

M. SAMEER HAIDARI :

4275

Merci.

Mme CAMILLE HUPPÉ :

4280

Merci à vous.

LA PRÉSIDENTE :

Et nous prenons une petite pause de quelques secondes.

4285

**Mme JALILA AYEVA, Mme FRÉDÉRIKA BOISCLAIR-BASQUE, Mme SANDRINE
OUELLET et Mme AYA EL ABDOULLI**

Groupe étudiant

4290

LA PRÉSIDENTE :

4295

Bonjour et bienvenue. Je vais vous donner la parole dans quelques secondes. À ce moment-là, je vous demanderai de vous identifier et de préciser le groupe que vous représentez, bien sûr. Nous avons lu le document que vous avez soumis à la consultation.

4300

Je vous le répète, même si vous le savez, vous disposez de dix minutes pour votre présentation. Je pense que vous avez dû le répéter, mais après huit minutes je vous informerai qu'il reste deux minutes donc pour conclure. Et période après laquelle les commissaires disposeront de quelques minutes pour vous poser des questions, c'est bon? Alors encore une fois bienvenue et la parole est à vous.

Mme FRÉDÉRIKA BOISCLAIR-BASQUE :

4305 Bonjour, pour commencer on vous remercie de nous recevoir. Moi, c'est Frédérika.
Ici c'est Jalila, Sandrine puis Aya. Nous sommes un groupe étudiant de l'UQAM en
deuxième année du bac en urbanisme et aujourd'hui on souhaite partager nos opinions et
points de vue concernant l'effet de la privatisation sur les transports, plus précisément le
REM et le freinage que ça représente pour nos moyens de transport actuels puis les
4310 opportunités futures.

D'après les propositions du PUM, on comprend qu'en 2050 Montréal est beaucoup
plus connectée, verte et desservie par une multitude de transports collectifs. Si on se fie à
la vision présentée, le REM ainsi qu'un possible tramway prendra une place importante
4315 dans cette transition écologique et accessible.

Pour cette présentation, on a décidé de se pencher spécifiquement sur ces deux
modèles de transport afin de dresser une brève analyse sur leurs retombées ainsi que nos
recommandations.

4320 Donc, pour commencer, abordons le REM. Le REM est le plus grand projet de
transport public entrepris au Québec au cours des 50 dernières années. Présentement il
comprend cinq stations fonctionnelles, mais en prévoit un total de 26 qui ensemble vont
lier Montréal, la Rive-Sud, Deux-Montagnes, Laval ainsi que l'aéroport Trudeau.

4325 Ce projet d'envergure a été possible grâce à un partenariat public/privé. Pour
mettre un peu la table sur les PPP, qui est l'acronyme, ceux-ci sont une collaboration dans
le but de financer, construire et exploiter des infrastructures ou des services publics. Les
PPP sont diversifiés en fonction de la répartition des risques, des compétences et du
financement.

4330

Selon un modèle DBFO, une multitude de combinaison d'acronyme est possible où chaque lettre indique les différentes responsabilités transférées aux partenaires privés. Parmi ces responsabilités, on compte le design, la construction, le financement, l'exploitation, la propriété, l'achalandage puis l'immobilier.

4335

Dans ce modèle, le REM est classé comme un PPP de type DBFOORD, entre guillemets, ce qui signifie que le partenaire privé, ici la Caisse de dépôt et de placement du Québec, détient l'ensemble des responsabilités possibles avec même une certaine influence sur les dimensions de développement immobilier. Notamment dans la capacité à capter des revenus fonciers liés au développement immobilier autour des stations.

4340

Donc d'après ce modèle, le REM se rapproche d'une privatisation maximale, ce qui lui confère une grande autonomie et un pouvoir décisionnel significatif sur l'orientation des projets puis l'exploitation future.

4345

Mme JALILA AYEVA :

Pour faire suite au point amené par ma collègue, je pense qu'il est maintenant important de souligner les principales retombées du modèle de gouvernance du REM et ses impacts sur le réseau de transport de Montréal.

4350

L'un des aspects les plus problématiques du REM, c'est la clause de non-concurrence qui est actuellement imposée par la Caisse de dépôt et de placement du Québec, donc CDPQ-Infra. Cette clause empêche la mise en place de services de transport concurrents sur les trajets desservis par le REM, ce qui va à l'encontre du modèle multimodal dit cocktail de transport de la grande région de Montréal.

4355

Dans le cadre de cette révision du plan d'urbanisme, la Ville privilégie un système de transport en commun diversifié permettant aux usagers de choisir entre plusieurs

4360 moyens, comme le train, le métro, les autobus et la marche selon leurs besoins. Donc, on parle ici d'une intermodalité qui est assurée.

En revanche, on constate une certaine cannibalisation, si je peux me permettre l'expression, au sein du système de transport. Un exemple frappant de ce cannibalisme ça
4365 serait la suppression éventuelle de la majorité de la desserte de la ligne de bus 747 vers l'aéroport qui offre actuellement un service direct et abordable entre le Centre-Ville et l'aéroport Montréal-Trudeau.

Cette décision réduit les options de transport pour de nombreux usagers. Qu'est-ce
4370 que je veux dire par la suppression de la majorité de la desserte? Dans le fond on parle ici d'une desserte qui se passerait uniquement la nuit quand le REM n'est pas service.

De plus, les lignes de train de banlieue, comme celle de Mascouche-Candiac et celle du Mont Saint-Hilaire, ont également été modifiées ou éliminées, ce qui affecte
4375 directement les usagers réguliers qui dépendent de ces services pour leur déplacement quotidien.

Ces suppressions ainsi que la centralisation des services autour du REM posent un risque pour l'accessibilité et la diversité des moyens de transport disponibles. En limitant les alternatives, le REM pourrait avoir des effets néfastes sur le transport modal et sur les
4380 efforts de Montréal pour encourager un usage accru des transports en commun.

D'autre part, la suppression de ces lignes, de certaines lignes de train, pourrait entraîner une augmentation des temps de trajet et une dépendance accrue au REM sans une réelle garantie d'une amélioration de service.

4385 Ainsi, bien que le REM soit un projet d'envergure et une avancée pour le transport collectif, il présente actuellement selon nous des défis majeurs pour l'intégration des

systèmes existants en compromettant la flexibilité et l'accessibilité du réseau de transport montréalais dans son ensemble.

4390

Mme SANDRINE OUELLET :

Donc, il est vrai que le REM s'inscrit dans une vision de ville verte et durable. Cependant comme Jalila l'a mentionné plus tôt, il apporte plusieurs défis et points négatifs. Cela dit, le REM est déjà en cours et est déjà bien avancé comme projet, donc ça serait irréaliste de l'ignorer. Donc toutefois, il y a plusieurs modèles à l'étranger qui proposent des alternatives avantageuses également en phase avec la vision écologique du PUM.

4395

Le premier exemple est celui de la renationalisation des chemins de fer en Grande-Bretagne. Un processus mis en place en réponse à des critiques croissantes sur l'inefficacité du modèle de la privatisation des rails.

4400

Donc ce changement a pour but d'améliorer les services ferroviaires, notamment en renforçant la responsabilité publique et en assurant une meilleure coordination entre les différentes compagnies. On pourrait s'inspirer de l'exemple britannique pour trouver une solution locale.

4405

En effet un réseau ferroviaire public unifié à Montréal pourrait améliorer l'accessibilité, de mieux intégrer la planification des transports et de répondre plus efficacement aux besoins des usagers. Adopter cette approche à Montréal ne viserait pas seulement à renationaliser les opérations, mais aussi à apporter des solutions ou des faits actuels en termes de mobilité et durabilité.

4410

Ensuite, nous avons l'exemple de la Ville de Lyon en matière de mobilité urbaine, qui est un exemple qu'on trouve particulièrement intéressant pour la Ville de Montréal.

4415

Donc, dans les années 1980, la Ville de Lyon a décidé d'ajouter des stations de métro en espérant diminuer sa dépendance à l'automobile.

4420 Cependant l'effet a été... ça n'a pas marché. Le nombre d'automobilistes a augmenté de 10 % entre les années 1986 et 1995. C'est alors qu'une décision a été prise, on décide d'implanter six lignes de tramway avec 92 stations. Cette expansion du tramway a joué un très grand rôle entraînant une réduction de la proportion d'automobilistes de 17 % et du taux de possession d'automobiles de 8 %.

4425 Donc, ces exemples donnent des pistes intéressantes sur comment améliorer l'accessibilité et la connectivité des transports collectifs et pourquoi c'est important pour Montréal, et bien avec les objectifs de mobilité qu'on veut avoir pour 2050, un réseau de tramway pourrait être une solution durable comme désiré dans le projet du PUM.

4430 **Mme AYA EL ABDOULLI :**

Donc, suite à nos arguments mentionnés précédemment, notre proposition pour vous serait de ralentir l'expansion du REM et plutôt favoriser l'implantation d'un tramway qui compléterait le réseau actuel.

4435 D'abord le tramway c'est une solution qui rend le transport collectif plus accessible aux usagers. Donc, contrairement aux stations fixes du métro par exemple, le tramway lui il peut se rapprocher davantage des zones résidentielles et des zones urbaines, donc ce qui réduit le temps de déplacement pour se rendre à une station. C'est donc beaucoup plus avantageux pour les quartiers où les métros sont moins accessibles.

4440

En matière d'infrastructure, le tramway a également des avantages non-négligeables. Il est moins invasif en termes de construction et d'impact sur l'environnement urbain contrairement à d'autres infrastructures comme le métro ou le REM.

4445 La simplicité du tramway permet une mise en place plus rapide sans monopoliser le marché des transports collectifs ni imposer des clauses de non-concurrences comme celles présentes dans le modèle du REM. Ce système est donc en parfaite harmonie avec les objectifs en mobilité durable; accessibles et intégrés tels qu'ils sont énoncés dans le PUM.

4450 Donc par ailleurs, le projet LÉEO, donc Lien électrique est-ouest, qui a été proposé par la mairesse de Longueuil, Sylvie Parent, illustre bien pourquoi l'implantation du tramway à Montréal serait une solution plus avantageuse que l'expansion du REM.

4455 Donc, contrairement au REM qui repose sur des infrastructures massives et coûteuses, le projet LÉEO, lui, propose une ligne de tramway électrique sur le boulevard Taschereau qui mise sur la proximité, la flexibilité et la durabilité, reliant ici deux infrastructures majeures, donc la station de métro de Longueuil et la station Panama du REM à Brossard.

4460

LA PRÉSIDENTE :

Il vous reste deux minutes, c'est bon?

4465 **Mme AYA EL ABDOULLI :**

Oui, parfait. Donc ainsi le projet LÉEO, lui, il démontre que l'implantation d'un réseau de tramway offre une solution de transport collectif mieux adapté aux besoins locaux et en phase avec les objectifs de mobilité verte de Montréal, par opposition au modèle de privatisation maximale que représente le REM.

4470

Donc pour toutes ces raisons, l'ajout d'un réseau de tramway en conjonction avec des projets comme le LÉEO ou les nombreux autres exemples à l'international, ça serait,

4475 bien serait un complément idéal au réseau actuel du REM favorisant un réseau de transport collectif, diversifié, durable et adapté aux besoins des Montréalais.

Mme SANDRINE OUELLET :

4480 Alors voilà notre présentation, on peut passer aux questions.

LA PRÉSIDENTE :

4485 C'est bon alors merci beaucoup. C'est bien ce que je pensais, vous l'aviez répétée?

Mme SANDRINE OUELLET :

Oui.

4490 **LA PRÉSIDENTE :**

4495 C'est ça. Bien. Juste, je vais vous poser une question plus générale, je sais que vous vous êtes penchés sur la mobilité, mais il n'en appert pas moins que la proposition de la Ville de Montréal c'est un plan d'urbanisme et de mobilité. Qu'est-ce que vous pensez de cette idée-là de joindre l'urbanisme et la mobilité? Vous avez dû y réfléchir quand même un peu.

Je ne veux pas vous mettre dans une situation, une mauvaise situation.

4500 **Mme SANDRINE OUELLET :**

Tu veux y aller?

Mme FRÉDÉRIKA BOISCLAIR-BASQUE :

4505 Bien je peux essayer de...

LA PRÉSIDENTE :

4510 Allez.

Mme FRÉDÉRIKA BOISCLAIR-BASQUE :

4515 Bien dans le fond nous c'est plus une vision qu'on amène, c'est dans le fond en proposant plus de s'axer sur le tramway, ça rend ça connectif. Ça rend ça connectif aux villes, donc à Montréal on parle vraiment peut-être du Centre-Ville de Montréal. C'est sûr que même plus ou moins aussi plus les autres stations de métro, c'est plus de connecter ça parce que déjà on a le réseau de bus qui est aussi une bonne alternative, mais le tramway ça donne plus de places, ça fait que c'est plus dans ce sens-là, d'amener ça puis vraiment de connecter.

4520

Mme JALILA AYEVA :

Si je peux rajouter par-dessus ça?

4525 **LA PRÉSIDENTE :**

Bien sûr.

4530

Mme JALILA AYEVA :

4535 Ça serait au niveau de la mobilité, je pense que ça serait incomplet de faire un plan d'urbanisme sans mentionner la mobilité. Pourquoi parler des habitations, la protection du patrimoine et compagnie, sans parler nécessairement de quelque chose qui est vraiment important, qui est la mobilité, tout le monde se déplace, tout le monde utilise des transports.

4540 Donc, je pense que l'initiative de faire un plan d'urbanisme qui inclut la mobilité, c'est quelque chose qui était vraiment nécessaire, c'est quelque chose qui est essentiel puis je ne vois pas pourquoi c'est quelque chose qui ne pourrait pas être inclus au PUM, donc c'est ça. La vision du PUM 2050 rejoint vraiment nos croyances.

4545 **LA PRÉSIDENTE :**

Quelque chose à ajouter là-dessus? Non? O.K.

LE COMMISSAIRE :

4550 J'avais une petite question, est-ce que le modèle... Vous avez fait référence au modèle anglais je pense, au début de la présentation. Est-ce que j'ai compris que ce modèle-là avait réussi à se coordonner avec le réseau privé/public ou pas du tout, ou j'ai mal compris?

4555

Mme JALILA AYEVA :

4560 C'est ça, c'est une information qui est nouvelle, je ne sais pas si on m'entend bien? C'est une information qui est nouvelle. C'est une dénationalisation qui est actuellement en cours, donc je ne serais pas bien placée...

LE COMMISSAIRE :

O.K.

4565 **Mme JALILA AYEVA :**

... pour donner les informations sur les partenariats publics, privés en Angleterre, mais oui. Non, je ne pense pas être capable de me prononcer là-dessus.

4570 **LE COMMISSAIRE :**

Bon. Mais quand vous parlez du tramway ici c'est en complément de l'offre qui existe?

4575 **Mme JALILA AYEVA :**

Exactement.

LE COMMISSAIRE :

4580

O.K. Donc on ne parle pas d'essayer de coordonner les deux réseaux?

Mme JALILA AYEVA :

4585

Non.

4590 **LE COMMISSAIRE :**

O.K. O.K. O.K. Bien je serais tenté de vous poser la même question que j'ai posée à vos collègues étudiants à la présentation précédente. Quand on parle justement de connectivité et de pôles différents pôles comme ça, là vous nous montrez la ligne de Longueuil évidemment qui traverse... la ligne de Longueuil qui a une connectivité vers Montréal, et cetera, donc il y a des pôles, il y a des endroits où on va devoir construire pour permettre aux citoyens d'avoir accès rapidement. Avez-vous pensé aux impacts de l'habitation, du logement dans ces différents secteurs-là?

4600 **Mme FRÉDÉRIKA BOISCLAIR-BASQUE :**

Bien je peux peut-être commencer. Dans le fond, pour les lignes de tram, c'est moins coûteux puis aussi c'est moins long. Oui, il y en a beaucoup à construire, mais si on se fie là-dessus c'est sûr qu'il faut y aller en étape, étape par étape, mais exactement c'est moins long puis surtout c'est ça, si on veut vraiment fournir rapidement, c'est mieux de se pencher là-dessus.

Pour l'instant on a les bus qui fonctionnent bien, mais c'est ça, au lieu d'avoir le REM parce qu'il ne pourrait pas nécessairement faire tous ces trajets-là pour aller connecter de ce côté-là, c'est pour ça que je pense qu'ils ont accès le tramway.

4610 **LE COMMISSAIRE :**

Est-ce que c'est une bonne idée de densifier à ces endroits-là, d'avoir plus de logements autour des stations par exemple, des stations soit de métro, soit de tramway? Est-ce que c'est une bonne idée de construire plus de logements?

Mme SANDRINE OUELLET :

4620

Personnellement, je pense que ça pourrait être une bonne idée de densifier autour où qu'il y a les pôles, mais c'est sûr qu'il faut quand même aller aider les populations qui ne sont pas dans ces pôles-là, qui sont plus loin. C'est pour ça qu'on voulait rajouter justement des lignes de tramway, pour pouvoir aider la population qui ne sont pas proches de ces pôles-là, mais la densification pourrait aider à ce qu'ils aient plus accès rapidement aux transports.

4625

Mme JALILA AYEVA :

4630

On parle notamment de la construction d'une aire TOD comme par exemple celle qu'il y a présentement à Brossard avec le développement résidentiel Solar Uniquartier par exemple, une densification dans ce sens-là. L'exemple de Brossard, oui.

LA PRÉSIDENTE :

4635

Marie-Claude?

LA COMMISSAIRE :

4640

Oui. Je posais à peu près les mêmes questions que votre groupe précédent donc l'interconnectivité, pas seulement à Montréal, mais à l'extérieur aussi, les entrées et sorties de Ville et tout, il y a un souci de ce côté-là, c'est ce que j'entends dans votre présentation, de raccorder, d'interconnecter?

4645

Mme JALILA AYEVA :

4650 C'est sûr que là dans le cas de nos recherches, on s'est surtout concentrées sur le
cas de Longueuil avec le projet de tramway LÉEO, mais c'est sûr qu'une connexion avec
le tramway justement de Longueuil et celui de Montréal ça serait quelque chose qui serait
le plus favorable selon moi, mais c'est ça. C'est sûr qu'il faut s'assurer d'avoir une
4655 connectivité non seulement avec la Couronne Sud, mais aussi la Couronne Nord, donc
Laval et ses environs.

LA COMMISSAIRE :

4660 O.K. Et l'autre question c'est on commence par quoi? Ça serait quoi la première
réalisation qui pourrait être faite, dans quel secteur?

Mme JALILA AYEVA :

4665 J'aurais envie de dire que la première réalisation c'est de s'assurer que tous les
projets qu'on entreprend en matière de transport soient accessibles, comme l'autre équipe
l'avait mentionné aussi. C'est sûr qu'on veut créer des liens avec la mobilité qui est
durable, donc tout ce qui est la marche, le vélo, la trottinette même si on veut le
mentionner.

4670 Je pense que ça serait commencer là, avoir des projets qui sont accessibles à tout
le monde, comme on l'avait mentionné dans l'autre équipe, les stations de métro ça
demande des ascenseurs, ça demande des infrastructures qui permettent aux gens qui
ont des limitations fonctionnelles d'y accéder.

4675 Donc c'est pour ça qu'on s'est surtout penchées sur la question du tramway parce
que les tramways sont accessibles, ils sont au niveau de la rue. Avec les bateaux pavés

des trottoirs on peut s'assurer qu'ils sont au même niveau, qu'ils sont alignés, donc je pense que ça serait de commencer par ça.

4680 **LA COMMISSAIRE :**

Est-ce qu'il y a un secteur dans la Ville où est-ce qu'il serait prioritaire?

4685 **Mme AYA EL ABDOULLI :**

Bien je dirais tous les secteurs qui sont quand même loin des stations de métro, donc ça rajouterait un nouveau moyen de transport pour les gens. Moi par exemple j'habite proche de Montréal-Nord, ça me prend, en hiver, à peu près presque une heure me rendre au métro, donc par exemple s'il y aurait un tramway sur cette région, ça serait beaucoup plus rapide puis dont ça aiderait plus les habitants de ce type de secteur.

4690 **LA COMMISSAIRE :**

Merci.

4695

LA PRÉSIDENTE :

Alors merci beaucoup d'avoir pris la peine de partager avec nous vos idées dans le cadre de vos travaux universitaires. C'est vraiment intéressant et rafraîchissant. Alors bonne fin de journée et merci encore.

4700

Mme JALILA AYEVA :

Merci beaucoup.

4705

Mme FRÉDÉRIKA BOISCLAIR-BASQUE :

Merci.

4710

Mme SANDRINE OUELLET :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

4715

Et nous revenons dans quelques instants.

M. STÉPHANE FEBBRARI

4720

Table de quartier Peter-McGill

LA PRÉSIDENTE :

4725

Alors, bonsoir et bienvenue. Je vous donne la parole dans quelques instants. En attendant, je vous demande de vous, au moment où je vous donnerai la parole, de vous identifier et de préciser le nom de votre organisation.

4730

Et vous disposez de dix minutes pour votre présentation. Période après laquelle nous disposerons, nous les commissaires, de quelques minutes pour vous poser des questions. Je vous précise que nous avons lu le document que vous avez soumis à la consultation et après huit minutes de présentation, je vous ferai un petit signe et vous comprendrez qu'il faut conclure.