

**M. JOCELYN PERRIER :**

Oui, à bientôt, à très bientôt, merci.

895

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors nous revenons dans quelques instants.

900

**Mme MARIE-ÈVE PARENT, Mme CAMÉLIA ASSAMEUR et Mme NOUR YAHYAOU**  
Groupe étudiant

905

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors dans quelques instants, au moment où je vous donnerai la parole, je vous demanderai de débiter en vous identifiant et en précisant l'organisme que vous représentez. Vous aurez dix minutes pour votre présentation.

910

Lorsque je vous fais un petit signe de deux minutes, ça veut dire qu'il y a huit minutes de passées, donc il vous reste deux minutes pour conclure. Période après laquelle nous disposerons, les commissaires, d'un peu de temps pour vous poser des questions.

915

Alors – et nous avons lu le document que vous avez soumis à la consultation. Alors encore une fois bienvenue et la parole est à vous.

920 **Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

Donc bonjour, mon nom c'est Camélia Assameur. On fait partie d'un baccalauréat en urbanisme à l'Université de l'UQAM.

925 **Mme MARIE-ÈVE PARENT :**

Mon nom est Marie-Ève Parent.

930 **Mme NOUR YAHYAOUI :**

Et moi c'est Nour Yah.

**LA PRÉSIDENTE :**

935 Donc toutes les trois à l'UQAM?

**Mme NOUR YAH :**

Oui.

940

**Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

Exact.

945 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est bon.

**Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

950

Parfait. Donc, tout d'abord pour débiter, on voulait, bien il était important de souligner l'effort remarquable qui a été réalisé dans le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 pour Montréal. C'est un plan qui est visionnaire, qui met de l'avant des objectifs ambitieux en matière de développement durable et de mobilité, puis en visant à ce que deux déplacements sur trois soient faits en transport collectif ou actif d'ici 2050.

955

Donc, le fait que Montréal s'engage formellement à une Ville plus verte et plus accessible à tous, c'est vraiment un plan qu'il faut qu'on félicite, puis c'est également une transformation qui est profonde dans nos habitudes de déplacement puis que ça engendre une réduction des émissions de carbone.

960

Par contre, aujourd'hui, on avait matière à discussion concernant l'intégration de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau dans la vision. En effet, monsieur Yves Beauchamps, qui est le PDG de l'aéroport de Montréal a présenté le 4 avril 2023 devant la Chambre de commerce de Montréal métropolitain un plan de vol 2028 qui semble entrer en contradiction avec le PUM 2050, mais également avec leur propre plan de durabilité 2040. Puis ce dernier avait pourtant pour objectif de réduire les émissions de carbone d'ici cette période-là.

965

Donc, d'un côté le plan de durabilité du YUL met de l'avant des objectifs tels que atteindre 20 % des parts modales en transport public d'ici 2030, viser 50 % des déplacements par un mode de transport alternatif à la voiture à essence également d'ici 2030.

970

975

Ce sont des cibles qui sont positives et alignées dans les principes de mobilité durable, mais d'un autre côté le plan de vol 2028 semble avoir une trajectoire qui est complètement opposée en suggérant par exemple ajouter environ 6 000 stationnements

980 supplémentaires, démolir le stationnement étagé pour construire un nouveau débarcadère à quatre voies, construire deux nouveaux débarcadères à quatre voies chacune sur deux niveaux avec des aménagements routiers prévus en 2027 et en 2028.

985 Puis ces projets mettent de l'accent sur l'expansion des infrastructures routières et l'ajout de stationnements, ce qui risque de renforcer la dépendance à la voiture au lieu de favoriser des modes de transport qui sont plus écologiques.

990 Puis ils ont également fait des analyses internes qui révèlent qu'environ 25 % des voitures qui circulent sur leurs débarcadères ne feront que tourner en rond pour attendre les voyageurs qui sont sur le point d'arriver et la solution qui a été proposée, c'est d'offrir 40 minutes de stationnement gratuit dans tous leurs stationnements et ils considèrent que c'est la solution pérenne pour, aux enjeux de congestion sur le site aéroportuaire. Entre guillemets, c'était une citation qui apparaissait.

995 Donc maintenant, est-ce que c'est vraiment la solution qui est durable que nous attendons? C'est vraiment des mesures qui peuvent répondre à des défis immédiats, mais ils ne sont pas allés dans le sens du PUM 2050 ni du développement durable que nous voulons pour Montréal, et on veut intégrer l'aéroport dans une vision qui est beaucoup plus large, qui intègre la mobilité et l'urbanisme de Montréal. Donc, je vais laisser la parole à ma collègue.

1000 **Mme NOUR YAHYAOUI :**

1005 Donc, aujourd'hui notre priorité est de tenter d'intégrer davantage les transports en commun à l'aéroport dans le but d'améliorer la qualité de la mobilité durable et aussi d'offrir une diversité de transports adaptés à la réalité et aux besoins futurs. Donc, on va vous présenter quatre enjeux qui ont été soulevés.

Donc le premier ça serait d'encourager les usagers à utiliser les transports en commun davantage afin de réduire la dépendance à l'automobile et aussi la congestion.

1010 Donc, l'objectif suite à ceci, ça serait d'inciter les individus à prioriser les modes de transport écologiques et le défis qu'on pourrait avoir, ça serait la non-concurrence du REM qui peut en effet être un obstacle en ce qui concerne les potentielles solutions.

1015 Pour le deuxième enjeu, ça serait de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Donc l'objectif serait de diminuer les dommages environnementaux et de lutter contre les changements climatiques ainsi que l'effondrement de la biodiversité. Et le défi ici ça serait les coûts financiers qui peuvent être un obstacle.

1020 Pour le troisième enjeu, ça serait de fournir diverses options de déplacement vers et aussi hors de l'aéroport pour tenter de faciliter et améliorer l'expérience des usagers. Donc l'objectif serait ici d'améliorer l'accessibilité à l'aéroport en augmentant la connectivité du réseau de transport. Et le défi serait l'opposition de la vision de l'aéroport de Montréal avec celle du PUM et aussi la privatisation de l'aéroport.

1025 Et pour le dernier enjeu, ça serait d'offrir un service plus rapide et efficace en ce qui concerne la durée des trajets que les passagers effectuent pour se rendre à l'aéroport, donc venant du Centre-Ville, donc de la station de métro Berri-UQAM.

1030 Et l'objectif ici ça serait d'optimiser la durée des trajets pour offrir aux passagers les meilleures conditions possibles lors de leur déplacement vers l'aéroport. Le défi ici ça serait la privatisation de l'aéroport, donc la ligne 747 serait supprimée en 2027 à la mise en service du REM.

1035

**Mme MARIE-ÈVE PARENT :**

1040 O.K. Donc pour les pistes d'action. Comme vous le savez, le REM va être implanté vers 2027 à l'aéroport et ça va être un acteur majeur pour assurer le transport, pour les arrivées et les départs. En plus, le REM va être un transport qui va être neutre en carbone. Cependant le REM a des limites, est-ce qu'on peut voir sur la mappe le plan du REM?

1045 En haut à droite, comme qu'on peut voir, le REM doit faire un grand détour par le nord pour assurer un transport au Centre-Ville de Montréal et pour le sud, ce qui n'est pas nécessairement logique pour les gens du sud. Afin de ne pas priver les voyageurs, il faudra assurer une connexion avec d'autres moyens de transport.

1050 Comme ma collègue a énoncé plus tôt, il y a un obstacle, c'est l'entente de non-concurrence entre le REM et l'ARTM, l'Autorité régionale de transport métropolitain, qui interdit de créer un service concurrent pour desservir l'aéroport de Montréal.

1055 Il interdit le service de transport express comme la ligne 747 entre l'aéroport et le métro Lionel-Groulx dans le sud-ouest de Montréal ainsi que de l'autoroute 13 jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue et ce pour les 99 prochaines années. C'est une entente qui représente un gros obstacle au détriment des citoyens.

1060 Nous proposons le tramway, implanter le tramway sur le territoire de l'aéroport qui serait en concordance avec les idées principales du PUM 2050. Le tramway a fait ses preuves en Europe déjà depuis plusieurs années.

Pour son implantation, en bas à droite, on propose d'utiliser la gare qui a été construite sous l'Hôtel Marriott, sur le territoire de l'aéroport. Elle a été construite en 2008 au coût de 25 millions de dollars et elle sert actuellement de stationnement pour des motifs de rentabilité financière. Et si on peut voir sur l'autre petite mappe, en ce moment, c'est le

1065 stationnement P4 en bas à droite, c'est le petit rectangle rouge, donc il est situé juste au sud de l'aéroport donc l'implantation du tramway pourrait se faire rapidement et à faible coût.

1070 Et troisièmement, on conseille de maintenir le service de l'autobus 747 express car il va être aboli dû à l'entente de non-concurrence. C'est un service très populaire, les dernières statistiques de 2015 démontraient qu'il y avait 5 300 usagers par jour qui l'utilisaient et c'est un service très rapide vers Lionel-Groulx, Berri-UQAM, la Gare Centrale ainsi que la Gare d'autocars.

1075 Le quatrième point, exemple et réalité pour Montréal, nos propositions. Simplifier le fonctionnement du bus 747 en l'intégrant au réseau régulier avec une tarification simplifiée et un paiement à bord, un peu comme à Laval.

1080 Implanter des péages, transpondeurs pour décourager l'usage des véhicules personnels et subventionner le transport collectif. Cela diminuerait le nombre de véhicules qui tournent en rond dans l'attente d'embarquer un passager, qui représente l'une des causes principales de congestion aux arrivées.

1085 Et finalement, améliorer l'information aux voyageurs en proposant une sorte de plateforme qui permet de consulter les temps d'attente, les options de transport en temps réel. Cette approche faciliterait la gestion des flux de passagers et améliorerait l'expérience globale à l'aéroport.

**Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

1090 Effectivement, il y a des solutions qui ont été mises en place dans d'autres aéroport Nord-américains tels qu'à San Francisco, il y a des zones désignées pour des services de covoiturage, éloignées des terminaux.

1095 Il y a également environ 1 200 voitures qui sont réorientées chaque heure pour éviter qu'il y ait de la congestion aux abords de l'aéroport. Pour ce qui est de l'aéroport de Boston, il y a des limitations au niveau de quand on peut faire les *drops off*, donc pour vraiment solliciter ou plutôt inciter les gens à utiliser les transports en commun aux moments critiques.

1100 Puis à l'aéroport John F. Kennedy, il y a également comme elle l'a suggéré, la possibilité d'avoir des applications qui peuvent voir en temps réels les options qui s'offriraient à eux pour avantager leur trajet.

1105 Et donc pour conclure, l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau joue un rôle vital pour Montréal, mais il est clair qu'il doit repenser sa stratégie de développement, le plan 2028 comme je vous ai dit, met de l'accent sur des solutions qui risquent d'accroître la dépendance à la voiture, ce qui va à l'encontre de l'objectif du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050.

1110 Si Montréal veut réellement encourager les modes de transport plus durables et résoudre les problèmes de congestion, il devient essentiel de repenser l'aménagement de l'aéroport en intégrant des transports collectifs et actifs dans ses futurs développements.

1115 Cela permettra non seulement d'améliorer la mobilité, mais aussi d'assurer une planification qui répond aux enjeux environnementaux et urbains du futur. Donc, merci pour votre attention puis est-ce que vous aviez des questions?

**LA PRÉSIDENTE :**

1120 Merci. Vous aviez dû répéter et vous saviez que seriez à l'intérieur du dix minutes peut-être?

**Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

1125 Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1130 C'est ce que je pensais. Très très rapidement, ma collègue va vous parler de, je ne sais pas si on peut appeler ça un tunnel ou un garage sous l'Hôtel Marriott, mais en même temps, le projet de tramway, est-ce qu'on peut revoir la carte avec le... Bon, exactement, le circuit du REM. Votre projet de tramway il n'est pas rattaché au REM?

**Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

1135 Présentement, non, la gare, elle ne serait non-utilisée pour le REM également. Elle resterait un stationnement.

**LA PRÉSIDENTE :**

1140 Est-ce qu'il pourrait l'être, posons comme hypothèse dans un monde idéal, est-ce qu'il pourrait l'être?

**Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

1145 Oui, ça serait une possibilité. Est-ce que tu veux...

**Mme MARIE-ÈVE PARENT :**

1150 Si on revoit la clause, l'entente de non-concurrence qui a été faite entre l'actionnaire principal et la Caisse de dépôt, donc entre la société et l'ARTM si on peut,

avec la politique de la Ville de Montréal, revoir cette entente-là qui est prévue pour 99 années, bien à ce moment-là le tramway aurait le droit d'être sur le territoire de l'aéroport.

1155 **LA PRÉSIDENTE :**

Et il pourra être raccordé?

1160 **Mme MARIE-ÈVE PARENT :**

Bien, la gare, si on regarde le petit rectangle rouge, ça c'est le stationnement P4. La gare qui a été construite en 2008, c'est une coquille de gare. Elle a 13 mètres de hauteur si je ne me trompe, elle est prête et elle sert, elle abrite environ 5 000 véhicule qui sont stationnés là. Le tramway pourrait partir de là.

1165 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Marie-Claude, je te laisse explorer la gare parce que c'était ton idée.

1170 **LA COMMISSAIRE :**

Oui, bien c'est ça, on voulait avoir un petit peu plus de détails donc c'est l'ancienne gare de train qui a été construite en 2008. Comment vous voyez ça l'utilisation globale? Ça peut servir au niveau du tramway, au niveau de... Pouvez-vous m'en dire un petit peu plus comment qu'on peut à travers cette coquille-là, la joindre à ce réseau-là?

1175 **Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

Oui, parfait. Donc pour ce qui était de la gare de train, présentement ça pourrait permettre aux gens qui habitent déjà sur Montréal, qui n'ont pas besoin de faire le trajet

1180

comme vous avez pu le voir, qui fait l'ensemble du Centre-Ville pour se rendre à l'aéroport, ça serait des gens de Lachine ou encore de Verdun qui pourraient y être et ça serait accessible à ce niveau-là.

1185 C'est sûr qu'au niveau financier et puis la gestion de celui-ci, on n'est pas familières des procédures, puis là ça serait de voir s'il y aurait possibilité de peut-être revoir, comme ma collègue vous a dit, le contrat de non-concurrence puis peut-être essayer de parler avec l'aéroport de Montréal. Il y aurait probablement possibilité, mais au niveau de la logistique, on n'est pas familières malheureusement.

1190

**LA COMMISSAIRE :**

D'accord. À partir de cette ancienne gare-là qui serait réhabilitée, le temps de marche ou de se rendre jusqu'au terminal?

1195

**Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

Ça serait cinq minutes.

1200

**LA COMMISSAIRE :**

Cinq minutes?

1205

**Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

Oui.

1210 **LA COMMISSAIRE :**

O.K. Est-ce que vous prévoyez à ce moment-là de marcher ou il y a... c'est quoi, il y a-tu des services pour amener les gens ou?

1215 **Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

C'est ça, il y aurait possibilité d'avoir des navettes, mais pour une aussi grande proximité, il y aurait probablement comme admettons Charles De Gaulle des tapis roulants qui permettraient de faciliter le transport des valises et des gens bien sûr.

1220

**LA COMMISSAIRE :**

Oui.

1225 **Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

Mais c'est l'endroit où il y a l'autobus 747, c'est là que son arrêt est. Donc, ça serait la même distance que le bus actuel.

1230 **LA COMMISSAIRE :**

O.K. Le REM va être en opération en 2027, c'est ce que vous mentionnez, d'ici ce temps-là, ça serait quoi la première préoccupation pour soit désengorger ou faciliter l'accès?

1235

**Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

1240

Donc, c'est sûr qu'on avait suggéré de premièrement utiliser, la possibilité d'avoir des péages à l'entrée de l'aéroport, quelque chose qui pourrait facilement se faire, de peut-être revoir le fait de démolir un stationnement pour rajouter des nouveaux débarcadères de quatre voies.

1245

On sait très bien que rajouter des voies fera juste inviter ou inciter les gens à utiliser leur voiture personnelle puis je pense que le plus important ça serait d'avoir une conversation avec l'aéroport, de voir pourquoi leur vision est vraiment accès sur la voiture solo et pas sur les transports en commun parce que c'est comme s'ils mettaient déjà de l'avant un échec des transports collectifs, donc...

1250

Puis nous avec le PUM 2050, mais juste avec le fait que Montréal est quand même assez accessible en transport collectif, pourquoi l'aéroport ne serait pas une option aussi à rajouter pour, par exemple, le 747. En ce moment c'est 11 dollars pour y accéder, mais c'est un 11 dollars fixe, il n'y a pas possibilité de payer avec une carte ou d'avoir la carte OPUS ou quoi que ce soit.

1255

Et pour par exemple des étrangers qui viennent, bien c'est sûr que ce n'est pas invitant de le faire. Ça a l'air compliqué. Oui, il y a une station pour aller chercher son billet, mais si on pouvait juste taper déjà avec le téléphone ou quoi que ce soit, il y aurait beaucoup plus de personnes qui seraient intéressées.

1260

**LA COMMISSAIRE :**

1265

Je vous remercie.

**LA PRÉSIDENTE :**

1270 Dans quelle catégorie vous placez les taxis?

**Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

1275 Les taxis, en ce moment, il y a une problématique parce qu'il y a des taxis illégaux et des Uber, mais...

**LA PRÉSIDENTE :**

1280 Oui, mais je parle des taxis légaux.

**Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

1285 O.K. Des taxis légaux, bien en ce moment ils ont déjà un débarcadère. Donc, nous on considérerait que ça serait quand même du transport... ils ont une ligne qui est collectif desservie.

**LA PRÉSIDENTE :**

1290 C'est ça, c'est collectif...

**Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

1295 Donc oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

... ce n'est pas transport solo?

1300

**Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

Non, c'est ça. On ne serait pas en train...

1305

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

**Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

1310

Non, non, non, les taxis travaillent pour déplacer les gens, donc non.

**LA PRÉSIDENTE :**

1315

D'accord.

**Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

C'est...

1320

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Christian. Merci de m'avoir laissé le temps.

1325

**LE COMMISSAIRE :**

1330 Mais avec plaisir, Madame la présidente. Toujours dans l'optique de diminuer la voiture, l'auto solo, vous proposez la gestion du trafic avec les technologies et la mise en place de permis. Pouvez-vous m'expliquer? La gestion du trafic par les technologies, est-ce que ça passe par notre téléphone ou?

**Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

1335 C'est sûr, bien en faisant nos recherches, on a vu qu'il y avait des compagnies qui permettaient de faire la gestion, aider à la gestion du trafic en voyant en temps réel comme par exemple pour Google savoir c'est quoi la durée du trajet. Mais elles pourraient permettre d'offrir, comment dire? Une possibilité instantanée de peut-être rediriger les voitures vers un stationnement un peu plus éloigné ou comme pour éviter que ça soit engorgé parce qu'il y a une voie pour se rendre à l'aéroport donc dès que tu rentres, t'es pris dedans, tu ne peux plus sortir ou quoi que ce soit.

1340

1345 Donc si on avait une technologie qui permettait de vraiment voir O.K., en ce moment il y a beaucoup de trafic, on va essayer de les rediriger vers un stationnement qui est peut-être un peu plus loin et offrir une navette collective qui pourrait permettre plus de personnes de se rendre à l'aéroport. C'est ça qu'on voudrait mettre de l'avant.

**LE COMMISSAIRE :**

1350 Donc une sorte de GPS qui nous permet d'éviter le trafic, de se rediriger vers un stationnement incitatif d'où on peut prendre le transport collectif?

1355 **Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

Exactement, oui.

1360 **LE COMMISSAIRE :**

O.K., ça je comprends bien. Puis même chose aussi pour l'information des passagers en direct via les vols ou les retards de vols, c'est dans la même...

1365 **Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

Exactement.

1370 **LE COMMISSAIRE :**

... catégorie de...

1375 **Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

C'est pour faciliter les gens à se déplacer, éviter qu'ils se retrouvent à marcher avec leur valise pour se rendre à l'aéroport parce qu'il y a eu congestion ou mauvaise planification...

1380 **LE COMMISSAIRE :**

O.K.

**Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

1385

... de leur part, oui.

**LE COMMISSAIRE :**

1390

Merci.

**Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

Avec plaisir.

1395

**LA PRÉSIDENTE :**

D'autres questions?

1400

**LE COMMISSAIRE :**

Non, ça va merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1405

Alors une dernière petite rapide, vous avez évoqué dans votre texte et oralement l'idée de péage. L'argent servirait à quoi?

**Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

1410

Ça serait pour promouvoir le transport collectif.

**LA PRÉSIDENTE :**

1415 Promouvoir. Promouvoir, ça veut dire?

**Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

1420 Bien ça serait probablement permettre de réduire le billet pour la 747, comme je vous ai dit plus tôt, elle est vraiment beaucoup plus élevée qu'un billet normal pour se déplacer. Donc, si on était capable de prendre l'argent des péages pour le remettre dans le transport collectif, ça pourrait même offrir un transport gratuit pour les voyageurs qui veulent se rendre au Centre-Ville.

1425 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Merci. D'autres questions? Alors merci vraiment d'être venues partager avec nous vos idées et vos suggestions. Alors bonne fin de journée.

1430 **Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

Vous aussi, merci beaucoup.

**Mme MARIE-ÈVE PARENT :**

1435 Merci.

**Mme NOUR YAHYAOUI :**

1440 Merci.