

**Mme JOSÉE GAUDREAU :**

Merci à vous pour l'opportunité.

2505

---

**M. LAURENT DESCHÊNES ET Mme MÉLANIE MARTIAL**  
**Classe universitaire**

**LA PRÉSIDENTE :**

2510

Merci. Et j'inviterais maintenant madame Mélanie Martial et monsieur Laurent Deschênes, s'il vous plaît. Bonjour, je rappelle la consigne, dix minutes de présentation, dix minutes d'échanges.

2515

**M. LAURENT DESCHÊNES :**

Parfait.

**LA PRÉSIDENTE :**

2520

D'accord, merci.

**M. LAURENT DESCHÊNES :**

2525

Bonjour, je me présente, je m'appelle Laurent Deschênes et ma collègue c'est Mélanie Martial. On est étudiants au baccalauréat en urbanisme à l'UQAM. Et on est venus ici pour vous présenter un projet qui s'appelle « Un réseau de tramway pour le centre ».

2530 Dans le fond, nous, c'est un projet qui est très spécifique. On ne s'est pas basé sur une étude très large, on a pris un cas qu'on pensait qui était important, qui était d'aider la surcharge de la ligne orange du côté Est.

2535 Les quartiers qui sont autour de la ligne orange, la branche Est de la ligne orange du métro, c'est les quartiers les plus denses à Montréal et on retrouve aussi beaucoup de quartiers avec des populations défavorisées.

2540 Et malgré le fait qu'on pense que c'est des quartiers du Centre, donc qui ont un bon réseau de transport en commun, il y a beaucoup de ces quartiers-là qui ont un réseau déficient et on peut le voir parce qu'il y a de 45 à 60 % de certaines populations de quartiers qui utilisent l'auto comme principal mode de transport. Alors que dans les quartiers qui sont beaucoup mieux desservis, comme le Plateau-Mont-Royal, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, bien c'est plus 28 %.

2545 Donc, on voit une grande disparité entre des quartiers qui sont un petit peu plus au Nord, que des quartiers un peu plus au Sud. Et cette disparité-là, on la voit aussi dans les quartiers défavorisés. Ça fait qu'on trouve que ça fait une grande problématique d'iniquité. C'est ce qu'on a remarqué qu'il y avait un problème d'iniquité entre l'offre de transport en commun dans différents quartiers.

2550 Pour régler ce problème-là, nous ce qu'on apporte, c'est l'idée du tramway, d'implanter le tramway. Donc, les avantages du tramway c'est qu'il est électrique, il est presque insonore, bien pas insonore, mais il fait beaucoup moins de bruit que les autos et les autobus. Donc ça aide à augmenter l'attrait du quartier, il est aussi plus confortable que l'autobus, il permet aussi d'avoir un système plus régulier.

2555 Comme quand on prend le métro, on ne pense pas à est-ce que je dois regarder l'horaire avant d'aller prendre le métro? On y va, on sait qu'il va passer. Alors que l'autobus

souvent, particulièrement dans ces quartiers défavorisés là, il faut qu'on regarde parce qu'il passe au 20, 30 minutes.

2560

Il y a aussi plusieurs avantages au niveau de l'écologie, où est-ce qu'il va nous permettre de réduire le nombre d'autos, réduire notre empreinte écologique, permettre d'enlever du bitume.

2565

Il est aussi beaucoup moins cher que d'implanter un métro ou un REM. C'est 10 fois moins cher environ que le métro, par kilomètre, et environ trois fois moins cher que pour le REM.

**Mme MÉLANIE MARTIAL :**

2570

Donc, pour notre projet, nous avons trois recommandations. Donc la première, ça va être d'offrir un service de tramway qui va être parallèle à la ligne orange pour décongestionner la branche Est du métro.

2575

La seconde, ça va être de desservir les populations défavorisées en ajoutant une ligne qui rejoint Montréal-Nord sur le boulevard Henri-Bourassa.

Et la troisième, ça va être de créer des pôles de transport actif, collectif et de transport de marchandises autour des stations de tramway.

2580

Donc notre première recommandation, ça va donc être de créer un service de tramway qui va servir à décongestionner la ligne orange. Donc pour cela, nous avons pour idée de créer deux lignes d'orientation Nord-Sud, donc la ligne Du Parc/Acadie qui est en vert sur la carte et qui va croiser donc la ligne bleue, la ligne orange et la ligne verte du métro.

2585

Et la seconde ligne, ça va être la ligne St-Michel qui est en rose sur la carte et qui va croiser la ligne verte et la ligne bleue. Et donc ces deux lignes, elles vont être connectées à la ligne Henri-Bourassa qui est en bleu sur la carte et qui est d'orientation Est/Ouest.

2590           Donc l'objectif de ces deux lignes, ça va être de pallier à la surutilisation de la ligne orange en créant une alternative pour les usagers, pour qu'ils se rendent au Centre-ville. Donc on va récupérer une partie des usagers de la ligne orange grâce à nos lignes de tramway, donc on va décongestionner la ligne orange.

2595           Donc, également le projet de prolongation de la ligne bleue, pour certains spécialistes, il pourrait engorger encore plus la ligne orange puisqu'on aura plus d'usagers sur la ligne bleue, qui vont ensuite faire la correspondance pour se rendre dans le Centre-ville avec la ligne orange.

2600           Et donc notre projet, il pourrait permettre de réduire l'impact de la prolongation de la ligne bleue sur la ligne orange, en récupérant une partie des usagers.

**M. LAURENT DESCHÊNES :**

2605           En deuxième temps, on veut instaurer une ligne de tramway sur le boulevard Henri-Bourassa pour rejoindre les populations défavorisées dans les quartiers comme Montréal-Nord.

2610           Le boulevard Henri-Bourassa, c'est présentement une des artères les plus utilisées en transport en commun à Montréal. On parle de 60 000 transports par jour, divisés sur plusieurs lignes d'autobus.

2615

Ça fait que ça paraît moins que d'autres lignes, que sur Pie-IX par exemple, parce que Pie-IX c'est vraiment un autobus puis on voit les chiffres. Mais sur Henri-Bourassa, il y a trois, quatre autobus différents qui font la desserte.

2620

Cet investissement-là d'argent dans le transport en commun, ça permettrait de réduire le temps des déplacements et le coût des déplacements pour les populations défavorisées et aussi c'est un investissement plus équitable de l'argent, puisque ça touche des populations qui en ont plus besoin.

2625

La ligne permettrait aussi de rejoindre nos deux lignes proposées de tramway, le SRB Pie-IX et le métro évidemment, et aussi la station à Bois-Franc du REM.

Si on se fie sur la carte, on voit que c'est les populations défavorisées par rapport à l'Île de Montréal et on voit que la ligne sur Henri-Bourassa passe, va toucher plusieurs populations, mais aussi nos deux lignes Nord-Sud qui vont passer à travers des quartiers défavorisés comme Saint-Léonard et Parc Extension.

2630

**Mme MÉLANIE MARTIAL :**

Donc, notre troisième recommandation, c'est donc de créer des pôles de transport actif/collectif et de transport des marchandises autour des stations de tramway.

2635

Donc on aura des emplacements stratégiques de nos stations, donc autour des institutions et aussi en connexion avec le réseau de bus existant, mais aussi en connexion avec le réseau de métro, en connexion avec le REM, notamment avec la station de Bois-Franc.

2640

Et donc tout ça, ça va faciliter les transferts modaux pour les usagers et ça va aussi permettre d'avoir un réseau donc plus cohérent et plus attractif.

2645           Donc, on pense aussi mettre des stations de vélo-partage autour des stations de tramway et de permettre le transport des vélos dans les wagons hors heure de pointe, et de permettre le transport des marchandises dans les wagons hors heure de pointe également. Et ces marchandises, elles vont être ensuite acheminées dans les quartiers résidentiels par le biais de vélo-cargo.

2650           Donc, il y a plusieurs avantages à avoir des pôles multimodaux autour des stations. Donc le premier, c'est que ça va réduire la dépendance automobile en créant un réseau de transport commun plus attractif.

2655           Et la deuxième chose, c'est que ça va créer une revitalisation et un développement des quartiers qui sont situés autour des lignes de tramway. Et comme on l'a vu, c'est parfois des quartiers qui sont défavorisés.

                Donc maintenant, nous allons passer à notre projet, en chiffres. On a estimé que les coûts seraient de 100 millions de dollars par kilomètre, donc ça fait au total un coût de 3,5 milliards de dollars.

2660           Donc notre projet, il pourrait faire subvenir plusieurs enjeux. Donc, le premier enjeu, ce serait l'acceptation sociale puisque comme on le sait, lorsqu'on va faire passer les lignes de tramway, on va être obligé de supprimer des voies d'automobiles. Donc, ça pourra mener à une certaine résistance de la population.

2665           Donc comme on l'a vu à Québec, la moitié de la population s'oppose au projet de tramway. Toutefois, il y a un expert français qui nous dit que dans les villes françaises où le tramway a été implanté, dans les premiers temps du projet, les personnes étaient aussi assez réticentes. Mais, maintenant, les personnes ont accepté le projet en majorité. Donc, on parle de 80 à 85 % d'acceptation.

2670

Donc, on peut imaginer que ce sera la même chose à Montréal, surtout qu'avec le tramway de Québec, ça fera un exemple tangible pour les Montréalais et ça pourrait faire évoluer leur opinion.

2675 Également, un autre enjeu qui pourrait subvenir, ce sont les intempéries de l'hiver. On peut se demander « comment va fonctionner le tramway en hiver? ». Donc le tramway, il passe souvent, donc les voies seront toujours dégagées. Et si jamais il y a de fortes précipitations en très peu de temps, on pourra avoir des engins de déneigement qui vont dégager les voies. Et également on aura du chauffage des rails au niveau des changements  
2680 de voies.

**M. LAURENT DESCHÊNES :**

2685 Pour la priorité du projet, on se demande, on pense toujours à...

**LA PRÉSIDENTE :**

Il reste deux minutes.

2690 **M. LAURENT DESCHÊNES :**

Oui, merci. On se dit souvent qu'il faut développer les banlieues, celles qui sont très mal desservies présentement en transport en commun pour aider les gens à venir d'une autre façon au Centre-ville.

2695 Mais notre projet touche une plus grande portion de la population et on a vu que dans ces quartiers-là, il y a quand même une très grande portion de la population, entre 55 et 60 % des gens qui utilisent encore leur auto.

2700            Alors chaque investissement qui est fait au Centre, touche plus rapidement et offre une meilleure desserte. Et en plus, si on fait juste rajouter des gens qui viennent de plus loin tout le temps sur notre réseau et on ne développe pas le Centre, bien ça fait en sorte qu'il fait juste devenir de plus en plus engorgé. Alors, donc il faut faire les deux.

2705            Il faut premièrement développer un bon système de transport en commun au Centre pour ensuite pouvoir avoir un système qui va plus loin, qui va aider les gens à venir vers le Centre et que ça fasse pas un engorgement dans notre système.

                  Merci beaucoup pour votre écoute.

2710

**Mme MÉLANIE MARTIAL :**

                  Merci.

2715

**LA PRÉSIDENTE :**

                  Merci. Des questions?

**LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

2720

                  Oui, question. C'est une question qui porte sur votre réseau. Je trouve que les axes Est/Ouest comme Henri-Bourassa c'est très intéressant. Mais la ligne que vous mettez en parallèle de la ligne orange Est, vous ne craignez pas que ça puisse cannibaliser l'achalandage de la ligne orange? Un peu la même chose qu'on reprochait au REM de l'Est par rapport à la ligne verte?

2725

**M. LAURENT DESCHÊNES :**

2730

En fait, on ne trouve pas que c'est un problème de cannibaliser la ligne orange parce que la ligne orange, elle est déjà saturée. Il y a déjà plus de gens qui utilisent la ligne orange qu'ils devraient pour que ça soit confortable. On le voit dans les heures de pointe, c'est bondé. Et là, ils n'ont pas sorti les chiffres encore pour l'achalandage durant la pandémie. Mais on a l'impression que ça revient vers avant la pandémie, la situation.

2735

Ça fait qu'avoir une offre plus grande qui permet de faire des choix, en fait, pour les gens, ce n'est pas un négatif qui cannibalise. En fait, on devrait juste avoir un système qui offre plusieurs choix aux gens pour qu'ils puissent ne pas être pris comme des sardines dans le métro.

2740

**LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

J'en ai une autre.

2745

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, allez-y.

2750

**LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Vous avez parlé des intempéries l'hiver. On parle souvent des rails puis de l'enneigement. Mais qu'en est-il des caténaires, comment ça se comporte l'hiver, des caténaires, avec le givre, le verglas et tout ça?

2755

**M. LAURENT DESCHÊNES :**

2760 Bien en tout cas, ils passent souvent sur les rails. Mais ils passent aussi souvent sur les caténaires en haut.

**LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

2765 Oui, les caténaires en haut, le câble.

**M. LAURENT DESCHÊNES :**

2770 Oui, le câble, exactement.

**LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Pas le pantographe, là, la caténaire.

2775 **M. LAURENT DESCHÊNES :**

Oui. Le tramway, il passe aussi très souvent. Donc à moins qu'il y ait une crise de verglas, c'est la même chose. Il y a un passage constant, donc il n'y a pas une accumulation dessus.

2780

**LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

O.K.

2785

**Mme MÉLANIE MARTIAL :**

2790 Également, on sait que le tramway, il va être implanté à Québec. Donc s'il est  
implanté à Québec, c'est sûrement que les intempéries ne constituent pas un très gros  
problème pour le tramway. Puis dans les pays du nord en Europe, également il est implanté.

**M. LAURENT DESCHÊNES :**

2795 Oui, si on n'a pas l'expertise nous-mêmes, bien c'est sûr que les pays nordiques, il y  
a des tramways en Suède, en Norvège; on peut aller chercher l'expertise là-bas.

**LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

2800 À Toronto.

**M. LAURENT DESCHÊNES :**

2805 Bien à Toronto aussi, mais il y a un petit peu moins de neige puis d'intempéries que  
chez nous.

**LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

2810 Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

2815 J'aurais juste apprécié, mais ce n'est vraiment pas très grave, dans votre graphique,  
de voir Pie-IX pour le...

**M. LAURENT DESCHÊNES :**

Oui.

2820 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Le SRB?

**LA PRÉSIDENTE :**

2825

Oui, parce que ça aussi ça peut être un cannibalisme, là. Je n'étais pas capable de le voir visuellement.

**LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

2830

Surtout qu'il y a eu présentation avant vous qui mettait en compétition un tramway sur PIE-IX plutôt que le SRB.

**M. LAURENT DESCHÊNES :**

2835

Hum, hum.

**LA PRÉSIDENTE :**

2840

C'est ça.

**LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Les autobus ou le tramway. Puis vous ne mettez pas la ligne rose non plus?

2845 **M. LAURENT DESCHÊNES :**

Non, mais on a décidé de mettre seulement les projets qui étaient déjà acceptés, que c'était sûr et certain, donc la ligne bleue...

2850 **LA PRÉSIDENTE :**

Bien là, PIE-IX, là, s'ils ne la font pas...

**LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

2855

Ça va être inauguré cette année.

**LA PRÉSIDENTE :**

2860

Je ne sais pas à quoi servent les travaux depuis quatre ans, là.

**M. LAURENT DESCHÊNES :**

2865 Mais ce n'est pas aussi... On a aussi décidé de mettre des systèmes de transport en commun qui sont permanents. Donc une station de métro, une station de tramway c'est permanent, ça reste là.

**LA PRÉSIDENTE :**

2870

O.K.

**M. LAURENT DESCHÊNES :**

2875

Tu le sais qu'il peut y avoir du développement qui peut être fait autour. Alors que le SRB c'est quand même juste des autobus.

**LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

2880

Non, non, il y a beaucoup d'infrastructures.

**M. LAURENT DESCHÊNES :**

2885

Oui, ce n'est pas autant... d'un jour à l'autre, une nouvelle administration, on sait pas dans dix ans, on pourrait décider de réduire la quantité d'autobus qui passent par Pie-IX. Ça ne demanderait pas un changement d'infrastructure sur...

2890

Il y a plusieurs études qui ont été faites que les systèmes de transport en commun qui sont permanents, encouragent un développement de villes, de quartiers marchables autour.

**LA PRÉSIDENTE :**

2895

O.K. Bien, écoutez, merci beaucoup.

**M. LAURENT DESCHÊNES :**

Merci à vous.

2900

**LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Merci.