Montréal, mais on n'a pas la vue de l'eau, puis ça, c'est étonnant. La deuxième chose, c'est : on vit sur une île, puis le poisson qu'on mange vient d'ailleurs. Et ça c'est très étonnant et c'est alarmant. Ça fait que je me dis qu'on devrait peut-être voir s'il n'y a pas de piste plus... à une échelle plus grande, peut-être plus du territoire.

320           Donc, ce que nous révèle aussi cette carte, c'est que toutes les rivières ont été justement enterrées, ça fait qu'elles n'existent plus. C'est déjà une piste que l'homme a déjà dénaturé le site, c'est-à-dire à enterrer toutes ces rivières.

325           Donc, j'ai quand même essayé de designer un projet dans cette réflexion un peu comme une réponse à la question. Donc, j'ai pris comme exemple ce site-là. Donc, le site, vous pouvez le voir, c'est pas loin de Pointe-Saint-Charles. Il y a les silos à côté. Donc, c'est tout ce qui est un peu... tout ce qu'on voit en plus foncé.

330           Donc, j'ai pris ce site pour essayer de travailler là-dessus, voir si on peut réfléchir autrement. Donc, la première des choses, c'est que j'ai essayé de comprendre ce site-là et je

vois qu'il y a eu beaucoup de transformations justement, donc, liées premièrement à l'ère industrielle, certes a laissé un grand legs patrimonial industriel, mais peut-être qu'on oublie le legs aussi des terres contaminées.

335

Donc aussi, on peut voir les terres de remblai successives. Donc, exemple, le parking de l'Expo Universelle qui a fait que la ligne de rive finalement s'est transformée, donc, elle s'est décalée de beaucoup.

340

Donc, tout ça pour dire, donc là quand on voit les cartes de Montréal 1880, 1942, 2002, on peut voir que Montréal a complètement changé, c'est-à-dire les lignes de rive se sont complètement décalées. On peut voir clairement la transformation du territoire.

345

Donc, en fait, l'idée du projet, c'est de faire une boucle. Finalement, peut-être que le passé nous révèle le futur dans le sens où pourquoi pas prendre les lignes de rive d'origine pour essayer de trouver une connexion bleue, c'est-à-dire la connexion à l'eau. On sait tous que l'eau, c'est la vie, alors pourquoi pas essayer de rendre à la nature son territoire.

350

En fait, ma première réflexion était justement de connecter l'eau du fleuve au canal de l'aqueduc et le connecter au fleuve, donc, de l'autre côté un peu comme je vous disais, faire une connexion bleue. - Je vais essayer d'être rapide parce que ça se peut que ça me prenne plus de temps.

355

Donc, en fait l'idée c'est justement de connecter les eaux, donc, connecter l'eau du fleuve avec le canal de l'aqueduc. Donc, un peu connecter les eaux comme on peut les voir la carte.

**LE PRÉSIDENT :**

360

Au canal de l'aqueduc?

**Mme MAYA GANA :**

Oui.

365

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. D'accord.

370

**Mme MAYA GANA :**

Étant donné... dans le fond, là, il y a le canal Lachine qui est connecté au fleuve.

**LE PRÉSIDENT :**

375

Oui.

**Mme MAYA GANA :**

380

Et là, je mets une autre connexion en fait au niveau du canal qui va revenir ici et qui se reconnecte ici comme avant et là, je reconnecte au fleuve. Et là, je le reconnecte aussi, en plus ici, il y a comme un creux, ça fait qu'on voit que c'est comme sa route originelle. Ça fait que je la connecte aussi ici. Ça fait que ça me fait une autre connexion.

385

C'est un peu pour recréer en fait, pour faire une connexion bleue. Donc, on peut le voir ici, c'est comme un *zoom* que j'ai fait sur cette zone-là.

390

Donc, après ça, juste pour remémorer parce que des fois, on dit: «Ah, c'est complètement utopique», on voit bien qu'à l'époque, c'était vraiment des îles de même. Moi ce que je fais, ce que je propose, c'est de prendre toutes ces terres de remblai justement et de faire pénétrer l'eau et d'en faire des petites îles, donc, des petites îles paysagères et donc avec

l'eau, avec les terres qu'on aurait pu enlever, on peut même faire des îles avec plusieurs niveaux.

395 Et donc, bien sûr, quand je dis «le cycle» dans le sens où on va essayer de faire un cycle, donc, revenir avec les lignes du passé pour recréer un futur qui est peut-être plus vert. Et donc, on se retrouve avec un corridor écologique comme tel. Donc, connexion de l'eau, connexion des espaces verts qui nous donneraient justement... là maintenant on peut parler de création d'écosystème parce que justement, ils ont l'habitat pour dans le fond. Donc, 400 l'habitat du règne animal parfait. Bien parfait... en fait, c'est ça.

Donc, le concept du projet, c'est ça ici. C'est connecter la Ville à des îles paysagères, que l'homme se réconcilie finalement avec la nature. Donc, qu'il comprenne c'est quoi son mal et qu'il se réconcilie enfin avec des gestes majeurs je dirais.

405 Donc là, on peut le voir, c'est l'idée concept, c'est-à-dire avoir des îles accolées au centre-ville de Montréal carrément. Donc, bien sûr, productivité des écosystèmes et biomasse, habitat du règne animal.

410 Bien sûr quand je parle de créer des îles paysagères, ça n'exclut pas la ville dans le sens où on peut toujours penser à la ville, la connecter à tout ce système paysager vert, c'est-à-dire on peut voir c'est quoi la trame urbaine nouvelle qui pourrait connecter les deux. C'est quoi la trame qui serait efficace, c'est quoi les infrastructures routières, c'est-à-dire les tramways, les trains. Dire efficace dans le sens que... ce que je veux dire, pour moi, penser 415 aux infrastructures, à la végétation, c'est final. C'est-à-dire qu'il faut d'abord faire une intervention majeure pour finalement arriver à dire : je vais mettre un tramway.

Et donc, comme je vous dis, on peut aussi superposer avec d'autres plans et admettons mettre justement un tramway, une serpentine, pourquoi pas, un train qui pourrait 420 être efficace, etc.

425 Et là pour aller encore plus loin, créer des îles paysagères avec une multitude de niveaux, ces niveaux-là qui peuvent être calculés plus loin encore. L'eau qui pénètre et qui ressort peut être contrôlée grâce à des barrages, donc, des barrages au fil de l'eau qui eux peuvent créer de l'électricité par exemple, qui peuvent alimenter en électricité tout le site qui est ici.

430 Et quand je superpose toutes mes strates, en fait, tous mes plans de ville, on peut voir tout ça. Donc, ça ici, c'est le centre-ville. Ça, c'est comme un quartier que j'ai créé, bien que j'ai dessiné entre guillemets, pour montrer que ça peut être connecté à tout ce système-là, c'est-à-dire qu'on n'est pas obligé d'aller à quatre heures de route pour se retrouver, pour pouvoir se baigner. On peut être au centre-ville et marcher cinq minutes et se baigner. C'était là avant.

435 Avant ici, il y avait le *Goose Town* justement. Les gens se baignaient ici en 1840. Alors, pourquoi pas se baigner ici aujourd'hui. C'est ça. C'est ça mon idée. Donc là, je superpose justement, si je rajoute des arbres, là, je superpose avec des activités. Donc, on pourra se baigner, ça pourra... C'est ça, on aura des vues, on pourra faire plein de choses. Donc, l'être humain aura tous les loisirs de faire plein de choses sur ces îles tout en respectant la nature.

445 Puis bien sûr, penser à la montée des eaux, puis un paysage qui change. Donc, un paysage changeant à travers les saisons, les saisons qu'on oublie. L'hiver qui est six mois, donc, six mois d'hiver où on peut justement avoir d'autres activités sur ces îles-là complètement connectées à la ville, comme on peut le voir sur les images.

450 Donc là, c'est un peu l'image globale du projet. Donc, c'est ça. Donc là, je vais juste montrer d'autres images du projet, et une chose importante aussi, c'est qu'on peut aussi refaire le *skyline* de Montréal parce qu'on s'entend que quand on rentre du côté sud, c'est-à-dire quand on rentre par là, puis qu'il y a des remblais, puis on voit les silos un peu, il y a tellement de potentiel que je pense qu'on pourrait trouver quelque chose pour justement rendre ce *skyline* encore plus intéressant.

455           Donc ça, c'est un peu l'idée du projet global. Je vais montrer juste d'autres images pour voir le canal. Donc là, les silos. Le legs industriel prend toute son ampleur avec le canal qui revient, c'est-à-dire qui revient à ce niveau-là. Donc, c'est ça. Là, je vais juste montrer des images du projet pour voir que connecter les lieux, c'est aussi mettre en valeur le territoire.

460           Donc là aussi, c'est d'autres images. Je vais juste montrer des images parce que je pense que l'idée, j'en ai parlé. Donc, voilà. Puis l'idée, c'est aussi... là, il y a la ville, il y a des îles paysagères, puis ici petit à petit quand on va vers les îles, plus ce sera dense en végétation. C'est-à-dire à la limite ici, c'est très dense, c'est-à-dire plus on avance, plus c'est dense en végétation. On peut même voir, admettons, des images où on peut se baigner, on peut nager avec des oies, etc.

465           Donc, voilà. L'idée justement, c'est 2016-2076. Donc là, on peut voir, le territoire, c'est ça ici. Là, c'est Pointe-Saint-Charles. Là, c'est Pointe-Saint-Charles. Là, c'est ça que je transforme en îles en fait, c'est ça ici. Puis là les silos que vous voyez ici, ben, ils sont là. Voilà.

470           **LE PRÉSIDENT :**

          Merci. Question?

475           **Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire :**

          Non, merci.

**LE PRÉSIDENT :**

480           Sous ces espaces aménagés sous forme d'îles, qu'est-ce qu'il y a actuellement? J'ai de la difficulté à voir. Ça, là, oui.

**Mme MAYA GANA :**

485 En fait, c'est ça, il n'y a pas grand-chose. Je pense qu'il y a des installations pour le cinéma, je ne sais plus comment ça s'appelle.

**LE PRÉSIDENT :**

490 O.K. C'est du long actuellement de l'autoroute Bonaventure.

**Mme MAYA GANA :**

495 L'autoroute Bonaventure est ici.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, o.k. Donc, c'est juste après.

500 **Mme MAYA GANA :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

505 O.K.

**Mme MAYA GANA :**

510 Ça fait que ça, c'est vraiment... Tout ça, c'était en plus. Ça a été mis lors de l'Expo Universelle. C'est vraiment des terres de remblai successives qui ont été mises là au fil des années.

**LE PRÉSIDENT :**

515

O.K.

**Mme MAYA GANA :**

520

Mais il n'y a pas grand-chose. Justement, il n'y a pas d'installations, rien du tout. Ça fait qu'on peut vraiment... c'est ça, on ne détruit rien. Il y a rien qui a été détruit réellement.

**LE PRÉSIDENT :**

525

O.K.

**Mme MAYA GANA :**

530

Puis même les... si je me souviens bien, si je ne me trompe pas, même les installations qui sont là, c'est des installations temporaires pour le cinéma. Je ne suis pas certaine de ma donnée par exemple.

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

535

C'est Mels, les studios de cinéma Mels.

**LE PRÉSIDENT :**

540

Oui, c'était ça. Je ne sais pas si c'est encore là.

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

Puis il y a une installation de Bell Canada aussi.

545 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. O.K. On sait quand même que le canal de l'aqueduc sert d'approvisionnement en eau potable. Quand vous faites la boucle, ça fait quoi? Parce qu'actuellement, le canal de l'aqueduc, il part des Rapides de Lachine, il va jusqu'à l'usine de traitement Des Bailleurs, l'usine Atwater. Donc c'est un canal en cul-de-sac. On branche ça...

550 **Mme MAYA GANA :**

Oui, c'est un canal qui s'arrête quand je regarde...

555

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

560 **Mme MAYA GANA :**

Oui, c'est ça. Ça fait que moi l'idée, c'est que... c'est-à-dire là, c'est comme si vous me disiez qu'il y a un côté qui est contaminé et l'autre côté, non? Ça fait qu'il ne faut pas qu'ils se touchent?

565

**LE PRÉSIDENT :**

C'est-à-dire que c'est la prise d'eau potable de la Ville de Montréal qui est dans les Rapides de Lachine et qui est sous la forme de ce canal en cul de sac qui arrive à l'usine de traitement Atwater. Donc, pour l'instant, c'est ça. Mais dans votre concept, vous amenez une source d'eau dans ce canal ou...

570

**Mme MAYA GANA :**

575 Mais non, je le prends comme acquis ce canal et je fais juste le connecter aux autres, à l'eau. Dans le fond, je fais juste le connecter.

**LE PRÉSIDENT :**

580 O.K.

**Mme MAYA GANA :**

585 Étant donné qu'il y a un chemin d'eau, ça fait que je fais juste continuer le chemin.

**LE PRÉSIDENT :**

Au lieu de s'arrêter à l'usine de traitement Atwater, il continuerait en dessous.

590 **Mme MAYA GANA :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

595 Parce qu'actuellement, c'est un canal rectiligne qui arrête à l'usine Atwater.

**Mme MAYA GANA :**

600 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K.

605

**Mme MAYA GANA :**

C'est comme un milieu d'eau, un milieu humide qui a du potentiel, mais qui est arrêté. Ça fait que oui, je le continuerais.

610

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. O.K. Juste pour bien comprendre où est-ce que ça va. Merci beaucoup.

615

**Mme MAYA GANA :**

Merci à vous.

**LE PRÉSIDENT :**

620

Madame Falardeau, s'il vous plaît. Bonsoir.

**Mme MARIANNE FALARDEAU :**

625

Bonsoir. C'est la première fois que je présente en consultation publique, je trouve ça assez exaltant en tant qu'étudiante au doctorat en science de l'environnement.

Donc, je m'appelle Marianne Falardeau, étudiante à McGill en science de l'environnement. J'ai fait ma maîtrise en biologie marine à l'Université Laval.

630

Aujourd'hui, je présente surtout pour mettre l'emphase, mettre l'accent sur mon mémoire pour espérer qu'il soit vraiment pris en considération dans la consultation publique.

635 Donc, ce que j'ai fait, c'est que j'ai fait un sommaire de ce qui a été promis dans la Ville de Vancouver qui s'est engagée à devenir carboneutre d'ici à 2050 et également d'utiliser des énergies renouvelables uniquement. Eux, ils ont défini une stratégie très claire avec des objectifs, un plan d'actions. Donc, ce que je fais dans mon mémoire, c'est que vraiment, je fais un résumé en français du document en anglais que la Ville de Vancouver a présenté.

640 Mais avant d'aller plus loin, je voulais juste mettre ma petite touche personnelle à tout ça. Donc moi je suis spécialisée des milieux polaires, donc, je travaille sur les changements climatiques dans l'Arctique canadien. En fait ce que je montre ici, c'est une modélisation des changements climatiques faite par le groupe intergouvernemental d'experts sur le climat et ce qu'on voit, c'est en foncé, comme vous pouvez le constater, les zones polaires vivent des changements climatiques de plein fouet. Donc, le réchauffement est deux à trois fois plus  
645 élevé en Arctique que partout ailleurs sur la planète.

L'impact le plus visible, le plus concret qu'on voit, c'est la perte de la banquise. Donc ça, c'est une carte qui vient juste de sortir, hier en fait. En 2016, on a l'année, on bat le record historique d'une calotte, d'un couvert de glace le plus faible qui n'a jamais été enregistré.  
650 Donc, comme vous pouvez voir ici, c'est l'étendue de la glace et les années. Donc, 2016, on vient vraiment battre un record et c'est très alarmant.

655 Donc, en ce moment, la calotte glacière ressemble à ça en été. Donc, la ligne jaune, c'est la moyenne historique. Donc, on est vraiment loin de ça et c'est prédit que d'ici la prochaine décennie, il n'y aura plus de glace en été en Arctique.

660 Donc, pourquoi je dis tout ça? Bien c'est vraiment pour faire comprendre que... en fait, moi je travaille dans les communautés inuits qui, elles, vivent de plein fouet les changements climatiques et c'est pour mettre l'accent sur le fait que souvent les populations qui vivent les changements climatiques sont plus vulnérables, plus pauvres et dans les régions éloignées.

Moi je travaille en Arctique, mais il y a aussi au Bangladesh par exemple qui vivent des inondations majeures, en Afrique, des sécheresses accrues. Donc, c'est des populations

665

vulnérables tandis que les gaz à effet de serre sont émis principalement par les pays occidentaux, les pays développés comme le nôtre au Canada et surtout les centres urbains comme Montréal jouent un rôle majeur dans les émissions de gaz à effet de serre.

670

Donc, tout ça pour dire que la Ville de Montréal peut faire figure de leader international et contribuer aux efforts internationaux de diminution des gaz à effet de serre en s'engageant à devenir carboneutre dans les prochaines décennies.

675

Donc, ça aurait un impact majeur non seulement d'un point de vue des gaz à effet de serre, mais aussi en terme de donner l'exemple, de dire au monde entier : «Écoutez, nous au Canada, à Montréal, c'est quelque chose d'important pour nous. On est soucieux du sort d'autrui, du fait qu'il y a des pays vulnérables, des pauvres qui vivent notre impact, l'impact que notre société a sur la planète.»

680

Donc, Vancouver, eux, en effet se sont déjà engagés à ça, puis dans leur introduction, c'est un peu comme ça qu'ils l'amènent, c'est de dire : «On a un rôle moral dans les changements climatiques. Et donc, il faut faire, il faut prendre action, il faut changer notre mode de fonctionnement.»

685

Et ils ont deux objectifs principaux. Donc, premièrement, de dériver 100% de l'énergie utilisée à Vancouver de source renouvelable avant 2050 et ensuite, de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 80% sous les niveaux de 2007 d'ici à 2050. Donc, c'est vraiment des objectifs ambitieux, mais ils ont des lignes directrices très claires qui vont leur permettre d'atteindre ces objectifs.

690

Donc, leur approche stratégique qui se concentre sur trois axes principaux. Tout d'abord, réduire l'utilisation d'énergie tant fossile que renouvelable. Ensuite, augmenter l'utilisation d'énergie renouvelable et puis finalement, augmenter l'approvisionnement en énergie renouvelable, par exemple des bornes de rechargement pour les véhicules électriques.

695           Donc, ici, je vous présente un histogramme circulaire et je crois que la Ville de  
Montréal devrait s'inspirer d'une telle approche comme première étape pour réduire l'utilisation  
d'énergie fossile. Donc, ce qu'ils ont fait, c'est qu'ils ont dressé le bilan de l'utilisation d'énergie  
dans la Ville de Vancouver afin de vraiment cibler les domaines qui sont les plus  
consommateurs d'énergie fossile.

700           Pour Vancouver, les deux domaines, ça s'est avéré être les bâtiments et les transports  
et je pense qu'à Montréal, on va avoir un scénario très similaire parce qu'en Colombie-  
Britannique aussi, ils ont l'hydroélectricité qui est très importante, mais comme on peut le voir  
ici, reste que le gaz naturel est une source d'énergie très importante dans les bâtiments et  
705           souvent on entend dire «Le gaz naturel est une alternative», mais ça demeure une énergie  
fossile et la Ville de Vancouver la considère comme une énergie fossile puisque de l'extraction  
jusqu'à l'utilisation de gaz naturel, il y a énormément d'émissions de gaz à effet de serre.  
Donc, ce n'est pas une alternative viable à long terme. C'est mieux que le charbon, bien sûr,  
mais reste que ce serait évidemment une source d'énergie qu'il faudrait remplacer.

710           Ensuite, bien les transports qui sont un domaine sur lequel on a un grand spectre  
d'actions. Puis en même temps, ça crée une ville où il fait meilleur vivre s'il y a plus de  
transport en commun comme le démontre Vancouver dans leur stratégie.

715           Donc ça, c'est la situation 2014 et je termine avec cet histogramme qui a l'air un peu  
indigeste, mais je vais vous aider à le comprendre. Donc, on va commencer par la gauche.  
Ce qu'il y a à gauche vers le bas, ce qui est en gris, c'est les énergies fossiles, ce qui est en  
vert, les énergies renouvelables.

720           Donc, la première ligne qu'on voit ici, c'est la situation actuelle à Vancouver. Et donc  
ce qu'on voit, c'est qu'il y a 40.3 millions de giga joules d'énergie fossile qui sont utilisés  
annuellement et 19 millions de giga joules d'énergie renouvelables. Et ensuite ce qu'on voit ici,  
c'est *business as usual*. Donc, si on ne change rien, si on garde le même mode de  
fonctionnement, bien en fait, on a une augmentation de 15.3 millions de giga joules d'énergie  
725           fossile utilisée et également une augmentation d'énergie renouvelable utilisée.

Donc, on ne souhaite pas ce scénario-là. En fait, moi je ne le souhaite pas du tout. En 2050, la calotte, la glace en Arctique sera disparue et les impacts seront déjà majeurs. Donc, on espère plutôt aller vers ce qu'ils ont ici : «*What we will do*», ce qu'ils vont faire.

730

Donc là, ils séparent les trois axes stratégiques dont je vous ai parlé. Tout d'abord, réduire la demande énergétique. Par exemple, l'efficacité énergétique. Et ça, on voit que ça'a un impact majeur. Donc, une diminution de 33.6 millions de giga joules d'énergie et une diminution d'énergie renouvelable également. Donc ça, ça l'a vraiment... c'est un gros pilier de leur stratégie.

735

Ensuite, augmenter l'utilisation d'énergie renouvelable. Encore une fois, on a une diminution de l'utilisation d'énergie fossile, augmentation d'énergie renouvelable. Et finalement, une augmentation de l'approvisionnement en énergie renouvelable; encore une fois, diminution d'énergie fossile et augmentation d'énergie renouvelable utilisée.

740

Donc, ici ce qu'on voit en tout dernier, c'est : «*Where we will be in 2050*», donc, là où la ville se situera en 2050 avec cette stratégie pour une ville renouvelable et c'est vraiment formidable de voir ça. Comme on peut le constater, ils auront zéro utilisation d'énergie fossile et uniquement une utilisation d'énergie renouvelable, 41.9 millions de giga joules. Et on peut même constater qu'ils vont avoir une diminution d'environ 18 millions de giga joules par rapport à l'heure actuelle.

745

Donc, c'est vraiment une stratégie qui, cumulée, a des effets spectaculaires sur le bilan énergétique de la Ville de Vancouver. Et tout ça pour dire que j'espère sincèrement que Montréal va s'inspirer de Vancouver et même, il y aurait un potentiel de partenariat très intéressant entre la Ville de Vancouver et la Ville de Montréal.

750

La Colombie-Britannique et le Québec ont plusieurs points en commun, non seulement du côté de l'environnement, mais ça permettrait vraiment des partenariats dynamiques, puis étant du milieu académique dans le milieu environnemental, entre autres impliquée dans

755

760 *Future Earth* qui vient de baser son secrétariat dans la Ville de Montréal, on a beaucoup de collaboration avec les universités de Vancouver et je pense que du point de vue académique en environnement aussi, ça créerait un *boum* très intéressant. Vancouver est très impliquée dans le développement de nouvelles technologies en énergie renouvelable, donc, avec l'Université McGill, Concordia, puis les universités de Vancouver, je pense qu'il y aurait un potentiel de choses intéressantes.

765 Donc, je vous remercie beaucoup de votre attention, puis j'espère sincèrement que mon mémoire va faire un peu de poids dans la balance. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

770 Merci. Vous voulez revenir au graphique où on avait les barres vertes et... Voilà, là-dessus. Si j'ai bien compris, quand je compare la situation qui est complètement à gauche, qui est la situation actuelle, avec celle qui est attendue en 2050, on a deux choses. Vous me corrigerez si j'ai mal compris, mais au total, on a à peu près une réduction de 20% de la demande d'énergie. C'est-à-dire qu'on fait quelque chose pour non seulement réduire les énergies non renouvelables, mais on réduit totalement la demande en énergie.

775 **Mme MARIANNE FALARDEAU :**

Oui.

780 **LE PRÉSIDENT :**

Et on va faire ça comment?

**Mme MARIANNE FALARDEAU :**

785

De différentes manières. Donc, c'est beaucoup de l'efficacité énergétique. Un programme qu'ils ont déjà mis en place, puis qui va être en grand développement, c'est le *retrofit* immobilier comme ils l'appellent.

790

Donc, c'est d'encourager les gens, tous les nouveaux bâtiments qui vont être construits à partir de 2020 à Vancouver vont suivre des standards zéro émission et les bâtiments qui sont déjà en place vont pouvoir souscrire à un programme de *retrofit* pour faire diverses modifications dans l'enveloppe du bâtiment, dans différents domaines du bâtiment pour vraiment réduire l'utilisation d'énergie. Donc ça, ça va vraiment avoir un impact majeur.

795

**LE PRÉSIDENT :**

Si vous permettez, donc, on élimine aussi les énergies fossiles pour le transport?

800

**Mme MARIANNE FALARDEAU :**

Hum, hum.

**LE PRÉSIDENT :**

805

Quelle est la solution pour les voitures? Toutes à l'électricité?

**Mme MARIANNE FALARDEAU :**

810

Oui, pour ce qui est des voitures, c'est vraiment par les transports en commun.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K.

815 **Mme MARIANNE FALARDEAU :**

Puis ce qu'ils veulent créer, c'est une espèce d'amalgame entre la marche, le vélo, le tramway, les bus, et c'est d'offrir à tout le monde une espèce de parcours transport en commun de n'importe quel endroit à n'importe quel endroit dans la Ville de Vancouver.

820

Donc, c'est vraiment d'établir une espèce de modèle, puis d'essayer de planifier : «Bon, si je suis un citoyen de Vancouver, je veux aller de ce point-là à ce point-là», faire en sorte qu'il y ait toujours des alternatives.

825

Mais donc, bien entendu, ça c'est la modélisation. C'est des scénarios. Donc, c'est un scénario idéal. Certainement qu'il y a des voitures qui vont encore transiter dans Vancouver, mais aussi ce qu'ils spécifient dans leur stratégie, c'est qu'eux, ils se concentrent sur la communauté métropolitaine de Vancouver et ils n'ont pas nécessairement d'impacts sur ce qui est à l'extérieur, par exemple les banlieues et tout ça.

830

Donc, ça, c'est aussi un aspect à Montréal qu'il faut considérer. Beaucoup de gens habitent à Saint-Hilaire ou dans les banlieues et viennent travailler au centre-ville. Est-ce qu'il faut considérer leurs émissions de gaz à effet de serre dans la stratégie de Montréal? Ça, c'est des discussions peut-être plus typiques à chaque ville. Mais Vancouver, eux, ont décidé d'exclure ça. Donc, ils se concentrent vraiment sur ce qui est consacré dans leur domaine d'action davantage.

835

**LE PRÉSIDENT :**

840

Ça, c'est un point important sur lequel il faut insister.

**Mme MARIANNE FALARDEAU :**

Oui.

845

**LE PRÉSIDENT :**

C'est-à-dire que ce plan-là s'applique à quel territoire, quelle entité comme telle? À la Ville de Vancouver?

850

**Mme MARIANNE FALARDEAU :**

Oui, c'est principalement la ville. Le spectre est quand même assez large, mais ils ont une section aussi qui spécifie les zones de contrôle. Donc, en fait, ils spécifient vraiment sur quelles zones ils ont un impact, sur quelles zones ils ont moins d'impact. Puis sur les zones dans lesquelles ils sont clairs que : «Bon, ces zones-là, on a un contrôle partiel de ce qui se passe, mais ce qu'on peut faire, c'est du *advocating*.»

855

C'est vraiment d'essayer d'encourager les dirigeants de ces zones-là, de faire des partenariats avec les autres villes, avec le provincial, avec le fédéral pour vraiment jouer un rôle d'*advocacy*, j'aurais de la misère à trouver la traduction maintenant, mais ils reconnaissent que leur spectre d'action est limité, mais qu'ils vont faire leur possible pour avoir une influence sur les spectres qui sont peut-être plus extérieurs à la ville.

860

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. Et par rapport à nous, nous, on parle de la CMM. Est-ce qu'on parle du Grand Vancouver ici ou de la ville de Vancouver excluant les villes comme Burnaby, et d'autres villes voisines?

865

870

**Mme MARIANNE FALARDEAU :**

Ça inclut... je crois que c'est principalement centre-ville. Il faudrait que je retourne voir dans le document, mais ça inclut quand même certains quartiers résidentiels parce qu'ils parlent beaucoup des systèmes d'approvisionnement de voisinage, puis ils parlent de ça dans les quartiers résidentiels. Donc ça, c'est des systèmes qui permettent d'approvisionner un

875

spectre assez large de bâtiments, de résidences via un seul système d'approvisionnement en énergie.

880           Donc, il y a certaines banlieues qui sont quand même incluses, pas toutes, mais c'est assez complexe un peu aussi le recoupement de Vancouver. Donc, je ne pourrais pas vous donner les détails, mais dans le mémoire, c'est clairement identifié.

**LE PRÉSIDENT :**

885           Question?

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

890           Non.

**LE PRÉSIDENT :**

895           Ça va? Question?

**Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire :**

Non, ça va. C'est clair.

900           **LE PRÉSIDENT :**

Ça va? Merci beaucoup.

**Mme MARIANNE FALARDEAU :**

905           Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

910 Est-ce que madame Picard est là? Bienvenue, Madame.

**Mme MARIE-HÉLÈNE PICARD :**

915 Bonjour.

**LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir.

920 **Mme MARIE-HÉLÈNE PICARD :**

Bonsoir.

**LE PRÉSIDENT :**

925 Comme vous voulez.

**Mme MARIE-HÉLÈNE PICARD :**

930 Moi, je n'ai malheureusement pas de présentation visuelle, *PowerPoint*, pour vous.

**LE PRÉSIDENT :**

935 Pas de problème. Juste en termes de précision, on a reçu deux versions.

**Mme MARIE-HÉLÈNE PICARD :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

940

Donc, on utilise la dernière?

**Mme MARIE-HÉLÈNE PICARD :**

945

La version plus longue, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

950

D'accord.

**Mme MARIE-HÉLÈNE PICARD :**

955

Donc, je me présente. Je m'appelle Marie-Hélène Picard, je suis étudiante au cégep de Saint-Laurent en bioécologie. Je suis déléguée pour les cégeps, donc, je vais vous lire le mémoire que j'ai écrit. Si vous avez des questions, n'hésitez pas.

960

Alors que la planète connaît actuellement l'une des plus grandes périodes de bouleversements que l'humanité ait connu, les humains doivent y répondre pour assurer la pérennité des sociétés futures. Actuellement, toutes les sphères des sociétés connaissent une grande période de perturbation : la crise écologique, les inégalités toujours plus grandes entre les classes sociales, l'avènement de l'individualisme, l'humain réduit au titre de consommateur... Les problèmes sont nombreux, mais les solutions le sont encore davantage. Il reste à voir qui saura y répondre.

965

Répondre à cette question n'est pas simple, car elle concerne tous les acteurs de la société. À titre plus personnel, je crois que la solution réside particulièrement dans la jeunesse. Les jeunes sont de plus en plus éveillés et conscients des grandes problématiques auxquelles ils devront faire face. Les effets du réchauffement climatique sont plus visibles de jour en jour. Par conséquent, les mentalités commencent à changer, car les preuves de la dégradation

970 drastique de l'environnement sont abondantes. Nombreux sont ceux qui ne discernent plus de  
sens dans les modèles de vie proposés par la société de consommation, car les fondements  
mêmes sur lesquels ils se basent ne sont pas viables.

975 La jeunesse a une vision neuve de l'avenir, puisque c'est elle qui est directement  
menacée par les changements climatiques. De plus, le fait que les jeunes soient conscientisés  
de plus en plus tôt à l'environnement n'y est sûrement pas étranger. Nombreuses sont les  
solutions et les jeunes ont compris qu'avant tout, la clé pour sortir de cette crise passe par  
l'éducation.

980 En effet, c'est un travail de conscientisation majeur qui doit être fait afin de modifier les  
mentalités qui sont des piliers sociétaux et par conséquent, de redéfinir les valeurs qui sont  
prônées par cette société de consommation. L'humanité est actuellement appelée à repenser  
sa façon de voir le monde. Laissons la chance à cette jeunesse de partager une vision  
nouvelle d'un monde où l'humain serait complémentaire à la nature, retrouvant ainsi cet  
985 équilibre tant recherché.

C'est pour toutes ces raisons que les jeunes du CÉGEP soutiennent une transition vers  
une ville carbone neutre et parce que les bénéfices qui en ressortent sont énormes. Les  
avantages de cette transition à court terme sont le développement d'un réseau piétonnier,  
990 cycliste et d'un réseau de transport collectif plus accessible permettant de réduire le trafic  
urbain et facilitant les déplacements.

995 Ensuite, l'aménagement d'espaces verts, un nombre grandissant de projets  
d'agriculture urbaine et la création de plusieurs emplois dans le domaine du développement  
durable privilégiant l'économie locale tout en rendant la ville plus attrayante pour les citoyens et  
les touristes.

1000 Finalement, un encadrement accru pour une meilleure gestion des déchets permettant  
de conscientiser les citoyens sur leurs consommations. Tous ces changements apporteront  
des répercussions positives à moyen terme en améliorant la qualité de vie des Montréalais.

1005 Ces répercussions se traduiraient par une réduction du stress urbain, une baisse de pollution visuelle ainsi qu'une plus grande biodiversité. Définitivement, à plus long terme les bénéfices seraient inestimables car ils permettraient une diminution locale des coûts reliés aux transports et à l'énergie, une amélioration de la santé de la population par la réduction du smog urbain et par l'amélioration de la qualité de l'air.

Les recommandations que les jeunes aimeraient suggérer à la ville pour réduire la dépendance aux énergies fossiles sont les suivantes :

1010 1) Mettre en place un système de soutien qui encouragerait la construction de bâtiments durables, l'utilisation d'énergie verte pour les citoyens et les entreprises et l'aménagement d'espaces pour l'agriculture urbaine.

1015 2) Établir un système de gestion des matières résiduelles plus efficace en favorisant le compostage et le recyclage.

1020 3) Réformer les lois qui quantifieraient les impacts écologiques des entreprises et des citoyens par l'écofiscalité et réformer également le système financier qui permettrait la participation citoyenne aux divers aspects du développement durable par le biais d'actions.

4) Apporter un soutien aux réseaux de transports collectifs qui favoriseraient l'électrification des transports et qui permettraient qu'ils soient plus efficaces et accessibles.

1025 5) Créer des postes qui favoriseraient le développement durable par le biais de l'économie locale, de l'écologie et des projets communautaires.

J'ai rajouté la demande, dans le fond, commune de la coalition.

1030 Nous appelons donc la Ville de Montréal ainsi que toute la collectivité montréalaise à faire preuve de leadership et à entreprendre des actions ambitieuses, innovantes et concrètes afin de réduire notre dépendance aux énergies fossiles et effectuer la nécessaire transition

vers les énergies propres. Le but : Atteindre la neutralité carbone en 2042 à l'occasion du 400<sup>e</sup> anniversaire de la fondation de Montréal.

1035 Est-ce que vous aviez des questions?

**Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire :**

1040 Moi, ça va. C'est très clair.

**LE PRÉSIDENT :**

Moi, j'en ai une.

1045 **M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

Moi aussi, j'en ai une aussi.

**LE PRÉSIDENT :**

1050 Ah. Va, Alain, j'irai après.

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

1055 Je reviens sur votre troisième recommandation. J'essaie d'établir le lien entre réformer le système financier et la participation citoyenne. Êtes-vous en mesure de m'expliquer quel est le lien entre ces deux parties-là de votre recommandation?

**Mme MARIE-HÉLÈNE PICARD :**

1060

Dans le fond, c'est parce que l'écofiscalité, je ne sais pas si vous êtes familier un peu avec le concept, c'est la bourse carbone en d'autres termes, puis il existe aussi la bourse, ce qu'on appelle la bourse verte.

1065

La participation citoyenne, ce que j'ai amené comme point par là, c'est que les citoyens pourraient contribuer par le biais d'actions à justement financer cette transition-là parce que souvent, ça va être plus par exemple les gouvernements, les entreprises qui vont financer ça en achetant des parts dans la bourse carbone, sauf que c'est rarement ouvert aux citoyens, puis je pense que ce serait une bonne alternative de pouvoir ouvrir ça à la population.

1070

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

On pourrait avoir des actions dans notre REER.

1075

**Mme MARIE-HÉLÈNE PICARD :**

Je ne sais pas exactement. Je ne suis pas très familière avec le système financier, sauf que je sais que...

1080

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

Je comprends le sens de votre recommandation. Très bien. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1085

Moi, j'aurais une question un peu plus globale.

**Mme MARIE-HÉLÈNE PICARD :**

1090 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1095 Ça fait plusieurs jours qu'on entend qu'il faudrait changer notre façon de concevoir la façon dont on habite la ville.

**Mme MARIE-HÉLÈNE PICARD :**

1100 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1105 Une ville, on dit, plus dense ou plus compacte avec des quartiers complets, avec transport en commun. Pour vous, ça aurait l'air de quoi une ville qui réponde à vos besoins, une ville de Montréal, ce serait organisée comment?

1110 Oublions les pistes cyclables, ça, on a entendu ça souvent, mais comment vous voyez, comment vous voyez vivre dans une ville comme Montréal mais qui serait, qui répondrait à vos besoins?

**Mme MARIE-HÉLÈNE PICARD :**

1115 Ça va en plusieurs points. Premièrement, qu'il y ait plus de covoiturage. Il y a beaucoup de transport en commun, mais il y a des coins qui ne sont pas tout à fait accessibles dans Montréal.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K.

1120

**Mme MARIE-HÉLÈNE PICARD :**

Comme par exemple si je pense à l'ouest ou l'est comme au bout de l'île. C'est plutôt dur de se rendre là, puis très long. Je pense que ce serait bien qu'il y ait comme des systèmes de covoiturage pour aller là-bas.

1125

Aussi, davantage de marchés zéro déchet. Il n'y en a pas beaucoup à Montréal en ce moment. Je pense que ça fait partie un peu de la transition qu'on recherche par rapport à ça. Je sais que ça existe dans beaucoup de pays, il y a beaucoup de pays qui sont beaucoup plus... tu sais, ils achètent beaucoup plus leurs aliments du jour, frais, puis pas suremballés, puis ça fait vraiment une différence.

1130

**LE PRÉSIDENT :**

O.K.

1135

**Mme MARIE-HÉLÈNE PICARD :**

Moi, j'ai travaillé dans la gestion des matières résiduelles justement, puis je sais que c'est très problématique, surtout à Montréal avec les gens qui... par exemple les nouveaux arrivants qui ne connaissent pas le système de recyclage, puis c'est très problématique de ce côté-là.

1140

Je pense que si on instaurait un peu une nouvelle mentalité de ce côté-là, des nouvelles... comme si on prônerait des habitudes de vie plus respectueuses par rapport à ça, ce serait vraiment bien.

1145

Sinon au niveau... je pense que ça fait le tour pour moi.

1150 **LE PRÉSIDENT :**

C'est bien. On voit où sont vos priorités. Non, non, on n'a pas eu beaucoup d'intervenants jeunesse dans cette consultation-là. Merci d'être venue. Ça comble une partie du puzzle qu'on n'avait pas eu à date. Merci beaucoup.

1155

**Mme MARIE-HÉLÈNE PICARD :**

Merci à vous. Merci d'avoir pris le temps de m'écouter. Bonne soirée.

1160 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, on va faire une pause. Mon Dieu, on est encore en avance sur notre horaire. Pas beaucoup. Il faudrait juste s'assurer... Est-ce que nos prochains sont là? Non? De toute façon, prenons une pause d'une dizaine de minutes jusqu'à 20 heures 10 et on verra si nos gens sont arrivés.

1165

---

**SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES**

1170

---

**REPRISE DE LA SÉANCE**

1175 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, bonsoir. Vous vous présentez et vous y allez.

**Mme ÉLIZABETH PRUSZYNSKI :**

1180

Très bien. Merci beaucoup. Merci à tout le monde d'être présent et de travailler aussi tard. D'abord, j'aimerais juste reconnaître que nous sommes en territoire non cédé Kanien'kehá:ka Mohawks.

1185

Donc, considérant le pétrole et Montréal. Il faut dire qu'on est physiquement occupé par le pétrole. Il y a la raffinerie Suncor à Montréal qui a un problème de justice environnemental parce qu'il y a beaucoup de cancers notamment à Pointe-aux-Trembles. Donc, ce serait bien justement qu'on est face au mur énergétique de pallier à ce problème.

1190

Il faut que tout le monde ait droit à un environnement sain. Il faut que ce soit reconnu et qu'on agisse dans cette direction là.

1195

Les Autochtones, donc, eux ont été un peuple torturé et je pense que c'est dans le plan de l'extraction de ressources. Donc, il faut aussi le reconnaître et peut-être leur demander comment on peut réhabiliter les choses. Ils ont une loi naturelle qui peut nous servir d'inspiration parce que je pense que ce n'est pas seulement le pétrole, c'est repenser l'énergie et c'est un changement de valeur, je pense, qui va avec.

1200

Parce que, donc, les industries ont inféodé l'habitat à leurs besoins. On parle du besoin des raffineries, des choses comme ça. On humanise l'industrie extractive. Il faudrait remettre les choses à l'endroit et mettre plutôt les industries au pas puisque ce sont les industries qui polluent. La corruption est évidente vu qu'il y a eu le laisser faire pendant si longtemps. Il s'agit donc de s'attaquer aussi au matérialisme. Donc, je parle plus de valeur ici.

1205

Revenons à Montréal. Donc, on a parlé de la raffinerie Suncor. Il y a pas longtemps, parce que c'est très proche, on a eu le mur de femmes contre les oléoducs et les sables bitumineux qui se sont rassemblées à Sorel parce que, donc, oui, ce n'est pas Montréal, mais

1210

tout est lié. Kinder est lié au transport du pétrole, Kinder, donc, à Sorel et Suncor sont aussi des partenaires d'affaires. Il faut bien voir qu'il y a connivence et s'attaquer à ça.

1215

Donc, à Sorel, on reçoit des trains de «dilbit». On pense à Mégantic. Il y a des méga pétroliers qui menacent l'eau potable de 3 millions de personnes. Donc, notre Saint-Laurent. Je pense que c'est plus en aval, mais j'ai du mal à vraiment réfléchir en silo. Les méga pétroliers ont été autorisés et maintenant ils font 48 mètres de large. Il n'y a pas eu ces outils démocratiques pour au moins avoir un dialogue avec la population.

1220

Ça menace bien sûr des espèces, il ne faut pas penser seulement aux êtres humains; n'est-ce pas? Il faut penser à tout ce qui est connecté. Il y a l'autorisation et ce passage de pétroliers, on n'a jamais été consulté. C'est symptomatique du gouvernement. On est un peu dans la pensée de décolonisation. Donc, on parlerait d'une logique de gouvernement colonial et *extractiviste*.

1225

Et donc, cette consultation peut, pour les activistes informés, être peu crédible, mais il faut utiliser toutes les tactiques.

1230

La situation d'aujourd'hui est intéressante, mais justement, c'est là où il y a le problème de crédibilité de cet outil qui est offert, mais à la demande de Matthew Chapman, donc, d'un citoyen.

1235

En 1995-1996, il y a eu le débat sur l'énergie qui est resté sur les tablettes. On parlait vraiment de tout ce qu'on parle maintenant. On parlait du Québec qui était autosuffisant énergétiquement, donc, pourquoi avoir besoin du pétrole. Oui, il y a certainement des investissements nécessaires, mais, bon...

Après, dans cette même mouvance, il y avait le débat sur l'énergie, mais on montrait, donc, une bonne volonté. Il y avait des tables de concertation environnementale qui ont permis par contre... c'est à la suite de cette lecture, *Les 30 ans au RQGE*, il y a vraiment un bon tour de paysage du mouvement écologiste et son financement par le gouvernement.

1240           Donc, les tables de concertation étaient bien financées, mais elles permettaient la négociation, non pas la mise au pas des industriels. On parlait avec des destructeurs de milieux de vie qui en profitaient par cet échange de verdir leur langage et de continuer le *business as usual*. Leur but est le profit et non pas la création d'emploi ou des choses qu'on entend parler maintenant.

1245           Le langage vert du gouvernement qui brade le bien commun était aussi exemplaire. Page 196 : *Comme le ministre de l'Environnement Stéphane Dion félicitait les pétrolières pour leur développement durable, le gouvernement Charest se targue de développement vert en ouvrant les ressources minières du nord à faible coût en détruisant via Hydro-Québec les écosystèmes de la rivière Romaine et permet l'expropriation des citoyennes et citoyens partout dans la vallée du St-Laurent si profil gazier il y a.*

1250           Donc, on voit qu'il y a quelque chose qui ne marche pas par rapport à la volonté du peuple qui s'illustre par la Loi pour l'environnement, des choses comme ça, mais à coup de décrets et d'exceptions, on passe outre, en fait, les bonnes intentions et la volonté générale démocratique, ce qui est assez choquant.       Donc, bien sûr, c'est un point de vue de militant assez particulier.

**M. FRANÇOIS THIBAUT :**

1260           Merci. J'aimerais vous remercier aussi de nous entendre. Donc, tout d'abord, je vais vous dire qu'on a bien compris que le sujet était les énergies fossiles à Montréal, mais on ne vit pas en isolation dans un système où tout est interconnecté spécifiquement quand on construit des barrages hydroélectriques. Il faut quand même les construire avec de la machinerie lourde qui utilise beaucoup d'énergie fossile. Et donc, tout est lié et même avec les lignes de transport, il y a de la maintenance qui est à faire et ça utilise les énergies fossiles même si ce n'est pas ici.

1270           Et aussi au niveau des produits, il faut considérer la vie complète des produits parce que même si le crayon ici ne prend pas d'énergie fossile, il a été construit quelque part et en

amont, il a utilisé beaucoup peut-être d'énergie fossile, surtout en ce qui a trait au plastique et au niveau du transport.

1275 Donc, je pense qu'au niveau de favoriser tout ce qui est local, c'est quelque chose sur laquelle il faut miser, mettre de l'avant, notamment la souveraineté alimentaire, essayer de mettre des produits locaux et aussi les produits équitables et biologiques pour la santé des personnes à l'avant pour vraiment réduire les coûts de transport.

1280 Aussi au niveau des transports, si c'est possible de tout rendre électrique. J'ai dit que les barrages hydroélectriques, ça utilise des énergies fossiles, mais quand même, c'est mieux, c'est une réduction.

1285 Donc, il y a des idées qui pourraient être très pertinentes, par exemple rendre la gratuité au niveau des stationnements des voitures électriques. Il y a aussi des bornes de recharge électrique qui sont installées à la Ville de Montréal, mais pas les hautes...é celles qui sont beaucoup plus rapides, les recharges rapides. Ça permet vraiment de fidéliser les gens, de les sécuriser au niveau de leur apport énergétique au niveau de leur automobile parce que sinon, ils ont peur de manquer d'électricité alors que si en 30 minutes, ils peuvent recharger 80%, c'est beaucoup plus confortable.

1290 Il faudrait aussi réduire dans la mesure du possible les déchets en amont, c'est-à-dire tous les emballages. C'est de l'énergie qui est gaspillée, quelque chose qu'on peut se débarrasser.

1295 Aussi l'obsolescence programmée, les fameux produits qui sont faits pour ne pas durer. C'est un coût sociétal qui est énorme, remplacer tout le temps non seulement les voitures, tout ce qui s'appelle produits manufacturés de masse. Donc, il y a une économie en énergie fossile, c'est-à-dire en pétrole, en transport qui peut être faite à Montréal si on peut favoriser...

1300

Il y a aussi la vente en vrac, c'est-à-dire sans contenant. C'est quelque chose qui peut être mis de l'avant, notamment en dialogue, il y a des règles du MAPAQ qui ne sont pas très claires. La vente en vrac est permise, mais il y a beaucoup de commerçants qui ont peur de se faire reprocher le fait de vendre en vrac parce que c'est pas clair pour eux.

1305

Au niveau aussi de l'information, de la transparence, si on peut savoir les industries, les industries font un usage majeur, utilisent beaucoup les énergies fossiles et si on peut savoir quelle industrie utilise quoi, c'est un premier pas pour essayer de leur demander de réduire leur consommation, de faire des moyens.

1310

Aussi au niveau des rejets, parce qu'on sait que toute la pollution, tous les rejets dans l'environnement au niveau de la justice climatique, ça va nous causer des coûts en énergie, des coûts en usage énergie fossile future parce que le réchauffement climatique, etc., mauvaise qualité de l'air, il va falloir utiliser des mesures.

1315

Bien sûr, il faut s'attaquer aussi à la source, les raffineries, Suncor à Montréal-Est. Au niveau de l'eau aussi, bon, bétonner partout, ça a été un paradigme, mais l'eau ne peut pas s'infiltrer. Ensuite, il y a des déversements à répétition qui causent des problèmes. Il faut purifier l'eau, c'est des dépenses énergétiques. La stabilisation du sol peut être faite en gardant plus d'arbres, plus d'arbustes.

1320

Il y a aussi les toilettes sans eau, compost, permettent d'économiser beaucoup de perte d'eau qui serait vraiment perdue.

1325

**Mme ÉLIZABETH PRUSZYNSKI :**

Il faudrait juste penser petit et local. Il y a plusieurs initiatives dans le chapitre *Blockadia* de Naomi Klein dans son dernier livre. Elle cite l'Ontario pour le solaire, l'Allemagne aussi qui a eu des percées inspirantes.

1330

1335 Mais bien sûr, la Ville n'est pas seule. Il y a un réseau de maires, mondial. Il y a maintes plateformes qui présentent des initiatives qui portent fruit. Mais en effet, les gros projets sont nocifs, il faut vraiment se retirer des gros réseaux, justement même les barrages, des choses comme ça. Il faut stimuler l'imagination politique et impliquer les citoyens activement à contribuer.

Merci pour votre temps.

1340 **M. FRANÇOIS THIBAUT :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1345 Merci beaucoup. C'est un véritable marathon.

**Mme ÉLIZABETH PRUSZYNSKI :**

1350 Oui, mais je n'ai lu que deux pages sur cinq. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Question?

1355 **M. FRANÇOIS THIBAUT :**

C'est ça, si vous avez des questions sur des trucs plus spécifiques ou en général?

**M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

1360 Non, ça va. J'ai pris des bonnes notes.

**LE PRÉSIDENT :**

1365 Je pense que vous avez fait un sommaire assez exhaustif de l'ensemble des  
problématiques, non?

**Mme ÉLIZABETH PRUSZYNSKI :**

1370 Il manquait beaucoup de... On se reprendra la prochaine fois. Merci bien. On n'était  
pas assez préparé.

**LE PRÉSIDENT :**

1375 Bonsoir. Alors, on avait tout un groupe de quatre personnes : Solidarité communautaire,  
c'est vous? S'il vous plaît. S'il faut ajouter des chaises, faites comme chez vous, n'hésitez pas.  
Donc, c'est environ 10 minutes de présentation et ensuite une période d'échange, questions...

**M. THEO ROUHETTE :**

1380 Exactement.

**LE PRÉSIDENT :**

1385 Très bien. Merci. On a déjà d'ailleurs votre présentation. - C'est la version qu'on a déjà ou  
quelque chose d'autre?

**M. THEO ROUHETTE :**

1390 Non, non. Ici nous avons le prospectus de l'événement, si ça vous intéresse. Ce sont les  
prospectus.

**LE PRÉSIDENT :**

Ah, d'accord.

1395

**M. THEO ROUHETTE :**

C'est comme un projet de McGill qui supporte ces événements ainsi que le mémoire ici. Ça vous donne un peu l'idée.

1400

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Très bien.

1405

**M. THEO ROUHETTE :**

Alors, merci à tous de nous accueillir aujourd'hui. Donc, pour présenter brièvement les...

**LE PRÉSIDENT :**

1410

Oui, nommez-vous.

**M. THEO ROUHETTE :**

1415

Nous avons Angel, Sacha Astles moi-même je suis Theo étudiant en environnement à McGill. Nous allons tous parler un par un durant les 10 prochaines minutes.

1420

Donc, on est venu ici pour vous parler, justement, de cet événement qui s'est tenu le 7 février 2016. C'était une initiative du Comité Citoyens de Milton Park dans le contexte de solidarité communautaire-*Building Community* qui est un programme d'éducation populaire dans la communauté du Milton Park. Donc, ce 16 février, nous avons organisé à la situation créative de Milton Park qui se trouve dans les galeries du parc, proche d'ici, un programme où ont participé

65 personnes – comme vous pouvez le voir sur les photos – incluant à la fois les résidents de la communauté ainsi que des étudiants du quartier et plus particulièrement de McGill.

1425

Le but de cet événement fut de rassembler en tant que communauté à la fois les habitants et les étudiants pour discuter ensemble, de manière participative, des actions et des idées que nous pouvions entreprendre en tant que communauté, en tant que voisinage, à l'échelle la plus locale qui soit, des initiatives pour réduire notre dépendance sur les gaz fossiles dans le contexte évidemment de cette consultation.

1430

Donc, avant de préciser plus le contenu de notre réunion, j'aimerais mentionner deux mots sur le processus. Nous avons mis l'emphase sur la participation directe d'absolument tous les participants. Il n'y avait pas d'experts sur chacun des contenus. Chaque personne a pu s'exprimer de manière la plus libre et la plus développée. Donc, sans plus attendre, nous allons aller dans le contenu de la réunion.

1435

Le premier acte étant l'agriculture urbaine. Donc, mondialisation oblige, nous le savons, la plupart des supermarchés, à Montréal comme dans beaucoup d'autres villes, nous proposent majoritairement des produits qui viennent de l'international. Sauf que, comme la plupart d'entre nous le savons de plus en plus, le coût n'est pas acceptable. Nous ne pouvons plus accepter que notre nourriture soit dictée par la variation du prix du pétrole, vienne de l'autre bout de la planète, fasse des milliers de kilomètres avant de parvenir dans nos assiettes.

1440

C'est pourquoi la Ville de Montréal se doit de réduire, à travers le spectre de l'alimentation et de la nourriture, sa dépendance sur les énergies fossiles. Comment? Évidemment, cela passerait par une agriculture à la fois locale et urbaine, et dans la mesure du possible, la plus biologique qui soit. S'il faut donc que ce soit produit par les citoyens et pour les citoyens, à travers des circuits courts, diminuant le besoin en énergie dans l'ensemble de la ligne.

1445

1450

Donc, nous avons, en plus de définir ce but, à définir des méthodes que la ville pourrait implémenter afin d'obtenir cet objectif. La première, évidemment, serait de soutenir l'ensemble des initiatives qui participent à l'agriculture locale. Ça passe évidemment par les fermiers, mais bien sûr

1455

par l'ensemble des autres projets comme les jardins communautaires. Tout le monde n'a pas besoin d'être fermier pour produire de la nourriture et on aimerait justement que le plus de gens possible soient impliqués directement dans la production et dans la consommation directe.

1460

La deuxième méthode pour promouvoir cette agriculture locale, c'est d'informer les citoyens. Pour ce faire, il faut qu'il y ait des programmes d'éducation dans le milieu public, dans des ateliers gratuits, qui puissent mettre en avant les relations entre la nourriture, le coût de la production et la dépendance aux énergies fossiles que celles-ci induisent. Évidemment, quels sont les avantages et les raisons de transitionner vers une agriculture locale et biologique. La troisième idée serait, bien sûr, de pénaliser le plus possible les commerçants qui proposent des produits non-locaux à travers, par exemple, des taxes sur les produits qui viennent d'ailleurs ailleurs du Québec.

1465

Ceci pour l'agriculture urbaine. Tandis que Sacha nous parlera plus d'éducation.

**Mme SACHA ASTLES :**

1470

Good evening everyone. Please allow me to introduce myself. My name is Sacha Astles. I am a member of Coop Milton Park. I am a proud mom of five awesome kids and a new grandma. My kids and their future are my driving force.

1475

I have chosen to speak about education, not just academia but life learning, a more hands-on approach and common sense wisdom. I am an avid recycler and I always have been, being partly raised by my grandparents who both survived the Second World War who practiced what they preached: waste not, want not. Their mind set has served me well. Fortunately, I was introduced to a dream lifestyle early on, taught to compost garden and to become a wise consumer, meaning more product, less packaging, otherwise known as buying in bulk.

1480

We, meaning parents of today need to instill better greener values in our kids who have been born into a disposable world. Let's face it: many people have limited insight into the plate of the planet, disregarding the global warming reality as the new hype, naively expecting the world to take care of itself and repair itself. Thankfully, we have some well-informed keen forward-thinking individuals who sincerely devote valuable time to coordinate such events as this one tonight. That

1485 being said, I feel strongly that should we format a viable means of green education incentives, the Minister of Education would have to consider implementing it into the existing curriculum.

1490 To protect our kids and their future, we have to lead by example. We must make better choices, choices about what we consume internally, more organic hormone, free pesticide, free whole foods which would result in a healthier and healthier people which translate into less of a burden on the already suffering health care system.

1495 Less consumption materialistically as well. Less is more. We need to live more qualitative lives instead of quantitative ones. We need to make more conscious choices regarding where products and goods come from. More local goods and produces ideally from here in Quebec, Canada made when possible, North American content from our US neighbours.

1500 When importing, support the global villages by seeking out fair trade and sustainable sources. Make better choices about how we discard our items. Be more conscientious about recycling. This neighborhood of the McGill ghetto, particularly students at the end of term who litter the neighborhood with loads of unwanted belongings, perhaps we could set up a swap shop of sorts, having a local to receive leftover stuff. This would be ideal, but even an online web page to trade or donate could really make a difference. Thank you very much.

1505 **Mme ANA CECILIA PORTILLO:**

My name is Cecilia. I will be talking about the industry. I am a student at McGill University and I'm studying global security and ecological economics.

1510 We're concerned that the Suncor Montreal refinery, how plan expands, particularly with the Energy East pipeline and we disagree that it should. We're also concerned with the operation of the line 9B pipeline and the aging natural gas pipeline converted to pump tar sands. The construction of such petroleum infrastructure is totally incompatible with reducing dependence on fossil fuels.

1515           The Port of Montreal is a major international shipping port, but we are concerned with its detrimental effect on Montreal's riverside, the afterlife of the Saint-Laurent River and its greenhouse emissions. We're concerned that the international shipping is only rapidly increasing having a big contribution to global greenhouse emissions.

1520           The airport of Montreal is a big international airport and its traffic has increased by two-fold in only fifteen years. Such further growth should be restricted rather than expanded. As emissions from for both international aviation and international shipping are not the responsibility of any single country, they are now addressed in international comment treaties. Thus, Montreal must take leadership on reducing emissions from its airport and port.

1525           The City of Montreal should regulate the utilization of trucks in the city. Trucks that stop in the neighborhood should be forced to turn off their engines to reduce noise pollution and emissions.

                  The City of Montreal should also eliminate the advertising buses.

1530           The City of Montreal should stop sending polluting industries outside and to other countries and should understand that it's all going to come back. We also disagree with free trade agreements, in terms of sending those industries elsewhere. We should not be polluting other countries. We should be maintaining industries in Montreal.

1535

**M. ANGEL MARTINEZ:**

Mon nom est Angel Martinez. Je suis membre du Comité de citoyens Milton Park et aussi co-fondateur du centre d'écologie urbaine.

1540

Alors, je voudrais insister sur deux autres sujets : le transport public – ce mal-aimé des politiques – et que, malgré le nombre d'automobiles vides et polluantes qui circulent et qui augmentent chaque année, la disponibilité des transports publics a tendance à stagner.

1545

Nous croyons que la Ville de Montréal : devrait investir massivement dans la promotion du métro : plus de facilité pour les personnes, et faciliter le transport pour les personnes à mobilité réduite; ajouter de nouvelles routes et des autobus non-polluantes; rendre le système accessible à peu de frais, ou même gratuit pour tous, en commençant par les personnes âgées et les jeunes.

1550

À voir aussi à améliorer les pistes cyclables et aussi promouvoir plus l'usage du vélo, malgré certains problèmes qu'on a déjà entendus, que l'on a entendus déjà.

1555

Créer une taxe du carbone par kilomètre franchi pour les automobiles. Et une loi pour avoir des journées sans voiture comme il se fait dans la Ville de Mexico où il est interdit une fois par semaine pour la plupart des conducteurs.

1560

L'autre sujet serait la pratique d'achat des individus et les ménages, de trouver des nouvelles manières de promouvoir le compostage ainsi que le recyclage; taxer les ménages qui ne recyclent ou ne compostent pas; faire interdire les sacs en plastique et rendre son usage une pratique illégale et imposer des taxes élevées sur les bouteilles d'eau en plastique.

1565

Pour finir, je voudrais aussi remercier les gens qui ont organisé cette rencontre, ça nous fait au moins parler de ce qui nous intéresse. Et aux citoyens, que le citoyen prenne en mains... soit plus participative.

La même chose : remercier les gens qui ont organisé la rencontre passée de solidarité communautaire *Building Community* et aussi les personnes qui aujourd'hui, qui sont aujourd'hui ici : Nathan McDonnell, Ana Cecilia Portillo, Theo Rouhette, Sacha Astles et moi-même, Angel Martinez.

1570 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Ça complète les présentations? Si vous permettez, j'aurais une question. Qu'est-ce que vous attendez de la Ville de Montréal dans ce qui touche au Port de Montréal, et à l'Aéroport de Montréal, qui sont de juridiction totalement fédérale, qu'est-ce que la Ville devrait faire dans ces deux cas que vous avez mentionnés?

What would you expect from the City of Montreal regarding the Port of Montreal and the airport, which is federal jurisdiction? What would you like the City to do?

1580 **M. THEO ROUHETTE :**

Je pense que l'important c'est de mentionner le fait que tout ce qui est dans le commerce international, toutes les émissions qui ont lieu entre les pays n'ont aucune responsabilité justement par pays. Donc, elles sont totalement exclues de tous les traités internationaux qui sont possibles et imaginables à l'international. Donc, c'est un énorme exclu de la Cop21 notamment, qui a aussi, par ailleurs, appuyé la nécessité au niveau municipal de lutter contre les émissions de réduction.

Donc, c'est pour ça. Ça vient du fait que, étant donné que, aucun pays, malgré le fait qu'il soit géré de manière fédérale, n'est responsable pour ses émissions, il en vient donc à d'autres acteurs de porter les actions nécessaires pour réduire ces émissions-là, ces acteurs sont les villes, comme Montréal avec un port et un aéroport de dimensions internationales qui justement profitent de ces émissions totalement oubliées des autres traités.

**LE PRÉSIDENT :**

1595

Je comprends. Je comprends d'où ça vient. Thank you so much. Merci beaucoup pour votre présentation et de vous être déplacés si nombreux. C'est vraiment apprécié. Merci. Bonne fin de soirée.

1600

**M. THEO ROUHETTE :**

Merci.

1605

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, Messieurs, vous êtes prêts maintenant. D'accord. On vous écoute.

**M. MATTHEW CHAPMAN :**

1610

Re-bonjour et merci de votre travail très important. Nous sommes tous les deux cyclistes. I am a relatively recent convert. I was driving very happily, I had two trucks at one point and ran a business with them. Terrific, great. Now I've discovered cycling and it actually has improved my life significantly. I am among a part of the population that can benefit from this joy, because I'm relatively in shape and I'm relatively "casse-cou".

1615

There is a lot of other people who cannot benefit from this right now and that's what these recommendations hope to address. How to bring more people to the joy that is getting around faster, cheaper and in a more healthy matter, and in a more environmentally sound manner.

1620

**LE PRÉSIDENT :**

And it would be this document.

1625 **M. ALEXANDER NIZHELSKI:**

Yeah, right.

1630 **LE PRÉSIDENT :**

O.K.

**M. ALEXANDER NIZHELSKI:**

1635 Hello. The first thing, I would like to thank the chance for doing this. I'm kind of new in Montreal, I've been here for a month and a half. I'm from Medellin, Columbia, and my name is Alexander Nizhelski. I'm going to take a master degree at the University of Montreal. That's the reason that gets me here in Montreal. I had the chance to meet Matthew and share with him some of the things we did in our city and I will try to show you some recommendations.

1640 There are three broad categories that I will try to talk about. There are three levels of things that we tried to improve and that we know that they work when it comes to cycling and when it comes to improving the infrastructure and the city for cyclists. Those will be on political, infrastructure, and education and promotion levels.

1645 When it comes to pedestrians, I would like to emphasize that we need to take into consideration walkers, senior citizens, people with reduced mobility whether it be permanent or temporary. We are not talking about just of people that walk, it's a broader category.

1650 Improving conditions for pedestrians and cyclists will encourage more citizens to use these forms of transportation to commute, not just for recreational purposes, thereby reducing cars on the road and the burden on public transportation at peak hours.

1655 When it comes to the political acts, we can talk about create incentives for cycling and walking as modes of transport and establish traffic management measures to reduce excessive use

of private vehicles. That means, set priorities when planning and implementing mobility projects. And the priority is just this: inversed pyramid of mobility. When it comes to any infrastructure project, the first thing we need to take into consideration is pedestrians and cyclists, then public transportation, then cargo and then solo vehicles.

1660           When it comes to cycling, it is recommended to define a clear goal in terms of modal sharing for non-motorized transportation. That means what percentage of daily trips do we want to be made by cyclists and pedestrians? What is the goal that is defined? It is 1, or 10 or 5%?

1665           On infrastructure, we say that we need to understand that the only source of bike mobility is not the network of bike paths. In that order of ideas, promote the integration with the public transport system of the city (safe and comfortable bike parkings, Metro stations, train and bus stops) and identifying natural barriers for cycling in the city (bridges, steep slopes, motorways) and establish ways to face them, are two ways for improving cycling conditions. These are examples of something you can do and it is very easy and it's kind of cheap: putting bike racks on buses.

1670           One of the main problem for cyclists is that usually there are no good spaces for parking. This is an example of something that we did in the City Hall: this is the bike parking space in the City Hall of Medellen. We went from zero in 2012 when we began the previous term and we finished in 2015 with 110 cyclists per day going to the City Hall. The capacity is 2020 and now it's like in the middle of that capacity. And it's something easy, it's something easy, it can be done without too much...minor resources.

1680           The third point that I will talk about is education and promotion. We need to identify the current situation regarding the use of bicycles in the city, priority road space, air pollution, congestion and road mortality associated with incidents in order to generate a change in the paradigm of mobility. In that sense, working with all stakeholders should be done taking into account the characteristics of each one of them. That means education for cyclists, education for children and young people, teaching basic bike driving and basic elements of secure interaction with other road actors to school children.

1685

1690 This is something that we did. I don't know if you heard about the world urban cycling forum that was held in Medellin. We took like 500 children from our Centre de la petite enfance – if I can use the term, I know the term in French but I don't know the term in English – and we tried with them what it would be a little bike school. It's something easy, it's not expensive and you can teach them basic bike driving. It will work for them even if they don't use bikes when they grow up.

1695 On education and promotion actions, we talk about education to business persons and private sector. Encourage the commercial sector in the implementation of facilities for bicycle users. When business persons understand that having friendlier spaces for cyclists generates economic benefits, they do not act reactively to the implementation of cycling infrastructure and I think that it's something that we can see all over. You try to put a cycle path around business around. They aren't at first opened to the project, but if they understand that it is not something against them, they need to understand that in order to for them to become supporters of the projects. – And I think you can make the rest, Matt.

1700 We need to make this cool, right, We need to make this cool and we need to make this sexy. There are two photos of that campaign that we used to do to encourage public functionaries using their bicycle at least a day a week. These are images that we put all over the building of the City Hall but we also share it with the whole city through a community newspaper, through our social networks. We do it as public functionaries but we invite people to do it, at least a day a week. That is called "To work on cycling" "To work on a bike" that will be a close translation to that. And Friday is cooler if you go biking, that's the second one, the translation of the second one.

1710 **M. MATTHEW CHAPMAN :**

It might be important to mention that Alexander presided over a period of time in which the model percentage of people going to work went from 0.7% on bicycles to 2% in a period of three years?

1715 **M. ALEXANDER NIZHELSKI:**

From 2012 to 2014, right. So, in three years, right.

**M. MATTHEW CHAPMAN :**

1720

Almost tripling. So, some of these suggestions that I hope ends up in the report is that you hire Alexander to consult with the city to take Medellín's expertise and bring it here. So, can I have an idea of how much time is left?

1725

**LE PRÉSIDENT :**

Another five minutes.

**M. MATTHEW CHAPMAN :**

1730

O.K. Sure. So Ingrid Burker, who can't be here with us, it's her birthday today and she was singing in a choir last week – but she also put together a document which is the second mémoire that you have in front of you.

1735

She's a mother of two and has been a sport season cyclist for decades. One of the reasons she moved to Montreal is because she saw Bob the Bicycle Man Silverman hoist his bike over the turnstiles in the 1970s. So it was that image of Montreal that brought her to the city and she has been cycling ever since, had cycles to the airport and takes vacations with her bicycle in Europe and in other countries. She is well-positioned to make a few key recommendations, which she has done in her letter:

1740

Create more signage, make it more obvious to car drivers that a bicycle path exists, because a paint on the sidewalk doesn't always caught it;

1745

Prioritize improvement of the city's dangerous and narrow underpasses – of which there are many, thanks to our viaducts and the train tracks that crisscross the island;

Widen the right hand lane of many downtown streets. As much as that's possible. And I think our current mayor, if you look at the example on rue Gaspé next to Parc Laurier, I think,

1750 or rue Brébeuf, instead of deciding to either take away parking or take away sidewalk, he has taken away a little bit of both and nobody is happy. So, we need to prioritize the city. We can't have an 18" wide sidewalk, it's not functional for people who need to use it, particularly those with reduced mobility. So, widen the right hand lane, at the expense of parking, not at the expense of pedestrian's space;

1755 Plan and develop all new and repurposed bike paths in consultation with cycling advocacy groups. This touch is on the point that the Vancouver director of transport made when he was here a couple of weeks ago. That is that the city's planning department has permanent committees for each part of its planning. And those committees are made up of "tables de concertation de ci, des aînés, etc. etc. There is a committee that meet on a regular basis and they're the voice of the citizens in the planning process. It's not a consultation that we have to demand, it is something that happens naturally and it's a fundamental process of their planning and development. So, that is something that has worked very well for them and I think needs to be adopted in Montreal.

1765 Now, as you, I'm sure, heard from many people and many ways, and from many perspectives, 36 in total, we would like the City to be carbon neutral. We would like an ambitious goal. We would like a vision that defines where the other plans will lead and we think that is primordial for developing those other plans.

1770 Right now, we have dozens of plans, Mr. Rayside alluded to – 150 at the provincial level and dozens at the municipal level. However, they don't all share the same vision. And that is a fundamental weakness in these plans, we don't have a vision of the city. Part of that is, thanks to corruption and previous administrations, and now Mr. Coderre is entering his second term in office – most likely next year – we would like him to establish a clear vision on the occasion of the 375<sup>th</sup> anniversary of the city to say: here's where me, as a mayor, I'm going to take the city... and we'd like that to be based on a commitment he's already made at the World Summit Climate and Territories in July of last year – he made a commitment that Montreal would be 100% renewable by 2050. Has anybody heard of that commitment in the news? Did anybody hear that reported anywhere? Is it beyond the signature that he put on a piece of paper? No.

1780

So what we would like him to do is make that commitment public. We would like him to say publicly here's what we signed and here are the implications for our city. Right now, it's nice words on a piece of paper, on another continent.

1785

The compact of mayors, of which we are also a signatory, requires us to measure our emissions on a regular basis, at least every two years. We're not doing that. In fact, right now, we are measuring them every eight years. We cannot improve something we don't measure. Therefore, we recommend that the city measures its emissions, takes an inventory at least every two years. This is essential for deciding which projects are working and improving them.

1790

These are the individuals representing their various communities who have stepped forward courageously and said: we want clear action, we want a specific target, we don't want words, we don't want clouds – on veut pas des nuages, on veut quelque chose de concret.

1795

Je félicite leur implication – these are the organizations that are part of the Montreal climate coalition and we would like to thank the CRE Montréal for putting together the declaration that you've read, the 70 other organizations, some of which are here, some of which are not for reasons we won't get into. Each of those ambassadors in the 36 communities met with – in some cases three and in some cases dozens of members of their communities. Some of these have presented to you in person in the last couple of days, others had not been able to.

1800

So we have a mobilization of the city that I would like to... I would like for this to go on record with the OCPM. I would also like this to end up in your files which is detailed calendar of the events that took place throughout the Marathon Créatif, including this coming weekend for those of you in the audience, the Hackathon on the 19<sup>th</sup>. You are all welcome to attend and participate. And the vernissage, more or so, for seeing what was developed at the Hackathon and at previous events of the Marathon Créatif.

1805

Finally, we need support. Right now there is a hundred organizations. We'd like to grow that number. Right now, we've had a thousand citizens involved in the coalition's specific events activities. We'd like to grow that number. We have one vision that we would like to be shared with

1810 more of Montreal's population and we don't want it to be a confrontation vision, we want it to be a collaborative vision. That, meaning we don't see our position at odds with the mayor, quite the contrary, we see it as exactly what he has already committed to doing. But, for him to take action, moving forward and – if I can add kind of “hors piste” but the question always comes back to money – and not only ecofiscality should not only be implemented at the transportation level but also at the  
1815 aménagement and architecture level. I don't know if that was looked at in any of your roundtables but I highly recommend that new construction that exceeds a certain kilowatt/hr per meter square be taxed in addition. And construction that is below that threshold be given a tax exemption. Thank you.

**LE PRÉSIDENT :**

1820 Thank you. Des questions?

**Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire :**

1825 C'est bon.

**LE PRÉSIDENT :**

Des questions, Alain? I guess you did summarize pretty well what you had to say.

1830

**M. MATTHEW CHAPMAN :**

Was it five minutes?

1835 **LE PRÉSIDENT :**

Well, a little bit more in fact. You would like to know how many minutes you took. It doesn't matter. Alors, il n'y a pas de questions. Merci beaucoup.

1840 **M. MATTHEW CHAPMAN :**

Merci.

1845 **LE PRÉSIDENT :**

Ça fait un bon sommaire de tout. Alors, avec cette dernière présentation, nous allons clore cette sixième session d'audition des mémoires. Il en reste une demain soir.

1850 Je vous rappelle donc que la commission n'a qu'un rôle consultatif. Ce n'est pas l'Office qui prend les décisions, mais les décisions relatives aux recommandations de l'Office appartiennent au Conseil municipal de la Ville de Montréal.

1855 Nous en profitons aussi pour vous inviter à visiter le Marathon Créatif qui aura lieu les 19 et 20 au pavillon GW McConnell, Université Concordia. Donc, on aura là des idées neuves et différentes sur des actions qui pourraient être posées dans le cadre de la réduction de la dépendance aux énergies fossiles.

1860 Finalement, je remercie toutes les personnes qui ont pris la peine de se déplacer ce soir. Je signale qu'il nous reste encore une session demain pour terminer le marathon d'audition des mémoires. Merci encore de vous être déplacés et d'avoir participé à cette consultation. Bonne fin de soirée.

**FIN DE LA SOIRÉE**

1865

Je, soussignée, **LOUISE PHILIBERT**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

1870 Et, j'ai signé :

---

**LOUISE PHILIBERT, s.o.**