

1725 Et ça, il y a eu des ajustements au parc des Rapides, je vous dirais, je pourrais vous en raconter des histoires, mais dans le temps où on l'avait développé initialement, il y a du monde sur le coup qui étaient : « Ah, bien là, on est déçu de pas accéder ci, de ne pas accéder ça. » Mais on a créé des percées de paysage un peu partout. On a créé des lieux d'intérêts où les gens pouvaient se reposer et en gros, les gens maintiennent quand même assez bien les sentiers et ça, c'est dans un contexte où souvent au parc des Rapides, on peut avoir juste, dans 1730 l'entrée principale, le premier pont, 1 000 personnes à l'heure qui rentrent.

Donc, ça peut être énorme la fréquentation. Mais malgré tout, on protège la biodiversité.

1735 **MME MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire:**

Je vous remercie.

M. PATRICK ASCH :

1740

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1745

C'est tout le temps qu'on a. On vous remercie beaucoup. J'inviterais monsieur Jean-François Lefebvre et Kathrin Luthi, s'il vous plaît. Il y a peut-être eu des changements.

M. NORMAND GADOURY :

1750

Oui, mais ça vous avait été indiqué.

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, Messieurs, on vous écoute.

1755

M. NORMAND GADOURY :

1760 Bonjour, je suis Normand Gadoury et non Kathrin Luthi. Accompagné de Jean-François Lefebvre. On représente tous les deux Imagine Lachine Est. Alors, le mémoire qu'on a soumis, essentiellement, on appuie ce que d'autres organisations ont mentionné et on ne va pas s'étendre là-dessus, on veut favoriser évidemment la connexion, la trame comme on a utilisé comme terme pour favoriser l'utilisation du parc. On veut, évidemment, supporter la Falaise Saint-Jacques puis le maintien de la biodiversité rattachée à ce milieu qui va évidemment, agir
1765 comme paravent de notre pollution sonore ou une pollution de l'air pour les résidents.

1770 Il faut que ça soit lié avec le parc, parce que sinon, évidemment, ça va limiter l'usage des parcs de part et d'autre de l'autoroute 20. On favorise aussi une interconnectivité avec le parc Meadowbrook plus vers l'ouest et avoir aussi un lien dans l'autre direction, le lien nord-sud donc avec la dalle-parc.

1775 Mais on pense que de favoriser... tout ça évidemment, c'est pour s'assurer que l'utilisation du parc ne se fait pas juste par - ou l'accès ne se ferait pas seulement par des véhicules automobiles. Donc, il faut le faire par les gens qui viennent à pied, en vélo ou autrement, mais aussi, et nous, notre perspective, évidemment, c'est pour le développement d'un quartier qui serait à l'ouest du parc et on pense que l'accès au parc lui-même devrait se faire aussi par transport collectif et le lieu qui a une vocation historique liée au transport, qui puisse continuer à servir aussi, de faire la liaison entre les habitants qui sont à l'ouest et le centre-ville.

1780 Alors, je laisse Jean-François expliquer cet aspect de notre mémoire.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1785 Comme on disait, sur l'aspect conservation trame verte, je veux dire, on va pas mal dans la même direction que les autres. C'est pour ça qu'on va plus rapidement. Là où je pense qu'on amène un apport qui est plus particulier, c'est sur le fait que, en fait, toute la démarche ici, tout le

1790

monde s'entend pour dire qu'il faut favoriser la marche puis le vélo. Il y a comme un consensus. Ce qu'on oublie, la Ville de Los Angeles, qui est reconnu comme une des villes les plus étalées, les plus pros, où la dépendance à l'automobile est à son paroxysme, est une des villes qui a le plus d'espaces verts aux États-Unis et dans ce cas-là, on considère que les espaces verts ont contribué à déstructurer la ville et à éloigner les centres d'intérêt les uns des autres et à obliger les gens de se déplacer en auto.

1795

Donc vous voyez, on est comme, c'est comme si l'approche générale est très micro, puis on regarde tout le monde, il y a un consensus dans le, je dirais, le milieu des gens qui s'intéressent aux enjeux urbains vers le vélo puis la marche, mais il faut faire très attention, il faut aussi penser en termes de connectivité des pôles, pas juste la connectivité du site vert, mais comment est-ce que ça s'inscrit à l'intérieur d'une connectivité plus générale. Et dans ce cas-là, notre grande préoccupation, il y a une consultation qui s'en vient d'ailleurs de l'OCPM sur Lachine Est, mais il faut y avoir une cohérence entre les consultations puis entre les projets. C'est-à-dire, qu'il faut prévoir tout de suite que oui, il y a un gros développement, probablement le plus gros projet de développement résidentiel à Montréal maintenant, avec 5 000 maisons, 10 000 personnes et dans Lachine Est, et on peut pas concevoir ça avec 5 000 voitures puis procéder de la même façon qu'on faisait autrefois. Donc, ça veut dire qu'il faut repenser, il faut profiter de l'occasion pour repenser les choses.

1800

1805

1810

Dans ce contexte-là, je vous ramène à notre point 5, en fait, on arrive en fait, à l'enjeu des changements climatiques en même temps qu'on arrive à l'enjeu de l'aménagement plus structurant. Donc, on a glissé notamment, quelques considérations factuelles, mais qui sont nécessaires dans le débat.

1815

Premièrement, il ressort de plus en plus que les véhicules électriques vont amener une réduction très limitée aux émissions de gaz à effet de serre dans les prochaines années. Notamment, qu'une bonne partie des réductions même qui apparaissent ici, c'est tout simplement qu'on a transféré les émissions en Chine où sont fabriquées les batteries. Bon, donc, les autobus diesels, puis diesel hybride, ne réduisent à peu près pas ou très peu les émissions de gaz à effet de serre. Ils ont un rôle social important, il y a un rôle structurant important, mais,

1820 le taux de remplissage des autobus est quand même relativement bas dans le sens qu'il arrive plein en heure de pointe, mais c'est parce qu'il a commencé vide au début de son travers et il repart vide dans l'autre direction. Et on s'attend à avoir un service... normalement, quand on va finir ce soir notre présentation, on a un autobus qui va nous ramener chez nous à Lachine. Donc, et les 300 autobus qui s'ajoutent, les 300 autobus hybrides promis par la mairesse qui vont s'ajouter, ça va améliorer le service, mais ça vise aussi à faire en sorte que les gens soient moins pris comme des sardines à l'heure de pointe et qu'il y ait un meilleur service hors pointe.

1825
Donc, oui, on va favoriser le transport collectif, ce qui est bien, mais les autobus hybrides ou diesels amènent des émissions de gaz à effet de serre par utilisateur qui sont à peine au niveau de ceux qui sont, un automobiliste avec une petite voiture solo.

1830 Et là, on vous a remis, en version papier puis demain on va vous envoyer la version électronique là, et du mémoire final qui remplace celui qu'on avait mis précédemment qui est une première ébauche, vous aviez vu que le format s'est amélioré. Désolé, il y a du bénévolat en arrière et bon, on essaie du mieux qu'on peut. Donc vous conservez la version et la version électronique, après une bonne nuit de sommeil, va vous parvenir demain matin.

1835
Donc, on soulève l'autre document, l'annexe, c'est le « *Test climat sur le Réseau Express Métropolitain* », l'étude qui a été réalisée par le Syndicat canadien de la fonction publique et la Coalition climat Montréal. Je ne rentrerai pas dans les détails, mais ça vient appuyer les éléments que je viens de vous dire sur le fait que les transports collectifs, les transports en fait, l'autobus électrifié a des limites, les SkyTrain de la Caisse a aussi des limites.

1840
Bon, ça serait trop long en deux minutes maintenant pour l'aborder et la conclusion de tout ça, c'est quand même, il y a une technologie qui a un effet structurant extraordinaire, qui est électrifiée, sans batterie, c'est le tramway. Et le tramway est actuellement en implantation, en réimplantation partout dans le monde et bon, bonne nouvelle, la Coalition Avenir Québec a trois lignes de tramway dans son programme, donc, deux dans l'est de Montréal et une sur le boulevard Taschereau plus l'appui au tramway de Québec du maire de Québec, donc on peut dire que le tramway est en train de revenir, de reprendre ses lettres de noblesse ici, tout ce qu'il

1850 manque, c'est un tram centre-ville – Lachine, qui correspond en fait à la portion métro de surface de la ligne rose de Projet Montréal et de la maïresse. Donc, c'est pas autre chose. C'est tout simplement une autre façon de renommer ce segment-là du projet de la ligne rose.

1855 Donc, et là, le lien, c'est que ce projet-là permettrait à la fois de faire un bon développement dans Lachine Est, mais en même temps, on vient de régler le problème de l'accès au nouveau parc en transport collectif. Là, on a un transport collectif extrêmement structurant qui partirait du centre-ville, qui se rendrait jusqu'à Lachine, peut-être même jusqu'à Dorval, c'est à voir, O.K. Là, on va se concentrer sur la cour Turcot, mais c'est très facile d'avoir un ou deux accès stratégiques qui permet de relier avec les activités qui auront été développées.

1860 Là-dessus, on était d'accord, dans notre mémoire, on disait, on n'a pas été explicites, mais le concept de conserver des activités autres, O.K., puis il y a des choses, juste en assistant aux présentations, aux excellentes présentations précédentes, on se rend compte que dans notre précipitation, on a voulu se concentrer sur un sujet qui était oublié plus par les autres, mais par exemple, l'agriculture urbaine, c'est un élément qu'on verrait très bien intégré.

1865 On a un très grand site. Il y a beaucoup de gens qui n'ont pas accès à des jardins et qui seraient prêts à se déplacer pour pouvoir avoir accès à un petit jardin sans compter des jardins collectifs, sans compter le concept d'une promenade gourmande, donc, où ça serait arbres fruitiers et jardins accessibles à tout le monde à ce moment-là pour certains segments.

1870 Ça, c'est toutes des combinaisons qui pourraient être faites avec des activités, mais pensées de façon structurelle, vous avez le tram qui arrive. Bon, deux stations stratégiques, par exemple, qui donnent accès à des points stratégiques du parc pour pas faire trop d'arrêts et qui se rend, qui vient relier l'ouest et l'est, donc on a combiné l'enjeu transport, qui est l'enjeu le plus important pour la réduction de gaz à effet de serre avec un objectif de conservation d'un site tout en permettant ce site, et ça été très bien démontré par monsieur Asch avant, d'être accessible, donc plus facile à être approprié par les gens, on gagne sur tous les plans. Voilà.

1875

M. NORMAND GADOURY :

1880

Pour arriver à la conclusion, donc, on veut s'assurer qu'on maintienne une emprise pour le tram dans l'aménagement du parc. On pourrait dire un tram pour la trame.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1885

Peut-être, la phrase que j'ai oublié de dire effectivement, c'est important de dire que les deux dernières figures que vous avez et la page avant, on cite en fait, vous avez eu l'autre document dont j'ai pas parlé, mais l'étude qui a été faite pour l'arrondissement de Lachine en 2016 par le groupe de recherche appliquée en macroécologie, l'étude d'opportunité, en fait qui comparait l'option tram et l'option SkyTrain et qui reconnaissait que l'option tram était la meilleure pour desservir Lachine, donc, il y a une autre étude similaire qui a été faite pour Dorval également.

1890

1895

Donc, avec les mêmes conclusions et dans l'étude, c'était soulevé, il y a deux schémas qu'on vous a remis tout simplement à la fin, qui montraient que les plans du ministère des Transports, en 2010 puis une variante en 2015, prévoyait une emprise pour un tramway puis une emprise pour le train de l'ouest, ce qu'on dit, à ce stade-ci, c'est au moins que dans vos recommandations, on n'est pas là pour dire à quelle place, c'est pas gros ce que prend un tram, puis les photos qu'on vous a mis sur la page couverture, je veux dire, c'est choisi, c'est le tram de Vauban et celui à Paris.

1900

1905

C'est des photos que j'ai pris, dans ce cas-là où on voit c'est gazonné en dessous, ça ne détruit pas du tout, ça ne minéralise pas du tout le milieu, ça s'intègre très bien en bordure d'un parc à ce moment-là de façon fantastique et tout ce qu'il faut c'est que la commission lance un message pour dire aux autorités à la Ville de Montréal, faite votre *job* pour vous assurer que le ministère des Transports n'a pas oublié, en cours de route, ce qui était prévu, puis que dans cet immense parc, il y a moyen d'avoir quelques mètres de large qui soient maintenus pour permettre un tram, donc, pour ceux qui connaissent Lachine, on a toute une emprise ferroviaire abandonnée en plein milieu de Lachine sur tout un secteur, on a juste à avoir l'emprise sur la

1910 cour Turcot, on vient d'avoir la moitié, sinon plus du trajet pour le tram qui est tout trouvé à des coûts très raisonnables. Voilà.

LE PRÉSIDENT :

1915 Merci. Je vais peut-être commencer. C'est sûr que vous nous avez remis ça...

M. NORMAND GABOURY :

On est désolés.

1920

LE PRÉSIDENT :

1925 Ce sont des choses qui arrivent. Concrètement, l'emprise nécessaire, qu'est-ce que ça veut dire pour le projet de parc? L'emprise que vous dites qu'il faut prévoir, qu'est-ce que ça voudrait dire concrètement par rapport à l'aménagement de ce parc-là? On réduirait de quelques hectares ce qui ...

M. NORMAND GABOURY :

1930 Quand on dit quelques hectares, juste pour comparer, je vais vous donner l'exemple du SRB Pie IX, qui est connu. Donc, en faisant le SRB Pie IX, on va être obligé de couper des arbres sur la rue Pie IX, O.K., pour faire cette voie réservée. Parce qu'un conducteur d'autobus, c'est la même chose que quand on conduit une voiture. On ne conduit pas droit avec le volant, on doit avoir une petite marge. On se promène de gauche à droite.

1935

Un tramway, ç'a pas le choix, c'est en avant ou en arrière. Vous n'allez pas sur les côtés, ça suit le rail. Les voies de tramway sont beaucoup plus étroites, les emprises sont beaucoup plus étroites qu'une rue, ce qui veut dire que si on mettait un tram plutôt qu'un autobus, on n'aurait pas besoin de couper d'arbres sur Pie IX.

1940

1945 Ce que ça veut dire, c'est très étroit, à part quand on fait le quai puis qu'on rajoute trois mètres, quatre mètres de plus pour avoir le quai, là où c'est l'embarquement, le débarquement, mais sinon, c'est très, très étroit le corridor et c'est gazonné à ce moment-là, de toute façon. Donc, ça peut être tout simplement une bordure de parc où le tram circule tout simplement. Donc, on perd presque rien comme espace pour faire en sorte qu'on a une accessibilité qui est décuplée puis qu'on a en même temps gagné sur nos objectifs plus macro-écologiques, les réductions de gaz d'effet de serre et développement du transport collectif. Mais c'est très, très étroit, on parle, c'est quelques mètres. C'est moins large que deux voies pour autos.

1950 **MME MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire:**

Est-ce que je comprends bien, parce que votre recommandation 1 vous mentionnez le long de la rue Notre-Dame, par contre. Donc, ça peut être dans l'emprise de Notre-Dame?

1955 **M. NORMAND GABOURY :**

1960 Ça peut être modifié. Tout ce qu'on dit, je veux dire, on n'arrive pas ici en disant qu'on impose un tracé, par exemple. Ce qu'on dit, c'est que le ministère des Transports avait déjà choisi un tracé, ça se peut que ça été modifié en cours de route, ça se peut qu'il y ait des bouts ont été oubliés en cours de route, O.K. Là, on parlait même pas de parc à l'époque.

1965 Donc, c'est arrivé, c'est tout nouveau. Honnêtement, quand l'autoroute a été déplacée, plusieurs personnes, bon, j'enseigne en études urbaines, puis comme plusieurs autres, on pensait que du développement serait fait là, c'était possible. Bon, il y a un choix qui a été fait, et qui nous semble adéquat, mais en autant qu'on fasse pas... monsieur Asch l'a dit, si on fait la stricte conservation à certains moments, pour pouvoir préserver 10 mètres de large, on va s'empêcher de mettre la structure qui permettrait d'éviter les changements climatiques qui sont en train de déboussoler tous les climats de la planète.

1970 Si on regarde en Californie, il y ben beau préserver des parcs, ils ont passé au feu. Donc, à certains moments, je pense que les quelques mètres, il y a moyen de les trouver, mais on

1975 n'impose pas une place, ce qu'on dit, c'est, vous avez le pouvoir de dire à la ville qui, elle, elle a un pouvoir de dire au ministère des Transports, ben, il y a une préoccupation pour s'assurer à ce que ce lien-là soit fait puis c'est pas grave qu'il soit quelques mètres plus au nord ou au sud. L'important c'est qu'il traverse est-ouest et qu'il donne un accès au parc, là on a vraiment, on vient d'avoir un nouvel objectif de faire un arrêt là.

MME MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire:

1980 Dans un contexte de planification de la mobilité dans ce secteur-là, est-ce que ça vient éliminer une offre en transport collectif déjà existante ou remplacée, peut-être pas éliminer, mais remplacer, des lignes d'autobus, par exemple ou je ne sais trop, ou ça vient s'ajouter? Comment ça se joue dans...? Je comprends qu'il y a des personnes qui vont s'installer... 30 000 ou je ne sais trop.

1985

M. NORMAND GABOURY :

1990 Je vais reprendre l'exemple du SRB Pie IX, O.K. C'est un exemple connu. Le SRB Pie IX, c'est un cas parfait où c'est une erreur de faire un SRB. Un service rapide pour bus. Bon, il y a eu des choix qui ont été faits politiquement à certains moments, mais c'était plus parce que, en fait, à une certaine époque, la ville s'était fait dire par le gouvernement qu'il n'y avait pas de budget puis qu'ils devaient prioriser les projets.

1995 Puis, à ce moment-là, c'est là que le projet de tram sur Pie IX a tombé puis que c'est celui sur Côte-des-Neiges qui avait été mis comme priorité. Pourquoi est-ce qu'Ottawa convertit sa voie réservée pour autobus pour un tramway, c'est que rendu à un certain nombre d'usagers, passé 30 000 passagers par jour pour une voie réservée, vous avez une congestion d'autobus qui se nuisent mutuellement et qui deviennent inefficaces. Non seulement sur le plan environnemental, vos autobus sont énergétiquement, oui les voies réservées sont plus pleines et elles servent quand même plus, mais, je veux dire, ils se nuisent mutuellement.

2000

2005 Vous avez une congestion d'autobus. Dans ce cas-là, vous remplacez les autobus de cette voie-là, chaque tram remplace cinq autobus. Et à Ottawa, il prévoit sauver 100 millions par année dans les frais d'opération avec la ligne de tramway. On a calculé pour le SRB Pie IX, on sauverait 35 millions par année en mettant un tram sur Pie IX. Donc, il se paierait tout seul, même si le gouvernement du Québec ne donnait pas un sou, il se paierait, par rapport au surcoût de passer... tout l'argent qui est prévu pour le SRB on rajouter 200 millions puis on vient d'avoir un tram, puis vous voyez, ça se paye tout seul.

2010 Bon, pour revenir à notre cas, à ce moment-là, il y a un certain nombre de lignes d'autobus qui seraient remplacées, par exemple la 496 Express qui s'en va à Lachine, il y a quelques lignes d'autobus qui seraient remplacées et il y a d'autres lignes qui seraient modifiées pour devenir complémentaires à ce moment-là.

2015 Donc, l'objectif n'est pas d'enlever tous les services d'autobus, mais de remplacer certaines par un service qui va être beaucoup plus confortable, climatisé, attirant, le confort est plus grand, donc il y a un attrait beaucoup plus grand au niveau de l'utilisation à cause des variables confort, climatisation, sièges assis, le roulement qui n'est pas le même, donc, tout ça augmente le confort. Mais, on n'est pas dans un contrat, par exemple, comme la Caisse de dépôt, qui dans le cas du REM interdit aux sociétés de transport d'offrir un service d'autobus sur les territoires qu'il desserve. Ça, c'est la clause de non-concurrence de la Caisse. C'est une des raisons pour lequel on trouve que ce projet-là est aberrant. C'est un projet de privatisation et non pas de développement de transport collectif, mais c'est tout un débat.

2025 Mais, là on parle de transport public. Allez dans n'importe quelle ville européenne, vous avez le choix de prendre un tram ou un autobus. Dépendamment de où vous allez, le prix que vous êtes prêts à payer ou le service que vous voulez avoir. Donc, ça ne va pas en compétition, ça va en complémentarité, mais dans ce cas-là, c'est logique, vous allez remplacer certains autobus et vous allez avoir moins de congestion d'autobus, les autobus que vous allez mettre
2030 vont vraiment pouvoir rajouter des services là où ils sont manquants.

MME MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire:

Je vous remercie.

2035

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Il faut aussi tenir compte du fait qu'il va y avoir une augmentation importante de la population, puis à ce moment-là, on craint que le service soit déclinant pour la nouvelle population.

2040

LE PRÉSIDENT :

On vous remercie beaucoup pour votre contribution. J'appellerais maintenant monsieur Tony Mandl, s'il vous plaît.

2045

M. ANTHONY MANDL:

J'avais une présentation sur une clé USB, je ne sais pas si...

2050

LE PRÉSIDENT :

Oui, monsieur peut vous aider à...

2055

M. ANTHONY MANDL:

Il faut dire que j'avais écrit comme un genre de lettre. Je l'avais soumis, présenté sur le site Web, mais je me suis rendu compte que je l'avais fait seulement en anglais. Alors, j'ai fait une traduction.

2060

LE PRÉSIDENT :

On est capable dans les deux langues.