

Mémoire :

Au delà du Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de la Ville de Laval

par Ghislain Laframboise

Citoyen de Laval-des-Rapides depuis 1972.

Laval, 12 mai 2017

A Propos de l'Auteur

Bonjour, Je m'appelle Ghislain Laframboise, et je suis citoyen résident du Quartier Bon-Pasteur du District Laval-des-Rapides depuis 1972 c'est à dire quelques jours après ma naissance. J'ai une formation d'ingénieur Baccalauréat en Génie de la Production Automatisée (GPA) option Informatique Industriel (2000) de l'École de Technologie Supérieure (ÉTS) ainsi qu'un Diplôme d'Étude Supérieure Spécialisée en Génie Logiciel (2005) aussi de l'ÉTS. Auparavant, j'ai eu deux diplômes d'étude Collégiale en Sciences Pure (1993) et en Technique de l'Informatique de Gestion en (1996) du Collège Montmorency à Laval après avoir obtenu mon DES de L'École Secondaire Mont-de-La-Salle (1989).

Je me suis passionné pour le monde du transport en commun lors de mon deuxième séjour à la Maîtrise à L'ÉTS. J'ai tellement perdu du temps à vouloir sauver du temps que j'ai terminé mon deuxième séjour avec un D.É.S.S au lieu d'une maîtrise. C'est deux ans plus tard que je me suis joint à l'organisme Transport 2000 Québec à titre de membre bénévole et depuis 2008 je siège sur le comité Infrastructure, Technologie et Service aux Usagers (I.T.S.U) présidé par M. Jacques Landry. J'ai déjà siégé sur le comité Tarification mais il ne sait pas réuni depuis au moins 2 ans. Rappelons que l'actuel président de l'Organisme Transport 2000 Québec François Pépin est lui aussi un Lavallois tous comme vous et moi.

À force de m'occuper de transport en commun, j'ai du constater que le problème #1 des transports en communs c'est le financement qui est inadéquat. Petit à petit, j'ai commencé à regarder les cause de se sous-financement et c'est ainsi que je me suis mis à m'intéresser à l'urbanisme. J'ai commencé à assister au conférence Forum Urba 2015 organisé par Mme Florence Junca-Adenot l'Ex-PDG de l'AMT et Professeure au Département Études Urbaines et Touristique (DEUT) de l'Université du Québec à Montréal. C'est pendant une de ces conférence sur les TOD. Que je me suis familiariser avec ce concept urbanistique provenant de l'urbaniste et architecte californien d'origine britannique Peter Calthorpe. Un thème éthimologique qui remonte au début des années 1990 mais que l'on retrouve ailleurs bien avant cela comme les première banlieue de train ainsi que sur les banlieues desservie par le tramway au début du siècle dernier. Qui a malheureusement disparu de Montréal avec la démocratisation de l'automobile car les tramway nuisait à la circulation automobile. Même si en réalité c'était le contraire. Donc de Calthorpe je me suis intéressé au mouvement du CNU c'est-à-dire le Congrès du Nouvel Urbanisme et parmi c'est nouveau urbanisme je me suis intéressé à un auteur pessimiste mais réaliste comme James Howard Kunstler et ce qu'on appelle le « Peak Oil ». Ainsi que le mouvement StrongTown de Charles « Chuck » P. Marohn qui m'a ouvert les yeux sur le problèmes de chaîne de Ponzi dans le processus de développement des villes. Lui qui prône une fiscalité responsable lui qui en est arrivé à cette conclusion suite à la crise financière de 2008. C'est aussi à cette époque vers 2009 que j'ai commencé à m'intéresser au Forum Social de Laval et que j'ai commencé à m'impliquer dans le Comité sur l'Aménagement durable du Territoire de Laval (CADTL) dans lequel certains citoyens et surtout des membres des ressources communautaire le tout supporté par le Centre de développement communautaire de Laval (CDCL) qui était le coordinateur de tous cela. Toutefois plusieurs départs et remplacement ont fait que le Comité a fini par tombé à l'eau. C'est dommage mais J'ai été le seul membre du comité qui est resté au fil des époques. C'est pourquoi je dirige mon mémoire seul cette fois ci.

Remerciement

Je tiens ainsi à remercier tous ceux qui ont participé avec moi au Comité citoyen sur l'Aménagement Durable du Territoire de Laval.

Mme Angela Gabriela Aurucci anciennement du CDC de Laval ainsi que sa sœur Barbara Aurucci, que j'ai rencontré lors de la Charette sur le PPU de la Concorde.

M. Aziz Denoune, du Groupe de Gestion de Projet 2000+ dans le cadre de la Corporation d'habitation du Boisé Ellen.

Mme Mylène Fauvel du CDC de Laval ,

Mme Mari-Jo Bard du CDC de Laval,

Mme Hélène Bourassa, Boisé Sainte-Dorothée.

M. Christian Goupil ainsi que sa conjointe Mme. Anne-Marie Miller, Citoyens de Laval-des-Rapides,

Mme Claude Locas, aussi citoyenne de Laval-des-Rapides,

Mme Lily Bergeron du CDC de Laval,

Mme Marlène Paradis ,

Mme Micheline Boisvert de l'ACEF de l'Île-Jésus et citoyenne de Vimont,

Mme Amélie-Constance Richard du CISSS de Laval,

Mme Daniel Desroches, du comité de préservation du boisé du Souvenir ainsi que le boisé papineau.

Mme Denise Leahy, du comité de préservation du boisé du Souvenir

Mme Cécilia Macedo, Citoyenne de Laval-des-Rapides,

M. André Rodrigue du CISSS de Laval,

M. Axtli Viau du RUI Pont-Viau ,

Mme. Laurence Gravel du RUI Pont-Viau,

Mme Françoise Légaré-Pelletier du RUI Pont-Viau

M. Guy Garand du CRE de Laval;

M. Reynald Adams, échevin du district 7 Renaud qui a du nous quitter suite à son élection en novembre 2013.

Si j'ai oublié de remercier quelqu'un d'autres je m'en excuse et finalement

J'aimerais aussi remercier l'équipe de Vivre en Ville qui nous ont offert une formation un samedi il y a 2 ans au Campus de l'Université de Montréal à Laval.

Je tiens à m'excuser à Mme Valérie Beauchamp du CDC Laval pour ne pas l'avoir rappelé encore!

Table des matières

Remerciement	3
Mise en contexte	8
Erratum dans la version longue du schéma d'aménagement.....	8
Le schéma d'Aménagement répond-t-il à votre vision pour Laval en 2031?.....	9
Le développement urbain tel que proposé répond-t-il aux principes du développement durable ?.....	9
Les milieux naturels sont-ils suffisamment pris en compte ?	10
Les grandes affectations Lavallois du territoire sont-elles adoptées aux réalités lavalloises?.....	11
Le plan des hauteurs est-il adéquat pour assurer un développement urbain harmonieux?	11
Quel est l'élément du schéma qui vous semble le plus porteur pour l'avenir?	12
Est-ce qu'il y a d'autres choses que vous auriez voulu discuter?	12
Conclusion	13

Glossaire

AATC Aménagement axé sur le transport en commun. (version française de TOD)

AMT : Agence Métropolitaine des Transport (en vigueur avant le 1 juin 2017)

AOD : Auto-Oriented Development

BANANA : Build Absolutely Nothing Around or Near Anything. (Version extrême du NIMBY)

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service (version française du BRT qui met l'emphase sur la fréquence plutôt que la vitesse du service (Express) ou la capacité du système (Bus Articulé et Bus Bi-Articulé)

BRT : Bus Rapid Transit

B-TOD : Bike TOD Version du TOD basé sur le vélo au lieu de la marche. 1200 mètre autour du station de train, tram, métro au lieu des 400 mètres. Prévoir une zone de stationnement suffisante pour les vélos.

CCADTL : Comité Citoyen Aménagement Durable du Territoire de Laval

CMM : Communauté Métropolitaine de Montréal

COD : Car-Oriented Development aussi connu sur l'acronyme AOD

CRE : Conseil Régionale de l'Environnement

CRÉ : Conseil Régionale des Élus

CTL : Commission de Transport de Laval (CTL)

LAU : Loi sur l'Aménagement et l'Urbanisme

LULU : Locally Unwanted Land-Use

MAMROT : Ministre des Affaires Municipales, des Régions et de l'Occupation du Territoire

MRC : Municipalité régionale de comté

NIMBY : Nothing In My Back Yard (Pas dans ma cour.)

PMAD : Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)

PPIA : Plan particulier d'intégration architecturale.

PPU : Plan Particulier d'Urbanisme (PPU)

RÉM : Réseau Électrique Métropolitain

RTM : Réseau de Transport Métropolitain

SAD : Schéma d'Aménagement et de Développement

SLR : Système léger sur Rail

SRB : Service Rapide par Bus (version québécoise du BRT et du BHNS)

STL : Société de Transport de Laval (STL)

TAD : Transit-Adjacent Development (Aussi connu sur le nom de faux-TOD)

TOD : Transit-Oriented Development

UPA : Union des Producteurs Agricoles

ZAÉP : Zone D'Aménagement Écologique Particulière

Mise en contexte

Suite aux travaux du Plan Métropolitain D'Aménagement Durable (PMAD) déposé le 28 avril 2011 et adopté en 12 mars 2012. La Ville de Laval devait déposer son propre Schéma plan d'Aménagement en 2017 en conformité avec la loi sur l'aménagement et d'Urbanisme (LAU) adopté le 7 mars 2010. Ce mémoire fait suite au dépôt au 12 mars 2017 suite au dépôt de la deuxième édition Schéma d'Aménagement Durable révisé (SADR) version de 612 pages.

Erratum dans la version longue du schéma d'aménagement

À la page 2-41

On parle de notion d'Auto-Partage et plus particulièrement des stations Communauto sur le territoire Lavallois dont la station 119 Cartier / Lavoisier. Communauto n'offre plus l'auto-partage à cette station depuis au moins 2 ans. Je le sais car j'habite à un coin de rue de là.

Dans le tableau 2-36

Pour l'année 2004 et 2005 le total de mise en chantier de logement multi-familial ne correspond pas de l'ordre de 100 unités. C'est en récréant le tableau avec les données de base que je m'en ai rendu compte de cette erreur.

Dans le tableau 8-4

Deux fautes de frappe, On devrait avoir René-Laennec au lieu de Renné-Laennec et Rolland-Forget au lieu de Roand-Forget.

Le schéma d'Aménagement répond-t-il à votre vision pour Laval en 2031?

Non, Je n'inclus pas le métro à Laval car le métro appartient à la Ville de Montréal et que la Ville de Montréal préfère développer le réseau sur son territoire (ligne Bleue) avant de le continuer à Laval. Ce qui avouons le est parfaitement logique. Je parle ici du réseau d'autobus aux fréquences moribondes de la Société de transport de Laval (STL). Présentement la ville de Laval tous comme les autres communautés du grand Montréal ont accumulé un retard de 50 ans par rapport à ce qui se fait de mieux en Europe dans l'établissement d'un réseau de transport en commun digne d'une ville de plus 400 000 habitants. Si on serait en Europe ça ferait longtemps que l'on aurait un réseau nouveau tramway qui irait au quatre coins de l'île. Si elle veut atteindre le niveau d'une métropole i.e (500 000 habitants et plus) pour 2031 va falloir que la Ville se dote d'un meilleur système de transport en commun à Laval. Je ne parle nécessairement d'y installer des tramways à tous prix à Laval. Mais pour moi, il faut que peu importe la technologie choisi.(Métro, Tramway, Train ou Autobus). La solution se retrouve en trois mots (Fréquence, Capacité et Incrémentalité). Un autobus aux 45-60 minutes hors de la périodes de pointes à Laval c'est nettement insuffisant. Il faut viser un minimum une fréquence aux 15 minutes pour attirer les clients pour qui dirige vers le transport en commun. De plus il est important de comprendre ce qu'est la véritable capacité d'un autobus. La capacité d'autobus de 40 pieds qui contient 31 sièges à bord est de 31 pas 62 ni 85. Les passagers qui doivent restés debout sont en réalité en surcapacité. Personne ne devrait payer pour voyager debout dans un autobus ou dans wagon de métro. Lorsqu'on paye pour un service on s'attendant à l'avoir non! C'est pourquoi, il faudrait repenser l'offre de service dans les autobus de la STL.

Le développement urbain tel que proposé répond-t-il aux principes du développement durable ?

On entend par développement durable, un développement qui touche la dimension Environnement , Économique et Sociale. À ces 3 dimensions s'ajoute parfois une quatrième dimension qui est la culture. Pour ce qui est de l'environnement l'état maximal 100% de l'environnement et l'état naturel. Par contre, à l'état naturel il n'y a aucun développement possible car on est à l'état naturel. Donc toutes inventions de l'homme viennent modifié l'environnement initial. C'est pourquoi le but du développement durable consiste à minimiser l'impact du développement sur l'environnement actuel.

Pour la dimension économique on tient à maximiser les retombées économiques à partir d'un investissement initial faible.

Pour la dimension sociale on tient à réduire les inégalités non pas en étant égalitaire i.e. donner la même chose à tous le monde mais en étant équitable i.e prendre en compte des besoins et des moyens des gens et donner plus à ceux qui en on plus besoin.

Pour ce qui est de la dimension culturelle, Laval tous comme les autres grandes ville a plus qu'une seule culture. Il serait étonnant que toutes ces cultures différentes continue à résister au passage du temps. Plus particulièrement je pense au phénomène des modes passagères. Exemple : la mode des spinner. Le jouet de l'heure. Rappelez vous qu'il y a eu déjà une autre mode comme tant d'autre qui était venu du Japon. c'est-à-dire la mode des tomagochi. Ces petits animaux virtuels dont il fallait constamment s'occuper sinon ils mourraient. Qui joue encore avec des tomagochi en 2017 ! C'est peut-être pour cette raison que la culture et surtout la mode ne sont considérées comme faisant parti du développement durable dans le concept de développement durable. Le premier, la culture est un terme qui est difficile à saisir car il englobe tellement de chose et qui est parsemé de tellement de variation qu'on appelle aussi la sous-catégorie qu'on appelle sous-culture et parmi ses culture sous-culture il y en autre la culture du Tuning d'auto. Un regroupement de fanatique mordu de la personnalisation de la voiture. Est-ce qu'elle va continuer de vivre en 2035? Lors que la congestion sur les routes sera tellement importante et qu'en plus l'essence va être tellement rare qu'elle sera hors de prix.

Donc tout ça pour dire que malheureusement non le développement urbain tel qu'il est proposé dans le schéma d'aménagement révisé de la Ville de Laval ne répond pas au principe du développement durable car il reflète une situation future à partir de la situation actuelle et comme Laval n'a pas présentement

Les milieux naturels sont-ils suffisamment pris en compte ?

Lors de la conception initial du schéma d'aménagement, la première chose serait normalement de protégé le territoire naturelle et Agricole c'est ce que l'on fait en France. Ou la culture de la vigne fait partie de l'histoire et de l'identité culture du pays. Tandis que d'autres préfèrent installé le réseau de transport en commun en premier afin d'optimiser et de maximiser l'occupation du territoire lors d'un aménagement suivi des pôles de quartier autour des stations de transport ce qu'on appelle les aires de développement et d'aménagement axés sur le transport en commun nommé (ADATC) ou si vous préférez TOD pour *Transit-Oriented Development*. C'est ce qu'on a fait Ottawa avec le transitway ainsi que les corridors de BRT à Curitiba au Brésil et ainsi que le métro parisien quoi que dans le dernier cas le métro a été forcé dans la ville au cœur des quartier et arrondissement. Un peu comme l'on reconstruit la ville sur elle même avec Haussmann 60 ans plut tôt. Ce qui nous a donné le Paris intra muraux que l'on connaît aujourd'hui. Avec leurs 14 lignes de métro. Que le système de métro est tellement développer que l'on ne peut pas faire 500 mètre sans tomber sur une station de métro.

Et un troisième groupe donc fait partie la ville de Laval a préférer le déplacement rapide d'un secteur à l'autre du territoire via un réseau de transport routier et autoroutier rapide et efficace afin de permettre à l'industrie de se développer selon les principes du juste à temps (JAT) ou mieux connu par l'acronyme (JIT) pour Just-In-Time) quitte a sacrifié une bonne partie du territoire agricole de Laval. Rappelons qu'au début du 20 ème siècle, l'île Jésus avait alors 90% de son territoire agricole et que la population total de l'île ne dépassait pas les 10 000 habitants et ce pendant plus de 100 ans. D'ailleurs Laval avait

la réputation à l'époque d'être les jardins maraîchers de Montréal. Aujourd'hui la ville de Laval a plutôt la réputation de venir suffoquer les Montréalais jour après jour en piquant tous les places assises dans le métro le matin ou en congestion les routes et les ponts .

Donc non, Laval n'a pas su gérer à l'époque sa croissance fulgurante. Et le résultat c'est qu'on est en train avec ce schéma d'aménagement de vouloir sauver les derniers meubles qui reste et qui sont en feu. Tout en sachant que le développement durable à Laval est un objectif quasi-irréaliste à atteindre. Il faudrait faire un changement de 180% dans la direction opposé à laquelle on vit présentement i.e. vivre plus près de nos emplois et vivre localement sans voiture dans les différents quartiers qu'on habite ici je ne parle pas des anciens villes et villages de l'île Jésus. Qui en toute franchise devrait être considérées plutôt comme un arrondissement de l'agglomération de Laval. Je pense ici en autre à Chomedey qui est un regroupe de trois ex-municipalité de l'île Jésus soit Saint-Martin, L'Abord-à-Plouffe et Renaud.

Les grandes affectations Lavallois du territoire sont-elles adoptées aux réalités lavalloises?

Oui et non, on a adapté la vision du schéma de développement à la réalité lavalloise mais on a sacrifié certains principes de développement durable. Avant 1900, l'île Jésus était quasiment autonome et aujourd'hui elle ne l'est plus car elle a du sacrifié une très grande partie de son territoire sur l'autel de la croissance économique et de la croissance démographique (20 000%) entre 1900 et 1965 de 10 000 environ à 200 000 habitants. Et (250%) (200 000 à 500 000) entre 1965 et 2030.

Le plan des hauteurs est-il adéquat pour assurer un développement urbain harmonieux?

On a quasiment plus de territoire à développer sur l'île Jésus et particulièrement au centre-sud-ouest de l'île sans toucher au réserve qui nous reste. On aura pas le choix avant longtemps de développer en hauteur dans nos quartiers résidentiels de maison unifamiliale. La limite de 6 étages et la hauteur des édifices dit Haussman à Paris. Par contre, on devra diminuer la part de déplacement en auto car ça va être de plus en plus invivable I.e plus de déplacements en vélo à pied ou en transport en commun.

Quel est l'élément du schéma qui vous semble le plus porteur pour l'avenir?

Pour moi, sans aucun doute c'est la création de milieux de vie complet à travers les différents quartiers de Laval, la centralisation des activités dans un centre-ville à quelques avantages et beaucoup d'inconvénient.

Parmi les avantages le partage de ressources techniques communes qui coûterait trop chère si on devait les distribuer à tous et chacun. Par exemple la Place Bell et le Campus de l'Université de Montréal à Laval. Toutefois, je trouve ridicule de faire converger les gens de Saint-François sur 15 km pour ensuite se diriger vers le centre-ville de Montréal via la ligne 2 orange du métro de Montréal à Laval. J'espère que les gens de Saint-François auront un jour tout ce qui leur faut pour prospérer dans leurs coins de l'île Jésus. Personnellement, j'ai mis les pieds que 5 fois dans toute ma vie à Saint-François et idem pour Laval-sur-le-Lac. C'est pas ces quartiers qui génèrent le plus des déplacements pour les non-habitants dans Laval.

Est-ce qu'il y a d'autres choses que vous auriez voulu discuter?

Aussi, j'aimerais vous parler d'un point vital qui n'est pas dans le schéma d'aménagement c'est à dire la notion de rentabilité, Laval comme toutes les autres Villes au monde, est une corporation à but non lucratif qui a pour mission d'offrir des services de proximité à meilleur coût possible à ces citoyens tous en permettant à ces citoyens de se développer et de profiter d'une certaine qualité de vie.

Un autre point vital qui n'est pas discuté dans le schéma d'aménagement et le complot de la croissance de type Ponzi dont toutes les banlieues nord-américaines sont victimes. Voici comment les villes se font avoir. On échange un petit gain à court terme contre d'énormes dépenses à long terme. i.e. Un promoteur résidentiel vous promet de construire un nouveau quartier résidentiel clé en main. Le promoteur s'engage à construire le terrain selon les codes de construction de la ville. i.e. les rues suffisamment larges pour permettre au plus gros des camions de pompiers ainsi qu'un semi-remorque de 53 pieds puisse tourner dans un cul-de-sac. Ainsi que bien sûr les camions de ramassage de vidange et de recyclage. Mais au lieu de le construire à côté du centre-ville là où le terrain est le plus cher et dispendieux. Il le construit à l'extrémité du territoire là où le coût d'acquisition est le moindre et que la marge du promoteur est la plus élevée.

En retour, la Ville s'engage à prendre à sa charge les infrastructures dont elle devient propriétaire. Comme la ville n'a pas à débours les coûts initiaux de construction alors cela être à première vue un

excellent projet car elle obtient plus de taxe foncière récurrente sans avoir déboursé le moindre sous.

Par contre, elle ne se rend pas compte qu'elle a reçu un beau cadeau de grec, une expression qui fait référence au mytique Cheval de Troie.

En effet, en devenant propriétaire de ces nouvelles infrastructures la Ville s'engage à prendre à sa charge l'entretien de ces infrastructures. Comme ces nouvelles infrastructures sont loin du centre-ville existant il en coûte plus cher pour les connecter ces infrastructures au reste de la ville. À moins que l'on décide de tout simplement dédoubler ou même parfois tripler les infrastructures de base tel qu'une nouvelle usine d'épuration des eaux ou d'une nouvelle usine de traitement des eaux. Un nouveau poste de police ou une nouvelle caserne de pompier pour desservir cette nouvelle population. Cela va prendre aussi une école primaire et une nouvelle école secondaire ainsi que nouveau centre de loisir ainsi qu'une nouvelle bibliothèque pour desservir ce nouveau quartier. Aussi il faut offrir une ligne de transport en commun pour bien desservir cette nouvelle population en transport en commun aussi. Comme vous voyez il y a beaucoup de dépense et d'extra qui n'apparaît pas dans le projet initial. Si le promoteur n'a pas prévu de réserver des terrains en réserve pour créer un centre de service de quartier. Cette erreur pourrait rendre le quartier invivable pour ces futurs résidents.

Conclusion

J'ai encore tellement point que j'aimerais discuter plus en détails mais je commence sérieusement à manquer de temps c'est pourquoi je dois d'arrêter ici car la prolongation de temps pour la remise de mémoire est arrivé à sa fin.

Si vous avez d'autres questions ou plus de détails n'hésitez pas à communiquer par Courriel à

glaframb@hotmail.com

Merci d'avoir pris le temps de lire mon mémoire!