

M. ROBERT HAJALY:

Okay.

1415

Mme ERYKA-MAEVE DORÉLIEN ET M. ZAKARYA DERBAS

Groupe étudiant

1420

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir et bienvenue. Dans quelques instants, je vous donnerai la parole et je vous demanderai de vous identifier à ce moment et de préciser le groupe que vous représentez.

1425

Vous savez que vous disposerez d'une période de dix minutes pour la présentation. Après huit minutes, je vous ferai un petit signe et vous comprendrez que vous devrez résumer pour clore la présentation. Après quoi, nous vous poserons quelques questions. Et nous avons lu le document que vous avez préparé et que vous avez soumis. Alors, encore une fois, bienvenue et c'est à vous maintenant la parole.

1430

Mme ERYKA-MAEVE DORÉLIEN :

Bonjour, donc moi c'est Eryka Dorélien.

1435

M. ZAKARYA DERBAS :

Moi c'est Zakarya Derbas.

1440 **Mme ERYKA-MAEVE DORÉLIEN :**

Donc, on vient ici représenter l'UQAM dans le contexte d'un cours. Parfait. Donc, aujourd'hui, on va vous faire une courte présentation sur la situation de la connectivité entre Montréal et Longueuil.

1445

Donc, dans le contexte actuel, pour connecter avec le transport en commun Montréal et Longueuil, il y a une ligne de métro qui traverse les deux lignes, la ligne 170. Il y a, non, il y a la ligne d'autobus, la ligne 170 et il y a une ligne de métro qui se rend jusqu'à Longueuil, la ligne jaune. Et on a aussi le REM qui a été ajouté récemment dans les possibilités.

1450

Donc, pourquoi c'est important de connecter les deux villes ? Premièrement, présentement, l'accessibilité pour les gens en fauteuils roulants est quand même assez petite parce que leur seule option c'est l'utilisation du REM. La ligne d'autobus et la ligne de métro ne permettent pas une bonne accessibilité pour les gens en chaises roulantes.

1455

Ensuite, le but principal serait aussi de réduire l'utilisation de la voiture chez les citoyens parce qu'avec l'étalement urbain, les gens s'éloignent de plus en plus dans les banlieues. Ce qui fait qu'ils se tournent de plus en plus vers l'utilisation de la voiture qui a un effet néfaste, non seulement sur l'environnement, mais sur la circulation.

1460

Donc, il y a, comme je vous ai dit un peu plus tôt, on a ajouté récemment le REM. Le REM, les enjeux présentement c'est que les stations sont très espacées les unes des autres.

1465

Donc, bien que ça permet aux usagers de se rendre rapidement à Montréal ou se rendre rapidement à Longueuil, l'accessibilité pour se rendre au REM est limitée puisque les stations sont espacées l'une de l'autre. Souvent, les usagers vont encore une fois se tourner vers leur voiture pour se rendre à une station du REM.

1470 Ensuite, c'est un projet qui est très couteux. Donc, quand on compare le budget pour le REM de l'est, on voit qu'on pourrait construire un réseau de tramway de 140 kilomètres pour plus ou moins le même budget.

1475 Ensuite, en termes d'environnement. Beaucoup de personnes pensent que le REM c'est une bonne solution pour la planète, mais on voit que la construction, en soi, peut produire une émission de gaz à effet de serre de près de 800 000 tonnes de CO₂.

1480 Une autre chose qu'il faut comprendre quand on parle de circulation et de connectivité, c'est comment pense l'utilisateur lorsqu'il fait son choix pour une méthode de transport. Donc, il prend en compte le coût, l'efficacité et bien sûr le confort.

M. ZAKARYA DERBAS :

1485 Donc, moi je vais parler du concept du temps perçu. C'est un principe fait par le psychologue Paul Fraisse. Dans le fond, le concept du temps perçu c'est un principe qui explique que le temps fait paraître plus vite pour une personne qui aime ce qu'il fait.

1490 Donc, admettons quelqu'un qui n'aime pas faire de la course, lui le temps va paraître plus long que quelqu'un qui aime faire la course. Et de même, on peut dire ça aussi pour expliquer le temps perçu par les passagers dans les transports en commun.

1495 Quelqu'un qui n'est pas confortable lors de l'utilisation du métro, du train ou de l'autobus, pour lui ça va paraître plus long que quelqu'un qui en fait qui aime ça.

Et ça revient, en fait, avec le principe du confort. Dans les tramways, en fait, on peut voir dans le graphique ici, que la majorité des gens sont toujours assis dans le tramway et ça va aider avec ce concept de temps perçu.

1500 Les gens vont voir que le trajet semble plus vite que ce qu'il est réellement et ça va aider aussi avec bien avantager les citoyens à pouvoir utiliser le tramway et le transport en commun. Parce que si, le transport en commun, en fait, il vend un service.

1505 Et si les gens n'aiment pas ce service-là, ils vont essayer de l'éviter et ça va revenir au problème que les gens vont toujours se tourner vers leur voiture. Et avec le confort que le tramway peut offrir, ça peut éviter que les gens utilisent leur voiture souvent.

1510 Maintenant aussi on peut comparer avec un autre graphique ici, on voit les coûts associés au tramway, au métro et au REM. On peut voir que le métro, c'est le plus cher. Pour chaque kilomètre, ça coûte environ 800 millions de dollars. Et en fait, j'ai vu dans un article ce matin, en fait, que pour étendre la ligne bleue, le projet va être réalisé en 2031 et c'est un budget de 7.6 milliards de dollars.

1515 Et en faisant le calcul, on peut voir que pour ce budget-là, on va juste étendre de 9.5 kilomètres, alors qu'avec, pour le tramway, on peut voir c'est entre 80 à 100 millions de dollars par kilomètre, pour le même budget utilisé pour le métro, on peut faire environ 95 kilomètres dans toute la région.

1520 Une autre affaire qu'on peut voir aussi c'est avec la vitesse. Malgré que le tramway il a une moyenne de 20 kilomètres et un maximum de 70, monter à 100 kilomètres comme un autobus, ce n'est pas nécessairement quelque chose qui va changer vraiment le temps pour un trajet.

1525 Si un autobus roule à 100 kilomètres dans l'autoroute, il va sauver à peu près trois minutes, comparé à un tramway qui roule à 70. Et le REM, en fait, il roule, il peut rouler vite aussi, mais c'est facile d'aller vite quand les stations sont très espacées l'une de l'autre, comparé mettons à l'autobus et au tramway, si les stations sont très proches.

1530

Ici, on peut comparer aussi avec l'émission de gaz à effet de serre pour le tramway et les autres systèmes. On peut voir, par exemple, comme le REM, ça émet beaucoup de gaz à effet de serre dans la construction parce que le REM il est suspendu, donc ça fait beaucoup de construction pour le béton et mettre en place la base pour le REM.

1535

Mais le tramway, comparé aux autres, il ne coûte pas cher dans le CO₂, pour le mettre et pour l'utiliser à la fin. Et même comparé aux autobus, c'est vraiment, ce n'est même pas une compétition rendu là pour le tramway.

1540

Bien les solutions proposées c'est d'essayer de remplacement le plus souvent les lignes d'autobus avec le tramway. Le tramway va être là plus pour remplacer les autobus. Et aussi, ça peut essayer d'enlever le besoin de toujours étendre les lignes de métro.

1545

C'est sûr que c'est une bonne idée, je comprends, en fait, que le but d'étendre le métro c'est pour attirer le plus de gens possible dans le système et qu'ils transitionnent vers le transport en commun, mais ça coûte beaucoup trop cher et ça émet beaucoup de gaz à effet de serre, comparé au tramway. Le tramway est plus efficace que le métro et l'autobus.

1550

Et aussi, comme on peut voir dans la photo par exemple avec le tramway présent, c'est accessible universellement. So, ça peut régler le problème avec la ligne 170 de la RTL qui n'offre pas l'accessibilité aux personnes handicapées de se rendre de Montréal à Longueuil. Et ça enlève aussi le besoin des personnes handicapées de prendre la ligne jaune, vu qu'il n'y a pas d'ascenseurs dans les stations de la ligne jaune.

Ça c'est une mappe des réseaux d'autobus, de trains et de métros dans la région de la Rive-Sud. Et comme je l'ai dit tout à l'heure, c'est de remplacer les lignes et faire des stations qui peuvent connecter le REM.

1555 Comme ma collègue avait dit tout à l'heure, les stations de REM sont un peu
espacées l'une de l'autre et sont aussi un peu loin des banlieues. So, les gens vont toujours
se tourner vers l'utilisation de leur voiture. Mais si on peut essayer de rapprocher les
banlieues ou connecter les banlieues et les régions avec les tramways vers les stations de
1560 REM, ça peut aussi aider à transitionner les citoyens vers l'utilisation des transports en
commun.

Mme ERYKA-MAEVE DORÉLIEN :

1565 Donc, les avantages de la solution qu'on propose, donc le tramway ; ça a été
mentionné dans une présentation précédente. Souvent, les gens pensent qu'augmenter la
fréquence des autobus peut être une bonne solution pour réduire notre problème, mais
souvent quand on augmente la fréquence des autobus, ça crée du *bonching*.

1570 Donc, dans le fond c'est que les autobus on les envoie plus fréquemment, mais
finalement elles se ramassent à avoir cinq autobus au même arrêt et après ça il n'y a pas
d'autobus pendant 20 minutes. Donc, finalement notre solution ne règle pas vraiment le
problème.

1575 Comme on a mentionné plus tôt, les stations seraient plus rapprochées, donc pour les
utilisateurs, c'est plus facile de se rendre à une station de tramway et ça leur permet d'avoir
une meilleure accessibilité au REM qui est déjà en place.

1580 C'est une solution qui est moins coûteuse quand on compare aux solutions vers
lesquelles on se tourne telles que le métro ou le REM. Aussi, l'accessibilité universelle qu'on
a mentionnée un peu plus tôt aussi.

Bien sûr les désavantages, c'est que le tramway va un peu plus vite à cause de sa vitesse par kilomètre et son nombre d'arrêts plus élevé, donc c'est un peu moins rapide que le métro ou le REM, encore une fois.

1585

Souvent ce n'est pas l'option numéro 1 à cause de l'effet que ça a sur l'esthétique de la ville. Donc, les fils peuvent être un peu plus dérangeants visuellement. Par contre, pour un site historique, il y a possibilité de faire des zones de tramway sans fils.

1590

Donc, cette zone-là serait couverte avec une batterie électrique. Et...

LA PRÉSIDENTE :

Vous pouvez conclure ?

1595

Mme ERYKA-MAEVE DORÉLIEN :

Oui, bien sûr. Donc, la dernière chose, c'est que ça nécessite beaucoup de restructuration de l'espace public, mais la plupart des solutions nécessitent cette restructuration.

1600

M. ZAKARYA DERBAS :

En fait, bien ça, ça va être avec les intervenants avec la STM, l'EXO et bien le gouvernement, nous pourrons avoir les meilleures données possibles pour savoir exactement c'est quel réseau qui devrait changer le plus souvent.

1605

Aussi, le gouvernement Fédéral, la Ville de Longueuil et la Caisse de Dépôt et de placement du Québec vont aider aussi avec le financement, et encore les données pour voir les changements à faire pour mettre en place le tramway. C'est tout.

1610

Mme ERYKA-MAEVE DORÉLIEN :

Merci.

1615 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais je n'ai pas vu la Ville de Montréal ?

1620 **Mme ERYKA-MAEVE DORÉLIEN :**

Ah, on a oublié de le mettre, mais la Ville de Montréal est incluse et la STM aussi.

M. ZAKARYA DERBAS :

1625 Ah oui, oui.

LA PRÉSIDENTE :

Ah, d'accord, évidemment.

1630

Mme ERYKA-MAEVE DORÉLIEN :

Oui.

1635 **LA PRÉSIDENTE :**

Bien, merci beaucoup. Je suis un peu, non pas intriguée, en fait, j'aimerais comprendre, on parle de Montréal-Longueuil, et Longueuil-Montréal. Votre réseau de 84 stations sur 58 kilomètres que l'on voit, il y a trois lignes.

1640 Mais si on regarde spécifiquement la ligne Montréal-Longueuil, Longueuil-Montréal, ça représenterait combien de stations ?

M. ZAKARYA DERBAS :

1645 Mais j'avais fait un peu un calcul, en fait, avec le budget de la ligne bleue on peut couvrir 95 kilomètres avec le tramway et c'est environ... Bien si on part de Berri-UQAM à l'aéroport, c'est à peu près, on peut faire quatre fois une ligne de tramway bien de Berri comme à l'aéroport.

1650 A Longueuil, combien de stations ? Je sais qu'avec un budget d'un milliard on peut faire – combien, 140 ?

Mme ERYKA-MAEVE DORÉLIEN :

1655 200 stations.

M. ZAKARYA DERBAS :

Avec un budget d'un milliard. Donc...

1660

LA PRÉSIDENTE :

Et en fait, ça passerait où ? Posons comme hypothèse que je veux passer de Montréal à Longueuil ?

1665

M. ZAKARYA DERBAS :

1670

Bien, en fait, nous on proposait de, sur le pont Jacques-Cartier, en fait, la ligne 170 de la RTL elle passe par là pour faire le trajet de Montréal à Longueuil. On pourrait remplacer l'autobus avec le tramway pour faire ce trajet-là.

1675

Et l'affaire avec le tramway aussi, ça s'attaque beaucoup... on peut ne pas se limiter seulement à un wagon. Si on a besoin de plus de wagons, c'est possible. C'est comme, c'est un peu comme un métro, mais au-dessus.

LA PRÉSIDENTE :

1680

Mais là, le pont Jacques-Cartier, il aurait besoin d'un certain nombre de travaux, il faut avoir des rails, est-ce qu'on a l'espace dont on a besoin ?

M. ZAKARYA DERBAS :

1685

Oui, ça devrait être assez. Sinon aussi il y a le pont Champlain, il y a des lignes spécifiques pour les bus, sinon on pourrait remplacer ça si jamais le pont Jacques-Cartier ne peut pas suffire, comme ça au moins on aura deux lignes, une ligne de tramway qui peut passer par le pont Champlain et une autre ligne sur Jacques-Cartier avec la 170 de la RTL.

1690

LA PRÉSIDENTE :

Et CDPQ-Infra n'ont pas l'exclusivité de l'utilisation du pont Champlain pour le REM ?

1695

M. ZAKARYA DERBAS :

Pardon ?

LA PRÉSIDENTE :

1700 Le REM, est-ce qu'il a l'exclusivité du pont Samuel-de-Champlain ou ce serait possible également d'avoir un tramway ?

M. ZAKARYA DERBAS :

1705 Est-ce qu'il a l'exclusivité le REM ? C'est vrai que c'est privé ça...

LA PRÉSIDENTE :

Je ne sais pas.

1710

Mme ERYKA-MAEVE DORÉLIEN :

1715 On n'a pas cette information. Mais une des choses qu'on a considérées quand on basait notre solution c'est surtout du côté de la ville de Longueuil, ajouter les tramways qui remplaceraient les lignes d'autobus, parce qu'en fait, quand on regarde la fréquence à laquelle les autobus passent à Longueuil, ça varie de 20 à 30 minutes d'attente, et ça même en heures de pointe.

1720 Donc, en augmentant, bien en remplaçant des lignes d'autobus par des lignes de tramway, ça nous permet d'avoir des lignes de tramway qui se rendent au REM qui permettent cette connectivité et qui se rendent plus rapidement à la ligne de métro.

1725 Donc, dans le fond ce qu'on veut faire, c'est vraiment bonifier ce qu'il y a déjà en place.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Bien.

1730

LA COMMISSAIRE :

Oui, bien justement, c'est ça, ça m'intriguait. Je me disais, est-ce qu'il y a quelque chose à Montréal, mais c'est la ligne de tramway que vous suggérez, c'est à Longueuil ?

1735

Mme ERYKA-MAEVE DORÉLIEN :

Oui.

1740

LA COMMISSAIRE :

Autrement dit, c'est une interconnexion pour assurer la connectivité. Oui, bien dans vos chiffres que vous mentionnez, ça j'étais intriguée puis sur le tramway – bon, on peut, 45 % des gens peuvent s'asseoir, 15 % dans le REM – à ce moment-là, la bonification au niveau personnes âgées, personnes handicapées, tout ça, peu importe, là.

1745

Donc, est-ce que vous pensez aller rechercher encore plus une population qui est un peu plus vulnérable au niveau de, en empruntant le tramway ?

1750

M. ZAKARYA DERBAS :

Bien c'est sûr le tramway lui est universelle et comme vous avez vu dans les chiffres, tout le monde peut s'asseoir. Donc, ce n'est pas un problème pour les gens handicapés, les personnes plus âgées d'utiliser ça.

1755

Maintenant, pour connecter Longueuil et Montréal avec ce genre de tramway, ça c'est, il faut voir, les deux villes ensemble devraient travailler pour faire ce système-là, donc ça dépend de leurs finances et aussi de qu'est-ce qu'ils sont capables de faire.

1760 Parce que je l'avais mentionné, le REM – vous me l'avez rappelé – le REM c'est privé, ce n'est pas la Ville. Donc, il faudrait voir si avec, si on est capable de faire la connexion avec le pont Jacques-Cartier, sinon de voir aussi avec le pont Champlain si c'est possible.

1765 **LA COMMISSAIRE :**

J'avais une autre petite question. Vous avez parlé de sections où il n'y a pas les fils apparents. Donc, c'est ce que vous mentionnez dans des zones comme patrimoniales ou quoi que ce soit, qui seraient intégrées.

1770

Est-ce que vous avez des exemples où est-ce que ça se fait ça ?

M. ZAKARYA DERBAS :

1775 Je sais qu'aux Pays-Bas ça se fait, il y a, on peut voir des régions patrimoniales avec ce genre de système là. Ça attire beaucoup les touristes, donc ça peut aussi aider avec l'économie.

1780 Si je ne me trompe pas aussi, San Francisco, eux ils ont la ligne, mais je sais, je pense qu'il y a des régions, de ma mémoire, qui n'ont pas la ligne aussi puis ça aide avec l'attraction touristique. Les gens ne sont pas habitués de voir les tramways, donc quand ils viennent dans la ville, ça attire.

1785 Maintenant, je sais qu'à Québec ils ont commencé un projet avec le tramway et c'est un succès pour eux. Donc, je sais qu'ils prévoient, en fait, étendre encore leurs lignes de tramway là-bas. Donc, on peut voir les exemples avec eux et essayer d'imiter ça ici à Montréal et à Longueuil.

LA COMMISSAIRE :

1790

Merci.

M. ZAKARYA DERBAS :

1795

De rien.

LA COMMISSAIRE :

1800 Bien j'en ai une dernière. Parce que c'est ça, vous avez répondu sur l'ensemble des tramways, mais moi c'est la partie où est-ce qu'il n'y a pas les fils dans les zones patrimoniales. Avez-vous des exemples pour ça ? J'entendais Pays-Bas, San Francisco, mais....

M. ZAKARYA DERBAS :

1805

... J'avais vu ça aux Pays-Bas, mais moi je n'ai pas, on n'a pas de photos, désolé...

LA COMMISSAIRE :

1810

Vous n'avez pas... d'accord, c'est bon.

M. ZAKARYA DERBAS :

1815 ... si j'aurais voulu montrer, mais...

LA COMMISSAIRE :

Merci.

1820

M. ZAKARYA DERBAS :

De rien.

1825

LA PRÉSIDENTE :

Alors, merci beaucoup d'être venus nous parler de votre projet de tramway et merci d'avoir partagé tout ça avec nous. Alors, il me reste à vous remercier encore une fois et vous souhaiter une bonne soirée.

1830

M. ZAKARYA DERBAS :

Bonne soirée.

1835

Mme ERYKA-MAEVE DORÉLIEN :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1840

Et nous revenons dans quelques instants.