

670 And this is not the strategy that has been elucidated by the city. They want to keep people here  
and they say this is why they want to develop. But you have to develop with green space, with  
parks. If you look at major cities around the world, they all have a lot of parks. Montreal is one  
of the poorest in North America for parks. This is not how you keep families in the city.

675 **M. JOSHUA WOLFE, commissaire :**

Thank you.

**LA PRÉSIDENTE :**

680

Alors, il me reste à vous remercier. J'inviterais maintenant monsieur Jonathan Théorêt.  
Allez-y, Monsieur Théorêt.

**M. JONATHAN THÉORÊT :**

685

Merci beaucoup. Mon nom, c'est Jonathan Théorêt, je suis directeur du GRAME qui est  
le Groupe de recherche appliquée en macroécologie. »Le GRAME, c'est une organisation  
environnementale qui existe depuis 1989 et qui intervient entre autres sur les enjeux de  
macroécologie, dont l'étalement urbain, l'écofiscalité...

690

**LA PRÉSIDENTE :**

Je m'excuse juste une petite seconde. Est-ce que vous entendez bien à l'arrière? Non?

695 **M. JONATHAN THÉORÊT :**

Donc je disais que le GRAME s'intéresse à de nombreux enjeux macroécologiques dont  
les enjeux des outils fiscaux en gestion environnementale et l'écofiscalité. La question des GES,  
des transports durables notamment et l'étalement urbain depuis 1989. Le GRAME participe

700 notamment à différentes commissions. Il a récemment participé à la Commission sur le bâtiment durable de la Ville de Montréal entre autres choses.

Je souhaite également remercier l'OCPM et la Ville de Montréal de nous permettre l'opportunité de nous exprimer et de nous prononcer sur des importants projets de développement de la métropole. Je souligne l'importance grandissante d'instances de consultation publique crédibles et impartiales.

710 Je vous ai mis ici une petite image qui date de 1879, c'est une image donc du 19e siècle, pour souligner qu'on part d'un territoire agricole, un développement de type rural, puis ensuite de ça, on a développé par la suite, et j'aurai d'autres images des développements dans les années 1900 qui sont plus sous l'image de la banlieue et on tend vers une urbanisation, donc un développement de type ville.

715 Je vous demande de lire une petite portion de notre texte. Donc la pression sur les grands espaces non construits sur l'île de Montréal est plus forte que jamais. Alors qu'il ne reste qu'une poignée de vastes sites offrant un potentiel d'accueil de grands projets de développement, ces derniers empièteront forcément sur des espaces naturels. Or, les souhaits et les besoins de croissance de la métropole doivent donc se conjuguer avec les cibles en termes de qualité de vie et de préservation d'environnement naturel, les cibles qui sont fixées notamment dans différents plans, schémas, politiques publiques.

725 En outre, il est primordial de considérer le fait suivant. Une fois un milieu naturel bâti, il n'y a plus de retour en arrière. Développer un quartier sur des terrains non bâtis dans un écosystème aussi fragile que celui d'une ville comme Montréal doit être fait avec la plus extrême des précautions.

Il ne fait donc plus aucun doute que la conservation d'un maximum de milieux naturels en milieu urbain ainsi que la présence d'options accessibles et performantes en transport actif et collectif ne sont plus des atouts pour les quartiers mais bien les conditions de base minimales au

730 développement de villes viables. Ces conditions ne sont possibles qu'avec la construction de  
quartiers plus denses et plus diversifiés.

Un élément qui a mené nos réflexions, c'est la grande question à savoir, est-ce qu'il y a  
urgence de développer? Y a-t-il urgence de développer et de quelle façon devrait-on  
735 développer? C'est quoi cet empressement au niveau de Pierrefonds-Ouest? Le secteur de  
Pierrefonds-Ouest, on le rappelle, est situé à 37 kilomètres du centre-ville, ce qui est plus loin en  
fait que par exemple le quartier Duvernay à Laval ou Carignan sur la Rive-Sud. Il y a des  
secteurs à Montréal où il y a des possibilités de densification et de redéveloppement, notamment  
je pense au secteur de l'hippodrome qui est une surface de près de 44 hectares, au secteur de  
740 Lachine-Est qui est plus près du centre-ville, 60 hectares à développer, à redévelopper sur des  
friches industrielles.

Donc on a ici un potentiel de développement, certes, mais est-ce qu'on doit y aller tout de  
suite, maintenant? Et même si ce doit être à Pierrefonds qu'on fait du développement, n'y a-t-il  
745 pas des espaces à redévelopper? Mon collègue du Conseil régional de l'environnement de  
Montréal, Emmanuel Rondia, qui est ici, qui va notamment certainement vous parler du  
redéveloppement d'espaces à Pierrefonds.

Il y a donc deux camps qui viennent à s'opposer ou qui viennent à opposer leur vision. Il  
750 y a le camp qui souhaite développer des terrains acquis pour les développer alors que l'autre, qui  
souhaite protéger et valoriser le caractère naturel du territoire. Je souhaite d'ailleurs souligner les  
différents groupes qui militent notamment pour cette conservation-là.

Cependant, la position qu'on adopte de notre côté au GRAME, c'est que s'il y a  
755 développement, autant le faire comme il faut. Et quels sont les critères qu'on doit suivre pour que  
ce développement se fasse en vertu du 21<sup>e</sup> siècle? Il y a une petite image ici. Évidemment, ça,  
c'est le développement des années quoi 1970-80.

760 C'est typique du presque Pierrefonds-Ouest. C'est typique donc d'un secteur qu'on ne devrait  
pas valoriser comme type de développement puisqu'il amène une série de contraintes et des  
problèmes au niveau des services écologiques que peuvent nous procurer les différents  
écosystèmes, également qui nuit à la marchabilité et aux services de transport collectif  
notamment du fait de la faible densité. On doit plutôt tendre vers des projets – puis là, je ne  
souhaite pas faire l'apogée de celui-là en particulier – mais de projets qui se rapprochent du 80  
765 logements à l'hectare, par exemple.

Dans sa planification actuelle, le développement de Pierrefonds-Ouest conduira donc à  
une perte de biodiversité, puis contribuerait à rendre plus difficile et coûteuse l'atteinte des  
nombreux objectifs métropolitains de préservation des terres, de valorisation du milieu agricole et  
770 de lutte aux îlots de chaleur urbains entre autres choses.

Le second élément sur lequel on s'est attardé, c'est vraiment le volet de la mobilité, une  
problématique de mobilité dans l'ouest de l'île, dans le nord-ouest de l'île en particulier. Il y a du  
trafic, il y a de la difficulté d'accessibilité en transport collectif efficace et tout ça amène des  
775 problématiques de santé. Monsieur précédemment en a vastement parlé.

Par rapport au trafic, je souhaitais simplement vous mentionner deux petites citations.  
Docteur Michael McAfee qui soulignait dans un journal hier : « Je n'ai jamais entendu parler  
d'une seule ville qui a réussi à diminuer substantiellement la congestion en ajoutant des routes. »  
780 Une autre citation de Todd Litman du *Victoria Transport Policy Institute* : « À court terme, la  
congestion va être réduite – on parle des nouvelles routes – mais dans la plupart des villes, au  
bout de deux à trois ans, vous vous retrouverez avec le même niveau de congestion. »

La grande question est donc : est-ce que pour un secteur aussi grand que Pierrefonds-  
785 Ouest, on doit développer un boulevard urbain? Moi, j'aime mieux l'appeler boulevard 440 parce  
que ça rappelle que c'est une autoroute puis c'est en vertu de critères autoroutiers que ce lien-là  
est prévu ou serait prévu et je ne veux pas taxer d'immobilisme les gens mais je pense qu'on  
peut taxer d'immobilisme le ministère des Transports du Québec qui, maintenant dans son nom,  
a les mots « mobilité durable » et ça ne se traduit pas encore à l'intérieur des différentes actions.

790 J'en viens donc aux différentes recommandations qu'on a puisque... Ici, on a, on la voit  
mal malheureusement, donc l'emprise de l'autoroute 440. Il y a un changement majeur qui s'est  
opéré dans la dernière année. On sait que cette emprise-là était réservée dans les années 70  
par le MTQ, on sait que le ministère en 2012 a autorisé le fait que ce soit un boulevard urbain  
795 plutôt qu'une autoroute. Cependant, depuis, un projet de 6 milliards \$ qui arrive sur la table, un  
projet de réseau électrique métropolitain qui, certes, porte flanc à certaines critiques mais s'il a  
lieu ce projet, il vient changer la donne substantiellement pour la mobilité dans l'ouest de l'île. Il  
vient notamment changer la donne substantiellement pour le secteur de Pierrefonds-Ouest et  
l'accessibilité à un service de transport collectif structurant.

800 Il faut encore que les habitants de Pierrefonds-Ouest puissent se rendre à ce système de  
transport collectif là et j'attire votre attention sur le principe des aires d'influence. On sait que les  
aires d'influence, ça se trouve à être la distance jusqu'à laquelle la présence d'une infrastructure  
de transport collectif va modifier le comportement de l'utilisateur et les développements à proximité.  
On sait également que l'aire d'influence qui a été adoptée notamment par le PMAD et dans les  
805 documents de la CMM, c'est un kilomètre. Et là ici, entre, par exemple, le Colisée Kirkland et  
disons l'autoroute 40 et le secteur de redéveloppement, on parle plus de 2.5 à 3 kilomètres peut-  
être selon les différentes zones. On doit donc envisager un système de transport collectif  
structurant, efficace, pour soit le rabattement ou soit le prolongement des infrastructures  
structurantes de transport collectif qui existeraient ou existeront.

810 On souhaite donc en quatre recommandations profiter de la réflexion sur le secteur afin  
de faire pression sur le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des  
transports pour qu'il abandonne tout projet autoroutier dans l'axe de l'autoroute 440 qui d'ailleurs  
couperait l'île Bizard en deux. On ne le rappelle pas assez mais on met un nouveau boulevard  
815 urbain dans cet axe-là, on ouvre la porte à continuer ce développement routier, voire autoroutier.  
Ça a été prévu dans les années 70, il y a eu des modifications en 2012, il est déjà temps de faire  
d'autres modifications puis de diminuer, de retirer tous les critères autoroutiers qui pourraient  
prévaloir sur cet axe-là.

820 En second lieu, on doit s'assurer de planifier donc en amont une infrastructure  
structurante de transport collectif. Et là, est-ce que c'est le REM? Est-ce que c'est autre chose?  
Est-ce que c'est un système rapide par bus ou est-ce que c'est un autre système léger sur rail?  
Plusieurs expertises seraient nécessaires pour le déterminer. Chose certaine, ce n'est pas d'une  
autoroute dont on a besoin ici et on n'en aura pas de besoin non plus dans le prochain siècle.

825 Et à partir du moment où on a un élément structurant de transport collectif dans un  
secteur comme Pierrefonds-Ouest, il y a moyen de faire quelque chose de très, très important,  
puis c'est de densifier le secteur bien davantage que ce qui est prévu actuellement. Oui, c'est  
vrai, le schéma d'aménagement prévoit 30-35 logements à l'hectare dans le secteur. Imaginons  
830 une seconde qu'on a un lien de transport collectif structurant qui est bien développé. Puis là, je  
fais un exemple ici, puis on le voit très, très mal, c'est un exemple. Le grand cercle, c'est l'aire de  
développement d'un kilomètre autour par exemple d'une station structurante de transport  
collectif.

835 Bien, ce que ça pourrait permettre de faire, c'est de doubler, voire de tripler la densité, la  
compacité de développement dans le secteur. Imaginons une seconde que plutôt que d'utiliser  
185 hectares, on en utilisait seulement 70, parce qu'on a une densité de 70 à 80 à 100  
logements à l'hectare parce qu'on a un espace dédié au transport collectif. Ce n'est pas  
impossible. C'est ce que font les grandes métropoles dans le monde. Les grandes métropoles  
840 dans le monde retirent les autoroutes, ce n'est pas le temps de bâtir des voies de six voies de  
large, c'est le temps d'en retirer de nos quartiers.

845 Dans cet axe-là, il y a donc moyen de faire un réseau local de transport parce que la  
route, on en a encore de besoin, on n'est peut-être pas prêt mais on est capable de faire des  
grands pas et si on n'est pas prêt à faire ce grand pas-là tout de suite, bien peut-être c'est parce  
qu'on n'est pas prêt à développer ce secteur-là tout de suite. Mais on ne doit pas le sacrifier pour  
les générations futures.

850 Donc la troisième recommandation, c'est d'augmenter la densité du secteur pour limiter les interventions sur les milieux naturels. Parce qu'en faisant ça, en densifiant bien plus fortement, on serait capable de développer le même 5 500 unités d'habitation mais sur un secteur trois fois plus petit, donc de préserver quelque chose comme 75 % du territoire plutôt qu'environ 50 % qui est présenté actuellement.

855 Finalement, la dernière recommandation, évidemment c'était de développer un quartier écologique, innovant. Donc il y a la Commission sur le bâtiment durable de la Ville de Montréal qui émettait ses recommandations, qui ont été adoptées... qui ont été déposées au conseil de ville je pense la semaine dernière. Il y a une série de critères là-dedans qui sont des critères minimums pour un développement au 21e siècle et évidemment, il y a une série de choses là-  
860 dedans.

Mais je ne souhaiterais pas passer sous silence notamment le volet d'un peu l'économie du partage, la capacité de mettre des infrastructures d'autopartage notamment mais tout ce qui est Communauto et autres de ce monde qui permettent de réduire les taux de possession de  
865 véhicule réellement, parce que les gens ne sont pas prêts à faire le *move* vers le transport actif et collectif. Pourquoi? Parce qu'ils n'ont pas la facilité de le faire, l'efficacité de le faire. Mais quand on fournit les outils efficaces, le changement peut s'opérer et dans le monde, il s'opère.

J'en appelle donc votre commission à tenir compte de nos différentes recommandations  
870 et à favoriser un bâti plus dense qui va permettre une nature plus forte en optimisant les transports. Je souhaite simplement finalement m'excuser de ne pas vous avoir transmis notre mémoire au préalable, ce qui aurait favorisé certainement votre compréhension.

**LA PRÉSIDENTE :**

875 Alors on peut vous poser des questions de compréhension?

**M. JONATHAN THÉORÊT :**

880           Certainement.

**LA PRÉSIDENTE :**

885           Bon, on va y aller.

**M. JOSHUA WOLFE, commissaire :**

890           Je ne sais pas, Madame Raphaël, est-ce que vous voulez commencer? Parce qu'en effet, vous avez débuté les réponses à certaines questions qu'on voulait poser à d'autres intervenants.

**Mme NADJA RAPHAËL, commissaire :**

895           Le quartier écologique innovant, je serais intéressée à en voir quelques exemples ou à en savoir plus.

**M. JONATHAN THÉORÊT :**

900           On n'a pas été très, très loin dans la recommandation ici. Pourquoi? Parce que justement on venait juste de produire un mémoire pour la Commission d'environnement de la Ville de Montréal. Mais il y a quoi là-dedans? Il y a le fait que ce n'est pas vrai qu'on puisse faire quelque chose de moins qu'un toit vert au 21<sup>e</sup> siècle. Parce que ça fait de la captation d'eau, c'est un exemple. Ce n'est pas vrai qu'on doit avoir des minimums de stationnement, il devrait y avoir des maximums de stationnement par logement. Il doit y avoir évidemment des infrastructures de transport actif et des espaces obligatoires pour permettre ce transport actif là à l'intérieur des quartiers. Il doit y avoir des espaces pour la gestion des matières résiduelles, voire même la gestion de matières résiduelles sur place dans les bâtiments.

905

910 Mais le plus grand facteur d'un quartier écologique innovant, c'est certainement au  
niveau de sa mobilité que ça va se jouer. On aura beau travailler aussi fort qu'on veut sur  
l'isolation des maisons et les systèmes énergétiques qui permettent d'en faire le chauffage et la  
climatisation, si on passe à côté de la mobilité et du transfert modal de l'automobile à autre  
chose, on va passer à côté d'un trop gros morceau.

915 **M. JOSHUA WOLFE, commissaire :**

Vous avez mentionné à une des premières pages, vous parlez du fait que dans d'autres  
pays, il y a des exemples de ce genre de quartier. Est-ce que vous pourriez nous citer où est-ce  
que c'est dans d'autres pays? Si j'ai compris, vous avez un autre document qui pourrait peut-être  
920 être annexé à ce document qui donne ce genre de détail?

**M. JONATHAN THÉORÊT :**

925 Ce qu'on pourrait faire peut-être parce que je vous ai écrit notamment sur le petit  
document qui vous a été transmis version papier qu'il y avait une version finale qui viendrait qui  
vous sera transmise par courriel. Je m'assurerai de mettre le lien vers ledit mémoire.

**M. JOSHUA WOLFE, commissaire :**

930 Qui va inclure des exemples dans d'autres pays, d'autres villes?

**M. JONATHAN THÉORÊT :**

Effectivement.

935

**M. JOSHUA WOLFE, commissaire :**

O.K. La dernière question, une petite précision. Vous parlez du coût de construire, de  
prolonger le REM ou un autre transport efficace, un transport en commun sur à peu près le

940 même coût que le boulevard urbain. Est-ce que vous parlez de coût de construction seulement, les coûts d'opération?

**M. JONATHAN THÉORÉT :**

945 Oui, ça c'est un élément que je n'ai peut-être pas mentionné mais qu'effectivement on a écrit à l'intérieur du mémoire. En fait, selon les différents chiffres qu'on avait obtenus, on parle de quoi, 150 millions \$ à peu près pour la construction d'un lien boulevard urbain de 2.8 kilomètres, quelque chose comme ça alors que le Réseau électrique métropolitain a des coûts moyens au kilomètre qui, dans une zone non bâtie comme celle-là, se rapprocheraient du coût de construction d'un tramway par exemple de l'ordre de 60 millions \$/kilomètre. Si on rajoute 60  
950 millions \$ pour un kilomètre, voire un kilomètre et demi, on est rendu à 90 millions \$. On rajoute le coût d'une station, on est peut-être de l'ordre d'à peu près la même chose au niveau du coût d'infrastructure. Après, il y a les coûts d'opération et puis évidemment il reste à convaincre, par exemple, la Caisse de dépôt de faire un tel projet.

955 Mais à l'impossible, nul n'est tenu, certainement, mais je ne pense pas que ce soit impossible. Les différentes instances publiques ont leur mot à dire dans le développement et si on dit : « Non, pour faire le développement de Pierrefonds-Ouest, ça prend ça », bien il va y avoir de plus en plus de monde qui vont être prêts à pousser dans cette direction-là. Puis plus on est  
960 de monde à ramer dans le même sens, plus on se rend à destination.

**M. JOSHUA WOLFE, commissaire :**

Merci.

965

**LA PRÉSIDENTE :**

En vous écoutant puis en regardant en diagonale votre document, il est clair que vous ne souscrivez pas disons à l'emplacement du développement résidentiel qui est proposé dans le  
970 projet de développement pour le secteur Pierrefonds-Ouest.

Dans le document d'orientation, il y a un certain nombre de principes de développement qui sont là. Est-ce qu'il y a des principes que vous trouvez plus intéressants ou qu'il faut continuer à mettre de l'avant?

975 **M. JONATHAN THÉORÊT :**

Dans les principes qui sont déjà définis dans le document d'information?

980 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

**M. JONATHAN THÉORÊT :**

985 Je n'ai pas ces principes-là sous les yeux.

**LA PRÉSIDENTE :**

Mais allez-y de mémoire, si vous ne l'avez pas sous les yeux.

990

**M. JONATHAN THÉORÊT :**

Je vais les mettre sous mes yeux, ça va être plus facile.

995 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous l'avez?

**M. JONATHAN THÉORÊT :**

1000

Bien, l'aménagement, nous, l'intégration de l'agriculture urbaine, certainement, ça fait partie des...je pense que tous les nouveaux développements maintenant doivent permettre ça. Parcours riverain du boulevard Gouin ouest, certainement. Je ne vois pas de grand problème avec ces principes-là. C'est dans leur application.

1005

Dans le principe 5, par exemple : l'atteinte d'une densité et d'une diversité résidentielle viable. C'est quoi « une diversité résidentielle viable »? Bien, la diversité en 1970, c'est l'image qu'on montrait tout à l'heure, puis ça faisait en sorte que chacun avait son bungalow, puis c'est un modèle qui intéresse encore de nombreuses personnes mais je ne crois pas qu'en 2017, en 2020, en 2030, on va avoir absolument besoin de ça pour garder les familles en ville. Si on offre un grand parc avec des infrastructures publiques, des piscines de qualité qui sont collectives, des infrastructures publiques, on est capable de faire en sorte que les familles restent à Montréal malgré le fait qu'il n'y ait pas le gazon à couper en arrière avec autant de pieds carrés.

1010

1015

Les différents principes, principe 7 : mise en réseau des parcs et des espaces verts. Il y a eu une proposition, vous avez certainement vu la proposition politique qui est sortie aujourd'hui, une organisation politique qui a fait part d'une conservation d'une grande partie du territoire pour en faire un parc, un grand parc...pas un grand parc, un parc national. Ce n'est pas incohérent avec la proposition qu'on fait ici. On dit si, par exemple, un parc national – puis je ne veux pas reprendre cette proposition-là particulièrement – mais si on conserve 75 % du territoire plutôt que d'en conserver 50, bien, oui il y a moyen de le mettre en valeur, de mettre en valeur les parcs et espaces verts, puis ça fait simplement donner plus de valeur aux 5 500 propriétés qui sont faites de façon plus dense.

1020

1025

Puis je pense que même le promoteur aurait à gagner – les promoteurs auraient à gagner à pousser dans cette direction-là. On sait très bien qu'une habitation à proximité d'une station de métro a une valeur bien supérieure à celle en plein milieu d'un... sur Antoine-Faucon.

**LA PRÉSIDENTE :**

1030

Alors je vous remercie beaucoup et on attend votre document complet.

**M. JONATHAN THÉORÊT :**

1035

Certainement. On s'est rendu compte qu'il y avait des petites coquilles encore. Donc on vous envoie ça demain, première heure.

**LA PRÉSIDENTE :**

1040

Parfait. Merci beaucoup, Monsieur Théorêt.

**M. JONATHAN THÉORÊT :**

1045

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

J'invite maintenant madame Marie-Chantal Scholl. Bonsoir, Madame!

1050

**Mme MARIE-CHANTAL SCHOLL :**

Bonsoir! Écoutez, je vais garder ça assez bref parce que je pense que j'ai envoyé un rapport, un mémoire assez exhaustif, assez complet.

1055

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.