
M. LUC GAGNON

1615

LA PRÉSIDENTE :

J'appelle maintenant Luc Gagnon.

1620

Alors, je vous appelle le 10 minutes, vous le savez. Avez-vous besoin d'un petit rappel quelques minutes avant la fin?

M. LUC GAGNON :

1625

Oui, c'est toujours mieux, mais je vous assure que je vais faire un gros effort pour ne pas abuser de votre gentillesse. Ha! Ha!

LA PRÉSIDENTE :

1630

Alors, nous écoutons.

M. LUC GAGNON :

1635

Comme vous avez déjà consulté mon document « *Le bon mode au bon endroit* », j'ai pensé faire une présentation où tout simplement, je me posais ou on se posait cinq ou six questions qui visaient, avec une réponse où « *Le bon mode au bon endroit* » fournit, dans le fond, la réponse.

1640

Le rappel, c'est évidemment pourquoi le bon mode : c'est que tout simplement, si on choisit un mode trop coûteux, ça veut dire dans un quartier de faible densité, ça veut dire que ça coûte très cher.

1645 À l'inverse, si on choisit un mode de trop faible capacité, la qualité du service va être très mauvaise, et je ne veux pas insister là-dessus, mais il y a beaucoup de services d'autobus de la STM où, en fait, ça devrait être des tramways parce que la qualité du service est très mauvaise et les facteurs de charge des autobus à Montréal sont exceptionnellement élevés.

1650 Ici, dans le fond, c'est le tableau que vous avez dans le texte à plusieurs reprises. La seule différence, peut-être, qui n'était pas claire, que je voulais ajouter, c'est, regardez où j'ai mis à droite, dans la colonne, le tramway Lachine.

C'est un peu pour montrer que quand on regarde les capacités normales pour les autobus articulés, diesel et autres, on voit qu'on atteint un plafond d'à peu près 20 000 normalement, alors que pour un réseau structurant dans Lachine, là il y a plusieurs études.

1655 Ce n'est pas toujours concluant, très clair. Ça peut varier entre 35 000 ou jusqu'à 50 000 déplacements par jour, mais si on regarde comme il faut, c'est peu importe : même le chiffre le plus bas est largement suffisant pour justifier un tramway.

1660 Ça fait que c'est très clair que ça serait le bon mode au bon endroit dans le cas qui nous concerne ici.

1665 Puis, évidemment, rappeler quelques données. Pourquoi le métro, pourquoi qu'on... des fois, tout le monde veut le métro, mais le métro, c'est 10 fois plus cher que le tramway par kilomètre et le *sky train* du REM, c'est au moins cinq fois plus cher aussi. Donc, dans ces deux cas-là, c'est beaucoup trop cher pour le quartier.

1670 Première question que je me pose, c'est l'autobus diesel. Est-ce que c'est un choix adapté pour les gros réseaux de la STM? Parce que, je vais y revenir dans la prochaine, mais c'est qu'on voit beaucoup d'arguments en faveur de l'autobus en disant « bien, regardez comment l'autobus fournit beaucoup de services », et dans... il y a plusieurs lignes sur le territoire qui ont des achalandages de 30 ou même 35 000.

1675 En fait, j'ai pris un exemple parce que je veux insister un peu là-dessus, c'est un peu technique, mais il faut bien comprendre que quand on parle du tramway, il y a beaucoup de monde qui reviennent à la charge en disant « ah, on va mettre des autobus diesel, ça coûte moins cher avec une voie réservée, puis tout ça ».

1680 Est-ce que c'est raisonnable? Et un des arguments qu'on va nous dire, par exemple, c'est que l'autobus Sauvé/Côte-Vertu transporte environ 35 000 déplacements par jour. Là, on va dire « ah, ça fonctionne », mais il faut faire attention aux données, parce que dans ce cas-là, par exemple, on peut dire que la ligne est composée de trois lignes.

Parce que vous avez... elle commence très loin à l'ouest, elle arrête au métro Côte-Vertu, elle va ensuite au métro Sauvé, puis ensuite, elle va loin à l'est.

1685 Ce qui veut dire que la ligne se vide à chaque station de métro, ce qui fait que, dans les faits, c'est comme s'il y avait trois lignes d'autobus. C'est pour ça qu'il peut y avoir un achalandage aussi élevé.

1690 Mais dans les faits, quand on regarde comme il faut, la réalité d'un service de qualité, c'est plutôt de l'ordre de 15 000 déplacements par jour pour un réseau d'autobus, un vrai réseau d'autobus.

1695 Pourquoi, aussi, l'autobus diesel n'est pas acceptable? On a eu tendance à toujours dire « l'autobus diesel, ah oui, c'est mieux que l'auto », puis tout ça. Sur le plan social, oui, l'autobus diesel a toujours été essentiel, il faut qu'il y ait un service, mais quand on regarde l'enjeu des gaz à effet de serre, les autobus diesel ne réduisent pas les émissions de gaz à effet de serre de façon significative.

1700 Je crois que même cette image-là, vous ne l'avez pas dans le document, en tout cas. Ici vous pouvez prendre ou je peux vous envoyer d'autres documents, mais quand on regarde le

cycle de vie puis qu'on regarde concrètement, un autobus urbain avec un achalandage moyen a le même facteur d'émission qu'une automobile hybride avec une personne dedans.

1705 Ce qui veut dire qu'une automobile avec deux personnes a généralement un meilleur rendement que la plupart des autobus à Montréal. Il faut bien comprendre que ce n'est pas avec l'autobus diesel qu'on va réduire les émissions de gaz à effet de serre.

1710 Là, la réponse qu'on nous sert tout de suite : « Ah, bien, il n'y a pas de problème, on a juste à avoir des autobus électriques à batteries. » Et oui, l'autobus électrique à batteries, je pense, c'est un bel avenir, mais il faut bien comprendre quel est le créneau où c'est utile.

1715 Un autobus électrique à batteries, ça transporte trois ou quatre tonnes de batteries. Trois ou quatre tonnes, ça, c'est comme 50 passagers. Ça veut dire qu'en tout temps, cet autobus-là transporte 50 passagers.

1720 Qu'est-ce que c'est, la conséquence de ça? C'est quand on le regarde dans le « *Bon mode au bon endroit* » : oui, l'autobus électrique à batteries a un bel avenir, mais ça va être dans les petits réseaux, dans les banlieues, dans tous les systèmes qu'il n'y aura pas 35 000 déplacements par jour comme on peut prévoir dans le cas de Lachine.

1725 Donc, l'autobus électrique à batteries, oui, mais si on parle, par exemple, du tramway Lachine, si on veut remplacer par des autobus électriques à batteries, ça veut dire que pour remplacer une rame de tramway, ça va prendre quelque chose comme sept ou huit autobus électriques avec, donc, sept ou huit chauffeurs et tous les coûts qui sont associés à ça.

Puis finalement, bien, ça, je pense que Jean-François en a parlé puis aussi le GRAME, c'est pourquoi les autobus diesel n'encouragent pas la concentration du développement en contraste avec le tramway : bien, c'est tout simplement le bruit, la pollution.

1730 Parlez à des agents d'immeuble : si vous avez une maison avec un arrêt d'autobus devant, la maison, elle vaut moins cher que s'il n'y avait pas d'arrêt d'autobus.

1735 En contraste, si vous regardez des études faites au Canada, mais sur un grand nombre de villes, à chaque fois qu'il y a des réseaux de tramways, ça augmente de façon très importante l'attrait et la valeur des propriétés.

1740 Pourquoi? On en a parlé tout à l'heure brièvement : le tramway, il est permanent. Donc, si vous voulez que les promoteurs aient confiance qu'il va y avoir, à long terme, un bon service de transport, il faut qu'ils sachent que c'est permanent, et c'est le cas du tramway ; ce n'est pas le cas pour les autobus.

1745 Même les voies réservées pour autobus, on voit sur Pie-IX, ça a été enlevé très rapidement aussitôt qu'il y a eu un problème, alors que les réseaux de tramway, bien, c'est silencieux, ce n'est pas polluant, beaucoup d'autres avantages, comme par exemple, on perd de vue... je ne me souviens plus des chiffres exacts, mais si vous voulez aller voir, le réseau ou les services de transport adapté de la STM, ça coûte presque... je pense que c'est de l'ordre de 30 à 40 % des coûts de tous les autobus.

1750 Mais quand vous avez des réseaux de tramway, ce n'est pas nécessaire, parce qu'à cause du plancher bas, vous avez un super service pour les gens à mobilité réduite qui n'existe pas avec les autres options.

1755 Le tramway très – j'arrive – très bien adapté à l'hiver. En tout cas, ça, vous l'avez, les exemples sont nombreux, il n'y a aucun problème, puis s'il y a quelque chose, c'est sûr qu'il peut toujours y avoir un peu de problèmes, mais un réseau de tramways, c'est beaucoup plus fiable dans la neige qu'un réseau d'autobus sur pneus, parce qu'évidemment, des autobus sur pneus, ils ont des gros, gros problèmes quand il y a une tempête de neige.

1760

Pourquoi il y a autant de lignes de tramways dans le monde? C'est sûr que ça coûte beaucoup plus cher que des autobus ou même des voies réservées pour autobus, mais la raison primordiale, c'est les coûts d'exploitation.

1765

Comme je vous disais tout à l'heure, disons que si on parle d'autobus diesel, si vous avez un tramway 45 mètres qui serait, je pense, un modèle pertinent pour Lachine, chaque rame remplace quatre autobus diesel, donc c'est quand même important comme réduction des coûts, moins de chauffeurs, mais aussi à peu près quatre fois moins d'énergie requise parce que l'électricité est plus efficace et aussi moins chère que le pétrole ou autres sources.

1770

Donc, pour les émissions de gaz à effet de serre, les voies réservées pour autobus diesel, ce n'est absolument pas une option, alors que le tramway réduit beaucoup.

1775

Durabilité... Tout ça pour dire que finalement, quand on regarde comme il faut les coûts, puis j'espère qu'ils vont le faire dans l'étude de faisabilité, les millions de dollars supplémentaires d'implantation, souvent, sont vite remboursés quelque chose comme cinq à 10 ans, en baisse de coûts d'exploitation.

1780

Donc, à long terme, ce n'est pas plus cher, c'est même moins cher.

Puis en fait, je voulais conclure là-dessus, parce que je pense que ça, ça dit tout : en Europe, il y a 1 276 lignes de tramways, 9 200 kilomètres de lignes. Au Québec, on est encore à zéro. Pourquoi? C'est simple : parce que... en tout cas, je sais qu'il ne faut pas être méchant quand on parle au Bureau de consultation, mais le Québec, c'est un peu comme une petite tribu : il y a une usine qui produit des wagons de métro, donc tout ce qu'on fait, c'est des métros. Il y a une usine qui produit des autobus Nova Bus : tout ce qu'on fait, c'est des autobus.

1785

Ça fait que c'est un peu comme dire qu'on ne considère même pas une option parce qu'on n'a pas ici la fabrication. Mais dans la réalité, c'est très simple parce qu'ils l'ont fait à beaucoup d'autres endroits : il suffit, dans les projets de tramways, de dire qu'il doit y avoir un contenu minimal

1790 de 25 ou 30 % fabriqué au Québec, et soudainement, on va avoir des usines ou des équipements qui vont être produits au Québec pour le tramway. Ça fait qu'on n'a pas besoin de rester dans les ornières du passé : l'avenir, c'est le tramway. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1795 Merci beaucoup, monsieur Gagnon. Je pense que votre démonstration est assez claire. Vous êtes partisan du tramway, je pense. On peut le dire, hein?

1800 On va essayer... en fait, ma question est plus globale qu'uniquement le tramway. Si on regarde l'ensemble de... en tout cas, l'idée globale de transport structurant, parce qu'on sait que c'est une condition essentielle, finalement, pour l'écoquartier, est-ce que le tramway est suffisant comme mode de transport structurant?

1805 On parle quand même d'à peu près 15 000 personnes, il y aura un certain nombre de déplacements, il y a du déplacement intra, vers et de, euh, le secteur. Donc, quel est votre avis là-dessus?

M. LUC GAGNON :

1810 Bien, c'est sûr que c'est suffisant, mais c'est absolument essentiel, puis la raison... peut-être, de façon ironique, vous avez dit que je suis un partisan : non, je ne suis pas un partisan du tramway, je suis un partisan du bon mode au bon endroit.

1815 Et le problème, c'est que dans la région métropolitaine, pendant 50 ans, on a développé le transport en commun avec les deux modes extrêmes : le métro et l'autobus. Ce qui fait que pendant toutes ces années-là, il s'est développé des réseaux et des besoins pour les modes intermédiaires, et c'est ça, là. Pourquoi que je suis en faveur du tramway? C'est qu'il y a au moins 10 lignes de tramways qui peuvent être justifiées dans la région de Montréal, dont celle de Lachine.

1820 Ça fait que ce n'est pas parce que je suis juste en faveur du tramway. En fait, vous pouvez revenir : j'ai fait des grands projets, on appelait ça « Le Grand Virage » de 2014 à 2018, on faisait la promotion du Grand Virage, puis il y avait six lignes de tramways, mais il y avait aussi trois stations de métro parce qu'il y a des endroits où il y a suffisamment d'achalandage pour justifier le métro.

1825 Mais qu'est-ce qui est justifié À Lachine, le seul mode qui est suffisant, mais qui est comme adéquat, c'est le tramway.

LA PRÉSIDENTE :

1830 Et cette option d'utiliser également la gare du Canal et les voies ferrées du Canadien Pacifique? Votre avis là-dessus?

M. LUC GAGNON :

1835 Bien, personnellement, moi, je ne vois pas beaucoup d'avenir dans ce genre d'infrastructure là, qui est un peu une infrastructure qui vise à desservir les banlieues pour donner une impression que les banlieues peuvent accéder au centre-ville facilement.

1840 Personnellement, je ne pense pas que ça soit d'une grande utilité, pour le quartier, en tout cas, puis même pas pour faire baisser les gaz à effet de serre parce que c'est un train diesel qui... pas beaucoup de monde dedans. Je ne pense pas que c'est ça qui fait une différence, en tout cas, si on veut avoir une stratégie de réduction des gaz à effet de serre.

LA PRÉSIDENTE :

1845 Et quelle serait l'alternative, alors, pour ces gens de banlieues qui veulent se déplacer jusqu'au centre-ville?

M. LUC GAGNON :

1850

Bien, dans « *Le bon mode au bon endroit* », pour les banlieues, ça va être... l'alternative à long terme, ça va être l'autobus électrique à batteries. Il n'y en aura pas d'autres parce que la densité n'est pas suffisante pour justifier des tramways.

1855

Mais il peut y avoir, par exemple, une des... en fait, on a même fait une étude pour Taschereau, à Longueuil. C'est banlieue, mais banlieue dense, et là, c'est tout à fait justifié d'avoir un tramway là aussi, surtout pour stimuler le développement.

1860

Mais l'élément clé, encore là, c'est le développement et les attentes futures. Dans les banlieues à très faible densité, c'est l'autobus électrique, puis dans tous les endroits où il y a de la densité moyenne, c'est le tramway, mais doublement justifié s'il y a des possibilités de développer, parce que c'est le tramway qui va attirer le développement.

1865

L'écoquartier, honnêtement, s'il n'y a pas de tramway, ça va être un bien beau concept, mais ça va se développer bien, bien tranquillement, puis ça va prendre 30, 40 ans avant de se développer. Si vous avez un tramway, tout le monde va être intéressé à venir investir. C'est tout à fait... ça fait toute la différence.

LA PRÉSIDENTE :

1870

Merci.
– Luba.

LA COMMISSAIRE :

1875

J'ai une question un peu... je pense, si on parle de tramway, on parle d'un processus pour le construire qui va prendre plusieurs années, et en même temps, nous avons un projet, le

développement de logements, d'habitations, qui va se faire peut-être d'une façon plus rapide que la mise en place... en tout cas.

1880

Quelle serait la façon, parce que vous avez parlé que... je pense... on a de la construction, on a des gens qui, peut-être, vont venir vivre ici sans tramway, et avec un... je ne sais pas. Est-ce que vous avez des idées comment la transition pourrait se faire? Je rêve, il y aura un tramway un jour, mais on a de la... des gens qui habitent le quartier. Comment on...

1885

M. LUC GAGNON :

Bien, je comprends votre inquiétude, bien, c'est universel.

1890

Première chose : en France, ils construisent souvent des lignes en quatre ans. Donc, ça donne une idée. Ce n'est pas si long que ça si on veut vraiment.

1895

Mais même en France, où le tramway est souvent très bien accepté, une fois construit, bien, effectivement, il y a plein de problèmes pendant la construction, puis ça fait partie de la réalité. C'est triste, mais c'est ça. Ça prend comme... ça fait des impacts. Mais comparez ça avec d'autres options, puis toutes les options ont des impacts.

1900

Moi, je pense qu'il y aurait vraiment moyen de faire les deux en même temps, tout simplement, parce que c'est la promesse du tramway qui va attirer l'argent pour les restants des autres projets.

LA COMMISSAIRE :

O.K. Merci.

1905

LA PRÉSIDENTE :

1910

Merci.

– As-tu une dernière question?

LE COMMISSAIRE :

1915

Oui, monsieur Gagnon, vous n'êtes peut-être pas partisan, mais vous êtes très convaincant, en tout cas. J'espère que vous avez une copie de votre mémoire pour la STM ou pour l'ART.

M. LUC GAGNON :

1920

Je peux vous dire que c'est un peu désolant. J'ai fait des présentations comme sur « *Le bon mode au bon endroit* » à l'ARTM, à la STM, au directeur de la Ville de Montréal. Ça fait des années qu'on fait ces présentations-là puis que tout le monde est très content de nous, mais j'attends toujours le tramway.

1925

LE COMMISSAIRE :

Je vais vous demander : est-ce que de toutes vos démarches, est-ce que vous avez des données sur l'achalandage prévisible du tramway de Lachine? Données un peu plus précises, parce que ce qu'on a jusqu'à maintenant, c'est assez approximatif.

1930

M. LUC GAGNON :

Honnêtement, c'est qu'il y a eu une étude faite par le GRAME, je ne sais pas, ils pourraient donner leurs chiffres, je pense que c'était 50 000.

1935

Ensuite, on a refait une autre étude, Jean-François Lefebvre et moi, pour la CDEC. On était un peu plus bas, mais comme je vous disais, peut-être qu'on se trompe puis que ce n'est pas 50 000

puis ça pourrait être aussi bas que 35 000, mais 35 000, ça justifie totalement le tramway de toute façon.

1940 Puis la question, encore là, c'est 35 000 peut-être dans 10 ans, mais dans 20 ans, ça va être... sûrement continuer à augmenter.

1945 Si vous regardez les villes qui développent le tramway en Europe, c'est contagieux, presque : ils font une ligne, puis quasiment, ils n'ont pas fini la ligne, tout le monde en veut d'autres, puis ils font d'autres lignes, puis ils font des rallonges, puis...

Ça fait que c'est comme ça. Une fois que le mode est accepté, ça peut se développer très vite.

1950 **LE COMMISSAIRE :**

Ma deuxième question a rapport à ce que... je crois que c'est le GRAME qui l'a mentionné : c'est l'éventualité qu'un tramway ne soit jamais déployé. D'après... si ma mémoire est bonne, ils disent qu'on ne doit pas écarter cette possibilité-là. Qu'est-ce qui arrive?

1955

M. LUC GAGNON :

1960 Bien, c'est comme ça a toujours été. Peut-être, si vous voulez, en termes de militant pour réduire les... en termes de changements climatiques, l'élément central qu'on ne parle peut-être pas suffisamment, mais quoi que c'est étrange, on commence à en parler au Québec, c'est l'étalement urbain.

Bien, si on n'a pas une stratégie pour vraiment combattre l'étalement urbain, il n'y a pas moyen de réduire vraiment les émissions de gaz à effet de serre dans les transports.

1965

Et qu'est-ce qui est l'élément clé, à mon avis, d'une stratégie de réduction de l'étalement urbain, c'est le tramway, puis le projet de tramways à Lachine avec l'écoquartier, c'est exactement

ça. C'est un outil excellent pour lutter contre l'étalement urbain parce qu'on crée du logement de qualité dans un contexte où les gens n'ont pas besoin de deux ou trois autos.

1970

Ça fait que c'est ça, là. Ça fait que s'il n'y a pas de tramway, si on continue comme avant, mais qu'est-ce qui va arriver, c'est l'étalement urbain plus que le développement. Les gens vont aller s'établir en banlieue au lieu de venir s'établir ici. Puis ça veut dire que le développement va se faire, mais ça va être très lent.

1975

Si je peux... je dépasse de mon mandat...

LA PRÉSIDENTE :

1980

Vous dépassez de beaucoup.

M. LUC GAGNON :

1985

Il y a eu deux ou trois questions que j'aurais voulu venir répondre, que vous avez parlées, puis les gens parlent des logements abordables ou des condos ou des maisons abordables.

1990

Quand on parle d'étalement urbain, un des gros, gros facteurs qui cause, puis il n'y a personne qui veut le dire clairement : c'est les banques. Quand vous allez à la banque, puis que vous êtes à revenu modeste, on va vous dire « ah, pour acheter un condo ou un logement, ça vous prend des revenus de X », puis... Parce qu'il faut que votre paiement hypothécaire ne soit pas plus que 30 % que votre revenu X.

1995

Puis là, on ne tient pas compte d'aucun autre facteur. La banque, elle fait ça. Ça fait que systématiquement, tous les gens qui sont un peu pauvres, ils se font tous refuser les demandes hypothécaires ou, qu'est-ce qu'ils font, c'est simple : ils s'en vont loin en banlieue, créent l'étalement urbain parce qu'ils vont avoir une maison bien moins chère, puis là, la banque leur donne le prêt, mais ils ont besoin de deux autos. Ça fait que...

LA PRÉSIDENTE :

2000 Donc, vous résumez?

M. LUC GAGNON :

2005 Non, mais c'est ça qui était mentionné tout à l'heure. Il faut que la ville et les promoteurs du projet mettent ça en évidence. Si vous venez ici, vous allez, avec la géothermie, trois fois moins de factures de chauffage. Pas d'auto, ou peut-être 10 fois moins de coûts de transport.

2010 Et d'envoyer un message très clairement aux banques en leur disant « vous pouvez prêter à des gens beaucoup plus élevé même s'ils ont des revenus modestes, parce que les dépenses subséquentes vont être très faibles à comparer d'aller s'acheter une maison en banlieue ».

2015 C'est... l'enjeu déterminant, c'est de tenir compte des coûts d'exploitation, les coûts des autos. On ne veut pas en tenir compte de comment ça coûte, une auto. Ça coûte 10 000 \$ par année facilement. La banque, elle ne veut pas en tenir compte. Mais c'est ça qui fait que le développement, il ne va pas à Lachine, il va sur des maisons de banlieue lointaines.

LA PRÉSIDENTE :

2020 Alors, sur ce...

M. LUC GAGNON :

2025 Merci.