

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

715

It could be useful to us if you could present the document before the end of this month because we have nothing. We would have the videos, but you don't have anything you could present to us, in terms of details and cost or?

720

M. HELMUT MITSCHUINIG :

French or English?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

725

This is a commercial review. O.K., why not?

LA PRÉSIDENTE :

730

O.K. Thank you.

Mme ALEXIE GAGNÉ-FORTIN
M. ÉTIENNE FOURNIER
Mme LAURIE DESCHÊNES
Classe universitaire de l'UQAM

735

LA PRÉSIDENTE :

740

Et là, j'inviterais Alexie Gagné-Fortin, Étienne Fournier et Laurie Deschênes, s'il vous plaît. Je vous rappelle la consigne. Bonsoir. Alors, dix minutes de présentation suivis de dix minutes d'échanges. Ça vous va?

745 Alors voilà, on commence.

M. ÉTIENNE FOURNIER :

750 Alors, bonjour. Nous sommes un groupe d'étudiants et d'étudiantes au bac en urbaniste à l'Université de l'UQAM. Aujourd'hui, on est venus vous parler du train de banlieue de la grande région de Montréal et de propositions pour en bonifier le service.

755 Alors, notre travail porte sur trois grands thèmes qui sont la fréquence des passages et la desserte des trains de banlieue, l'électrification du réseau et la densification des secteurs adjacents aux gares dans une vision de type TOD.

Mme ALEXIE GAGNÉ-FORTIN :

760 Actuellement, les trains de banlieue ne sont pas suffisamment attrayants...

LA PRÉSIDENTE :

Il va falloir parler plus près du micro parce que c'est enregistré.

765 **Mme ALEXIE GAGNÉ-FORTIN :**

Oh, Mon Dieu, pardon. Je suis désolée. Est-ce qu'on m'entend bien, là?

LA PRÉSIDENTE :

770 Oui, ça va.

Mme ALEXIE GAGNÉ-FORTIN :

775 Actuellement, le train de banlieue n'est pas suffisamment attrayant pour les citoyens. Ce manque d'intérêt s'explique par le fait que la fréquence de passage est limitée par le partage des rails.

780 En effet, au Québec, la majorité des voies ferrées appartiennent au CP et au CN. De ce fait, le train de banlieue n'a pas la priorité sur le réseau à l'exception des trois tronçons qui sont encadrés en noir.

785 Par ailleurs, il est important de mentionner que plusieurs rails sont surchargés par les trains de marchandise ce qui crée des goulots d'étranglement surtout sur la ligne Dorion.

Par ailleurs, avec l'arrivée du REM, on croit que celui-ci va faire concurrence avec la ligne Dorion sur cinq gares. Et aussi, en ce moment, il bloque l'accès au train de Mascouche et engendre un grand détour de 30 minutes.

790 Suite à ces observations, nous proposons trois recommandations qui permettraient d'optimiser le réseau du train de banlieue.

795 La première serait d'élargir le réseau de banlieue afin de desservir davantage de citoyens. En deuxième, on proposerait de doubler les voies afin d'assurer une fluidité et une rapidité de la desserte. Et troisièmement, augmenter la fréquence des trains sur les rails.

LA PRÉSIDENTE :

800 Les trains de passagers?

Mme ALEXIE GAGNÉ-FORTIN :

Oui.

Mme LAURIE DESCHÊNES :

805

Un élément incontournable concernant l'amélioration du réseau de trains de banlieue, c'est l'électrification de celui-ci.

810

Présentement, le réseau est constitué de cinq lignes, aucune d'entre elle n'est électrifiée. Il y a eu la ligne de Deux-Montagnes qui est électrifiée en 1992. Par contre, en 2020, elle a été fermée pour laisser place au REM.

815

L'électrification de celle-ci avait eu d'importantes retombées positives notamment l'augmentation considérable de passagers, par jour.

820

La décarbonisation du transport ferroviaire est, selon nous, assez faisable dans un avenir rapproché considérant que la RTM a préalablement fait l'acquisition de locomotives bimodes en 2008.

825

Ça correspond à un investissement de 270 millions de dollars, soit le double du prix des locomotives diésels. Tout ça pour quoi? Pour qu'encore aujourd'hui, 14 ans plus tard, ces mêmes locomotives soient utilisées uniquement au diésel.

Alors, je me demande pourquoi on n'utiliserait pas le matériel qu'on a présentement avant qu'il soit désuet.

830

Un autre élément majeur à prendre en considération est l'adoption de la Loi Zéro émission au Canada qui va interdire la vente de voiture à essence d'ici, en fait, à partir de 2035. Si on veut bonifier le réseau ferroviaire, c'est incohérent d'offrir un transport en commun qui n'utilise pas d'énergie verte, en fait.

Pourquoi les gens prendraient le transport en commun s'ils ont accès à un mode de transport plus rapide, plus fluide et plus écologique? La demande pourrait être affectée, donc les gens pourraient décider de diminuer l'usage du transport en commun.

835 Il y a trois options qui s'offrent à nous pour l'instant, pour électrifier l'ensemble des voies progressivement. Soit par le moyen de caténaire, donc des structures en air qu'on voit ici. Soit par un troisième rail électrique, donc soit au centre des rails existantes ou soit à l'extérieur.

840 Sinon, une solution alternative provisoire pourrait être l'utilisation du bimode soit à l'électricité et au diesel. L'électrification engendre de nombreux avantages plus particulièrement au niveau écologique.

845 Donc, les trains au diesel émettent énormément de gaz à effet de serre et de carbone. En guise de comparaison, les trains électriques produisent entre 19 et 33 % moins d'émission que les trains au diesel.

Au niveau économique, il y aurait une baisse importante des coûts liés à l'entretien à long terme aussi, avec l'augmentation du prix du diesel, ça ne peut être qu'avantageux.

850 De plus, il y a la vitesse qui serait augmentée de 4 à 14 % notamment dû à l'augmentation de la vitesse de freinage et d'accélération de la locomotive. Et c'est sans compter les bienfaits sur la qualité de vie notamment autour des gares, sur la qualité de l'air, le bruit, vibrations, et cetera.

M. ÉTIENNE FOURNIER :

855 Notre dernière proposition consiste en la densification des secteurs adjacents aux gares dans une vision de type TOD. Je tiens à rappeler l'importance de considérer le réseau de trains de banlieue dans son milieu d'implantation.

860 Donc, la proposition vise essentiellement à favoriser la création de milieux de vie plus denses, mixtes, écologiques et axés sur le transport en commun. Et à améliorer l'accès et l'intermodalité avec la marche et le vélo, des gares.

865 Dans le cadre de la Réflexion 2050, on se penche plus particulièrement sur la Ville de
Montréal, mais nos mesures pourraient s'appliquer, éventuellement, ailleurs sur le réseau en
tenant compte, bien évidemment, des caractéristiques particulières de chacun des quartiers.

870 Actuellement, les gares de trains de banlieue se retrouvent souvent dans des zones
enclavées soit dans des secteurs industriels et d'emplois ou comme sur les deux exemples ici, sur
de vastes terrains éloignés des habitations et des centres d'activités.

875 Cet aménagement limite largement l'accès à la marche et au vélo à la gare. De plus, la
présence de vastes stationnements incitatifs gratuits aux abords des trains de banlieue renforce le
mode de vie tout à l'auto des banlieue.

Dans une optique où le train de banlieue deviendrait un réel réseau structurant et efficace,
il serait donc possible de développer des quartiers autour de celui-ci.

880 Notre proposition s'articule donc autour du principe de TOD. Ce concept-là vise
essentiellement à orienter le développement urbain sur les transports en commun, mais il
présente aussi l'importance de la mixité de usages, de la marchabilité, de la diversité du bâti et de
l'implantation d'équipement collectif rassembleur dans les développements de quartier.

885 Un exemple, à Montréal, serait celui du quartier du Triangle dans Côte-des-Neiges. Ce
projet de redéveloppement autour de la station de métro Namur présente plusieurs qualités qui en
font un plutôt bon exemple.

890 Par contre, certains groupes communautaires ont toutefois soulevé le manque de
logements sociaux et abordables dans le projet. Alors, ces critiques doivent évidemment être
prises en compte dans l'élaboration de futurs projets.

À terme, la densification aux abords des trains de banlieue pourrait permettre d'accroître l'offre de logements, de favoriser la mobilité active et de réellement intégrer le train de banlieue dans le tissu urbain tout en limitant l'étalement et la dépendance à l'auto solo.

895

Par contre, ce projet doit aller de pair avec le développement des réseaux de transport en commun locaux et des réseaux cyclables. En réduisant l'offre de stationnements incitatifs pour créer des quartiers et en les tarifant, le projet pourrait aussi favoriser l'utilisation de d'autres modes de déplacement plus écologiques et soutenables.

900

LA PRÉSIDENTE :

Il vous reste deux minutes.

905

M. ÉTIENNE FOURNIER :

Oui. C'est presque terminé.

910

Donc, il pourrait permettre l'utilisation de d'autres modes de déplacement plus écologiques et soutenables à l'intérieur des quartiers périphériques.

915

Alors enfin, les efforts d'amélioration de la desserte de trains de banlieue, l'électrification du réseau et la densification, et la création de quartiers attrayants autour des gares de trains de banlieue pourraient, à terme, permettre d'accroître la part modale et l'attractivité de ce réseau existant, en banlieue, pour desservir les banlieues, mais aussi le cœur de Montréal.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Des questions?

920

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Oui. Vous êtes le seul groupe de l'UQAM qui ne nous parle pas de tramways.

925 Vous parliez tout à l'heure de dédoubler les voies sur la ligne de Vaudreuil-Dorion ou de Hudson, mais ce sont les voies principales du CN et c'est enclavé. Comment est-ce que vous pourriez faire ça?

Mme ALEXIE GAGNÉ-FORTIN :

930

Bien, on a rencontré un expert en train et nous, on a regardé avec lui et vraiment, lui, il disait qu'il y avait l'espace, que ça pourrait se faire.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

935

O.K., êtes-vous allés?

Mme ALEXIE GAGNÉ-FORTIN :

940

Nous, on s'est basés sur ses...

Mme LAURIE DESCHÊNES :

945

Bien, visuellement aussi, il y a de la place sur certains tronçons, en particulier, de mettre une voie supplémentaire.

Mme ALEXIE GAGNÉ-FORTIN :

950

Supplémentaire, oui.

Mme LAURIE DESCHÊNES :

Ce sont nos observations.

955 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Il y a à peu près huit voies de large, il y en a trois du CN, trois du CP et il y a des gares de triage autour. Bien, en tout cas, peut-être. Je ne sais pas.

960 **Mme ALEXIE GAGNÉ-FORTIN :**

Nous, justement, on s'est référés à notre expert qui nous a dit que c'était possible, donc...

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

965

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

970

Oui, j'avais une question et je la cherche, je m'excuse.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Tantôt, vous avez parlé du... oh, tu avais une question?

975

LE COMMISSAIRE CHARLES :

En fait, c'est en attendant que vous trouviez votre question.

980 Comment vous voyez la cohabitation entre les trains de banlieue et bien sûr, CN, CP pour pouvoir revamper, remettre les trains de banlieue?

Mme ALEXIE GAGNÉ-FORTIN :

985 Bien sûr qu'en ce moment, le réseau est surchargé par les trains de marchandise, donc ce qu'on espérait avec le dédoublement des voies, c'est que ce seraient des voies qui seraient réservées aux trains de passagers.

990 Sinon, je ne sais pas si c'est possible, mais peut-être de faire une entente avec le CN ou le CP pour avoir comme l'exclusivité des voies, au moins à l'heure de pointe, pour qu'elles soient comme utilisées.

995 Parce qu'en ce moment, c'est ça le problème, c'est qu'on n'a pas assez de trains qui passent et c'est ça.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

 Parce que la priorité est...

1000 **Mme ALEXIE GAGNÉ-FORTIN :**

 ...est pour les trains de marchandise, oui.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

1005 C'est ça.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1010 Puis à l'heure de pointe, c'est ça qui fait que la ligne Vaudreuil-Dorion fonctionne à l'heure de pointe du matin et de l'après-midi, puis il n'y a rien entre? Parce que ce sont de grands convois de marchandises qui approvisionnent le Port de Montréal, entre autres.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

1015 Oui.

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

1020 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1025 Moi, je comprends qu'il faut dépanner le monde autrement que par l'automobile pour entrer à Montréal. Je comprends l'idée des TOD aussi, mais je ne suis pas certaine parce que vous dites que ça contre l'étalement urbain. Je ne suis pas sûre, moi.

 Vous ne m'avez pas convaincue.

1030 **M. ÉTIENNE FOURNIER :**

 O.K. Bien, en fait, en densifiant autour des stations de trains, on permet de créer des quartiers, ce sont des zones qui sont déjà urbanisées, mais qui ne sont pas optimisées.

1035 Fait que quand un quartier est dense, qui permet la marche, le vélo, et cetera, on crée vraiment un réel milieu de vie intéressant sans étaler.

C'est présentement la configuration actuelle des gares de trains de banlieue qui, pour se rendre à la gare, il faut presque obligatoirement avoir une voiture pour s'y rendre.

1040

Donc, c'est cette configuration qui, présentement, est problématique.

LA PRÉSIDENTE :

1045

O.K. C'est juste que... bon, l'Assomption, ce n'est pas si loin de Montréal, là, mais c'est parce qu'un moment donné, si on densifie beaucoup l'Assomption, je donne un exemple, parce que c'est un des exemples que vous aviez, au détriment d'une densification montréalaise, on va se retrouver à aller plus loin que l'Assomption, puis avoir la même demande.

1050

Vous comprenez? J'ai de la misère à comprendre votre explication.

M. ÉTIENNE FOURNIER :

1055

En fait, c'est qu'il y a aussi plusieurs gares, comme j'ai montré l'exemple de Pointe-aux-Trembles, mais il y a plusieurs gares qui se trouvent aussi sur le territoire de l'Île de Montréal qui pourraient être densifiées.

LA PRÉSIDENTE :

1060

O.K.

M. ÉTIENNE FOURNIER :

1065

Et puis l'idée, ce n'est pas d'étaler et non plus de retirer des terres agricoles ou des forêts, c'est de vraiment réutiliser, puis d'optimiser l'utilisation du territoire, même en banlieue.

Mme LAURIE DESCHÊNES :

1070 C'est que ces gens-là prennent le train, mais partent de très loin, en voiture, pour se
rendre à une gare, peu importe. Donc, d'en avoir une près, d'y avoir accès, elles sont déjà
installées, ça ne fait pas de l'étalement urbain, elles y sont déjà, on diminue juste l'utilisation de la
voiture pour se rendre à Montréal.

Mme ALEXIE GAGNÉ-FORTIN :

1075 D'ailleurs, les gares qu'on a décidé de mettre sont proches, en fait, qui sont denses pour
des banlieues et comme Laurie le mentionnait, il y a déjà beaucoup de gens qui se dirigent dans
ces banlieues-là juste pour utiliser le train.

1080 Fait que si on ajoute juste une gare là, ça va juste limiter le transport en voiture, là.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

1085 Vous avez soulevé, avec raison, le quartier le Triangle qui est un nouveau quartier et c'est
un quartier où, effectivement, les groupes communautaires l'ont beaucoup dénoncé, il y a très peu
de logements sociaux.

1090 Comment vous voyez le développement de ces quartiers autour des gares? Est-ce que ce
sont des quartier comme le Triangle qu'on va reproduire et qui pourrait être juste destiné à des
familles de classe moyenne? Comment vous envisagez l'implantation de ces nouveaux quartiers
là autour des gares?

M. ÉTIENNE FOURNIER :

1095 Oui, bien, c'est très important parce que c'est un des trucs qui leur a été reproché, puis aussi, c'est important dans la création d'un quartier d'assurer une mixité sociale, puis une diversité de types de logements.

1100 En fait, ça pourrait passer par le cadre réglementaire, voilà. Non, dans l'idéal, il ne faudrait pas que ce soit que des quartiers pour les personnes favorisées qui se développent autour des gares.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

1105 Tout à fait.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1110 Pour compléter son point. Vous parlez du Triangle, mais juste à l'ouest de la gare Namur, de l'autre côté de Décarie, il y a le quartier Hippodrome qui est en planification actuellement avec au-delà de 6 000 logements et qui va respecter la norme 20/20/20.

1115 Alors, c'est juste en face et qui va être relié au métro Namur, soit par passerelle ou autrement, mais le développement a commencé dernièrement, il y a déjà des projets en construction.

M. ÉTIENNE FOURNIER :

1120 Mais l'idée, c'était surtout de prendre un projet qui était déjà terminé et qu'on pouvait comme réellement voir les effets que ça a eus dans le quartier.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

O.K., c'est bon.

1125

M. ÉTIENNE FOURNIER :

Mais oui, ce serait un projet intéressant à suivre aussi.

1130

LE COMMISSAIRE CHARLES :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1135

D'autres questions?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1140

Non, merci.

LA PRÉSIDENTE :

C'est bon? Bien, je vous remercie beaucoup.

1145

M. ÉTIENNE FOURNIER :

Merci.

1150 **Mme LAURIE DESCHÊNES :**

Merci.

1155 **Mme ALEXIE GAGNÉ-FORTIN :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1160 On doit vous dire qu'on a apprécié particulièrement l'écriture.

Mme ALEXIE GAGNÉ-FORTIN :

Ah, merci.

1165

M. ÉTIENNE FOURNIER :

Merci.

1170 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.