

M. OLIVIER ST-GEORGES
M. ALEXANDRE FRENETTE
Mme GABRIELLA VACCARO

1385

LA PRÉSIDENTE :

1390

J'inviterais maintenant Olivier St-Georges, Alexandre Frenette et Gabriella Vaccaro. Alors, je vous rappelle les consignes, dix minutes de présentation et dix minutes d'échanges et de questions. Ça vous va? Alors, commençons.

Mme GABRIELLA VACCARO :

1395

Oui. Bonsoir. Donc, je me nomme Gabriella Vaccaro, je suis avec Alexandre Frenette et Olivier St-Georges.

1400

Nous sommes trois étudiants du baccalauréat en urbanisme à l'UQAM pour qui il est important de se pencher les enjeux d'aménagement urbain.

En effet, de nombreux enjeux touchent la Ville de Montréal, mais dans le cadre de cette réflexion pour 2050, nous avons décidé de se pencher sur ceux qui sont en lien avec le transport collectif et l'accessibilité universelle.

1405

Nous traiterons donc de l'impact du réseau de tramway, sur l'accessibilité universelle.

1410

Donc, d'abord le transport collectif à Montréal comprend actuellement deux moyens de transport principaux, soit le métro souterrain et l'autobus. Le métro souterrain est associé à un réseau qui se trouve, comme son nom l'indique, sous le sol, sous le niveau du sol.

Par conséquent, l'ajout de stations de métro est très dispendieux et nécessite des travaux importants. Ainsi, il serait difficile de desservir l'ensemble de la Ville par ce moyen de transport.

1415 Par ailleurs, le réseau de métro actuel est souvent difficile d'accès pour les personnes à mobilité réduite entre autres, en raison du fait que ce ne sont pas toutes les stations qui sont munies d'ascenseurs et que ceux-ci, en plus du réseau de métro lui-même soit sujet à des pannes de service.

1420 En ce qui a trait à l'autobus, il s'adapte généralement bien aux besoins des personnes à mobilité réduite par des rampes d'accès et par la possibilité d'abaisser l'avant du véhicule.

Toutefois, ces systèmes ne sont pas toujours fiables. Par exemple, l'hiver, il est possible que les rampes d'accès soient moins stables en raison de la neige.

1425 De plus, il est pertinent de mentionner le fait que certaines lignes d'autobus sont actuellement surchargées en termes d'achalandage ce qui montre un grand besoin, bien, un besoin grandissant au niveau du transport collectif.

1430 En ce qui a trait à l'accessibilité universelle, dans le fond, c'est un concept qui suggère la possibilité, pour toute personne, de réaliser une activité de façon autonome et d'obtenir des résultats équivalents.

1435 On se penche donc surtout sur le cas des personnes à mobilité réduite, mais il est important de mentionner le fait que l'accessibilité universelle, ça comprend aussi l'accès au réseau de transport pour tous, dont les gens qui vivent en périphérie des quartiers centraux de la Ville.

1440 Donc, à travers cette présentation, on traite des personnes à mobilité réduite, il est question des personnes de tous âges qui rencontrent des difficultés à effectuer certains mouvements qui sont nécessaires à leur déplacement, que ce soit de manière temporaire ou permanente.

1445 Par ailleurs, il est pertinent de noter qu'on remarque le vieillissement de la population au Québec, ce qui sous-entend un nombre grandissant de personnes à mobilité réduite. Il est donc nécessaire que les infrastructures liées au transport collectif, à Montréal, soient conçues en tenant compte de cette réalité.

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

1450 D'ailleurs, on pense que le tramway a fait ses preuves ailleurs dans le monde, c'est le cas de Strasbourg qui a fait beaucoup d'effort dans l'accessibilité universelle avec son plancher bas.

Le plancher bas permet les poussettes pour enfant, les fauteuils roulants, ils ont d'ailleurs ajouté des avertissements sonores pour les personnes qui ont des problèmes de visibilité.

1455 À Nantes, ils ont beaucoup misé sur l'art, ce qui a permis d'augmenter l'attractivité de la Ville et en plus, ça donne une forme d'accessibilité à l'art à la population.

1460 Et dans le cas de Toronto, c'est un bon exemple d'adaptation à l'environnement. Le tramway fonctionne quand même avec 30 centimètres de neige et il peut aller jusqu'à -35 degrés Celsius.

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

1465 Donc, suivant ce qu'on a vu, ce qui a été présenté, on pense aussi que le tramway, c'est un peu la solution au problème de transport collectif, à Montréal, dans le cadre de l'accessibilité universelle.

1470 Donc, en général, le tramway, au niveau de ses avantages comme mode de transport, c'est que son coût de construction est vraiment plus bas que des infrastructures, un peu comme le métro qu'on a parce qu'on n'a pas un besoin de creuser pour le mettre en place étant donné que les stations au niveau du sol et le réseau au complet.

1475

Puis, comparément aux autobus, qui est l'autre partie de notre réseau de transport, le tramway demande beaucoup moins de main-d'œuvre pour le même nombre de passagers, par jour, parce que sa capacité est plus grande.

1480

Sa capacité est aussi modulaire, donc si on voit qu'une ligne de tramway est surchargée ou on a atteint la capacité maximale, on peut allonger facilement les stations et ajouter des wagons, étant donné que c'est au niveau du sol.

1485

Si c'est le cas d'un métro, par exemple, bien, c'est beaucoup plus coûteux, fait que ce n'est pas vraiment réaliste d'agrandir les stations parce qu'il faudrait creuser toutes les stations de tout le réseau.

1490

Puis, les autobus, même chose, il y a comme une limite de longueur maximale pour qu'ils puissent manoeuvrer dans le réseau routier.

1495

Contrairement au métro, le tramway aussi vient en compétition avec la voiture pour l'espace routier. Puis ça, dans un contexte de carboneutralité, c'est important parce que ça décourage, en fait, l'utilisation de la voiture, puis de l'auto solo.

1500

Donc, je le rappelle, le tramway, sa construction au niveau du sol, c'est vraiment ça son grand, grand avantage au niveau de l'accessibilité universelle.

Comme on en a parlé, bien, le métro, ça prend un ascenseur; le tramway, étant donné que les stations sont au niveau du sol, on n'en a pas besoin.

L'autobus aussi, lui, il demande une plateforme; le tramway n'en demande pas parce que les stations ramènent le... ils ont comme une espèce... c'est ça, le niveau qui ramène le sol au niveau du plancher, donc c'est très facile de faire l'entrée avec des fauteuils, poussettes, et cetera.

Puis, au niveau du fait que c'est moins coûteux et tout, on peut faire plus de stations, plus de réseaux à travers une ville.

1505

Donc ça permet d'aménager le territoire autour du réseau de tramways, ce qu'on peut plus difficilement faire avec les autres modes de transport, donc on va parler plus de ça.

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

1510

On a d'ailleurs, le Grand Virage qui est un projet qui a été imaginé par plusieurs collègues qui travaillent pour Imagine Lachine-Est. Ils m'ont d'ailleurs glissé quelques mots ce matin qu'ils ont mis à jour leur carte. Donc, cette carte n'est plus tellement à jour.

1515

Dans le fond, ils se sont imaginés ce qu'ils pourraient faire avec les fonds du REM et ça a donné le projet du Grand Virage.

Dans le fond, le Grand Virage, c'est un projet choc qui permet de changer les habitudes des gens et ainsi réduire les gaz à effets de serre en donnant beaucoup d'accessibilité au transport.

1520

Dans le fond, le projet du REM est un projet qui est estimé, en réalité, à dix milliards de dollars. Il y a environ 14 stations et il dessert environ 160 000 passagers.

1525

Alors que le projet du Grand Virage est un projet qui est estimé à huit milliards. Ils ont, dans leur projet, fait 128 stations et ils croient que ça pourrait desservir 460 000 passagers.

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

Donc, on prend un exemple du tracée du Grand Virage en phase 2...

1530

LA PRÉSIDENTE :

Il vous reste environ deux minutes.

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

1535

C'est bon. On va prendre, c'est ça, l'exemple de l'Est de Montréal pour le réseau du Grand Virage. Étant donné que, c'est ça, vu qu'on a mentionné que le tramway est moins coûteux, on peut faire un plus grand réseau qui s'étend une plus longue distance.

1540

Donc, dans ce cas-ci, on peut faire une boucle. Fait que si on prenait quelqu'un qui part de Rivière-des-Prairies et qui veut se rendre à la plage de l'Est, avec le tracé du Grand Virage, c'est très facile parce que la personne a seulement à se déplacer vers l'est en utilisant la boucle qui est dans le réseau.

1545

Par contre, avec une approche plus de prolongement de la ligne bleue, avec le REM et tout ça, cette personne-là devrait retourner vers l'ouest avec la ligne bleue, reprendre le réseau qui est plus central, puis reprendre le REM vers l'ouest.

1550

Donc, ça fait comme une espèce de grand détour qui rend le trajet beaucoup moins attractif de le faire en transport en commun.

1555

Donc, c'est vraiment ça l'avantage du tramway, c'est de faire en sorte que le réseau, il est moins central, il est plus décentralisé, il est plus accessible dans les périphéries fait que ça fait en sorte qu'il est plus utilisé par les quartiers où est-ce que c'est plus à l'auto, en ce moment.

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

1560

Bref, pour conclure, on pense que le tramway est un des meilleurs projets de transport publique pour la carboneutralité et améliorer l'accessibilité universelle.

Quand c'est moins cher, les stations sont plus nombreuses, desserrent beaucoup plus de monde et s'adapte facilement à l'environnement.

On a fini.

1565

LA PRÉSIDENTE :

C'est bon?

1570

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1575

Merci. Des questions?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1580

Vous avez parlé du Grand Virage, c'est qui qui est à l'origine de ça?

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

C'est l'organisme Imagine Lachine-Est.

1585

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Imagine Lachine-Est, ah oui, en plus. Je suis de Lachine, alors.

1590

LA PRÉSIDENTE :

Écoutez, ce n'est pas par bêtise, mais on a eu beaucoup d'opinions sur le tramway, donc on commence à manquer de questions parce que je pense qu'on a compris.

1595

Bientôt, la question ça va être « Quelle est la couleur du tramway? », mais ce n'est pas du mépris, il ne faut pas voir ça comme du mépris, mais comme le fait qu'on a beaucoup posé des questions aux premiers qui sont arrivés, mais là, on commence à manquer de questions.

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

1600

C'est bien correct.

LA PRÉSIDENTE :

1605

Est-ce que, dans vos travaux, vous avez posé la question de : « Pourquoi on a arrêté les tramways à Montréal? »?

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

1610

Je pense que c'est vraiment une question de culture, on était plus, pendant plusieurs années, tous à l'auto et je pense que les Montréalais voulaient copier les Américains.

LA PRÉSIDENTE :

1615

Puis là, on veut copier les européens, c'est ça que vous êtes en train de nous dire?

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

1620

C'est quasiment ça.

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

1625 Dans le fond, comme tu l'as dit, aux États-Unis, pour la voiture, par contre, le transport en commun pour faire vendre plus de voitures dans la phase de développement de l'automobile à grande échelle.

1630 Puis c'est ça, un peu comme, je pense, qu'il y a eu une, politiquement, les élu.e.s ont suivi ce qui se faisait aux États-Unis où est-ce que les lignes de tramway étaient fermées par les compagnies automobiles pour vendre plus de voitures.

Donc, c'est un peu pour ça le mouvement s'est étendu au Canada.

LA PRÉSIDENTE :

1635 O.K., même si nous, ce n'était pas privé, le tramway à Montréal, si je ne me trompe pas?

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

1640 Oui, exactement. Ce n'était pas privé ici, mais c'est juste que la ville moderne, il n'y a pas de tramway, donc on enlève le tramway.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1645 C'était la Commission de transport de Montréal.

LA PRÉSIDENTE :

1650 C'est ça. Merci beaucoup.

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

Merci.

1655 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Vous irez voir le Plan de mobilité 2008 où il y avait un réseau de tramways qui étaient projetés à Montréal.

1660 **PERSONNE NON IDENTIFIÉE :**

Parfait.

LA PRÉSIDENTE :

1665

Merci beaucoup.

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

1670

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1675

Écoutez, on va prendre une pause maintenant, donc on revient à 20 h 30. Alors, je vois que les gens de Culture Montréal, vous êtes déjà arrivés, mais comme on va reprendre plus tôt, vous allez attendre moins longtemps. D'accord? Merci. Vous étiez prévus pour 20 h 45, mais ce sera plus vers 20 h 30, O.K.? Merci.

1680