

1025

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Bonjour. Donc, je suis accompagné de madame Kathrin Luthi qui était co-auteure et vice-présidente.

1030

LA PRÉSIDENTE :

Oui, oui. Madame Kathrin Luthi aussi, effectivement. Je le savais, je m'excuse. J'aurais dû vous mentionner.

1035

MME KATHRIN LUTHI :

Bonsoir.

1040

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir. Alors, on vous écoute.

MME KATHRIN LUTHI :

1045

Nous sommes ici à représenter l'organisme Imagine Lachine Est, qui est un organisme à but non lucratif, qui a pour mission d'éduquer et d'informer la population des pratiques et des politiques visant le développement urbain durable et les villes carboneutres.

1050

Pour combattre les changements climatiques, c'est clair que nous devons réduire nos émissions de gaz à effet de serre. Il faut densifier nos villes, accélérer le recyclage et le compostage, changer la façon de bâtir nos immeubles, adopter le transport en commun électrique et surtout réduire les îlots de chaleur. Avant tout nous devons préserver tous milieux

1055 verts et naturels qui nous restent sur l'Île de Montréal. C'est pour cette raison que Imagine Lachine Est se prononce contre le développement planifié dans le secteur de Pierrefonds-Ouest.

1060 Secteur d'une grande richesse écologique incluant notamment les dernières prairies humides restant encore en état sauvage situées sur l'île. Nous demandons que la Ville de Montréal et que l'Arrondissement de Pierrefonds-Roxboro protègent et conservent en sa totalité le corridor éco forestier de l'Anse-à-l'Orme dans l'ouest de l'île.

1065 Les écosystèmes sont essentiels pour l'atteinte des objectifs de conservation que la Ville s'est donnée elle-même. La Ville de Montréal cible de protéger au moins 10% des espaces naturels sur l'île, mais présentement il n'y a que 6% qui sont protégés.

Le Plan Métropolitain d'aménagement et de développement vise la protection de 17% du territoire de la CMM. L'atteinte de ces objectifs serait impossible si on ne protège pas les rares écosystèmes restants ayant une grande valeur écologique comme l'Anse-à-l'Orme.

1070 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Je vais enchaîner en fait sur le fait que le Projet de Pierrefonds-Ouest est basé sur l'hypothèse du développement du REM et le REM est un projet qui est controversé et qui est d'ailleurs contesté en cour présentement. Donc, c'est quand même important.

1075 Normalement, un projet de cette ampleur on doit évaluer les émissions de gaz à effet de serre associé au projet, comparé avec les projets alternatifs. Donc, ce qui n'a pas été fait, ce qu'a d'ailleurs soumis le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Et d'autres analyses indépendantes auxquelles on a contribué, on arrive à l'estimé fait que le Projet de la Caisse entraînerait des augmentations des émissions de l'ordre de 300 000 tonnes de CO₂ par année pour les 50 prochaines années.

1080

1085 Donc, ça a été soulevé par le BAPE que le projet était prématuré pour qu'il soit autorisé
et il y a des organismes dont la Coalition climat Montréal et des individus qui font une poursuite
en ce sens. Je sais que la Coalition va également présenter. Également trait d'actualité; dans le
Journal de Montréal cette semaine on soulève le fait, bon le projet immobilier en zone inondable
pour financer le REM. Plus le fait que des chiffres sortent actuellement que si on faisait le projet
tel que proposé on aurait 4,5 fois plus d'eau qui serait déversée directement en cas de pluie dans
1090 la rivière que ce qui est actuellement absorbé avec toutes les zones humides qu'il y a dans le
secteur.

Et on parlait de comparer avec d'autres alternatives. Ça a été fait et actuellement avec le
projet tel que proposé par la Caisse, on se retrouverait à avoir une baisse de l'utilisation du
transport en commun. J'ai bien dit une baisse. Donc, de 24 à 28% de taux, alors que si on prend
1095 les mêmes budgets puis qu'on voit des scénarios alternatifs, on est capable d'atteindre l'objectif
de 35% pour 2031.

Je passe vite, mais pour souligner que c'est un peu lié aussi avec notre organisme. À la
fois ce projet-là ne fait pas sens comme collectivité et à la fois nos projets, le fait de pouvoir
1100 développer notamment Lachine Est, est menacé parce qu'il n'y aura pas de budget, parce qu'on
va gaspiller, dilapider les budgets dans ce projet-là. C'est un projet de 10 milliards en réalité avec
les vrais chiffres. Et qui est basé sur le principe de remplacer des investissements faits à trois
pour cent d'intérêts par un prêt de la Caisse qui va aller chercher huit, neuf pour cent. Je pense
qu'il n'y a personne ici qui voudrait changer son hypothèque de trois pour cent d'intérêts pour une
1105 hypothèque de neuf pour cent.

Et dans ce contexte-là, ce projet financier va être basé sur le fait qu'on va augmenter les
tarifs des utilisateurs pour pouvoir financer le taux de rendement donc de la Caisse, qui est une
absurdité.

1110 Deuxième erreur, c'est la mauvaise technologie. La technologie du SkyTrain qui oblige
d'être en hauteur ou en souterrain. Donc, des situations coûteuses, peu nombreuses, qui

amènent un désastre urbain. Donc, j'enseigne notamment au département d'études urbaines de l'UQAM. C'est un désastre urbain planifié.

1115

Et bon, comme on le voit, bien une mauvaise technologie amène les mauvais tracés. Donc, on ignore les quartiers pauvres, les quartiers denses et ça va amener des pertes nettes de services. Donc, la ligne de train Hudson-Vaudreuil, celle de Candiac sont condamnées, mais c'est des enjeux importants, on parle de faire un meilleur quartier et on le fait en appuyant un projet qui lui va démanteler un ensemble d'autres quartiers puis d'autres projets de transports.

1120

La ligne Deux-Montagnes qui pourra non seulement pas être développée, mais qui va avoir une perte de confort. Remplace des places assises par des places debout et qui va avoir une incapacité le premier jour, déjà ça va être incapable de répondre à une demande de pointe.

1125

Ensuite, le tunnel Mont-Royal monopolisé et tous les autres projets, le TGF, par exemple le train à grande fréquence de VIA Rail qui va être menacé et les autres trains de banlieue qui ne pourront plus y accéder.

1130

Et on réussit l'exploit à mettre 10 milliards pour développer le seul mode de transport collectif électrifié qui réussit à émettre autant qu'un autobus, à cause de tous ces impacts indirects.

1135

Donc, stratégie alternative qu'on voit. Bien, il faut faire des vrais quartiers durables. Donc, il faut imposer des pratiques, que ce soit au niveau des bâtiments, imposer des normes comme Novo Climat, les toitures vertes et blanches, un coefficient de biotope par surface, mais aussi travailler à l'échelle du quartier, viser des quartiers LEED, avoir un programme sinon éco quartier, carboneutre complémentaire qui pourrait être adopté par la Ville. On dit par le gouvernement du Québec, mais avec le gouvernement du Québec, mais par la Ville. Et faire des vrais TOD. Vrais TOD ça veut dire une multitude de réseaux de tramways plutôt que le projet de REM.

1140

1145

Et là-dessus on cite un professeur, Patrick Condon de l'Université British-Columbia qui dit : « Le SkyTrain relève d'une vision totalement dépassée et excessivement coûteuse des transports collectifs. Avec les mêmes budgets, on pourrait desservir cinq à dix fois plus de monde. »

1150

Et je reviens d'une mission en Ontario avec Vivre en ville où j'ai été dans les villes d'Ottawa, Kitchener, Waterloo, Mississauga et Toronto et qu'est-ce que ces villes ont toutes en commun, elles sont toutes en train de développer des systèmes légers sur rail, mais avec la technologie du nouveau tramway.

1155

Et l'exemple à Kitchener, Waterloo, ça, c'est une de leur publicité qu'on voit sur leur site où ils arrivent clairement à dire – et là, on fait encore un parallèle avec Pierrefonds, on parle de rajouter des autoroutes dans le cadre de ce projet-là. Si c'est un vrai TOD, on n'ajouterait pas des autoroutes. Et ce qui arrive ici c'est qu'ils disent : « On avait prévu des développements autoroutiers dans les 20 prochaines années, parce qu'on va construire une ligne de tram, on réduit du tiers, 500 millions de dollars en moins. On arrive même à dire combien d'hectares vont être sauvés de sites naturels.

1160

C'est intéressant de voir que c'est une ville qui arrive avec ce lien-là. Donc, je pense que c'est quelque chose qui rajoute au débat. Je pense que je suis juste correct dans le timing. Et voilà.

1165

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, Madame, Monsieur. Des questions peut-être?

1170

LA COMMISSAIRE RAPHAËL :

J'aimerais savoir en quoi les 12 principes de la Ville de Montréal se comparent-ils aux 12 engagements pour un aménagement durable dont vous parlez en annexe?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1175 Bien là, on n'a pas fait la comparaison des deux, puis je n'ai pas l'autre tableau juste à côté de moi. Ça, c'était un, il y a plusieurs façons de décrire les éco quartiers. Donc, on a pris une étude. Ça, c'est européen. Donc, c'est européen. Par contre, si on fait le lien, assurer la cohérence du projet, il y a vraiment des manques de cohérence dans l'ensemble de l'approche.

1180 Faire vivre la concertation. Une des raisons pourquoi le projet de REM est en cour, c'est parce que, en fait c'est sur la base du fait que la consultation n'a pas été faite en bonne et due forme. Ce que le BAPE a dit. Le BAPE n'a pas dit : « Le projet ne doit pas se faire d'en aucune façon. Le BAPE a dit : nous n'avons pas eu des réponses aux questions fondamentales. »

1185 Concrétiser la mixité sociale. Effectivement, le projet il avait des points positifs, mais la mixité sociale peut se faire à d'autres places aussi ou d'autres façons. En fait, c'est plus l'enjeu de la mobilité, la densité urbaine, l'intégration où il y a un problème, dans le sens qu'on est basé sur... l'acceptation de projet actuelle est basée sur le précepte que le REM se ferait tel qu'il est prévu et que ça serait un bon projet. Mais le problème c'est que ce n'est pas le cas. Donc, 1190 actuellement c'est plus une privatisation d'une partie du réseau de transport avec un objectif que l'organisation régionale de transport métropolitain va être obligée de facturer tous les utilisateurs de transport collectif pour donner à la Caisse le taux de rendement dont ils rêvent, même si on ferme les autres services, même si on réduit les services ailleurs. Donc, c'est un contrat extrêmement avantageux pour la Caisse. Quelqu'un va pouvoir se vanter d'avoir fait un projet 1195 avantageux, mais qui est une aberration en termes de services publics.

LE COMMISSAIRE WOLFE :

1200 Oui, j'ai quelques questions. D'abord, vous parlez, vous utilisez le mot « SkyTrain ». Est-ce que j'induis correctement que quand vous dites SkyTrain vous parlez du projet de la Caisse?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1205 Oui. En fait, c'est pour parler du type de technologie. C'est métro automatique léger,
mais pour comprendre vraiment plus c'est le fait de dire, bien c'est la technologie SkyTrain,
l'équivalent du SkyTrain de Vancouver. Donc, ça permet de voir, comme c'est automatique, il est
obligé d'être aérien ou en souterrain, d'où le fait que ça ne peut pas circuler là où les gens
habitent. Mais sur le bord de l'autoroute, là où c'est déjà laid le bord de l'autoroute, bien on met le
1210 SkyTrain à côté.

LE COMMISSAIRE WOLFE :

1215 O.K. Mais les véhicules autonomes qui se développent rapidement, il y a des gens qui
disent que d'ici 7, 10 ans ils vont être disponibles, non seulement pour les voitures individuelles,
mais ça peut avoir aussi des transports en commun autonomes, les nouvelles technologies. Est-
ce que des gens travaillent sur des tramways autonomes sur la chaussée, par surélevés ou
souterrains?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1220 Je vais vous amener au tunnel du Mont-Royal. C'est actuellement la Caisse qui veut
monopoliser le tunnel du Mont-Royal et qui dit que puisse qu'ils ont choisi cette technologie-là,
aucun autre train ne va pouvoir passer. Mais actuellement sous le Mont-Royal, en fait un de mes
1225 étudiants qui avait déjà été pris dans une panne de train sous le Mont-Royal, mais actuellement
c'est des trains diesel qui peuvent, avec un conducteur, donc les gens ne sont pas tout seuls, et
ils peuvent reculer. Mais si vous avez trois trains de la Caisse dans le tunnel sans conducteur,
imaginez la situation. Donc, sans compter le fait que ça empêche à ce moment-là les autres
services de se développer. Donc, on a une incompatibilité entre les modes.

1230 Ensuite, question de sécurité il y a une différence entre une voiture autonome avec
quatre passagers et un train à ce moment-là.

LE COMMISSAIRE WOLFE :

1235 O.K. Et...

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1240 Puis si on parle en termes de salaire, juste pour dire. L'argent qu'on met dans le béton actuellement, parce qu'on est obligé d'être en aérien ou en souterrain avec le projet de la Caisse, ça paierait le salaire des conducteurs pour le prochain siècle d'avance.

LE COMMISSAIRE WOLFE :

1245 Pour le prochain?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1250 Pour le prochain siècle.

LE COMMISSAIRE WOLFE :

Siècle, O.K.

1255 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

C'est énormément d'argent qu'on gaspille actuellement dans le béton.

LE COMMISSAIRE WOLFE :

1260 O.K. Et pour retourner aux engagements. Je comprends que c'est un exemple français, mais quand même...

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1265 Oui, mais c'est pertinent.

LE COMMISSAIRE WOLFE :

1270 Oui, oui. O.K. Alors, c'est quoi la densité urbaine, combien de logements par hectare, par exemple? Parce qu'ici on parle en moyenne 35 logements. Quelle serait pour vous une densité qui serait TOD ou urbaine?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1275 Bien en fait, c'est que ça dépend du service de transport, mais à Lachine on pourrait aller chercher, pourrait être le double, peut-être 80. Mais en autant qu'on aille justement le financement pour développer – il y a un projet de tramway qui a été proposé, qui est menacé d'ailleurs avec les budgets qui sont alloués au REM. Plus le fait que les services actuels, même la ligne de Candiac de train va fermer de la même façon que celle de Vaudreuil. Donc, il faut viser des densités fortes.

1280 Mais si je ramène sur ce tableau-là justement, actuellement avec le projet proposé de la Caisse, on parle comme si on rajoutait un TOD. La Caisse dit : « Oui, 27 nouvelles stations. » Mais en réalité ce n'est pas vrai, parce qu'il y a déjà des stations de la ligne Deux-Montagnes qui sont déjà là. On va juste les transformer. Donc, c'est seulement 15 nouvelles stations qui s'ajoutent. Par contre, avec les lignes de train de Vaudreuil et de Candiac qui seraient fermées, ça serait 15 plus 15, moins 22. Ça fait qu'on a moins de stations TOD qu'on en avait avant. Avec les mêmes budgets, si on développe comme Toronto fait, Ottawa, des réseaux de tramway, bien c'est plus que 130 stations. Donc, l'idée ce n'est pas combien de maisons voire par TOD si on a juste un TOD. C'est est-ce que vous avez trois TOD ou vous en avez 130. Mais si vous avez 130 TOD urbains et non pas en banlieue, on parlait tout à l'heure, c'est financer l'étalement urbain avec une fausse impression que c'est du TOD.

1295

Donc, si on fait des vrais TOD urbains on va être capable de densifier en ville. Et là, on peut s'approcher du 80 à l'hectare, mais c'est sûr que c'est adapté. Il y a le Technopôle Angus qui est un très bon exemple, très réussi de projet, mais qui va, je pense, donner la voie qu'on peut aller dans la densité assez importante dans certains secteurs, d'autres ça va être intermédiaires. Mais c'est certain qu'à Lachine ce qu'on espère pouvoir faire c'est 5 000 logements, 10 000 personnes pour 66 hectares. Ça veut dire que c'est déjà la moitié de la surface de ce qui est proposé à Pierrefonds. Ça donne déjà peut-être un potentiel, là.

1300

Donc, ça veut dire que c'est une façon de dire qu'on pourrait déjà sauver une bonne partie des espaces verts de Pierrefonds avec une densité un peu plus grande qui serait parfaitement acceptable. On n'a pas mis de diapos sur l'aspect de la génération Y là, mais les études montrent que la nouvelle génération, les millénaires n'ont pas les mêmes aspirations que les générations précédentes. Ils sont moins vite à aller chercher leur permis de conduire et ils aspirent à un milieu de vie beaucoup plus que la maison typique, une familiale qu'on avait avant. Ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas une partie des acheteurs, O.K. Pour toutes sortes de maisons, mais aux États-Unis il y a des études actuellement qui montrent qu'il va y avoir un surplus de 40 millions de bungalows d'ici 30 ans dans le marché. En d'autres termes, les maisons de banlieue puis l'étalement urbain avec les gens qui reviennent en ville, puis le fait qu'on recommence à développer la ville intelligemment, c'est en train de faire un changement drastique dans le marché.

1305

1310

LA PRÉSIDENTE :

1315

Avez-vous des références pour ces études-là?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1320

Ça, je pourrais vous en faire parvenir, oui.

LA PRÉSIDENTE :

1325 Oui. S'il vous plaît, oui. Merci beaucoup, Madame, Monsieur.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1330 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir, Monsieur.

1335 **M. PIERRE MARCOUX :**

1340 Bonsoir. Donc, je vais faire une présentation avec PowerPoint. Mais pour résumer mon mémoire, c'est que je considère que c'est la dernière chance qu'on a finalement comme Montréalais d'avoir des espaces naturels puis de pouvoir avoir un milieu proche de la ville, proche des citoyens, accessible par un futur train, puis qu'on puisse conserver une biodiversité puis qu'on puisse finalement aussi avoir des zones où on peut faire des sports de plein air et des choses comme ça.

1345 Donc, je vais vous montrer. Donc, on voit ici, c'est l'ouest de l'île. Il y a la zone où on est train de faire la consultation publique. Mais moi, je vous invite finalement de regarder plus loin et de regarder qu'est-ce qu'on peut faire de cette surface-là, c'est-à-dire l'ensemble de l'ouest de l'île qui est encore en superficie verte.

1350 Quand on voit ici les différentes gares de train, dont la gare de Pointe-Claire, on voit les deux autres aussi. C'est que c'est évident pour les propriétés de Cadillac-Fairview vont prendre, les gens vont vouloir le densifier puis cette densification va faire que les gens vont, comme le monsieur juste avant disait, c'est qu'il y a une nouvelle forme de création de villes, c'est-à-dire