

Mme CARMELA CUCUZZELLA :

2085

We have to admit that we were just told a few days ago to present here. So we didn't do all the study. We did read some of the preliminary documents, so we didn't have to do the studies. So in other words, at this moment, we can't answer your question but we would be able to answer that kind of question. You know. We would be able to help you figure out what are, you know, appropriate densities for different scenarios. Depending on the kind of scenarios that you would want to built, because we could model that type of imaginary, the type of... you know.

2090

So, at this point, we cannot answer, but we could certainly help you get to those answers.

2095

LE PRÉSIDENT :

Okay. We appreciate very much. Thank you very much.

Mme CARMELA CUCUZZELLA :

2100

Thank you.

LE COMMISSAIRE :

2105

Thank you.

LE PRÉSIDENT :

2110

La commission appelle monsieur Jean-François Lefebvre, s'ils vous plaît, de Imagine Lachine-Est et Coalition Climat. Bonsoir, Monsieur.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2115

Bonsoir, Monsieur le président, Monsieur et Madame les commissaires. Donc, je ne vais pas faire le tour de la trentaine de suggestions qui est dans notre mémoire. Ce que j'ai fait plutôt c'est que j'ai extirpé certains enjeux qui sont justement problématiques où il y a des questionnements, puis j'ai essayé de cibler sur ces enjeux-là.

2120

Premièrement, pour répondre à la question que vous venez de poser à mes prédécesseurs, oui on peut faire un quartier carboneutre, en tout cas, tendre le plus possible vers un quartier carboneutre.

2125

D'abord, ça va prendre un programme écoquartier montréalais. Je pense qu'il faut aller vers un encadrement comme ça. Ça suppose qu'il va falloir changer le nom du programme écoquartier qui est le petit programme d'éducation, dans les arrondissements actuellement pour conserver le terme qui est internationalement reconnu dans la francophonie.

2130

Ça pose comme des éléments fondamentaux. Ça veut dire que les nouveaux quartiers doivent être 100% renouvelable, et ça, ça pose la question du gaz naturel qui était promu par les vendeurs de gaz comme étant l'énergie de transition depuis 30 ans. Sauf que, avec le gaz naturel on pourrait respecter les engagements très, très court terme, mais pas ceux dans 10 ans.

2135

Donc, ça ne sert plus à rien de construire une nouvelle infrastructure, payer pour des tuyaux, quand que dans 10 ans on va être obligé de passer au renouvelable et qu'on n'aura même pas amorti les coûts de ces tuyaux-là.

2140

Donc, il faut abolir carrément dans les nouveaux développements le gaz naturel. Donc, aller 100% vers le renouvelable.

Par contre, là où il y a un potentiel gigantesque c'est les systèmes urbains de chauffage et de climatisation combinant boucle énergétique et utilisation de la géothermie. Et dans ce sens-

2145 là, je vais nuancer un peu sur mes prédécesseurs. Ce n'est pas juste un problème de financement, ce n'est pas d'avoir des subventions gouvernementales de plus, non. Le problème c'est qu'actuellement les villes n'ont pas légalement le droit d'exploiter la géothermie.

2150 Les villes ont le droit d'exploiter, en fait ont le droit d'avoir un réseau de distribution d'électricité. Bon, Westmount l'a, Sherbrooke l'a. Les villes ont le droit d'avoir des barrages, Hydro-Sherbrooke, Sherbrooke a ses propres barrages, d'être partenaire dans des parcs éoliens.

2155 Et là, en fait, notre demande c'est une demande pour que vous rappeliez à la Ville qu'elle est bien placée, c'est eux qui doivent faire pression sur le gouvernement du Québec, tout simplement pour ajouter une phrase, on l'a indiqué dans notre mémoire, je ne reviendrai pas sur le libellé, mais une phrase pour dire qu'on autorise aussi les villes à être partenaires de projet d'exploitation de la géothermie et de système énergétique à l'échelle des quartiers, pour que ça ne soit pas strictement un contexte où on doit chercher du financement ou des entreprises privées qui financeraient tout, et qui prendraient les profits aussi après.

2160

LE PRÉSIDENT :

2165 Là vous allez m'éclairer, parce que j'ai essayé de lire ça, puis c'était... parce que vous parlez d'un monde peut-être qui n'est pas le mien. Au centre-ville de Montréal, il y a quand même une très grosse centrale qui permet de chauffer plusieurs édifices.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2170 Oui, il y en a, il y en a, mais qui ne sont pas exploités par les villes. C'est parce que c'est des entreprises privées qui pouvaient les gérer à ce moment-là, puis qui pouvaient les rentabiliser dans ce contexte-là.

LE PRÉSIDENT :

2175

Mais une ville ne peut pas le faire parce que?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2180

Une ville ne peut pas le faire parce qu'en fait la ville, les villes n'ont pas le droit de faire aucune activité commerciale sauf celles qui sont autorisées par la loi. Ça fait qu'il faut juste rajouter quelques mots pour autoriser cette activité.

LE PRÉSIDENT :

2185

C'est plus clair, merci.

LE COMMISSAIRE :

2190

Mais excusez-moi. La ville de Sherbrooke opère son propre système de distribution électrique. Est-ce que ce n'est pas une contradiction?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2195

Non. C'est parce que la loi prévoit spécifiquement un libellé pour les systèmes de distribution d'électricité, mais pas pour les réseaux pour vendre la chaleur et le froid.

LE COMMISSAIRE :

2200

O.K.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2205

Donc, c'est pour ça...

LE PRÉSIDENT :

2210

À moins que ça soit privé?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2215

C'est ça. Mais là, ce n'est pas la ville qui en profite à ce moment-là. Puis notre objectif c'est...

LE PRÉSIDENT :

2220

Parce que dans Angus ils en proposent un. Ça veut dire, c'est parce que c'est privé?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Oui.

2225

LE PRÉSIDENT :

O.K.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2230

Puis il y a certaines limites aussi qu'ils ont eues de financement, parce que justement il n'y avait pas un système qui permet d'aller chercher tous les leviers qui seraient possibles si on était capable d'en faire des vrais partenariats à ce moment-là avec les municipalités.

2235 Aussi, un peu dans la même ligne, actuellement, par exemple à Ahuntsic il y a un bâtiment, le premier bâtiment net zéro de la Ville de Montréal qui est le pavillon d'accueil du parcours Gouin. Les règles actuelles au Québec font en sorte que comme le bâtiment va produire plus d'électricité qu'il en consomme, son surplus va être donné à Hydro-Québec sans un sou de compensation.

2240 Dans ce cas-ci, c'est le gouvernement du Québec qui doit aviser via la Régie de l'énergie pour s'assurer qu'il y a une modification à l'encadrement réglementaire qui s'assure qu'à ce moment-là Hydro-Québec compense. Donc, pour qu'on soit capable de rendre plus intéressants des investissements comme ça.

2245 **LE COMMISSAIRE :**

Mais excusez-moi.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2250 Oui.

LE COMMISSAIRE :

2255 Sinon de toute façon ça serait les propriétaires ou promoteurs qui pourraient se regrouper puis...

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2260 Ça reste possible. Ça reste possible. Par contre, ça n'empêche pas d'avancer dans cette direction-là, cela dit. Mais je souligne que ce n'est pas mauvais de rappeler à la Ville d'utiliser le fait qu'elle a quand même une voix forte pour pouvoir faire avancer ce cadre-là. Ce n'est pas

quand on aura besoin dans quelques années que ça va changer en 24 heures. Il faut lancer maintenant ces changements-là, en voyant que c'est logique.

2265

Par contre, c'est important au niveau des bâtiments, parce que déjà on peut sauver à peu près 70% de l'énergie associée au chauffage climatisation. C'est énorme.

2270

Par contre l'autre enjeu fondamental c'est le transport et là, en fait, notre grand plaidoyer c'est la ligne de tramway de Côte-des-Neiges, donc pour lequel l'étude de faisabilité de plus que 2 millions avait été faite, le projet avait avancé.

2275

Bon, pour des raisons politiques, ça avait été mis un peu sur la glace. Ce n'est pas abandonné, c'est encore le projet numéro 1 du plan de transport de la Ville de Montréal qui est encore en chantier.

2280

Il faut comprendre que c'est un projet qui est plus complexe que celui qui actuellement est à l'avant-garde pour être le premier, celui qui vient de recevoir le financement réservé, c'est-à-dire le tronçon centre-ville Lachine de la ligne rose. Donc, que ce soit au tramway.

2285

Et pour une raison politique, comme dans le programme de la CAQ c'était le trame de l'est qu'il avait annoncé, celui sur Taschereau, à ce moment-là. Ça va être logique que ces trames-là se fassent en premier.

2290

Mais en fait, quand je dis en premier, même si je mettrais le trame Côte-des-Neiges comme quatrième de la liste, la démonstration c'est que le coût de ces quatre lignes de tramway, 120 stations, c'est le même coût que les cinq stations du prolongement de la ligne bleue. Donc, le même effort financier pour faire cinq stations de métro, on vient de doter Montréal et même la Rive-Sud d'un premier réseau de tramway, et on a 120 stations. Et c'est faisable à une échelle quand même très rapide.

On peut imaginer qu'un investissement, vu l'urgence climatique, la volonté des gouvernements, d'avoir un scénario on dit : on règle le problème du transport en électrifiant de façon efficace avec le mode qui permet justement de maximiser l'électrification à moindre coût.

2295 Donc, pour un budget qui est le même que celui des cinq stations de la ligne bleue sur une dizaine d'années. Je pense que c'est parfaitement, parfaitement réaliste, là.

Et ça, ça n'empêche pas à ce moment-là, dans une phase 2... on a eu l'occasion de rencontrer les élus de Côte-Saint-Luc puis qu'ils avaient leur propre position pour la trame Cavendish. Il n'est pas sur notre carte qu'on a faite. On a fait comme la phase1, mais dans le

2300 texte on indique que ça serait logique que dans une phase 2 on puisse intégrer avec Cavendish puis que ça fasse un tout intégré.

LE COMMISSAIRE :

Excusez-moi, ça semble très intéressant ce que vous dites. Est-ce que vous avez eu l'occasion d'en parler avec les autorités pour un peu comprendre pourquoi on n'est pas allé dans cette direction-là, d'établir un réseau de tramway plutôt que de prolonger le métro ou autre projet

2305 comme le REM?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

En fait, il y a eu une erreur méthodologique malheureusement fondamentale dans la façon dont le projet a été analysé pour la ligne bleue. Donc, l'équipe qui a analysé le projet a

2315 regardé pour le territoire considéré et il a évalué, est-ce que les gens seraient plus heureux avec l'autobus, le tramway ou le métro, mais pour le territoire considéré. Et leur conclusion bien, pour cette petite bande de territoire jusqu'à Anjou, ils seraient plus heureux avec le métro. On va faire le métro. Mais ils n'ont pas tenu compte de la différence de coût et de ce que ça représentait.

2320 Donc, je vais faire une image si vous voulez. On est tard, on va se faire une image simple, vous permettez. Supposons qu'on est 200 personnes...

LE COMMISSAIRE :

2325 Bien, je voulais juste, peut-être se concentrer sur notre secteur qui est plus près de Namur.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2330 Oui, mais juste pour finir l'image. Supposons qu'on est 200 personnes dans une réception, puis avec plein de tables de 10 personnes et qu'à la première table on dit : « Vous avez le choix entre une bouteille de vin à 1 000 \$ ou à 20 \$. » Puis que la première table dit : « Bien, on va essayer celui... c'est fourni, O.K. On va essayer celui à 1 000 \$. » Mais qu'ils n'ont pas dit que le budget vin pour toute la soirée pour tout le monde était de 1 000 \$. Donc, oui on a construit cette structure-là, mais on n'a pas regardé l'alternative et l'impact du transport collectif
2335 électrifié dépend du nombre de personnes qui ont un accès à pied. Donc, dépend du nombre de stations aussi.

LE PRÉSIDENT :

2340 Mais c'est assez gros comme argument. C'est-à-dire que je vous crois, là, parce que je ne vous connais pas, mais je vous crois. Mais il doit y avoir quand même autre chose. Ça ne peut pas être aussi simple que ça. C'est-à-dire qu'on ne peut pas dire : bien, les gens aimeraient mieux le métro que...

2345 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Non, mais ça a été évalué comme la qualité du service...

LE PRÉSIDENT :

2350 ...ce n'est pas la seule étude qui a dû y avoir là-dessus.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Non, mais il n'y a pas eu de comparaison sur qu'est-ce qui serait fourni...

2355

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que ça signifie que c'est impossible maintenant qu'on pense à une stratégie comme celle que vous proposez, à partir du moment où on fait la ligne bleue, on n'a plus d'argent pour faire de tramway...

2360

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

C'est-à-dire que le budget qui est alloué pour la ligne bleue, c'est trop tard. O.K. Par contre, dans le contexte actuel, puis avec les signaux qu'il y a de la part des deux gouvernements, et la volonté d'agir en matière de changement climatique, on peut très bien évaluer qu'un investissement similaire serait possible. Il faut tenir compte aussi que le tramway réduit les coûts d'opération.

2365

Alors, vous avez parlé du REM, on n'aura peut-être pas le temps d'aborder ce sujet-là, puis c'est loin. Mais le REM va augmenter les coûts pour la Ville. Alors, que le tramway permet de les réduire.

2370

LE PRÉSIDENT :

Dans ce cas-ci, le fait d'installer par exemple cette ligne de tramway par exemple sur Jean-Talon qui traverse le secteur, qui fait une espèce de boucle, même si on n'en fait pas 100%, est-ce qu'on sait quel serait l'impact serait sur la réduction de la congestion?

2375

2380

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Juste la ligne Côte-des-Neiges, donc pour 1 milliard de dollars...

2385

LE PRÉSIDENT :

Puis quand vous dites Côte-des-Neiges vous, vous la connaissez, mais est-ce que vous pouvez me l'identifier c'est laquelle la Côte-des-Neiges?

2390

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

En fait, oui, je vais revenir à la carte.

2395

LE PRÉSIDENT :

Ça, c'est à la page?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2400

Oui, c'est ça. Donc, partez tout simplement du, le point blanc à gauche qui est tout simplement le métro Namur.

LE PRÉSIDENT :

2405

Oui.

2410

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2415 Les points blancs c'est les intersections avec le métro. Donc, vous prenez Jean-Talon. Après, vous descendez Côte-des-Neiges et on rejoint René-Lévesque. Et après, il y a une boucle sur de la Commune tout simplement.

LE PRÉSIDENT :

2420 O.K. Donc, tout ce grand volet-là?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2425 Tout ce grand volet-là, c'est ce qui avait été prévu initialement par la Ville de Montréal, ce qui a fait l'objet de l'étude de faisabilité. Sans tenir compte du nouveau quartier qui n'était pas encore en plan à ce moment-là, O.K. On parlait déjà de 70 000 usagers par jour. Donc, avec le nouveau quartier, je veux dire, on va dépasser largement ça. Le métro de la ligne bleue est prévu. Donc, le 4 milliards et demi c'est prévu pour 80 000 personnes par jour, 80 000 déplacements par jour.

2430 Donc, vous avez juste sur la ligne Côte-des-Neiges... puis en fait, j'irais avec l'extension Hippodrome et Royalmount, vous avez plus d'utilisateurs, donc plus de réduction d'automobile et plus d'utilisateurs de transport en commun, plus d'électrification du transport en commun qu'avec un prolongement de métro. Donc, qui va avoir coûté quatre fois plus cher. Vous les avez les chiffres là. C'est comparable donc en termes d'utilisation.

LE COMMISSAIRE :

2440 On nous a mentionné à plusieurs reprises à date à la commission l'intérêt d'avoir un espèce de boucle intérieure, soit une boucle pour tout le secteur ou même intérieure seulement à Namur-Hippodrome. Qu'est-ce que c'est votre opinion sur ça? Une boucle de desserte de

transport en commun peut-être autonome, qui raccorderait probablement soit un éventuel tramway ou le métro.

2445 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Non, c'est ça.

LE COMMISSAIRE :

2450

Mais pour desservir le quartier...

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2455

En fait, c'est que le tramway devient l'épine dorsale de votre transport collectif, à ça, à ce moment-là, vous intégrez des moyens plus locaux. Mais on parle déjà, le tramway permet d'avoir une attraction modale qui est deux, trois fois celle de l'autobus.

LE COMMISSAIRE :

2460

Donc, votre objectif c'est de connecter le quartier Hippodrome-Namur au reste de l'agglomération finalement?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2465

Oui. Mais ça fait en sorte aussi que par exemple, bien les gens ont accès au parc industriel dans le nord, en se rendant vers Royalmount. Il y a toute cette connectivité-là.

2470

LE COMMISSAIRE :

O.K.

2475

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Peut-être quelques éléments, parce que le temps file. La question de quartier intelligent. Donc, qu'on a abordé juste en une ligne dans notre tableau, mais sur lequel je veux quand même préciser que nous avons, en fait les organismes que je représente maintenant ont exprimé des interrogations ou des craintes relativement aux effets sur la santé du 5G puis bon, tous ces enjeux-là.

2480

Il y a des questions reliées à la vie privée, des questions donc, en fait qui amènent à dire que ces technologies numériques doivent entrer dans la ville oui, mais pas n'importe comment puis à n'importe quel prix. Et c'est des questions, en fait il y a des questions qui doivent être résolues par des gens qui ont des comptes à rendre à la population, pas par des vendeurs privés.

2485

Et dans ce contexte-là je veux souligner que mettre un système urbain de chauffage et climatisation amène une certaine informatisation de la gestion. Mais on n'a pas besoin nécessairement d'être dans le 5G à ce niveau-là. Ça a été fait il y a plusieurs... bon, cas qui ont été faits avec des technologies existantes.

2490

Peut-être aussi un point, ça a été mentionné au niveau des logements sociaux. Là, cette fois-ci je vais prendre mon chapeau de spécialiste de chargé de cours en études urbains à l'UQAM et non pas comme représentant des organismes.

2495

C'est sûr qu'il y a des organismes qui peuvent dire : on veut 100% de logements sociaux, par contre, il faut préciser qu'en France, là où il y avait des quartiers qui étaient à 100% de logements sociaux, ça a créé des ghettos avec des problèmes épouvantables.

2500

Et là, ce qu'ils sont en train de faire c'est quand ils font la requalification des quartiers, ils le font sous forme d'écoquartier.

2505 Donc, j'ai visité notamment à Lyon, un écoquartier qui était un quartier de logements sociaux avec des immenses tours. Ils ont démolé les tours et ils ont fait des bâtiments en hauteur aussi, mais beaucoup moins puis beaucoup plus diversifiés, mais ils ont rajouté une mixité sociale. C'est-à-dire là où c'était juste des quartiers sociaux, ils ont rajouté une diversité et à l'inverse, quand c'est un quartier riche sans logement social, ils imposent des logements sociaux.

2510 Cela étant dit, à partir du moment que la ville possède les terrains, il faut aller plus que le 20-20-20. Puis je pense qu'on peut aller jusqu'à 50% de logements sociaux plus des logements abordables. Mais on ne peut pas aller à 100% de logements sociaux. Je pense qu'il y a quand même un certain seuil de mixité qui est bénéfique pour tout le monde.

2515 **LE COMMISSAIRE :**

Avez-vous des exemples de ça serait quoi le seuil. Vous avez dit : ça peut aller à 50%, mais pas 100%. Mais est-ce que vous avez des exemples de ce qui s'est fait ailleurs comme 2520 Bordeaux quand vous étiez là, je pense à la séance au forum, la Ville de Bordeaux mentionnait 35%. Est-ce que vous avez en tête un pourcentage cible?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2525 Ce que je verrais c'est autour de 50% dans le sens qu'il faut conserver quand même un certain seuil de logement. C'est prouvé en sociologie que le fait d'avoir une diversité dans un milieu va favoriser l'emploi, le développement, les opportunités, pour les jeunes. Je n'ai pas un seuil parfait à vous dire. Je fais juste dire, par contre il faut avoir quand même, il faut aller au-delà du 20% de logement social, considérant que ce n'est pas, comme par exemple à Lachine.

2530

Bon, on s'occupe beaucoup du projet Lachine-Est, je représente l'organisme qui travaille ce dossier-là. Puis dans ce cas-là on a des propriétaires privés. Ça fait que dans ce cas-là, le 20%, le 20-20-20 qui vient de la Ville, devient le cadre de base puis même, il va y avoir des pressions. On va essayer de travailler avec les promoteurs pour aller plus loin.

2535

Mais ici, il y a toutes les raisons de viser un peu plus haut, par contre ce n'est pas réaliste. En fait, ce n'est pas juste pas réaliste, ce n'est pas bénéfique à 100%. Il ne faut pas créer des ghettos.

2540

LE PRÉSIDENT :

La commission va quand même demander une précision à la Ville, ça va être déposé sur le site, sur la question du droit de propriété en fonction du fait que beaucoup de gens nous disent que la Ville est propriétaire du terrain. Donc, elle peut faire ci, ci, ça.

2545

Mais quand on lit l'acte d'achat par la Ville, il y a quand même des obligations. Donc, la Ville a quand même des obligations de retour puis on veut savoir en quoi ça a un impact sur son réel droit de propriété. On va demander à la Ville de répondre à cette question-là, sur le site Internet de l'Office. Parce qu'il y a comme un imbroglio actuellement quand les gens disent : la Ville est propriétaire, donc elle peut faire mieux. Est-ce qu'elle est réellement propriétaire avec toute la latitude qu'on croit qu'elle a.

2550

On va poser la question. On espère que la Ville saura nous donner une réponse adéquate.

2555

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Bien, on va attendre la réponse aussi. Mais je pense qu'il y a quand même clairement un potentiel pour aller au-delà, pour faire un effort au-delà du 20%, puis il ne faut pas oublier qu'il y a

2560 logements sociaux, il y a logement abordable aussi. Ça fait qu'il y a moyen de faire un peu plus de chacun à ce moment-là puis ça serait déjà...

LE PRÉSIDENT :

2565 Puis on comprend aussi que dans le logement social, il y a que 50% du... si on dit il y a comme 50%... parce que là, si vous dites logement abordable c'est une chose, mais le logement, le prix du loyer médian étant tellement élevé qu'on a quand même presque une population qui se distingue de ceux qui sont subventionnés par l'état.

2570 Donc, il y a comme déjà un clivage important qui empêche les gens entre les deux d'avoir accès à un logement. Parce que 1 000 \$ par mois ou 800 \$ par mois pour un logement, quelle que soit la taille, ce n'est pas tout le monde qui peut se le permettre dans ceux du quartier qui sont, des gens qui ne sont pas subventionnés par l'état.

2575 Donc, il y a comme un vide à répondre, qui n'est pas simple à examiner actuellement.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2580 Juste pour conclure, parce que je pense, on gère les choses toujours séparément, on gère l'enjeu social d'un bord, on gère l'enjeu environnemental de l'autre côté puis on essaye de réconcilier.

2585 La beauté d'avoir un système énergétique à l'échelle du quartier ou la Ville serait partenaire, c'est un estimé préliminaire. On espère pouvoir faire à Lachine des études cette année plus sophistiquée pour valider les chiffres. Mais avec la coalition il y avait eu un estimé préliminaire où ça serait, si on fait dans tous les nouveaux développements pendant 25 ans pour la région de Montréal, on aurait une redevance pour les villes qui seraient entre 150 et 200 millions par année et un fonds d'environ 50 millions par année pour financer une transition écologique équitable.

2590 Donc, ce n'est pas rien, là. Ça fait que je pense qu'il faut faire les choses ensemble à ce moment-là.

2595 Avoir un quartier avec moins d'autos ce n'est pas un coût, c'est une réduction à ce moment-là du coût pour les gens, pour y habiter aussi. Ça fait que quand on parle du loyer, il faut penser aussi qu'on réduit le coût à ce moment-là de vie de façon significative si on offre un cadre de vie qui permet de réduire l'usage de l'auto.

LE PRÉSIDENT :

2600 Mais réduire l'usage de l'auto, c'est aussi diversifier le transport collectif. Ce n'est pas parce qu'on a une station de métro qui nous amène au centre-ville, que ça nous amène dans tous les lieux d'emploi de Montréal. C'est-à-dire, il y a quand même une nécessité d'avoir une automobile quand le transport collectif n'est pas adéquat.

2605 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

2610 Oui, mais c'est la nuance c'est que les gens, il faut distinguer l'accès à son automobile et l'accès à l'automobile. Ce n'est pas pareil. Puis dans ce cadre-là, la plupart des gens ne savent même pas c'est quoi l'auto partage. Il y a une caractéristique sur laquelle je n'ai pas insisté puis qui n'avait pas été dite...

LE PRÉSIDENT :

2615 Mais si l'auto partage c'est pour faire de l'utilisation solo, ce n'est pas mieux que d'avoir sa propre voiture.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Non. Ça fait une grosse différence.

2620 **LE PRÉSIDENT :**

Mais s'il y a du covoiturage à différent...

2625 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Non. Pas nécessairement.

LE PRÉSIDENT :

2630 Non?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2635 Non. Ce n'est pas le covoiturage dans ce cas-là qui est le gros enjeu. Moi, ça fait 17 ans que je n'ai plus d'auto comme propriétaire. Je ne vais pas de covoiturage, rarement. Mais ça veut dire que quand je prends l'auto une fois par semaine, parce que j'en ai besoin pour un déplacement spécifique, à ce moment-là je limite tellement mon utilisation de l'auto, que nous sommes 20 personnes à se partager la voiture.

2640 Ça veut dire que c'est 8 cases de stationnement en moins à ce moment-là. Donc, le bénéfice il est là. Ça veut dire que si vous offrez un nombre important d'auto en auto partage, bon dans un garage étagé à l'entrée du quartier, à ce moment-là on dit aux gens : « Bien, vous n'avez pas besoin d'avoir votre véhicule. Vous l'aurez en temps opportun. »

2645 Et il y a une chose, un écoquartier en France, il y a une personne qui est engagée spécifiquement pour pouvoir introduire et accompagner les gens qui viennent dans l'écoquartier. On ne vient pas dans un écoquartier comme on achète son condo puis on s'installe, puis c'est tout. Puis on ne sait même pas comment c'est chauffé. Donc, non. On est accompagné. Puis ça fait une grande différence.

2650 Les études ont prouvé que les taux d'utilisation du transport en commun augmentent de façon significative quand il y a une information qui est donnée de façon personnalisée et non pas quelqu'un qui arrive puis compter sur le fait qu'il va s'informer par lui-même, là. Ce n'est pas pareil.

2655 **LA COMMISSAIRE :**

Question du chiffre 8. Quelle est la source de cette référence-là?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2660

En fait, il y a plusieurs... les études entre 8 et 10, donc pour l'auto. C'est à peu près une vingtaine de personnes, une vingtaine de membres par auto partage. Au Québec on est à peu près dans ce ratio-là avec Communauto. Donc, une vingtaine de membres qui se partagent une voiture, mais ce n'est pas chaque personne qui s'est départi d'une voiture. Donc, c'est pour ça qu'on arrive à un ratio qui serait de plus de 8 à 10 selon les études.

2665

L'arrondissement de Rosemont a été très, très conservateur dans leur calcul, ils ont calculé que chaque fois qu'il y a une voiture d'auto partage, ça remplace quatre stationnements. Donc, ils ont été, je dirais, excessivement prudents, mais au moins ils ont quand même commencé à considérer la valeur de l'auto partage. Je vous amène qu'on peut même considérer que son bénéfice serait même encore plus grand.

2670

LA COMMISSAIRE :

2675 D'accord. Et comment on met ça en parallèle avec l'argument que pour assurer la rentabilité du logement, parce qu'on voudra vendre des appartements, et que les gens pourraient ne pas accepter d'acheter, s'ils n'ont pas accès justement à leur voiture ou à une place de stationnement à proximité. Comment on met ça en rapport ces deux réalités-là?

2680 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

2685 Bon, argument que certains promoteurs soulignent, c'est que si on prend cet argument-là, j'ai acheté avec ma conjointe un duplex sans stationnement, ça serait interdit selon la loi aujourd'hui, la réglementation aujourd'hui, et je n'ai pas d'auto. Mon locataire en un. Donc, il y aurait un véhicule pour deux logements. Si on avait les normes actuelles, on aurait été pris avec beaucoup plus d'espace que ce qui est requis.

2690 C'est un peu drôle qu'on parle d'une pénurie de logements et que là, on dise : bien, si on ne met pas beaucoup de stationnements, le promoteur il ne vendra pas. La question, il faut arrêter de s'adresser à l'acheteur médian.

2695 À certain moment il faut se poser la question, est-ce que sur les 4 millions de personnes de la région métropolitaine est-ce qu'il y a un 10% des gens qui sont actuellement prêts à essayer un mode de vie un peu moins dépendant de l'auto. Si la réponse est oui pour 10%, bien vous avez de quoi faire les écoquartiers pour les 30 prochaines années, et ça va libérer des maisons d'autres types pour ceux qui préfèrent d'autres types d'habitation.

2700 C'est qu'actuellement, on n'a pas un marché équilibré. Ceux qui veulent vivre dans un écoquartier il n'y en a pas.

LE PRÉSIDENT :

Mais je vous arrête tout de suite, parce que vous évitez ma question.

2705 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Excusez.

2710 **LE PRÉSIDENT :**

On est à l'intersection de Jean-Talon et de l'autoroute Décarie. Les gens sont venus nous dire, ceux qui habitent à côté, dans le quartier Côte-St-Luc, dans le quartier Hampstead, ils sont incapables de sortir de leur quartier. Il y a une congestion perpétuelle, c'est vraiment un enfer pour ceux qui travaillent, pour ceux qui veulent se déplacer et tout ça.

Puis là, on se dit, on va faire un écoquartier, mais on va favoriser l'auto solo. S'il n'est pas capable de sortir du quartier, moi c'est pour ça que la question que je pose c'est dans ce cas-ci, on a une station de métro, mais une station de métro elle nous amène qu'à certains endroits sur l'île de Montréal. Elle ne nous amène pas partout. Puis les lieux d'emploi à Montréal ne sont pas concentrés autour de la Place Ville-Marie. Il y en a, à Ville Saint-Laurent il y en a un peu.

C'est-à-dire que toute la notion du transport en commun, à mon point de vue, apparaît extrêmement importante. C'est pour ça qu'on veut en faire un quartier carboneutre. On veut essayer de faire en sorte que l'aménagement du quartier avec sa mixité fonctionnelle, c'est-à-dire d'avoir tous les attributs autant des services publics que des services privés, commerciaux, et cetera, que ça soit agréable d'y travailler à pied.

En fait, on veut faire un Plateau. On veut faire un Centre-Sud, on veut faire des quartiers où il est possible... T'sais, sur le Plateau il y a 50% des gens qui n'ont pas d'auto. Alors là, c'est quand même possible de le faire, mais ça prend quand même, il faut être capable de sortir du quartier ou d'y entrer aux heures où on souhaite rentrer.

Donc, c'est pour ça que la question de l'auto pour moi, elle est accessoire. Je pense qu'il y aura des autos sur le site, mais je pense que ceux qui ont des autos déjà dans ce quartier-là savent que c'est un enfer, c'est très, très difficile de vivre dans cette portion-là de Montréal, du centre de Montréal où la congestion est permanente.

2740 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Par contre, il y a une nuance. Tout à l'heure quand je disais l'auto partage ça ne veut pas dire nécessairement du covoiturage. Je ne veux pas qu'on sous-entende que j'ai dit que j'étais contre le covoiturage, ce n'est pas vrai du tout. Il faut favoriser le covoiturage aussi quand il y a un déplacement qui est motorisé.

2745 La beauté du transport en commun et en fait la beauté du tramway c'est que le fait d'avoir des nouveaux quartiers qui deviennent plus denses et dont la densité se justifie davantage par l'ajout de ce mode de transport, même si c'est planifié sur quelques années, ça permet à ce moment-là d'améliorer l'utilisation du transport en commun pour tous les quartiers environnants. Ça veut dire que ça améliore la desserte pour les secteurs environnants à ce moment-là. Ça permet d'avoir, quand je parlais de 120 stations avec juste un premier réseau qui s'ajoute, bien c'est deux fois plus que le métro de Montréal.

2750 Donc, on vient de tripler le nombre de stations accessibles universellement d'un transport collectif électrifié beaucoup plus confortable que l'autobus et beaucoup plus attrayant et totalement silencieux.

2755 Donc, dans ce contexte-là, c'est votre amélioration du transport collectif qui vient permettre de réduire la place de l'auto même dans les quartiers environnants tout le long du trajet.

LA COMMISSAIRE :

2760 Petite question technique. Qu'est-ce qu'un coefficient de biotope par surface et pourquoi il est situé à 60%, fixé à 60%?

2770 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

2775 C'est un des plus intéressants outils, parce qu'on a parlé comme des enjeux énergétiques de base, mais au niveau de la gestion du quartier pour permettre un verdissement du quartier, c'est venu de plusieurs, c'est venu de Berlin, c'est adopté par Paris, c'est adopté par Stockholm et il y a l'arrondissement de Rosemont qui a commencé à l'implanter à petite échelle.

2780 Le concept c'est de faire une règle qui oblige à avoir un verdissement de l'ensemble du nouveau quartier, mais qui laisse une flexibilité aux architectes puis aux promoteurs. Donc, la verdure peut être sur le toit, peut être sur le mur, peut être au sol.

2785 Donc, 60% c'est un seuil minimal en disant : les écoquartiers actuellement développés en Europe c'est le seuil minimum maintenant qui est demandé. Donc, c'est un outil formidable qu'il faut utiliser, mais il ne faut pas arriver, je dirais comme des débutants en disant : bien, on demande 20% seulement, parce qu'on n'a pas vu l'ampleur de ce que ça permet.

2785 Un seuil de 60% il permet d'être parfaitement réaliste, parce que justement ça permet d'avoir autant sur le toit, sur les murs qu'au sol. Puis à partir du moment qu'on réduit la place de l'auto à la surface puis les stationnements en surface, on vient de gagner énormément d'espace transformé en place publique et espace vert.

2790 Mais c'est important parce que c'est vrai qu'on n'a pas expliqué effectivement, là.

LA COMMISSAIRE :

2795 Puis est-ce qu'on sait qu'elle contribution ça aurait à la réduction de l'îlot de chaleur qui est là. 60% est-ce qu'on a des mesures, est-ce qu'on est capable d'évaluer ça?

2800 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

En fait, quand on dit 60% c'est le seuil minimal. Ce qu'on dit c'est pour un écoquartier si on se base sur ce qui se fait en Europe, on doit aller vers ça. Donc, ce que ça veut dire, c'est que ça représente à peu près, on s'approche à ce moment-là des meilleurs exemples, est-ce qu'on
2805 peut aller à 70%, peut-être. Mais aller en bas de ça, c'est perdre des opportunités justement pour réduire l'effet îlot de chaleur. Ça fait que dans ce cas-là, vous avez vraiment été chercher une bonne partie du potentiel.

LE COMMISSAIRE :

2810

Mais est-ce que ça c'est réaliste au Québec? Notre cher président a posé une question sur le verdissement autour du boulevard Décarie. Parce qu'au Québec avec notre climat on pourrait atteindre des seuils comme ça avec l'hiver.

2815 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Oui, oui. Il y a aucun problème de climat, là. Je veux dire, Stockholm il y a l'hiver comme ici. Donc, tout ce que ça veut dire c'est votre toit vert il va...

2820 **LE PRÉSIDENT :**

C'est pas le même hiver. Ce n'est pas le même hiver là-bas. Il y a beaucoup moins d'ensoleillement qu'ici. Nous, on est au niveau, au sud de Paris.

2825 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Ah non, j'ai été à Stockholm à la fin juin quand le soleil se couche à minuit puis se lève à 3 heures du matin, on se rend compte qu'on est au nord. Par contre, c'est des villes qui sont en

2830

train d'aménager des écoquartiers où ils laissent grand, une énorme place au verdissement et ça se fait à ce moment-là, en utilisant, justement tous les espaces possibles.

2835

Le coefficient de biotope par surface n'enlève pas le fait que la ville a à favoriser le toit vert par exemple directement, des choses comme ça, mais ça fait comme un cadre plus général dans un contexte où il y aurait beaucoup de promoteurs justement dans un quartier, qu'on s'assure d'avoir un cadre général, qui est assez simple et qui est assez flexible. Les promoteurs aiment avoir une flexibilité. Donc c'est un plus, mais ce plus n'enlève pas de favoriser les toits verts directement par exemple.

2840

LA COMMISSAIRE :

Merci.

2845

LE PRÉSIDENT :

Bien, je vous remercie beaucoup, Monsieur.

2850

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Merci beaucoup.

2855

LE PRÉSIDENT :

Alors, la commission va cesser pour ce soir. On va reprendre demain toujours ici à compter de 13 heures. Donc, on va poursuivre nos activités.

Alors, je vous remercie beaucoup. Bonne fin de soirée.