

M. ALAN ROBINSON, citoyen

60

LA PRÉSIDENTE :

Alors voilà. Je vous rappelle, Monsieur Robinson, que vous disposez de dix minutes. Avez-vous besoin que je vous fasse un petit signe lorsqu'il vous reste deux minutes, par exemple ?

65

M. ALAN ROBINSON :

Ce serait très sympathique.

70

LA PRÉSIDENTE :

Parfait. Alors, je vous ferai un petit signe avec les doigts, deux minutes, c'est bon ?

75

M. ALAN ROBINSON :

C'est bon.

LA PRÉSIDENTE :

80

Nous vous écoutons.

M. ALAN ROBINSON :

85

O.K. Permettez-moi de partager mon écran ?

LA PRÉSIDENTE :

90

Oui.

M. ALAN ROBINSON :

95

Donc, je vais vous parler du réseau de transport collectif à Lachine et l'implication pour le PPU de Lachine-Est.

100

Ici, je vous présente le plan de réseau actuel de la STM où allant de l'est à l'ouest, on a quatre différentes routes d'autobus. C'est un peu mélangeant, de mon côté je dis que c'est un peu un réseau de spaghetti.

Et c'est reconnu par la STM qu'on a besoin, ils font un projet de refonte du réseau bus partout à Montréal, commençons, ou presque commençons, avec Lachine.

105

Juste pour, j'ai tiré du site Web de cette consultation, du *Parlons-en*, la première proposition de la STM c'est de faire fusionner quelques-unes de ses lignes. De concentrer le service de transport collectif sur quelques, un petit nombre d'axes puisqu'on peut augmenter la fréquence et la valeur aux utilisateurs.

110

Par contre – et j'é mets un commentaire ici à propos de cette proposition – il y a un équilibre à obtenir entre le fusionnement des lignes et le service local dans le secteur.

115

En particulier, l'utilisateur, *public transit user*, exprime la difficulté d'accéder à tout le Lachine de seulement un axe. Il parle d'importance, il parle de l'accès au nord de la rue Victoria, sur l'axe de Provost et accès à la station du canal d'EXO qui est contournée par la ligne 496 qui passe en haut sur Victoria.

120 Un peu plus généralement, c'est qu'on a besoin d'obtenir un service fréquent, accessible, qui est accessible à tout le secteur de Lachine. La façon d'y penser, un peu le standard qui (inaudible), c'est où est-ce qu'on peut accéder à pied dans cinq minutes d'une ligne de haute fréquence ?

125 Lachine a une largeur approximative de 1,7 kilomètre, donc d'aller à pied dans cinq minutes, c'est entre 400 mètres, 500 mètres de distance qu'on peut couvrir.

Et donc si on choisi la rue Victoria comme notre axe principal à Lachine, on passe effectivement directement au centre de Lachine, mais on a besoin d'avoir une couverture locale des deux côtés de cet axe principal.

130 Par contre, Lachine est assez, a une largeur assez restreinte qu'en déplaçant cet axe principal un peu vers le sud, on peut avoir seulement deux lignes et donc, d'obtenir une plus grande desserte locale à haute fréquence sur tout le territoire de l'arrondissement.

135 Ici, je démontre en particulier les liens est-ouest et la direction la plus importante pour le transport à Lachine. En accédant entre les, effectivement, le centre de Lachine, les centres commerciaux, la station du Canal et certainement la plupart de la densité venant dans, proposée dans le PPU, vers le sud et vers le centre de cette carte-ci.

140 Donc, pour vous, on parle souvent, ou je comprends pourquoi l'axe de Victoria semble particulièrement important. Puis on a une emprise assez large pour permettre de l'espace à toutes sortes de réseaux qu'on veut y mettre.

145 De plus, c'était l'ancienne emprise ferroviaire, donc si on pense qu'on veut passer un train, on a déjà un endroit où on sait que ça s'est passé à l'ancien.

J'aimerais juste, et ici, ça vient de mon opinion. Que quand on parle du transport structurant, ce n'est pas le type de véhicule, ce n'est pas la largeur de l'emprise, mais c'est la fréquence du service et sa rapidité qui est le plus important.

150 Et un grand facteur dans la rapidité c'est la distance qu'il faut couvrir à pied pour aller à votre destination.

Donc, si on imagine un peu n'importe quel véhicule qu'on a, l'axe naturel pour placer du transport structurant à Lachine-Est, c'est sur l'axe Saint-Joseph.

155 Si on regarde à la carte venant du plan de la ville, pour les accès importants à Lachine-Est. Et faites attention ici, j'ai enlevé les légendes. Donc, on peut voir avec la ligne la plus foncée l'axe le plus important pour desservir ce secteur en allongeant Saint-Joseph. Et si on veut continuer vers l'ouest, on peut continuer sur la rue Notre-Dame.

160 Comme la priorité exprimée par la Ville, par les citoyens, pour ce plan, c'est de privilégier les transports actifs et les transports en commun. C'est clair que, selon moi, que ça devrait être l'axe principal dans le secteur.

165 Mais si on y met le jaune, on voit que non, on parle d'un réseau de route collectif pour les voitures.

170 Donc, ma proposition pour toi c'est de faire la recommandation que considérant la géométrie du quartier et ce consensus pour la priorisation des transports en commun, les transports actifs, qu'on conserve l'option d'avoir le transport collectif structurant, effectivement, peu importe sa forme, priorité sur le chemin Saint-Joseph et le prolongement de la rue Notre-Dame vers l'ouest.

175 Je mets donc, ça c'est au moins l'idée c'est, la force de ce que... c'est ce que je propose. Il y a quelques intégrations que j'aimerais donc discuter avec vous.

LA PRÉSIDENTE :

Il vous reste trois minutes, Monsieur Robinson.

180 **M. ALAN ROBINSON :**

Trois minutes. Parfait. Merci.

185 Pour obtenir une très grande rapidité pour implémenter un réseau de transport rapide et collectif dans ce secteur, ça va être beaucoup plus facile de convertir la rue Saint-Joseph. On n'a pas besoin pour réduire la congestion que de, permettre le passage de transit exclusif sur l'extension de la rue Notre-Dame ou à travers le chemin de fer.

190 Ce qu'il faut changer dans le plan, quand même, pour permettre ce réseau de haute fréquence et de sa conversion à un réseau ferroviaire au futur, c'est de planifier les courbes, en particulier entre Saint-Joseph et à la rue Notre-Dame et de permettre un train et de planifier les endroits où on pourrait mettre des plateformes.

195 Il faut aussi juste faire un changement, j'espère que c'est assez léger, à la structure des rues locales dans le secteur, pour que la plupart des voitures sortent sur la rue Victoria, qui est bien placée pour éviter les conflits piétons, transports collectifs, et cetera.

200 Effectivement, la vision. C'est que dans très peu de temps, on peut avoir le réseau qu'on voit ici en utilisant les autres bus dans Lachine pour vraiment augmenter la capacité de transports actifs dans ce secteur et d'avoir la possibilité au futur, d'augmenter la capacité sur ce même réseau avec un tram. Merci.

205

LA PRÉSIDENTE :

C'est super, Monsieur Robinson, vous êtes vraiment dans le temps. Merci. Merci beaucoup pour cette présentation qui était très illustrée aussi, alors c'est vraiment très bien.

210

Maintenant, est-ce qu'on pourrait vous voir pour vous poser des questions ?

M. ALAN ROBINSON :

215

Je vais arrêter le partage.

LA PRÉSIDENTE :

220

Ah, là ça va. Bien. Alors, quelques petites questions, on en a quelques-unes, alors on va essayer d'y aller directement. D'abord, une question plus globale. Est-ce que vous êtes en accord avec la proposition de PPU d'écoquartier pour Lachine-Est ?

M. ALAN ROBINSON :

225

Oui. En effet, en examinant les faits de, en particulier le réseau de transport actif qui est proposé dans le secteur, me semble extrêmement utile et bon. Ça permet la connectivité vers les nœuds importants dans le quartier et vers les transports collectifs.

LA PRÉSIDENTE :

230

O.K.

235

M. ALAN ROBINSON :

Sauf, que si on met le transport collectif sur Victoria, on a encore une très grande route qui présente des conflits entre les transports actifs et en particulier, les voitures.

240

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Donc, ce que vous appréciez particulièrement, c'est l'idée du transport collectif et actif pour se déplacer et rejoindre différents secteurs. Est-ce qu'avec l'ajustement dont vous nous avez parlé depuis une dizaine de minutes, est-ce qu'il y a d'autres éléments qui vous semblent particulièrement intéressants ?

245

M. ALAN ROBINSON :

J'aime beaucoup, effectivement, les... vraiment j'aime le plan globalement. L'idée de permettre le redéveloppement en conservant le patrimoine, en permettant la densité et en permettant la connectivité aux quartiers existants.

250

LA PRÉSIDENTE :

O.K. O.K...

255

M. ALAN ROBINSON :

... vers Lachine avec la connectivité vers l'est et vers l'ouest.

260

LA PRÉSIDENTE :

O.K., excellent. Normalement, Arlindo, c'était ta question, mais je vais juste en reposer une petite rapide, rapide, rapide, je te donne la parole ensuite.

265

M. ARLINDO VIEIRA, commissaire ad hoc :

Oui, oui, pas de problème.

270 **LA PRÉSIDENTE :**

Certaines personnes – je veux surtout parler de votre idée sur Notre-Dame – certaines personnes, Monsieur Robinson, nous ont dit : « oui, mais dans un objectif de verdissement, nous, ce qu'on aimerait c'est qu'il y ait une plantation massive d'arbres sur le boulevard Saint-Joseph ».

275

Or, votre proposition est totalement différente. Alors, est-ce que c'est compatible, selon vous, est-ce que les deux souhaits sont compatibles ? Parce que vous, vous souhaitez à quelque part, la circulation des autobus quand même et vous souhaitez que cette circulation-là soit plus fréquente. Est-ce que c'est compatible ?

280

M. ALAN ROBINSON :

Oui, bien les autobus ont besoin de deux voies. Dans le plan actuel, on propose deux voies. Et la seule contrainte est qu'on a besoin d'éviter que les autobus soient ralentis par la congestion, qu'on peut traiter en dirigeant les voitures vers la rue Victoria.

285

LA PRÉSIDENTE :

Et si on a une plantation massive d'arbres, ça va prendre de l'espace quand même ?

290

M. ALAN ROBINSON :

Ça, de ce que je comprends, on propose quand même deux voies sur la rue Saint-Joseph, même avec la plantation des arbres.

295

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Donc, pour vous, c'est compatible ?

300 **M. ALAN ROBINSON :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

305

O.K. C'est bon. Arlindo ?

LE COMMISSAIRE :

310

Oui, bonjour, Monsieur Robinson. J'aimerais juste clarifier quelque chose, parce que peut-être que c'est mon anglais qui n'est pas assez bon, mais vous parlez là, en anglais, votre : « *potential corridor for frequent transit* ». En français, vous parlez de corridor de transport collectif structurant.

315

Est-ce que c'est la même chose dans votre idée ou il y a une différence entre les deux ?

M. ALAN ROBINSON :

320

Il y a une traduction à faire. Si on parle de l'adjectif structurant, on pense à du béton. Mais la structure la plus importante pour les transits, ce n'est pas le béton, c'est la fréquence. Donc, c'est cette traduction que je fais. Que si on veut dire qu'on a du transport efficace à un endroit, c'est un transport de haute fréquence.

325

LE COMMISSAIRE :

330 Mais je voulais juste comprendre. Est-ce que dans votre proposition, est-ce qu'on pourrait admettre d'autres types de transport de transit, de service, par exemple, sur Saint-Joseph ou ça serait simplement dédié au transport collectif ?

M. ALAN ROBINSON :

335 Je pense que ce corridor aura le plus de force d'être dédié au transport collectif. Et si on, on a déjà un corridor parallèle dédié aux transports actifs dans le plan. On a aussi le corridor parallèle de Victoria qui peut être dédié pour les camions, pour les voitures.

340 Le Saint-Joseph serait, certains segments, seraient encore nécessaires pour l'accès local. Mais autre que ça, je l'imagine comme être principalement un axe de transport collectif.

LE COMMISSAIRE :

345 Oui. Incluant sur rail et autobus aussi. Ça pourrait être autobus, les deux pourraient être, coexister ?

M. ALAN ROBINSON :

Oui.

350 **LE COMMISSAIRE :**

Même si Saint-Joseph est relativement étroit ?

355

M. ALAN ROBINSON :

Oui.

360 **LA PRÉSIDENTE :**

Et verdi ?

365 **M. ALAN ROBINSON :**

Et quoi ?

LA PRÉSIDENTE :

370 Et verdi, avec plein d'arbres.

M. ALAN ROBINSON :

375 Oui, donc l'enjeu avec les arbres, c'est qu'ils prennent de l'espace, mais le transport collectif, si on a deux voies, ça ne prend pas plus d'espace que de voies de rue.

C'est aussi que les arbres empêchent la visibilité aux zones de conflit et donc, il faut avoir un plan pour, avec le transport collectif, on veut que les voitures, soit des rails, soit les autobus, sont assez rapides.

380

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

385

M. ALAN ROBINSON :

Mais avec la bonne planification autour de ces zones de conflit ou de la... c'est entièrement compatible.

390

LA PRÉSIDENTE :

Tu avais une autre question, Arlindo ?

395

LE COMMISSAIRE :

Oui, mais il a en partie répondu, là. Moi, c'était l'avantage, qu'est-ce qu'il voyait comme avantage principal, Saint-Joseph puis par rapport à la rue Victoria, mais je pense qu'il l'a déjà expliqué.

400

LA PRÉSIDENTE :

Tout à fait. Dans la présentation. Si une autre question te vient et s'il nous reste du temps, tu me feras signe.

405

LE COMMISSAIRE :

Oui, d'accord.

410

LA PRÉSIDENTE :

Luba ?

415

Mme LUBA SERGE, commissaire ad hoc :

Oui. Moi, quand vous avez parlé de transport structurant, moi ce que j'ai compris, vous parlez de fréquence et de rapidité.

420

Ce qu'on a vu dans beaucoup des mémoires et ce qui nous a été présenté, dans le cadre de l'idée d'un écoquartier, les gens insistent beaucoup sur cette idée d'un transport collectif structurant et surtout la question du tramway.

425

Et on a eu beaucoup de présentations qui ont souligné ce tramway comme étant très important. Est-ce que pour vous il est essentiel ou effectivement, vous avez commencé votre présentation avec les autobus, les lignes d'autobus, est-ce que c'est peut-être secondaire et c'est avant tout cette idée de fréquence et de rapidité qui est importante ?

430

M. ALAN ROBINSON :

C'est certainement la fréquence et la rapidité qui est importante. Ce qu'un tram permet, c'est un plus grand investissement dans le corridor pour permettre une plus haute rapidité. Ça permet aussi une plus grande capacité.

435

Mais ce que je cautionne, c'est que lorsqu'on parle des trams, on entend parfois des idées qu'on veut passer plus loin à pied pour aller à une station de transport structurant comme un tram. Mais ça n'empêche pas le besoin d'avoir au moins un transport local de toute façon.

440

Et si on divise maintenant Lachine en trois différents corridors, on réduit la fréquence sur chacun de ces corridors si on a un tram qui est séparé de deux routes d'autobus.

445

Donc, au moins au niveau de la structure du transport du réseau, on devrait se concentrer sur deux corridors. Au début, ce serait certainement un corridor de bus sur Saint-Joseph, au futur, ça peut être développé en un corridor de tram. Et le choix, selon moi, je suis agnostique.

LA COMMISSAIRE :

450 J'ai simplement une petite question en termes de, je veux vraiment bien comprendre. Votre vision de la rue Saint-Joseph serait que c'est une rue où il n'y a pas de voiture, il y a les piétons, et il y a ce transport collectif.

Alors, il n'y a aucun accès par voiture sur cette rue, c'est bien, c'est bien ça que j'ai, j'ai bien compris ?

455 **M. ALAN ROBINSON :**

Exact.

LA COMMISSAIRE :

460

O.K., c'est bien. Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

465 Juste une question. Est-ce que je comprends mal ou vous faites une – c'est peut-être moi qui comprends mal, là – mais vous faites une différence entre transport local et transport structurant ?

M. ALAN ROBINSON :

470

C'est deux différents besoins, mais ils sont compatibles avec la même ligne. Donc...

LA PRÉSIDENTE :

475

O.K...

M. ALAN ROBINSON :

Donc, une desserte locale, ça veut dire qu'on a un arrêt au moins chaque 400 mètres.

480 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

M. ALAN ROBINSON :

485

Pour un réseau structurant, ça veut dire qu'on a un réseau de haute fréquence.

LA PRÉSIDENTE :

490

O.K. Et le transport local, quand vous avez parlé de transport, pour vous, l'important, c'est la fréquence, la rapidité, mais aussi la distance de marche entre là où vous êtes et l'arrêt ?

M. ALAN ROBINSON :

495

Car ça c'est un aspect important de la rapidité.

LA PRÉSIDENTE :

500

Ah oui, d'accord. O.K. Excellent. 26, on est exactement dans nos temps. Alors, notre dix minutes est terminé et le vôtre aussi est terminé, par conséquent. Alors, je vous remercie infiniment, Monsieur Robinson, et c'est très dommage que vous n'ayez pas pu vous joindre à nous, mais on a quand même pu vous entendre.

505 Alors, merci d'avoir pris la peine de réfléchir au PPU et aux modes de transport et bien je suis sûre qu'au nom de mes collègues on peut vous souhaiter un bon rétablissement. Alors, j'espère que ça va continuer à se passer très bien.

M. ALAN ROBINSON :

510 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

515 Merci beaucoup, au revoir.

LE COMMISSAIRE :

Merci, au revoir.

520 **LA COMMISSAIRE :**

Merci.

M. ALAN ROBINSON :

525 Ça fait plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

530 Alors, ceci met fin donc à notre dernière séance d'audition des opinions. Est-ce que l'arrondissement désire se prévaloir de son droit de rectification ? Je crois que l'arrondissement n'est pas présent.