

LA PRÉSIDENTE:

2995

Au revoir, merci. Et nous revenons dans un petit instant.

3000

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE
IMAGINE LACHINE-EST

LA PRÉSIDENTE:

3005

Alors, bonjour et bienvenue. Dans quelques instants, je vais vous donner la parole, et je vous demanderai dans un premier temps de vous identifier pour les fins de l'enregistrement, et de préciser l'organisation que vous représentez. Vous disposerez de 10 minutes pour votre présentation. Après huit minutes, je vais vous faire un petit signe, donc vous comprenez qu'il faut conclure. Nous avons lu votre document. Et après votre

3010

présentation, nous aurons quelques questions à vous poser.

Alors, encore une fois bienvenue, et la parole est à vous.

3015

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:

Oui, bonjour. Merci. Donc, mon nom est Jean-François Lefebvre, je suis chargé de cours au département d'étude urbaine et touristique de l'UQAM, mais je suis ici comme représentant aussi de l'organisme Imagine Lachine-Est.

3020

Donc, je ne vais pas répéter tout, ni résumer l'ensemble du mémoire, il y a plusieurs recommandations qui sont là. C'est pour ça que dans la présentation ici, j'ai appelé les recommandations P.1 pour dire présentation numéro 1, OK.

3025 Donc, dans certains cas, il y en a qui vont se recouper. Il y a quelques-unes qui s'ajoutent qui sont spécifiques, qui n'étaient pas nécessairement dans le mémoire.

3030 Donc, recommandation numéro 1, c'est un appui général au réseau de tramway proposé, OK, donc en disant que ça correspond en général. Je dis bien « en général », il peut avoir des petits éléments à améliorer en cours de route, mais ça correspond au concept du bon mode au bon endroit.

3035 Je sais que vous avez eu des discussions aussi dans d'autres précédemment, où on soulevait l'importance de la population ayant accès aux stations.

Ici, la carte qu'on a faite, ce n'est pas la carte de la ville, mais nos propres simulations, mais qui ressemblent énormément à celles que la Ville a retenues.

3040 Et on voit la densité de population versus les lignes. Donc, on voit qu'il y a vraiment une concordance, contrairement au REM qui était vraiment dans le champ, OK. On voit qu'il y a une concordance.

Et les zones qu'on voit en rouge, ce sont les zones redéveloppement.

3045 Donc, ça m'amène le deuxième point. C'est-à-dire : il y a la population qui a accès aux stations, mais les aires de redéveloppement, c'est extrêmement important, et avec un réseau.

3050 Et ça, on ne l'a jamais mentionné, mais presque 200 kilomètres de tramway, on s'approche de 250, 300 stations. Puis si on intègre Laval et Longueuil, c'est 300 stations accessibles universellement.

3055 Donc, c'est 10 fois ce qu'il y a déjà au métro comme stations accessibles pour la déserte.

Et le troisième, ce sont les emplois. Ça, c'était un élément qui, je dirais, était un petit peu plus faible dans le PUM.

3060 On arrive dans l'objectif à 2050 que 53 % des emplois sont accessibles par transport collectif.

3065 Donc, si je regarde juste, bon, un exemple dans le Grand Sud-Ouest, bon, dans les scénarios, on est très, très proches des scénarios que la Ville a retenus. Mais il y a une option d'aller dans le parc industriel qui devrait être envisagée, pour passer non pas juste où les gens habitent, mais aussi donner l'accès aux emplois, OK.

Bon. La clé est le nombre de personnes qui ont accès à une station, mais ça, je ne veux pas répéter. Vous l'avez déjà, celle-là.

3070 Mais je veux souligner quand même un enjeu. On ose... on est un peu prudent pour dire combien de hausses il va avoir pour le transport en commun. On met le transport en commun, puis piéton tous ensemble, et vélo, pour dire : « On va augmenter les transports durables. »

3075 C'est un peu l'échec qu'on a eu depuis 20 ans avec le PMAD, OK, mais ce n'est pas pour rien, c'est parce qu'on a développé des moyens qui coutaient — quelques stations de

métro, puis c'était tout pendant une décennie. Donc, on n'a pas été capable d'avoir un changement majeur.

3080 Mais si on regarde ici pour la ville de Lyon, ils sont passés de 53 % de part modale pour l'auto; leur objectif est de baisser à 35 % pour 2030. Il y a des cibles qui sont dans ce sens-là.

3085 L'exemple de Strasbourg, j'aime bien le donner. Il y a un partenariat, en passant, entre Lachine et la ville de Strasbourg, donc qui nous a aidée beaucoup dans le projet d'écoquartier, et au niveau de la mobilité.

3090 Les chiffres sont sortis, d'ailleurs. En fait, j'ai mis la main dessus seulement il y a quelques jours. Et en 20 ans, on est passé de 53 % à 37 % de parts modales pour l'auto, donc c'est significatif, avec hausse pour tous les autres modes.

3095 Donc, ma recommandation qui va avec, c'est qu'il faut que le PUM ait des objectifs, donc d'augmentation de transport collectif, mais aussi de réduction des taux de possession d'automobile, OK.

Bon. La recommandation P.3, c'est un enjeu qui était dans notre mémoire, mais c'est comme le détail qui peut faire la différence, et que tout le monde oublie, OK. Donc, on salue le fait que les normes minimales de stationnement, d'adopter à la place des normes maximales. C'est formidable, OK.

3100 Il y a 300 villes en Amérique du Nord qui font la même chose actuellement.

3105 Par contre, dans le libellé, on voit que le libellé a été écrit en se référant à des documents où l'autobus et le tramway sont considérés de la même façon, en pensant au vieux tramway coincé dans la circulation automobile.

Donc, on met exactement la même — on suppose la même vitesse, et la même aire, en fait, le même rayon d'attraction pour le tramway que pour l'autobus. Et on distingue du métro puis du SLR.

3110

Ce n'est plus vrai à partir du moment qu'on fait des tramways modernes, en site propre, avec priorité aux feux de circulation. Ce n'est plus la même game.

3115

On ne peut plus prendre le document écrit il y a 10, il y a 15 ans, OK, puis qu'on recite, puis qu'on recite toujours la même chose sans corriger, et on en fait une politique qui, elle — je veux dire, on l'a calculé pour l'arrondissement. Prendre ça, l'appliquer à l'arrondissement de Lachine — en fait de Lachine-Est en immense écoquartier, tout le fond de l'écoquartier, on va faire plein de stationnements parce qu'ils vont dépasser le 400 ou 500 mètres, OK.

3120

Donc, il faut vraiment actualiser. Donc, en sachant que les modes sur rail ont une attractivité plus grande que l'autobus, OK. Et évidemment, le fait d'être en site propre, ça compte.

3125

L'élément complémentaire aussi qui est très important dans la politique pour réussir, on appelle ça l'en-lieu du stationnement. C'est de dire qu'il faut réduire le nombre de cases le plus possible.

3130

Oui, il va avoir des débats. Ça a été dit tout à l'heure, il y a des ententes qui sont faites, par exemple, avec ceux qui avaient des commerces.

Mais oui, mais il ne faut pas avoir un stationnement qui est dédié à quelqu'un la nuit, puis qui est dédié à quelqu'un d'autre le jour pour le commerce. Il faut que ce soit mutualisé,

3135

qu'on aille pour respecter les ententes, mais qu'on limite en tenant compte d'un ensemble de mesures.

3140

Et une des mesures essentielles, c'est de dire : « On réduit le nombre de stationnements, mais le promoteur doit mettre de l'argent dans un fonds de mobilité durable. »

3145

À partir du moment que tous ceux qui vont habiter dans le nouveau développement se font dire : « Vous essayez gratuitement ou avec un grand rabais le transport collectif, l'abonnement Communauto, le BIXI. Et on vous achète un vélo ou deux vélos électriques pour le ménage », le taux d'utilisation de la mobilité durable va exploser.

3150

Ce n'est pas idéologique, c'est mathématique.

OK, donc et à ce moment-là, l'enjeu, c'est de trouver l'équilibre, donc au fait qu'on réussit à réduire, à sauver l'argent qui justifie le fait d'investir justement dans ces mesures-là.

3155

Bon, recommandation P.6, planifier l'intégration du transport de colis par trams-cargos, et avec les trois derniers kilomètres par vélos-cargos.

Dans le PUM, il y a une ouverture à parler de logistique urbaine et du vélo-cargo. Donc, la Ville de Montréal était rendue là.

3160

Actuellement, d'ailleurs, Strasbourg et une ville en Allemagne dont j'ai toujours peur de mal prononcer le nom, ça fait que je ne m'essaierai pas, on va rester avec Strasbourg.

LA PRÉSIDENTE:

Deux minutes.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:

3165 Déjà?

LA PRÉSIDENTE:

3170 Oui.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:

3175 Oh, excusez. Bon, en tout cas. Donc, bien, je vais aller plus vite. Donc, il y a cet élément-là.

Profiter de la reconstruction du boulevard Métropolitain pour envisager un lien est-ouest, donc et y intégrer du camionnage électrique alimenté par fil. Ça, c'est un élément qui n'est pas du tout dans le plan.

3180 Donc, que Montréal adopte sa charte des écoquartiers. Ça, je l'ai déjà mentionné, mais je pense que c'est important. Ça manque actuellement, ce n'est pas officialisé comme démarche; que ce soit intégré avec réseau thermique urbain, boucle énergétique géothermie, avec une norme ambitieuse d'efficacité énergétique.

3185 Le fait qu'on puisse s'inspirer des programmes existants, que ce soit en France, que ce soit l'ancien programme EcoDistrict, qui s'appelle maintenant Just Communities en Amérique du Nord, et d'autres.

3190 Et dans les nouvelles mesures aussi, l'enjeu de bannir les publicités et commandites sur les produits et services à haute intensité en carbone, donc ce qu'Amsterdam et plusieurs villes britanniques aussi viennent de lancer comme mouvement.

3195

Donc, tout ça, dans le contexte où on parle d'un plan pour 2040 et pour 2050, quand qu'on monte les réseaux de transport, il manque peut-être le 2035, je dirais. C'est-à-dire qu'il faut commencer quelque part, et il ne faut pas attendre le meilleur projet qui fait consensus pour tous. Il faut avoir des secteurs.

3200

Là, dans l'Est de Montréal, il y a des tronçons qui font consensus. Dans le Grand Sud-Ouest, il y a des tronçons qui font consensus. Il faut démarrer tout de suite ces projets-là, donc le plus vite possible.

3205

Voilà. Et en passant, qu'ils vont être rejoints, reliés les uns les autres pour arriver à l'objectif ultime : concentrer 80 % des futurs développements dans des écoquartiers reliés par ce futur réseau de transport. Et c'est terminé.

LA PRÉSIDENTE:

Merci beaucoup. C'est rapide, 10 minutes?

3210

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:

Oui.

3215

LA PRÉSIDENTE:

Une petite question très, très — en fait, deux questions assez rapides. Vous parlez de réduction du taux de possession de l'automobile. On entend souvent parler de réduction du taux d'utilisation, mais là, c'est possession.

3220 Comment est-ce qu'on convainc les gens de ne plus acheter de voiture ou de ne plus posséder de voiture?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:

3225 En fait, c'est qu'il faut voir l'ensemble des alternatives, ce qu'on appelle des fois le cocktail transport.

LA PRÉSIDENTE:

3230 Oui.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:

3235 Il ne faut pas vendre le transport, enfin, comme le remplacement de l'auto. Il faut dire : « Bon, quels déplacements vous avez vraiment besoin de faire en auto? » Parfait.

 Si c'est le seul déplacement qui ne peut pas être substitué, bien, peut-être que l'auto peut être partagée à ce moment-là.

3240 À partir du moment qu'on est capable d'avoir des véhicules partagés, et ça, c'est une clé, les véhicules partagés entre particuliers. Donc, le programme LocoMotion, et un service très structuré, Communauto, font en sorte qu'on est capable d'avoir une offre combinée, qui font en sorte qu'on est capable de permettre à des gens de ne plus avoir besoin d'être propriétaires de l'auto, ou donc d'être plusieurs à se partager.

3245 Ce qui réduit les couts, parce que les couts de possession sont énormes.

///

LA PRÉSIDENTE:

3250

Bien, deuxième question. Vous avez beaucoup, beaucoup, beaucoup de recommandations là-dedans. On le sait, vous l'avez écrit, et vous en avez présentées beaucoup ici. Si vous devez identifier les deux — si vous nous identifiez les deux recommandations les plus importantes pour atteindre l'objectif, quelles seraient-elles?

3255

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:

Bien, faire le réseau de tram, c'est ça l'enjeu structurant. Ensuite, je vais tricher, l'écoquartier avec en-lieu de stationnement, parce que l'en-lieu de stationnement permet de financer l'ensemble de ces alternatives-là, puis de les rendre attrayantes.

3260

LA PRÉSIDENTE:

OK, merci. Marie-Claude.

3265

LA COMMISSAIRE:

Oui. Vous avez parlé des emplois en 2025, où est-ce qu'on mentionne dans le PUM jusqu'à 50 % d'emplois. Il semblerait que vous mentionnez que ce n'est pas nécessairement réaliste. Ce serait quoi le pourcentage?

3270

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:

En fait, je n'ai pas dit que ce n'est pas réaliste. J'ai dit qu'on peut faire mieux.

3275

///

LA COMMISSAIRE:

3280 Ah, OK. D'accord.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:

3285 C'est pour ça que j'ai dit juste en regardant dans le sud-ouest, le tram pour notre coin, bon, pour Lachine, bien, on est à côté d'un parc industriel.

Donc, soit qu'on longe d'un côté résidentiel, ou soit qu'on dit : « Bien, il y a une partie qu'on peut passer par le parc industriel. »

3290 Il faudrait réévaluer, peut-être dans les différents secteurs, cette petite antenne du réseau peut pénétrer dans un parc industriel, par exemple, ou une zone d'emplois. Et après, c'est beaucoup plus facile à avoir une desserte.

3295 On peut même imaginer un abri de vélos à côté de la dernière station du tram, et que là les gens puissent partir de leur travail, se rendre, et laisser le vélo, puis embarquer dans le tram.

LA COMMISSAIRE:

3300 Donc, ça pourrait être à certains endroits.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:

3305 On peut aller chercher un petit peu plus.

///

LA COMMISSAIRE:

Plus que ça. D'accord, merci.

3310

LE COMMISSAIRE:

Bien, je serais tenté de vous rappeler — vous en avez parlé rapidement, votre proposition 9 : « *L'ensemble des nouveaux développements doit se faire en utilisant systématiquement la géothermie.* »

3315

Pouvez-vous nous expliquer un peu plus comment, donc dans les nouveaux développements, on utiliserait?

3320

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:

En fait, c'est que bon, on sait qu'on manque d'énergie pour la transition. Hydro-Québec dit qu'il va falloir doubler la production énergétique d'électricité.

3325

On a calculé que si on installe la géothermie dans tous les nouveaux développements, ainsi que pour remplacer le gaz naturel pour les conversions, à l'échelle du Québec, c'est l'équivalent de 20 % de la production du Québec ou la moitié de la Baie James qu'on aurait.

3330

Et ça, c'est dans un contexte où c'est une énergie — puis ce n'est pas juste une mesure d'économie d'énergie, ce sont des mini centrales qu'on crée sur place. Et là, la Ville pourrait être partenaire de ces mini centrales sur place.

3335

Donc, à chaque fois qu'un kilowattheure est acheté à Hydro-Québec, OK, et qu'on l'utilise pour chauffer, on multiplie par trois en mode chauffage et par cinq — jusqu'à trois à

quatre en mode chauffage, jusqu'à cinq en mode climatisation. Donc, on crée de l'énergie. Et la Ville pourrait tirer un bénéfice de la valeur de la chaleur et du froid tirés du sol.

3340 Et pour les gens qui sont en haut, ça devient une stabilité des prix, à ce moment-là, qui est assurée.

Il y a des quartiers en France où ils ont mis la géothermie pour que les gens à faible revenu aient accès à la climatisation.

3345 Donc, c'est rentable, et il y a des bénéfices sociaux et économiques. Donc, en même temps, il n'y a plus de raison de ne pas exploiter massivement cette ressource-là, maintenant qu'elle est rendue rentable.

3350 Je ne sais pas s'il y a d'autres précisions que vous vouliez? J'essaie de faire ça court.

LA PRÉSIDENTE:

3355 Ça m'apparaît un peu compliqué. Ça m'apparaît compliqué, est-ce que c'est compliqué à mettre en place?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:

3360 Non. En fait, ce qui est compliqué, OK, c'est qu'actuellement, la Ville cherche les modèles d'affaire dans un contexte qu'il y a une chose qu'il va falloir changer. Puis ça, effectivement, on l'a mentionné un petit peu.

Le gouvernement du Québec a modifié la *Loi des villes* pour faire en sorte que les villes ont le droit d'exploiter des barrages hydroélectriques. Sherbrooke le fait.

3365 Il faut rajouter une phrase dans la loi provinciale pour que les villes aient droit d'exploiter la chaleur et le froid tirés du sol, et en faire profit.

3370 En attendant que ce soit en place, donc la Ville cherche une façon, un partenariat plus tortueux qui fait en sorte qu'on réussit quand même à démarrer quelque chose. On est comme un peu là à Lachine.

LA PRÉSIDENTE:

3375 Donc, j'avais bien saisi que c'est un peu tortueux.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:

C'est ça.

3380 **LA PRÉSIDENTE:**

D'accord.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:

3385 Mais en fait, c'est plus le manque d'expérience qu'on a collectivement, parce que les techniques elles-mêmes sont toutes des techniques éprouvées.

LA PRÉSIDENTE:

3390 OK. Et où est-ce qu'on peut aller chercher les bonnes pratiques? Rapidement, parce que je vais me faire couper, mais...

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:

3395

Bien, juste pour les réseaux thermiques urbains, il y en a quelques-uns au Québec, mais il y en a encore plus ailleurs.

LA PRÉSIDENTE:

3400

Oui.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:

3405

C'est parce que le cout de l'électricité était faible au Québec qu'on a moins investi là-dedans. Puis là, avec le changement de la donne, bien, c'est rendu rentable.

C'est systématique dans tous les écoquartiers européens, si ça peut donner une idée.

3410

LA PRÉSIDENTE:

OK. En avez-vous en tête?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:

3415

Je pense un bon exemple...

LA PRÉSIDENTE:

3420

En avez-vous un en tête en particulier, un écoquartier?

///

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:

3425 Bien, j'ai parlé de...

LA PRÉSIDENTE:

3430 L'Islande.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:

En fait, écoquartier Danube à Strasbourg, par exemple, je dirais, qui me vient.

3435 **LA PRÉSIDENTE:**

OK.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:

3440 Clichy-Batignolles à Paris. Donc, c'est eux qui nous ont servi d'exemples pour créer l'atelier Lachine-Est. Il y avait l'atelier de Clichy-Batignolles, puis...

LA PRÉSIDENTE:

3445 C'est bon. Merci beaucoup d'avoir pris la peine de venir partager avec nous vos réflexions, et vos conseils aussi. Alors, bonne fin de journée. Merci.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:

3450 Merci beaucoup.