

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE, citoyen

1445

LA PRÉSIDENTE :

Et j'inviterais maintenant monsieur Jean-François Lefebvre.

1450

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Bonjour.

LA PRÉSIDENTE :

1455

Bonjour.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1460

Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires. Donc, monsieur Charles nous avait parlé d'un moment charnière. Bon, je pense que votre Commission a tout pour pouvoir contribuer au débat effectivement dans une période où on doit amorcer de façon rapide la fameuse transition, O.K. Et bon, le temps va filer vite, mais j'ai appelé ça : *Un grand virage pour Montréal : un réseau de tramways, pilier d'une transition réussie en 9 étapes.*

1465

Bon, je commence par dire six façons d'échouer la transition :

1470

- 1) Mettre l'argent dans un REM de l'Est qui coûterait beaucoup trop cher tout en étant en fait... en offrant beaucoup moins de services, qu'on pourrait faire autrement;

2) Terminer le réseau cyclable tout de suite avant d'avoir planifié un réseau de transport collectif par tramway;

1475 3) Baisser les tarifs de transport collectif tout de suite alors qu'on n'a pas la capacité pour absorber en pointe cette hausse-là;

4) Miser strictement sur l'électrification du parc automobile. Je n'y reviendrai pas, ça a été débattu tout à l'heure.

1480 5) Négliger le transport de marchandises.

6) Et omettre des enjeux comme l'écofiscalité et la révision de la réglementation.

1485 Bon, ça c'est des façons d'échouer, mais comment réussir? En fait le gouvernement du Québec a une politique de mobilité durable avec l'axe qu'il faut réduire le besoin en déplacements, transférer vers les transports collectifs et actifs, et ensuite améliorer en favorisant l'électrification.

1490 On l'a déjà la stratégie dans la politique gouvernementale, donc c'est juste de se rabattre et d'appliquer cette politique-là intelligemment.

1495 Bon, je commence par un exemple pour faire la part des choses. Dans la ville de Lyon, ils ont augmenté - pendant une période d'une dizaine d'années - ils ont augmenté leur réseau de métro de 50 %, ce qui est significatif quand même.

1500 Le résultat, l'utilisation de l'automobile a continué à augmenter, l'utilisation du transport collectif, la marche et le vélo ont continué à décliner. Pas parce que c'est mauvais les métros, c'est parce que ça coûte tellement cher que même si on en fait quelques-uns, même si on augmente de 50 % le réseau, c'était pas assez pour changer la donne.

Ils ont changé de stratégie, quelques stations stratégiques de métro additionnelles, mais six lignes de tramway avec 92 stations. Le résultat : en une dizaine d'années, une baisse de 19 % de l'utilisation de l'automobile, hausse spectaculaire de la marche, du vélo et du transport collectif.

1505

Bon, et ici ce qu'on voit à gauche c'est les cinq stations qu'on va pouvoir prolonger avec six milliards sur la ligne bleue. Et à droite, ce qu'on propose, en fait, comme les quatre premières, en fait quatre lignes de tramway prioritaires qui seraient réalisables avec un budget à peu près similaire qui inclurait Lachine, Lasalle, Pointe-aux-Trembles et Montréal-Nord, donc un tram de l'Est pour répondre aux besoins de l'Est avec la ligne de Lachine qui était déjà entamée dans le processus avec le MTQ.

1510

Et là, ça c'était comme une phase pour comparer avec le prix du métro, O.K. Mais ce qu'on a de besoin pour réussir la transition c'est un réseau d'environ 130 kilomètres sur une dizaine d'années avec 200 stations qui serait à peu près le même coût que le REM, si on prend le REM de l'Est puis le REM projeté à Longueuil O.K.

1515

On parle d'une hausse d'à peu près 30 % minimum de l'achalandage du transport collectif avec un tel réseau, sans compter qu'il permet bon, d'autres avantages.

1520

Bon, étape 2, compléter le réseau cyclable, incluant le fameux Réseau Express Vélo, mais aussi intégrer le Vélo Réseau Tram. Bon, quand je dis « intégrer » c'est l'accès au vélo dans les tramways, accès à bord, meilleur service de BIXI puis abris vélo qui sont dans des places stratégiques pour faire une combinaison.

1525

Dans les places comme au Danemark, aux Pays-Bas, c'est considéré que cette combinaison-là c'est ce qui réussit à convaincre à peu près 20 % des automobilistes d'embarquer. Donc, c'est une clé.

1530 Bon ensuite le PMAD prévoit déjà que si on a suffisamment d'offres de transport collectif, on doit passer de 40 à 60 % des nouveaux développements qui seraient dans des TOD le long des axes du transport collectif.

1535 À partir du moment qu'on lance le grand virage tramway, on serait capable dans une période de trois ans à peu près de déjà définir les axes comme ça et d'utiliser le 60 % qui est déjà prévu par le PMAD.

1540 Et dans le cadre de la révision du PMAD, parce que là on est là pour voir horizon 2050, on pourrait déjà planifier qu'on irait vers du 70 %. Le fait qu'on ait un nombre très grand de stations qui seraient offertes.

1545 Autre enjeu : il faut remplacer les normes minimales de stationnement. Ça c'est un enjeu qu'on parle moins, c'est moins sexy, c'est moins visible. Mais les normes de stationnement sont les mesures en urbanisme qui ont contribué le plus à façonner les villes et la dépendance à l'automobile.

1550 Bon, il y a un vaste mouvement en Amérique du Nord où il y a 300 villes en Amérique du Nord, dans les trois, quatre dernières années, qui viennent d'abolir les normes minimales de stationnement.

1555 Et là bon, l'exemple de Lachine dans le cadre du plan particulier d'urbanisme de Lachine, d'ailleurs l'arrondissement devrait abolir complètement sa norme minimale de 1.5 case de stationnement pour adopter une norme maximum de 0,9, qui serait 0,7 à proximité de la future ligne de tramway.

La seule erreur dans ce qui est proposé actuellement, c'est que c'est mis à 500 mètres de la station, ça devrait être à 750 mètres. Donc, c'est une erreur de conception.

1560 Donc, à partir du moment qu'on a augmenté l'offre de transport collectif ou qu'on a un scénario pour l'augmenter, on peut amorcer progressivement des baisses tarifaires d'abord pour les usagers à faible revenu et ensuite... en fait, en même temps des rabais en période hors pointe, là où on a une capacité. Quand le réseau de tramway va être suffisamment implanté, là on peut aborder des baisses généralisées des tarifs.

1565 Bon, développer des services de livraison dans le réseau de tramway, jumelé à des vélos-cargo, donc le transport de marchandises. Accroître l'offre d'autopartage et de vélopartage. Je mentionne un sondage fait à Toronto qui montrait le potentiel d'à peu près 20 % de la population qui serait prête...

1570 **LA PRÉSIDENTE :**

 Il vous reste une minute, d'accord.

1575 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

 Donc, implanter une réforme fiscale écologique et adopter des cibles plus ambitieuses. Donc, exemple ici donc de... bon, je passe ici. Juste pour dire que le tramway est moins coûteux à opérer, donc aussi il permet d'enlever du bitume. Lachine, on l'a souligné, donc qui appuie le mode.

1580 Et pour arriver ici, c'est pour montrer le grand virage, voici par rapport à la densité, un peu qu'est-ce que ça représente. Donc, dans L'Est, notamment aussi pour le grand Sud-Ouest. Et voilà.

1585

LA PRÉSIDENTE :

1590 Merci. Une chance qu'on va avoir le PowerPoint parce que les derniers, ça a été vite, il fallait que l'œil soit bien d'équerre. Des questions, Messieurs?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1595 Bien, on a eu beaucoup de présentations sur le tramway ces derniers jours, on a moins de questions.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEVBVRE :

1600 En tout cas, si vous en avez d'autres, c'est le temps.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1605 Bien en fait, j'en avais formulé une que vous avez en partie répondu. C'est qu'il y a actuellement une réflexion stratégique pour remplacer le REM de l'Est puis appeler ça autrement, mais pour desservir l'est de Montréal. Qu'est-ce que vous et votre groupe faites pour essayer de positionner le tramway maintenant que le *timing* c'est maintenant pour influencer les décideurs?

1610 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEVBVRE :**

 En fait, c'est que ceux qui ont promu le skytrain comme technologie, donc en mode automatique, utilisaient le temps de parcours entre deux points pour argumenter que rien n'était plus rapide que leur système.

1615

C'est une erreur en planification des transports, dans le sens que l'objectif c'est de regarder à partir du départ de la maison, se rendre au mode de transport et après se rendre jusqu'à une destination. On doit tenir compte de cet enjeu-là.

1620 Et d'ailleurs, si vous voyez comme le tracé ici, comme le tramway est beaucoup moins coûteux sur... je pense que c'est Maurice-Duplessis qui part de Montréal-Nord...

LA PRÉSIDENTE :

1625 Oui.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1630 O.K. Et on voit qu'au lieu d'arrêter au Cégep Marie-Victorin, on continue puis on dessert l'ensemble de Pointe-aux-Trembles. Et de l'autre côté, on a une antenne qui permet de toucher Montréal-Nord puis se rendre jusqu'au SRB Pie-IX.

1635 Donc, on vient d'accentuer le nombre de personnes qui n'ont pas besoin de prendre un autobus. Puis les calculs qu'on a faits, pour beaucoup, beaucoup de scénarios; en fait 90 % des gens, ça va être plus long avec le REM à cause du temps que ça va prendre pour se rendre jusqu'à une station du REM.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1640 Mais ma question c'est : comment faites-vous actuellement pour positionner ce projet-là dans la réflexion pour le REM de l'Est?

1645 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

C'est d'arriver, en fait...

1650 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Avez-vous fait des présentations? Avez-vous déposé un projet? Êtes-vous actif auprès de ces groupes-là?

1655 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Oui, bien entre autres, avec des groupes... En fait, les étudiants que j'ai supervisés cet été, des stagiaires notamment, on a conçu justement ce concept de grand virage. On n'est pas là pour imposer des tracés, on est là pour montrer qu'avec un budget en train de surface, qu'on est capable de répondre aux besoins.

1660

C'est à l'ARTM après de regarder sur les axes, les grands axes, les différents tracés possibles. Mais ce qu'on montre, c'est qu'avec le même budget, on est capable de faire un réseau tellement plus développé.

1665

Comme, par exemple, pour l'est, on couvre toute Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles au lieu d'arrêter à la gare de train, on se rend jusqu'à la plage. Donc quelqu'un de Rivière-des-Prairies ou de Montréal-Nord va pouvoir embarquer dans le tramway puis se rendre à la plage. Alors que même avec le REM, ce n'était même pas plus avantageux que prendre l'autobus avec le mode actuel.

1670

Donc l'objectif? Hier, j'avais une rencontre où j'étais invité avec les gens du Collectif en Environnement de Mercier-Est. Et ils nous ont invités à faire une présentation le 24 août

dans leur organisme. L'objectif c'est d'œuvrer à voir comment on peut développer une vision notamment pour un lien d'Est à l'Ouest qui est tout intégré.

1675

C'est qu'actuellement l'ARTM à Lachine, ils ont eu le mandat de regarder un petit bout de ligne. Puis dans l'Est, il y a un mandat de desservir une population locale.

1680

Ce qui manque actuellement et c'est peut-être un message que vous pourriez contribuer à relayer. Donc, une demande que je fais formellement, c'est de dire : il faut que l'ARTM, que la Ville et l'ARTM aient une vision que ça ne soit pas étudié de façon séparée, mais comme des réseaux connectés.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1685

Mais c'est son rôle à l'ARTM de planifier le réseau.

M. JEAN- FRANÇOIS LEFEBVRE :

1690

Mais actuellement les mandats qui ont été donnés c'était plus comment on dessert l'Est, comment on dessert le Sud-Ouest.

1695

Ce qu'on essaie de faire dans des représentations, puis en rencontrant différents intervenants municipaux et autres, c'est justement de dire que tous ceux qui ont un certain pouvoir pour influencer l'ARTM, disent « n'oubliez pas de penser en termes de réseau puis de regarder comment ça peut être interrelié. Ce qui vient augmenter l'efficacité du système pour le transport de passagers.

1700

Mais ce qui vient de permettre aussi davantage des options comme le transport de marchandises qu'on parlait, là, qui n'est pas si évident si c'est juste des segments.

Mais si c'est relié, puis à Lachine on a le deuxième plus grand parc industriel de Montréal, mais on a Purolator, Amazon, Fedex, UPS, ils sont tous là. T'sais je veux dire, il y en a du courrier qui pourrait passer par un réseau comme ça.

1705

LA PRÉSIDENTE :

D'autres questions?

1710

LE COMMISSAIRE CHARLES :

Non, ça va, merci.

1715

LA PRÉSIDENTE :

Bien, écoutez, Monsieur Lefebvre, on vous remercie et on va regarder votre PowerPoint avec intérêt quand on l'aura.

1720

M. FRANCIS LAPIERRE, citoyen

LA PRÉSIDENTE :

Et j'inviterais maintenant monsieur Francis Lapierre. Merci.

1725

M. FRANCIS LAPIERRE :

Merci, Bon...

1730