

Donc, 17 pourcents de la superficie de protection des surfaces vertes, bien, vertes, des surfaces naturelles. Un territoire naturel, il faut l'acheter, il ne faut pas juste se laisser se transformer en condos ou en stationnements.

975

Donc, il y a beaucoup de, comme l'Institut Douglas qui a été sur le dessin, la carte de référence, il est zoné, pas zoné, il est identifié comme zone verte, mais en 2004, je crois, lors du PMAD, 30 pourcents de l'Institut, ils l'avaient balancé comme futures résidences.

980

Puis là, je comprends que c'est protégé et il y a pleins d'autres superficies comme ça, comme les golfs, qui ont proposé de protéger. Donc, c'est important que la Ville, dans le plan d'action de... la vision, c'est de dire on doit augmenter la superficie.

985

17, peut-être qu'on n'aura pas ça à Montréal, mais 10, quand on est actuellement à 6, ce n'est pas un gros, gros saut, là.

LA PRÉSIDENTE :

990

Merci beaucoup de cette précision. Alors, Messieurs Mélançon et Marcoux, merci beaucoup et je vous souhaite une bonne soirée.

995

**Mme LUCILLE SIRAUT
Mme MAËLLE OURY
M. TONY BRUNEL
UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL**

1000

LA PRÉSIDENTE :

J'inviterais maintenant Lucille Siraut. Oh, vous êtes tous là.

Alors bonsoir. Je répète les consignes : dix minutes de présentation et dix minutes de questions-échanges avec les commissaires. D'accord?

1005

Mme LUCILLE SIRAUT :

Merci. Bien, bonjour. Tout d'abord, merci pour votre accueil. On est là pour vous présenter notre réflexion à l'Horizon 2050.

1010

LA PRÉSIDENTE :

Il va falloir parler un petit peu plus fort, je pense.

1015

Mme LUCILLE SIRAUT :

Oui? O.K. En fait, on est trois étudiants. On est inscrits au cours Planification des transports au Département de géographie de l'UQAM.

1020

Pour ma part, je chemine dans le certificat Aménagement du territoire et gestion des risques. Et mes deux collègues, sont en année d'échange et sont inscrits à l'Institut d'urbanisme en Master 1, à Lyon, en France.

1025

Donc, suite à la lecture de la Vision du développement proposée par le Ville de Montréal, on souhaitait apporter tout d'abord quelques critiques et commentaires.

On est d'avis que contenu de la gravité des crises écologiques et climatiques actuelles, il est primordial d'envisager une transition concrète, rapide et radicale.

1030

Nous jugeons nécessaire de faire l'évaluation des scénarios les plus pessimistes en matière de planification parce que cela pourrait avoir un impact sur les coûts et l'acheminement des matériaux, la disponibilité de la main-d'œuvre et donc, la faisabilité des projets et le respect des échéanciers.

1035

Nous tenons également à rappeler que le non respect des cibles de carboneutralité que nous nous sommes fixées pourrait entraîner des conséquences désastreuses sur l'ensemble des populations et de la biodiversité.

1040

Voici la carte qui est issue du Projet de ville de Montréal. On constate que les propositions représentées se limitent au seul territoire de l'Île de Montréal et au transport de personnes. De plus, les propositions restent assez vagues.

1045

Il nous apparaît nécessaire que la Ville de Montréal s'inscrive dans une approche plus globale et multiniveaux qui inclut une extension des réseaux de la Ville aux banlieues, qui tiennent également compte du transport des biens et des marchandises et qui apporte une transformation structurelle majeure et simultanée dans le secteur des transports, de l'énergie et agroalimentaire.

1050

Je vais maintenant laisser la parole à ma collègue qui va vous parler des avantages d'un tramway pour l'Île de Montréal. On va se concentrer vraiment là-dessus.

Mme MAËLLE OURY :

1055

Tout d'abord, nous pensons que l'implantation d'un tramway est un moyen de lutter activement contre les gaz à effet de serre puisqu'un tramway consomme 10 fois moins d'énergie et produit jusqu'à 100 fois moins de gaz à effet de serre qu'une voiture.

1060

De plus, cela permet de répondre aux objectifs des plans d'aménagement de Montréal en diminuant les déplacements en auto solo et en les transférant vers des transports moins énergivores.

On a l'exemple de Lyon, une ville française, où le développement d'un réseau de transport collectif et notamment d'un réseau de tramways permet un recul de la voiture de cinq points entre 2006 et 2015 et une augmentation de deux points du déplacement doux et en transport collectif.

1065

Donc ainsi, le développement d'un réseau de transport en commun efficace, notamment par le biais de l'implantation du tramway, permet de diminuer l'utilisation de la voiture et donc, des émissions de gaz à effet de serre.

1070

De plus, l'implantation d'un réseau de tramways répondrait également aux objectifs de développement durable et notamment, au onzième qui stipule que les villes doivent offrir des moyens de transport publique accessibles, sûrs, fiables et durables.

1075

Donc, le tramway répond à ces objectifs notamment en termes de durabilité. En effet, le tramway permet donc de limiter les émissions de gaz à effet de serre puisqu'il fonctionne à l'électricité.

1080

Et de plus, il a une durée de vie qui est longue, donc de 25 jusqu'à 30 ans et jusqu'à 40 ans s'il y a un entretien de l'infrastructure.

Il permet également de transporter beaucoup de personnes puisqu'il a un facteur de charge important et dessert un territoire vraiment important à un coût inégalable.

1085

En effet, l'implantation d'un réseau de tramways est économique et plus réaliste puisqu'il est plus aisé et moins coûteux de construire en surface plutôt qu'en souterrain.

1090

Donc, pour le même coût, un tramway dessert trois fois plus de quartier, par exemple, que le métro. Et la construction de métros ou encore de skytrains est dix à cinq fois plus cher par kilomètre que le tramway.

Ainsi, nous, on propose qu'au lieu de procéder à l'agrandissement de la ligne de métro bleue, qu'il faudrait plus créer, donc pour le même coût, quatre lignes de tramway pour desservir un plus grand territoire.

1095 **Mme LUCILLE SIRAUT :**

L'avantage d'un choix comme le tramway, c'est la possibilité de faire évoluer facilement la capacité de transport en allongeant la longueur des quais d'une station, en les élargissant et en achetant de nouveaux modules pour moderniser.

1100

Pour une station souterraine ou aérienne, les coûts d'agrandissement sont majeurs et les travaux sont difficilement réalisables. Contrairement à une station de surface qui peut facilement être prolongée à des coûts beaucoup plus faibles.

1105

Vous avez sur cette photo, l'exemple d'un projet de modernisation de 19 stations sur la ligne T1 en région parisienne, suite à l'allongement de la ligne.

1110

Un tramway permet aussi une ville plus sécuritaire pour les piétons. Donc, c'est certain qu'il existe encore des risques de collisions avec les piétons et que ceux-ci représentent une large proportion des tiers impliqués dans les accidents avec un tramway.

Les décès liés au tramway suscitent souvent beaucoup d'émotion et sont largement utilisés par les détracteurs des mobilités douces.

1115

Pourtant, il suffit de comparer les collisions tram-piéton avec les collisions auto-piéton pour prendre conscience de la disparité entre ces deux types de collisions.

À titre d'exemple sur l'année 2020, la France ressent 145 collisions tram-piéton contre 7 461 collisions auto-piéton. C'est 50 fois plus.

1120

Il est néanmoins possible de s'inspirer des aménagements européens pour réduire ce risque-là. Les accidents peuvent être analysés.

1125 On peut penser à une meilleure conception des têtes de train, ça peut passer également par des aménagements visuels aux intersections ou la mise en place de sites propres, c'est-à-dire des voies réservées pour les tramways.

M. TONY BRUNEL :

1130 De plus, le tramway est une partie intégrante de la ville car il permet de s'inscrire aisément dans le paysage urbain et contribue même à son amélioration.

1135 En effet, le tramway peut être alimenté par des fils aériens. Aujourd'hui, il est possible de faire des fils assez fins et qui sont donc discrets dans le paysage.

1140 On crée des infrastructures design avec les stations, la signalisation ou bien le mobilier urbain. Et on peut procéder à une végétalisation des lignes qui permettront la réduction des ilots de chaleur, la bonification de la biodiversité, l'embellissement du paysage urbain et ainsi, renforcer aussi la sécurité.

1145 Le tramway est aussi un moyen de transport conçu pour toutes et pour tous et permettrait une accessibilité universelle, notamment grâce à son plancher bas. À l'intérieur du tramway, il y aura un espace dédié pour les personnes à mobilité réduite, les poussettes et les fauteuils roulants.

1145 Selon l'article 15 de la Charte des droits et libertés de la personne du Québec : « nul ne peut, par discrimination, empêcher autrui d'avoir accès aux moyens de transport ».

1150 Cependant, une étude de l'Office des personnes handicapées du Québec montre que 48 pourcents des Québécois à mobilité réduite ne prennent pas de transport en commun car il est difficile d'y monter ou d'y descendre. L'accessibilité universelle est donc un enjeu important aujourd'hui.

1155 Maintenant, nous allons montrer que le développement de la mobilité collective va de pair avec le développement de la mobilité active.

1160 Cet ainsi qu'il faut avoir un bon partage de la chaussée. Pour favoriser la mobilité active, il faut créer de grands trottoirs ainsi que des pistes cyclables pour faciliter la circulation des piétons ainsi que des vélos.

1165 Mais, pour cela, il faut diminuer la place de la voiture sur la chaussée et ce partage permettra aussi d'avoir une seule rangée de stationnements, avoir une ou deux voies pour les voitures, une voie pour les bus, un espace pour les rames de tramway et aussi des espaces végétalisés comme à Lyon.

1170 Cela permettra l'amélioration de la qualité de l'air, de la santé des personnes et la diminution des nuisances sonores.

1175 Favoriser les mobilités douces et actives réduit les émissions de gaz à effet de serre et ainsi, cela pourra rendre la qualité de l'air meilleure, une meilleure santé de la population et aussi, une réduction de la pollution sonore. Cela favorisera la santé des personnes et aussi à leur bien-être.

LA PRÉSIDENTE :

1175 Il vous reste deux minutes.

Mme LUCILLE SIRAUT :

1180

L'absence des différents aspects qui résultent de la pratique cyclable, donc ça peut s'avérer être un frein puissant à la mobilité douce.

1185

Alors, pourquoi intégrer les vélos dans la chaîne de transport? Mais tout d'abord, parce que les travailleurs et travailleuses qui utilisent le vélo sont en meilleure santé. Et de plus, ça permet d'aller chercher une clientèle supplémentaire.

1190

L'intégration du vélo, ça peut se faire par l'implantation de garage à vélo proche des stations, par exemple, on pourrait mettre des stations Bixi. Ou encore, l'autorisation d'accéder au transport en commun avec un vélo.

1195

C'est quelque chose qui se pratique déjà en Europe. À Grenoble, en France, les vélos sont autorisés à toute heure de la journée. À Bordeaux, Lyon et Strasbourg, ils le sont aux heures creuses.

1200

À Berlin, en Allemagne, on peut avoir un emplacement à vélo réservé si on prend un ticket ou un abonnement spécial. Et, à Stuttgart, les tramways sont parfois équipés de plateformes, à l'avant, pour pouvoir recevoir les vélos.

1205

Le transport de marchandise en milieu urbain, s'effectue essentiellement par camionnage. À Montréal, les camions représentent onze pourcents du trafic routier et on estime que la congestion coûte aux camionneurs presque 132 millions de dollars par année.

Si on considère que les véhicules lourds sont largement impliqués dans les accidents incluant les cyclistes et les piétons, qu'ils détériorent grandement les infrastructures routières et causent de nombreuses nuisances, il est donc souhaitable de planifier rapidement un autre moyen de transport de marchandise en milieu urbain.

1210

Le tramway jumelé avec les vélos cargos, comme le projet Colibri, à Montréal, pourrait s'avérer parfait pour ça et c'est déjà quelque chose qui se pratique en Europe.

1215

Les essais effectués en France et au Pays-Bas ont prouvé que le transport de marchandise par tramway, en dehors des heures de pointe, n'avait aucun impact sur le transport des passagers.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous demanderais de conclure, s'il vous plaît.

1220

Mme MAËLLE OURY :

Ainsi, implanter un réseau de tramway important, nous permet de desservir l'ensemble de la Ville de Montréal et des communes de Laval et Longueuil. Cela s'inscrit également dans les objectifs du Plan local de déplacement et du Plan climat de la Ville.

1225

Cela contribue à redonner vie aux espaces publics et de plus en plus apprécié par les citoyens comme le montre l'exemple des villes européennes comme Bordeaux.

1230

Enfin, il nous apparaît essentiel, pour lutter contre le changement climatique, de développer des réseaux de transport efficaces et notamment de tramways. Cela nous permettrait d'atteindre la carboneutralité et même de viser la carbonégativité contenu de la situation actuelle.

LA PRÉSIDENTE :

1235

Merci beaucoup. Messieurs, des questions, des commentaires?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1240 Peut-être un commentaire. Votre carte, au tout début, vous montriez Montréal, la région, Laval, Rive-Sud, c'est que le PUM 2050, c'est vraiment la Ville de Montréal. Pour toucher l'ensemble des régions, c'est la RTM qui est l'Agence de planification du transport dans la région de Montréal.

1245 **Mme LUCILLE SIRAUT :**

 Exactement, mais il faut quand même entretenir un dialogue avec les autres intervenants.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1250 Effectivement. Puis vous, vous avez mentionné que le tram pourrait, à moindre coût, remplacer la ligne bleue, mais vous considérez que c'est la même capacité un tramway qu'une ligne de métro pour desservir la population pour des longs parcours?

1255 **Mme MAËLLE OURY :**

 Alors, on peut peut-être... enfin, déjà le tram a quand même une capacité de charge qui est importante, on peut facilement rajouter des wagons en heure de pointe plus facilement qu'un métro qui a une taille qui est standard et qui reste la même, finalement.

1260 **Mme LUCILLE SIRAUT :**

 La taille des quais qui est standard.

1265

Mme MAËLLE OURY :

1270 Oui. Et le tram, on peut aisément déjà agrandir les quais et en heure de pointe, par exemple, mettre des wagons supplémentaires au tramway pour accueillir plus de personnes et peut-être accélérer aussi la fréquence de passage des tramways.

Mme LUCILLE SIRAUT :

1275 Puis, il faut considérer aussi l'heure de pointe, je pense que la majorité des gens passent en l'espace d'une heure.

1280 Donc, c'est sûr que bon, si on agrandit les wagons sur cette heure de pointe là ou qui reprend, je pense que c'est presque la moitié du trafic, on est quand même capables, malgré tout, avec aussi des tramways, d'avoir un réseau beaucoup plus large et peut-être plus de décentraliser les déplacements.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1285 Merci.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

1290 Une question de clarification, en fait de plus de compréhension, c'est pour ma gouverne et un peu pour la gouverne de la Commission.

Par rapport à l'enquête qui a été réalisée dans l'aire métropolitaine lyonnaise, vous parlez d'une réduction de cinq points.

1295 Je voulais juste savoir, est-ce que par rapport aux efforts qui ont été investis, est-ce que vous trouvez que c'est significatif?

Et l'augmentation, par rapport au transport en commun doux, de deux points, est-ce qu'on devrait comprendre qu'il y avait une corrélation entre les cinq points et les deux points?

1300

Est-ce que les deux points devraient être plus que les cinq points? Comment apprécié ces résultats?

Mme MAËLLE OURY :

1305

Bien, on voulait surtout mettre en avant que même si ce n'est peut-être pas à la hauteur des attentes, il y a quand même un recul de la voiture et un transfert quand même sur les transports collectifs.

1310

Après, est-ce que c'est significatif par rapport à l'investissement qui a été fait, je ne sais pas...?

Mme LUCILLE SIRAUT :

C'est déjà une meilleure option que de laisser la voiture gagner de la place.

1315

LE COMMISSAIRE CHARLES :

O.K., merci. Ça va pour moi.

1320

LA PRÉSIDENTE :

Ça va? Ça va aussi?

1325

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Est-ce qu'on a du temps encore?

LA PRÉSIDENTE :

Oui, on a du temps.

1330 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Pour revenir sur le vélo cargo, je trouve ça très intéressant. Vous avez parlé de tram vers, pas le vélo cargo, excusez-moi. Le City Cargo, le transport des marchandises par tram qui pourrait peut-être se faire par métro aussi. Donc, c'est le tram vers le vélo cargo, puis distribution.

1335

Comment ça fonctionne à Lyon, est-ce que ça se charge, les trams, à la gare ou au centre de... à quel endroit? Comment ça fonctionne?

Mme LUCILLE SIRAUT :

1340

Alors, ce n'est pas à Lyon que ça a été en place. En fait, le projet qu'on a présenté, a été proposé à la COM21 et c'est la Ville de Ste-Étienne qui a fait l'essai en 2016.

1345

Donc, ils chargeaient effectivement les marchandises, ils prenaient des tramways, des anciens tramways, puis ils les faisaient circuler entre les trams passagers, en dehors des heures de pointe.

Et après, c'était déchargé dans une place où il y avait des vélos cargos qui pouvaient venir aisément venir chercher leurs colis et après, les rapatrier au centre-ville.

1350

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

O.K., merci.

1355

LE COMMISSAIRE CHARLES :

Ça va pour moi, merci.

1360 **LA PRÉSIDENTE :**

Écoutez, on vous remercie beaucoup. Je m'excuse, je n'ai pas tous vos noms. Monsieur Brunel, Madame Oury et Madame Siraut, merci beaucoup.

1365 **Mme LUCILLE SIRAUT :**

Merci.

1370 **Mme MAËLLE OURY :**

Merci à vous.

1375 **M. TONY BRUNEL :**

Bonne soirée.

1380 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonne soirée.
