

Procès-verbal de l'assemblée publique  
de la Commission permanente du conseil municipal sur la mise en valeur  
du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif,  
tenue le mercredi 20 juin 2007 à 19 h,  
Hôtel de ville, 275, rue Notre-Dame Est, salle du conseil, Montréal

---

**COMMISSAIRES PRÉSENTS**

Mme Noushig Eloyan, vice-présidente de la commission  
M. Richard Bergeron, membre  
M. Carle Bernier-Genest, membre  
M. Pierre Mainville, membre  
Mme Ginette Marotte, membre  
M. Robert L. Zambito, membre

**COMMISSAIRES ABSENTS**

Mme Manon Barbe, présidente de la commission  
M. Alain Tassé, membre

**COLLABORATEURS PRÉSENTS**

M. Lavallée, maire de l'arrondissement de Rosemont – La Petite-Patrie  
et responsable du transport collectif et de l'aménagement urbain au comité exécutif  
M. Marc Blanchet, directeur, Transport, planification et grands projets,  
Service infrastructures, transport et environnement (SITE)  
M. Jean Bertrand, chef de division  
M. François Major, chef d'équipe

**CITOYENS PRÉSENTS**

30 personnes

---

**1. Ouverture de l'assemblée**

À 19 h 00, la vice-présidente de la commission, Mme Eloyan, qui préside l'assemblée en l'absence de Mme Barbe, ouvre l'assemblée. Elle se présente, puis invite les membres de la commission à se présenter.

Mme Eloyan souhaite la bienvenue à tous. Elle souligne la présence de M. Lavallée, maire de l'arrondissement de Rosemont – La Petite-Patrie, responsable du transport collectif et de l'aménagement urbain au comité exécutif. Elle présente ensuite M. Blanchet, directeur transport, planification et grands projets au Service des infrastructures, transport et environnement.

Elle rappelle que la commission entame sa consultation publique sur le Plan de transport et que cette première assemblée en est une d'information. C'est lors d'une prochaine assemblée, le 22 août, que la commission recevra les commentaires et les mémoires des citoyens et des organismes intéressés. Après analyse, la commission adoptera ses recommandations en assemblée publique, le 19 septembre prochain. Elle prévoit déposer son rapport et ses recommandations au conseil municipal du 22 octobre. Il appartiendra alors au conseil et au comité exécutif d'accorder les suites appropriées à ses recommandations.

Mme Eloyan explique ensuite le déroulement de la soirée.

**2. Lecture et adoption de l'ordre du jour**

Sur une proposition de Mme Marotte, appuyée par M. Zambito, l'ordre du jour est adopté à l'unanimité.

### **3. Adoption du procès verbal de l'assemblée publique du 26 octobre 2006 Bilan de la réglementation sur la salubrité des logements**

Sur une proposition de Mme Marotte, appuyée par M. Mainville, le compte rendu est adopté à l'unanimité.

### **4. Le Plan de transport de Montréal**

Avant de passer à la présentation comme telle, Mme Eloyan invite M. Lavallée à prendre la parole.

*Introduction de M. André Lavallée*

M. Lavallée présente le Plan de transport comme un projet ambitieux qui propose une nouvelle vision de développement de notre ville, un projet campé solidement dans la nécessité de voir le développement autrement, face à l'impérative nécessité de participer à la lutte contre les gaz à effet de serre. En visant réduire l'utilisation de l'automobile, le Plan de transport contribue à l'amélioration de la qualité de vie sur le territoire montréalais. C'était un des défis à relever par le Service des infrastructures, transport et environnement qui l'a fait avec brio, souligne M. Lavallée. Le plan qui est présenté aujourd'hui, est un plan chiffré, pragmatique, campé dans la réalité montréalaise avec des objectifs mesurables à court, à moyen et à long terme, affirme M. Lavallée.

M. Lavallée se réjouit de l'adhésion quasi unanime de l'ensemble de la population, à l'exception de certains commentaires de gens de l'extérieur concernant les moyens de financement, en particulier le péage. La question du financement interpelle les gouvernements, de même que la question de la gouvernance et du développement des transports en commun. La reconnaissance ou plutôt la non-reconnaissance des équipements métropolitains, comme le métro de Montréal, indique une tendance encore présente chez les édiles de la banlieue, une tendance qui, au-delà des discours, est encouragée par certains choix gouvernementaux.

M. Lavallée voit par ailleurs un signe d'ouverture dans une déclaration récente du ministre fédéral, M. Canon, qui a admis que le gouvernement canadien doit se doter d'une stratégie nationale de financement des transports en commun.

M. Lavallée reconnaît que le plan est perfectible, d'où la consultation en cours par la commission du conseil municipal et la commission du conseil d'agglomération. Mais quand viendra le moment de l'adopter cet automne, le conseil municipal devra être en mesure de faire des choix clairs et de se mobiliser derrière ces choix.

Faisant référence à l'époque où l'on discutait du prolongement du métro à la CUM, à savoir si le prolonger vers l'est ou vers l'ouest, M. Lavallée constate aujourd'hui que la plupart des investissements des dernières années ont servi surtout les gens qui habitent la périphérie de Montréal. La question qui se pose aujourd'hui est de savoir quels sont les choix les plus susceptibles de renforcer l'île de Montréal par une meilleure utilisation de l'infrastructure existante et du périmètre déjà urbanisé.

En terminant, M. Lavallée rappelle que l'objectif de la consultation est de répondre le mieux possible aux questions et préoccupations qui seront exprimées pour en arriver au consensus le plus solide possible afin que les propositions contenues dans le plan se traduisent par des réalisations concrètes.

Mme Eloyan invite ensuite M. Blanchet à présenter le Plan de transport de Montréal et, au préalable, à présenter les membres de son équipe.

M. Blanchet remercie chaleureusement les membres de son équipe qui ont travaillé à l'élaboration du plan : M. Jean Bertrand et M. François Major, responsables de l'équipe, M. Stéphane Brice, Mme Isabelle Morin, M. Emmanuel Felipe, M. David Therrien et M. Luc Couillard; ainsi que les collaborateurs de la STM : M. François Pépin, M. Michel Tremblay et M. Olivier Notte; sans oublier les consultants de Tecslut et Cima.

*Présentation de M. Marc Blanchet*

M. Blanchet précise tout d'abord que le Plan de transport s'inscrit dans un processus de planification plus large et qu'il est arrimé notamment au plan d'urbanisme. Il rappelle que l'idée de doter Montréal d'un plan de transport est issue du Sommet de Montréal en 2002.

M. Blanchet relate les étapes qui ont conduit à cette version préliminaire du Plan de transport : consultation des partenaires sur la vision et les objectifs en 2004, consultation publique sur le portrait et diagnostique en 2005 et sur la Charte du piéton en 2006.

M. Blanchet présente le plan comme un outil qui permet de faire des choix en proposant un changement radical axé sur les transports collectifs et actifs. Le plan traduit une volonté ferme de diminuer la place de l'automobile et améliorer la qualité de l'environnement. L'envergure du Plan fait appel aux gouvernements supérieurs et aux partenaires régionaux.

Dès 2008, le Plan fera l'objet d'un suivi selon des indicateurs précis qui permettront d'évaluer les résultats sur une base annuelle et triennale, synchronisée avec l'enquête origine-destination. Une révision est prévue en 2012.

M. Blanchet énonce les objectifs stratégiques qui sous-tendent le Plan de transport. Ceux-ci touchent les conditions de déplacement, la qualité de vie, la santé et la sécurité, la qualité de l'environnement, le dynamisme de l'économie montréalaise et l'aménagement du territoire. Il insiste sur ce dernier point en soutenant que les réseaux de transport sont des éléments structurants de l'aménagement urbain et identifie sur une carte les secteurs propices à une intensification des activités. En ce qui concerne la qualité de l'environnement, il indique que Montréal entend faire sa part pour contribuer aux objectifs de Kyoto en diminuant les gaz à effet de serre.

M. Blanchet rapporte quelques projections quant à l'augmentation du nombre de ménages à Montréal (de 6 000 à 7 500 par année), quant à la croissance de l'emploi (9,9 % d'ici 2021) et de l'impact sur les déplacements (1,3 M en 2021). Il note une baisse de la part modale des transports collectifs (TC) sur l'île de 38% à 33% entre 1987 et 2003.

Le Plan de transport souligne l'importance d'assurer la cohérence dans le développement des TC qui en constituent la pierre angulaire et propose de faire de la CMM l'instance politique qui en serait responsable. Le Plan prévoit un ensemble de mesures visant à stimuler le transport en commun, à redonner la primauté au piéton, à favoriser un usage accru du vélo, encourager les usages collectifs de l'automobile et améliorer la sécurité.

M. Blanchet passe en revue les « 21 chantiers pour réinventer Montréal en 10 ans » et pour faire de Montréal une métropole avant-gardiste en matière de transport :

1. Implanter un réseau de tramway au centre de l'agglomération (trois lignes principales : centre-ville – le havre – UQAM, du Parc et Côte-des-Neiges);
2. Réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau;
3. Moderniser le matériel roulant et les équipements du métro de Montréal;
4. Prolonger le métro vers l'est;
5. Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8% en 5 ans;
6. Favoriser le covoiturage;
7. Installer une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor du pont Champlain-Bonaventure;
8. Implanter un réseau de transport rapide par autobus en site propre;
9. Implanter un réseau de mesures prioritaires pour autobus sur environ 240 kilomètres d'artères (actuellement 40 km);
10. Instaurer des plans de gestion des déplacements (impliquant des changements de réglementation);
11. Moderniser la rue Notre-Dame (incluant une voie réservée);
12. Réaliser le train de l'Est;
13. Doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans;
14. Mettre en oeuvre la chartre du piéton;
15. Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux (incluant le réseau intérieur);
16. Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient (apaisement de la circulation, amélioration de la sécurité, quiétude et qualité de vie);
17. Accroître la sécurité des déplacements;
18. Entretien et compléter le réseau routier de l'île;
19. Faciliter les déplacements à vocation économique et le transport des marchandises;
20. Revoir la gouvernance;
21. Se donner les moyens de ses ambitions.

Bien que la mise en oeuvre de ces projets représente un coût significatif en sus des dépenses déjà consacrées au transport, M. Blanchet soutient que l'impact sur la santé, la sécurité, l'environnement et le fonctionnement même du système de transport permettra de réduire les dépenses dans ces domaines.

Les coûts d'immobilisation sont étalés sur trois périodes : 0-5 ans, 5-10 ans, 10-20 ans. À terme, ils s'élèvent à plus de 8 milliards de dollars répartis comme suit : 6,7 milliards de dollars pour le transport en commun et le transport actif et 1,4 milliard pour le réseau routier. Sur un horizon de 10 ans, les dépenses en immobilisations et exploitation pour la réalisation des 21 chantiers représentent en moyenne 240 M\$ par année, défrayés par Montréal (Agglomération et Ville) et 355 M\$ par les autres partenaires. En 2007, les dépenses en transport s'élèvent à près de 1,8 milliard de dollars pour Montréal. La réalisation des 21 chantiers représente donc une augmentation de 13% des dépenses annuelles.

Parmi les sources de financement envisagées, outre la taxe foncière actuelle, on évoque la possibilité d'imposer un péage à l'entrée de l'île qui pourrait rapporter des revenus nets de 300 M\$ par année. Autres sources possibles de financement : 1% sur la TPS, ce qui représente 275 M\$ par année et des contributions gouvernementales additionnelles dans le cadre d'une stratégie nationale de transport en commun. M. Blanchet précise que Montréal est la seule grande ville du G 8 à ne pas en avoir.

## 5. Période de questions et commentaires du public

*Mme Marie Turcotte, Ex Aequo*

Mme Turcotte se préoccupe d'accessibilité au transport pour les personnes à mobilité réduite. Elle s'étonne de

voir que le Plan de transport prévoit l'installation d'ascenseurs dans cinq stations de métro, alors qu'il n'intègre pas parmi ses principes celui d'accessibilité universelle, contrairement au plan d'urbanisme et à la charte du piéton pour ne nommer que ceux-là.

Par ailleurs, Mme Turcotte note qu'on ne fait pas référence au transport adapté dans le Plan de transport et s'interroge sur la vision qu'on en a. Elle souligne la popularité de ce service offert par la STM qui connaît une forte croissance. Selon les chiffres avancés par Mme Turcotte, la STM planifie 7 500 déplacements par jour. En 2006, on aurait enregistré 1,9 M de déplacements alors qu'en 2002, on en comptait 1,2 M.

Mme Eloyan fait remarquer que le Plan transport (p. 145), propose l'élaboration d'un plan d'action annuel en matière d'accessibilité universelle. Mme Turcotte précise qu'il s'agit d'un plan d'action pour 2007 auquel son organisme a d'ailleurs été associé, mais qui n'a pas de portée dans le temps. Ce qu'elle déplore surtout c'est de ne pas retrouver explicitement le principe d'accessibilité universelle à travers les 21 chantiers proposés dans le Plan de transport.

M. Lavallée attire l'attention sur une des propositions du Plan de transport (p. 53) où il est question d'implantation progressive de l'accessibilité universelle dans le réseau du métro, notamment par l'installation d'ascenseurs. D'autres mesures réfèrent directement au principe d'accessibilité universelle (p. 77), reconnu depuis 2002 comme étant une priorité de l'administration municipale. La révision des normes d'aménagement du domaine public, l'installation de feux à décompte numérique et de feux sonores aux intersections en sont quelques exemples. Par ailleurs, il est convenu avec la STM de faire en sorte que l'ensemble de la flotte soit accessible. Enfin, d'autres éléments pourraient être pris en compte, les suggestions seront les bienvenues.

Mme Turcotte veut s'assurer que tout nouveau projet de tramway, de train de banlieue ou autre tienne compte de l'accessibilité universelle. Par ailleurs, elle met en garde contre certains risques d'usages conflictuels, comme c'est le cas lorsqu'une piste cyclable entrave une sortie d'autobus ou vice versa. Elle propose des mesures d'harmonisation.

M. Lavallée rappelle que le mandat de la STM est de faire en sorte que tout le matériel roulant soit accessible. Pour ce qui est des conflits d'usage, il est difficile de prévoir toutes les situations, mais on tente de trouver des solutions lorsque cela se pose.

*M. Mathieu Noël, Regroupement des organismes de promotion du Montréal métropolitain (ROPMM)*

M. Noël représente un regroupement de 28 organismes voués à la défense des droits des personnes ayant une déficience physique ou sensorielle. Sa première question concerne la Charte du piéton, il s'interroge à savoir comment peut-on parler de sa mise en œuvre alors qu'à sa connaissance, la charte est toujours à l'état de projet. Sa deuxième question concerne la portée du Plan de transport au niveau des arrondissements et des autres villes de l'agglomération. Enfin, M. Noël demande si l'on prévoit des mécanismes de collaboration avec les citoyens pour la mise en œuvre des 21 chantiers et lesquels. Il exprime l'intérêt de son organisme à y participer le cas échéant.

Mme Eloyan laisse entendre que la Charte du piéton qui a été étudiée l'an dernier par cette même commission a été adoptée et que plusieurs représentations des groupes ayant participé à la consultation ont fait l'objet de recommandations qui devraient être intégrées au Plan de transport.

M. Lavallée affirme que l'ensemble des mesures de la Charte du piéton ont été intégrées dans le Plan de transport. Il précise que 4 des 21 chantiers (14, 15, 16, 17) portent sur des mesures touchant spécifiquement les piétons : apaisement de la circulation, sécurité des déplacements et autres mesures ayant fait l'objet de consensus lors de la consultation sur la Charte du piéton. D'ailleurs, le chantier 15 qui porte précisément sur la mise en œuvre de la Charte du piéton invite chacun des arrondissements à se doter, dans les trois prochaines années, d'un plan de gestion des déplacements urbains locaux mettant en œuvre les mesures proposées dans la Charte. M. Lavallée souligne que le Plan de transport, non seulement intègre l'ensemble des mesures de la Charte, mais va plus loin en proposant notamment l'aménagement de quartiers verts.

Quant aux arrondissements, M. Lavallée explique qu'ils ont un rôle majeur à jouer, notamment en ce qui concerne les quatre chantiers que l'on vient d'évoquer, et tout particulièrement pour ce qui est du plan de gestion local des déplacements qui doit intégrer un ensemble de mesures. Le Plan de transport vise non seulement à effectuer un important virage en faveur des transports collectifs et actifs, mais vise aussi à améliorer la qualité de vie dans les quartiers.

Pour ce qui est de la collaboration, M. Lavallée rappelle que plusieurs voies s'offrent déjà au niveau des arrondissements : forums, conseils d'arrondissement, comités de circulation ou autres, de même que les commissions du conseil, mais si M. Noël souhaite explorer d'autres modes de collaboration, il se dit ouvert à en discuter. Par ailleurs, il souligne que le Plan de transport fera l'objet d'un rapport annuel au conseil municipal, il y aura donc un mécanisme de suivi de la mise en œuvre et ce mécanisme fera appel aux partenaires et groupes concernés.

*Mme Thérèse Colin, Comité régional des associations pour la déficience intellectuelle (CRADI)*

Mme Colin se préoccupe du transport adapté ainsi que du transport régulier qui pourrait être mieux adapté aux besoins des personnes ayant une déficience intellectuelle. Celles-ci sont de plus en plus intégrées dans la communauté et utilisent de plus en plus les services de transport. Elle croit que ces préoccupations devraient se retrouver dans le Plan de transport.

M. Pépin de la STM signale que les nouvelles interventions qui figurent au Plan de transport concernent l'installation d'ascenseurs dans le métro. Il reconnaît toutefois que le transport adapté connaît une croissance d'achalandage considérable qui varie de 12% à 14% par année. La STM entend donc accroître ses efforts en conséquence. Il souligne que plusieurs améliorations au transport adapté sont apportées régulièrement mais ne se retrouvent pas forcément dans le Plan de transport. Il mentionne entre autres les tuiles tactiles dans le métro, l'extension du réseau de taxi- minibus et l'amélioration des rampes d'accès dans les autobus réguliers. Il rappelle que le transport adapté est subventionné à 75% par le gouvernement du Québec.

Question pratique, Mme Colin demande quel est le temps dont elle disposera pour présenter le mémoire de son comité à la prochaine assemblée publique. Mme Eloyan explique que les intervenants disposent d'un temps raisonnable pour s'exprimer, mais qu'on leur demande de ne pas lire intégralement leur mémoire et de le déposer, si possible, à l'avance pour donner aux membres de la commission le temps d'en prendre connaissance.

#### *Normand Couture, Coopérative de travail*

M. Couture considère que les chantiers 1 et 2 (tramway et navette ferroviaire vers l'aéroport) sont en conflit d'intérêt avec les pistes cyclables. Il prétend que la présence des rails nuit aux cyclistes. Il se préoccupe par ailleurs de l'entretien des trottoirs en hiver pour les piétons et les personnes en fauteuil roulant. Il s'intéresse à la question de l'autonomie énergétique, faisant appel aux nouvelles technologies, et de l'utilisation de matériaux recyclés dans la mise en œuvre des chantiers. Enfin, il soulève la question du plan de camionnage.

M. Lavallée affirme que l'entretien des trottoirs (déneigement et déglacage) est une préoccupation majeure dans le Plan de transport. Il est convaincu qu'un changement s'impose et il donne l'exemple de l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie où de nouvelles façons de faire ont donné des résultats concluants. Quant aux nouvelles technologies, le Plan de transport prévoit le recours aux nouvelles technologies et aux technologies durables. Il en fait un défi.

En ce qui concerne le camionnage, il faut comprendre que Montréal est une île de 1,8 M d'habitants, ce qui implique le transport d'un certain volume de marchandises. M. Lavallée rappelle que la Loi du Québec régissant la Ville confie aux arrondissements la compétence en matière de camionnage, ce qui ne facilite pas les choses. Il est d'avis que cette compétence devrait être partagée avec l'agglomération et la Ville. Par ailleurs, le Plan propose pour un certain périmètre du centre-ville, qui reste à définir, qu'on instaure des modalités de livraison particulières. Il n'est pas normal de voir un 18 roues sur la rue Saint-Paul, ajoute-t-il.

M. Blanchet répond au commentaire sur l'incompatibilité des chantiers 1 et 2 avec les pistes cyclables, en expliquant que la navette ferroviaire vers l'aéroport circulera dans un corridor exclusif auquel cyclistes et piétons n'ont pas accès. Quant au tramway, il cite en exemple les nombreuses villes dans le monde qui ont qui ont réussi une intégration harmonieuse.

Enfin, M. Couture critique le prolongement du métro vers Laval et prétend qu'à moindre coût, on aurait pu construire un réseau surélevé dans le Vieux-Montréal fonctionnant à l'énergie électrostatique et électromagnétique, plus conforme aux accords de Kyoto, et silencieux. Pendant ce temps, le gouvernement continue à faire des ponts, ce qui démontre que d'autres solutions n'ont pas été entendues.

#### *M. Normand Parisien, Transport 2000*

M. Parisien présente Transport 2000 comme une association nationale qui représente les intérêts des usagers des transports en commun concentrés aux trois quart à Montréal. Le Plan de transport constitue un enjeu important et il est reçu comme une bouffée d'air frais qu'on attendait depuis longtemps, dit-il. M. Parisien salue l'ordre de priorités retenu dans les chantiers et tout particulièrement en ce qui concerne le transport collectif au centre-ville et la navette vers l'aéroport qui, selon lui, sont des conditions essentielles à l'essor économique de Montréal.

Il estime que cette initiative vient mettre fin à une longue période de léthargie en transport à Montréal et espère que les projets vont se réaliser rapidement. M. Parisien note une détérioration importante de l'accès au transport collectif depuis quelques années, imputable, selon lui, à une politique tarifaire qui a augmenté plus vite que l'inflation tandis que les services régressaient. Il demande si le Plan de transport entend remettre en question cette approche de l'utilisateur-payeur.

M. Lavallée fait un retour en arrière, évoquant l'époque où le gouvernement du Québec s'est retiré du financement du transport en commun, ce qu'on a appelé la réforme Ryan. Conséquence, en 1994, étranglée par la décision de Québec, l'Administration municipale a décidé de diminuer de façon substantielle ses investissements dans la STM qui sont passés de 325 M\$ par année à 236 M\$, ce qui s'est traduit par une diminution de 360 000 heures de service. C'est là, selon M. Lavallée, qu'a commencée la détérioration du service. M. Lavallée réfère au tableau de la p. 36 dans le Plan de transport sur l'évolution de l'offre de service de la STM de 1990 à 2005. Il y a eu toutefois dans les dernières années un réinvestissement de la Ville à la STM en plus de la contribution aux trains de banlieue, ce qui nous ramène au niveau d'investissement maximum de 1992, soit autour de 315 M\$. M. Lavallée reconnaît qu'il y a eu des augmentations de tarifs successives et considère que les usagers payent suffisamment, qu'il est temps de trouver d'autres sources de financement en se tournant vers l'avenir.

M. Parisien se dit déçu de voir la voie réservée aux autobus sur Pie IX, suspendue depuis 2002 par une décision du conseil municipal. Il est d'avis qu'en attendant de développer de nouveaux projets, on devrait s'occuper de ce qui existe déjà. Pie IX est un axe important pour le transport collectif dont la fréquentation est tombée de moitié entre 2002 et 2006, passant de 8 000 à 4 000 passagers chaque jour. M. Parisien demande si le Plan de transport prévoit accélérer la remise en service de la voie réservée sur Pie IX, une priorité pour Transport 2000.

M. Lavallée réaffirme la position adoptée dans une résolution du comité exécutif en juin 2006 voulant que l'on remette en service, dans les plus brefs délais, cette voie réservée. Depuis, plusieurs interventions ont été faites auprès de l'AMT et du ministère des transports indiquant qu'il n'y a aucune raison de ne pas procéder dans les plus brefs délais à la réouverture de cette voie qui peut transporter 50 000 personnes par jour. La pertinence n'est plus à démontrer, de conclure M. Lavallée. Il est convenu de transmettre à la commission, qui la fera suivre à M. Parisien, copie de la lettre adressée à l'AMT, dans laquelle M. Lavallée fait part de la résolution du comité exécutif en ce sens.

*Mme Bernadette Brun, Voyagez Futé*

Voyagez futé est un centre de gestion des déplacements. Trois de ces centres existent sur l'île depuis maintenant trois ans : Montréal, Côte-des-Neiges et Saint-Laurent. Mme Brun s'intéresse tout particulièrement au chantier 10 touchant les centres de gestion des déplacements que l'on prévoit implanter d'ici 2008, soit dans 6 mois. La question que pose Mme Brun est de savoir comment on entend procéder au déploiement de ces centres, combien on compte en établir et sur quelle base territoriale.

Par ailleurs, Mme Brun note qu'on prévoit accorder 2 M\$ annuellement pour soutenir ces organismes qui encouragent les entreprises à mettre en place des plans de déplacement. Elle demande s'il s'agit d'un montant annuel récurrent pour 10 ans, d'où provient ce financement et comment la Ville entend l'attribuer.

M. Lavallée est d'avis qu'il s'agit là d'une petite idée qui a beaucoup de potentiel, mais qui en est encore pour le moment à l'étape du principe. Il reste beaucoup de choses à définir, notamment en ce qui concerne les orientations qui guideront le choix des secteurs. Il y a encore des gens à convaincre et pour ce faire, on tente de faire valoir les économies d'échelle à réaliser. M. Lavallée rappelle que, parallèlement aux centres qui peuvent intervenir sur un territoire donné, une autre approche consiste à amener les entreprises à développer des plans de gestion des déplacements de leurs employés. Il cite une initiative intéressante en ce sens à l'hôpital Maisonneuve-Rosemont. Le Plan de transport demande d'ailleurs au gouvernement du Québec de légiférer pour obliger les grands employeurs de toute la CMM à se doter de tels plans. On vise également les grands promoteurs immobiliers qui devront faire la démonstration qu'ils prennent en compte tous les modes de transport alternatifs.

Mme Brun apporte une précision à l'effet que la « petite initiative » fait de plus en plus d'adeptes. Il est vrai que l'hôpital Maisonneuve-Rosemont a été pionnier, mais actuellement, on compte 23 institutions et entreprises offrant des plans de déplacement, dont les trois universités, Hydro-Québec, Gaz métro et autres. Il y a donc déjà des choses en place qui fonctionnent relativement bien. Si les entreprises ne sont pas plus nombreuses à avoir implanté de telles mesures, c'est qu'il n'y a pas eu jusqu'à maintenant d'incitatifs ni de règlements. Mme Brun se réjouit de voir que la Ville entend faire quelque chose en ce sens.

*Mme Émilie Thuillier, Projet Montréal*

Mme Thuillier demande si la Charte a été adoptée telle que présentée l'an dernier en consultation publique ou si elle a été fondue dans le Plan de transport en tenant compte des recommandations.

M. Lavallée explique que l'ensemble des mesures prévues par la Charte ont été introduites dans le Plan de transport et même bonifiées, en tenant compte des recommandations. À savoir s'il y a lieu de produire un document distinct amendé par le conseil municipal, la question peut en effet se poser et c'est à voir. Vu l'intérêt que la question soulève, M. Lavallée s'engage à revenir auprès de la commission en août avec une réponse. Mais quoi qu'il en soit, il tient à préciser que la Charte n'a pas été mise de côté et que la Ville a respecté ses engagements.

*M. Simon L'Allier*

M. L'Allier soulève la question de la gouvernance. En faisant référence à un document produit en 2005 sur la décentralisation dans la CMM, il demande si les éléments de gouvernance qui avaient été énoncés alors sont repris dans le présent document.

Mme Eloyan précise qu'il s'agit d'une réflexion qui avait été faite au sein de la CMM quant à un éventuel modèle de gouvernance des transports collectifs, précisant notamment le statut de l'AMT.

M. Lavallée rappelle que l'AMT a été créée par le gouvernement du Québec pour tenter de dénouer l'impasse sur le partage des coûts excédentaires du métro dus à un achalandage provenant de l'extérieur de l'île. Dès 2002, le rapport Bernard a mis en évidence le consensus parmi les élus de la région de Montréal sur leur imputabilité quant aux choix à faire en ce qui concerne le transport parce qu'étroitement liés aux choix qui se font en matière d'aménagement et d'habitation. Pourtant l'AMT ne relève pas de la CMM, elle relève du gouvernement du Québec dont elle est le mandataire. Un comité *aviseur* a été créé dans le but d'en arriver à une entente parmi les élus régionaux, notamment sur le financement du métro. On en est venu effectivement à un consensus sur le fait que le métro est un équipement régional et que le coût doit être partagé au niveau régional. Par contre, il en fut tout autrement du partage des coûts du train de banlieue. Il serait souhaitable que l'histoire s'accélère. Il y a différents modèles dans le monde dont celui de Lyon où l'agence responsable du transport relève des élus de la ville, de l'agglomération et du département, une agence très performante.

Une autre question de M. L'Allier concerne le recours aux nouvelles technologies que ce soit pour la gestion du péage ou de l'information sur les autobus en temps réel. M. Lavallée profite de cette question pour dissiper les craintes qui ont été soulevées quant aux bouchons qui pourraient se créer aux postes de péage, en expliquant que le péage serait géré au moyen de technologies éprouvées. M. Lavallée invite à consulter le document (p. 131) où il est question des innovations. Il mentionne à titre d'exemple, le remplacement des feux piétons traditionnels par des feux numériques au moyen de contrôleurs utilisant de nouvelles technologies.

*M. Francis Lapierre*

Sa première question concerne l'accessibilité financière et la seconde, le réseau cyclable, en tant que véritable réseau de transport et non pas de loisirs.

Pour ce qui est de l'accessibilité financière, M. Lapierre explique que s'il se déplace à vélo pendant cinq mois dans l'année, ce n'est pas par vertu, mais parce qu'il n'a pas les moyens de faire autrement, avec les dernières hausses de tarifs dans les transports collectifs. Il se demande si des études ont analysé les comportements des usagers en réaction à ces hausses. Selon lui, il doit y avoir quatre types de comportement : subir, passer à l'automobile, passer au vélo ou à la marche, opter pour Kyoto. Il demande si cette situation va perdurer.

M. Pépin de la STM répond à la question en expliquant que plusieurs facteurs jouent sur l'achalandage du transport en commun, à commencer par le niveau de service offert. On considère qu'une amélioration de 16 % de l'offre de service devrait entraîner une augmentation de 8 % de l'achalandage. Des facteurs d'ordre économique jouent également (vitalité économique, taux de chômage, taux de possession d'une automobile). Les tarifs constituent aussi un facteur, on estime qu'une augmentation de 10% des tarifs entraîne une diminution de l'achalandage de 2,5 % à 3 %. Bien qu'on observe depuis cinq ou six ans un achalandage assez constant, on peut penser qu'elle aurait été plus importante n'eut été des augmentations de tarif.

En ce qui concerne le réseau cyclable, M. Lapierre précise sa question en parlant des inconvénients créés par le parcours discontinu des pistes et par la concurrence avec les automobiles, les autobus et les camions.

M. Lavallée rappelle que le Plan de transport vise à doubler le réseau actuel de pistes cyclables sur sept ans. Par ailleurs, il précise que le développement du réseau cyclable implique une cohabitation dont les règles doivent changer, mais sans disparaître pour autant. L'idée n'est pas d'éliminer l'autobus pour faire des pistes cyclables, mais de développer une meilleure cohabitation. Il y a des aménagements et des réaménagements à faire qui reposent sur des compromis.

M. Lapierre déplore par ailleurs la non synchronisation des feux de circulation qui obligent les cyclistes à freiner constamment. M. Lavallée rappelle que l'on doit tenir compte aussi des piétons aux intersections.

*M. Mathieu Descoste, Projet Montréal*

M. Descoste souligne l'équilibre entre les aspects économique, social et environnemental dans le Plan de transport en général, sauf en ce qui concerne le transport des marchandises qui, selon lui, est traité d'un point de vue économique seulement. Il demande plus d'information sur les deux autres volets.

M. Lavallée précise qu'il s'agit d'un volet qui interpelle le niveau régional. La plupart des entreprises desservies par le camionnage se trouvent sur l'île de Montréal, tout comme les emplois d'ailleurs. Certains modèles de développement suggèrent une relocalisation des entreprises le long de la 10 ou de la 640. On nous fait miroiter la disparition de la 40 comme voie de camionnage et le retour à une grande qualité de vie. Mais c'est oublier que la métropolitaine n'est pas qu'une voie de transit (*pass through*). Les études démontrent

que 90 % des véhicules qui circulent sur la 40 se destinent aux localités voisines qu'elle relie entre elles, comme Anjou, Saint-Laurent, etc. Comment va évoluer le transport des marchandises sur l'ensemble du territoire métropolitain ? Il est difficile de répondre à cette question parce qu'on ne contrôle pas le développement de l'ensemble du territoire métropolitain à partir du conseil municipal. Il y a aussi le conseil de la CMM qui a des responsabilités, chaque municipalité régionale de comtés et chacun des maires des 82 municipalités. Il y a beaucoup de mouvement dans l'industrie à l'heure actuelle, on parle de relocalisation d'entreprises et de gares de triage, un enjeu complexe pour les années à venir. La CMM doit entreprendre une réflexion en vue de développer un plan sur la question. Il existe déjà le Comité interrégional de transport, mais celui-ci réunit des intervenants publics et non pas du secteur privé qui, lui, évolue dans un contexte de compétitivité. Entreprises ferroviaires et entreprises de camionnage ne dévoilent pas leurs plans d'affaires. À un autre niveau, on se préoccupe aussi d'accroître l'efficacité sur le territoire de l'île d'un certain nombre de dessertes pour le transport des marchandises, soit par le port de Montréal, par des liens aéroportuaires ou autres.

Ouvrant une parenthèse, M. Lavallée attire l'attention à la p. 126 du Plan de transport où l'on parle d'améliorer le service de train de voyageurs, notamment entre Montréal et Toronto. Comme on le sait, il existe deux grandes entreprises de transport ferroviaire, ayant chacune son organisation. M. Lavallée constate qu'au Canada, les marchandises ont priorité sur les passagers. Les trains de passagers se font attendre, alors on favorise l'autoroute non seulement pour les voyageurs mais aussi pour le transport de marchandises. Il a déjà été question, dit-il, d'une entente entre les deux entreprises ferroviaires afin de réserver un corridor pour le transport des personnes et un autre pour le transport des marchandises. Le Plan de transport propose de réactualiser cette proposition qui n'avait pas eu de suite à l'époque.

Enfin, à un niveau plus micro, M. Lavallée rappelle la proposition évoquée plus tôt, de définir des périmètres interdits aux camions ou à certains types de véhicules. Ce n'est pas seulement le volet économique du transport des marchandises qui est en cause. Par contre, le volet économique a son importance car le déménagement progressif d'entreprises à l'extérieur de la ville a un impact.

*M. Robert Hajaly*

M. Hajaly, résidant du centre-ville, s'interroge sur l'infrastructure requise pour l'implantation du tramway, à savoir si une voie spécifique est requise pour chaque direction et ce qui en est du système d'alimentation électrique. Il demande aussi si l'on a considéré l'option d'un autobus électrique.

M. Blanchet explique qu'en général, les lignes de tramways empruntent les deux directions, sauf exception. Pour ce qui est de l'installation des câbles et de l'alimentation électrique, il y a différentes technologies et, en général, on tente de réduire l'impact visuel.

Pour répondre à la question concernant l'autobus électrique, M. Pépin de la STM explique que la STM expérimente des autobus hybrides, fonctionnant à 50% au diesel et à 50% à l'électricité. On prévoit, en septembre ou octobre, utiliser le biodiesel pour toute la flotte, ce qui est moins polluant. Il parle aussi d'un projet de démonstration réalisé à Québec où un minibus fonctionne entièrement à l'électricité. Cette technologie pourrait éventuellement s'appliquer aux autobus.

M. Hajaly s'informe, par ailleurs, de ce qui fait la rapidité de la ligne d'autobus sur Pie IX et Henri-Bourassa. M. Blanchet explique qu'il y a moins d'arrêts et moins d'attente parce que la priorité est accordée à l'autobus dans ces corridors, qu'il est plus facile d'entrer et sortir de ces véhicules en raison du design des quais d'embarquement et il souligne également la qualité de l'information, autant de facteurs qui contribuent à l'efficacité du service. Il y a aussi la possibilité d'ajouter dans ces corridors des véhicules à haute capacité comme des autobus articulés ou des tramways sur pneus.

M. Hajaly soulève une autre question concernant le train vers Dorval à savoir quel est le scénario projeté. M. Lavallée explique que la question est à l'étude depuis quelques mois avec le Bureau de projet réunissant des autorités de l'aéroport, l'AMT et la Ville de Montréal qui se penchent sur différents scénarios. Les deux principaux reposent sur le choix du corridor qui pourrait être utilisé, soit celui du CP ou celui du CN. L'objectif est de pouvoir se rendre à l'aéroport rapidement. La durée du trajet serait de 20 minutes. On envisage aussi d'autres mesures, comme une voie réservée pour les autobus et le covoiturage. On doit offrir des solutions aussi bien pour les gens venant de l'ouest que de l'est de Montréal. Le train vers Dorval constitue la principale mesure envisagée, mais non pas la seule.

La dernière question de M. Hajaly concerne le prolongement projeté de la ligne bleue du métro jusqu'à Anjou. Il se demande si le prolongement de cette ligne qui actuellement est la moins fréquentée pourrait accroître l'utilisation au point de justifier les coûts considérables que cela implique. M. Lavallée affirme que la démonstration a déjà été faite par l'AMT qu'il existe une clientèle importante dans l'est pour cette ligne de métro qui serait reliée à la voie réservée sur Pie IX et qui s'ajouterait aux voies réservées sur Notre-Dame et au train de l'est. M. Lavallée rappelle que l'offre de services en transport collectif répond à la nécessité de réduire l'utilisation de l'automobile, ce qui est au cœur du Plan de transport.

## **6. Période de questions des membres de la commission**

Mme Eloyan invite les membres de la commission à poser leurs questions.

M. Mainville fait référence au chantier 17 qui vise à accroître la sécurité des déplacements aux intersections et demande quels sont les critères qui vont déterminer le choix des intersections.

M. Lavallée rappelle que la proposition est de transformer 50 intersections par année, un chantier majeur. Les intersections sont identifiées par le Service à la lumière de ses observations et de l'information provenant de la Direction de la santé et du Service de police. La Ville réclame de la ministre des Transports à Québec, la mise en place d'un Bureau de sécurité des déplacements à Montréal, ce qui pourrait se faire à peu de frais. Il pourrait jouer un rôle essentiel et permettre d'intervenir en temps réel pour corriger des problèmes qui se répètent. La Loi qui a confié aux arrondissements la responsabilité de la circulation a privé la Ville d'un certain nombre d'outils. Ce bureau permettrait de se donner un outil commun.

M. Bergeron rappelle qu'il existe un outil pour nous guider en ce qui concerne le déplacement des personnes, l'enquête origine-destination qui fournit des informations très précieuses. Par contre, pour ce qui est du transport des marchandises, tout ce dont nous disposons comme information, c'est le nombre de camions immatriculés par région administrative. Dans la région de Montréal, on compte 67 000 camions, soit 15 000 de plus qu'en 1990 ou 30 %. C'est la seule information que nous ayons. Rien sur l'origine, sur la destination, sur la charge, sur le type de marchandise transporté, etc. C'est un reproche que M. Bergeron fait au Plan de transport de faire l'apologie du transport des marchandises sans connaître les mouvements de camions. Il prétend que le transport des marchandises sert de prétexte pour justifier des projets comme la transformation de l'autoroute Notre-Dame, le pont de la 25 ou autres investissements routiers. M. Bergeron est d'avis que le Plan de transport aurait dû être précédé d'une enquête origine-destination pour le transport de marchandises. Il propose la réalisation d'une telle enquête et demande s'il y a une raison technique qui aurait empêché jusqu'à maintenant de le faire, mentionnant que cela se fait partout en Europe.

M. Lavallée précise que l'enquête origine-destination telle qu'elle est réalisée actuellement est à revoir aux cinq ans. Par ailleurs, l'enquête étant réalisée tard à l'automne ne rend pas compte de la circulation à vélo. M. Blanchet relate une expérience réalisée à Ottawa sur plusieurs années à coup de millions de dollars, dont les résultats étaient mitigés et dont le niveau de précision ne permettait pas de tirer de grandes conclusions. On a donc fait le choix de ne pas attendre une telle enquête avant de déposer le Plan de transport, mais si on juge qu'il est nécessaire de le faire, cela est techniquement possible et même souhaitable.

Par ailleurs, M. Bergeron constate que le Plan de transport est très critique sur la place excessive de l'automobile et très clair quant à la volonté de réduire la place qu'elle occupe, mais note par contre l'absence d'une cible de réduction précise. Il tire tout de même certaines conclusions sur la base de la cible d'augmentation de 8 % des transports collectifs d'ici 2012, puisqu'il s'agit de vases communicants. Il soutient qu'il continuera d'y avoir une augmentation des déplacements motorisés pendant cette période, ce qui est normal vu l'accroissement de la population. Selon lui, d'ici 2012, les transports collectifs gagneraient un déplacement sur quatre parmi les nouveaux déplacements tandis que les trois autres iraient toujours à l'automobile et légèrement moins sur l'horizon 2021. Il en conclut qu'il n'y aurait aucune réduction de la place de l'automobile à Montréal, ni de l'émission de gaz à effet de serre. Il demande si l'on a procédé à ces calculs et si l'on est arrivé au même résultat. Si c'est le cas, comment peut-on prétendre que l'ère de l'automobile est terminée à Montréal?

M. Lavallée donne raison à M. Bergeron quant au calcul du nombre de véhicules, mais il faut considérer le Plan dans son ensemble et tenir compte aussi du déploiement de nouvelles stations de métro, de voies réservées, de nouvelles pistes cyclables, un ensemble d'effets cumulatifs. Par ailleurs, M. Lavallée s'engage, dès que le Plan sera adopté par le conseil municipal, à traduire les propositions par des objectifs mesurables sur la base d'indicateurs précis. Ce qui est en jeu aujourd'hui, c'est l'adoption d'un premier plan par le conseil et ce seront les mesures retenues et la détermination à les mettre en place qui vont permettre de mesurer l'impact réel du Plan de transport. On n'a pas voulu faire un exercice basé sur des hypothèses théoriques qui pourraient entraîner de longs débats. La question qui se pose c'est de savoir si les mesures proposées sont les bonnes, si les moyens de financement proposés sont les bons et si le conseil municipal est d'accord pour interpellier les gouvernements afin qu'ils modifient leur choix.

Faisant référence au prolongement du métro de Pie IX vers Anjou (p.69), Mme Eloyan note qu'on ne prévoit pas de budget d'ici 10 ans, elle se demande comment expliquer cela, si elle doit en déduire qu'il n'y a rien de prévu d'ici là. M. Lavallée explique que d'ici cinq ans, on prévoit prolonger la ligne de métro jusqu'à Pie IX, mettre en place la voie réservée sur Pie IX ainsi que le train de l'est et, espère-t-il, implanter deux voies réservées sur Notre-Dame, ce qui représente déjà à ses yeux un progrès considérable. Et c'est en plus de la modernisation du métro qui consiste à remplacer les véhicules (MR63). Il rappelle qu'il faut voir ces mesures comme un tout.

Mme Eloyan s'interroge également sur le projet de raccordement du boulevard Cavendish (p.103) qui est attendu depuis longtemps et pour lequel il ne semble pas y avoir d'investissements prévus d'ici cinq ans. Pourtant, souligne-t-elle, le Plan d'urbanisme fait référence à un bureau de projet en fonction depuis quelque temps déjà. M. Lavallée rappelle que le Plan de transport propose des priorités, ce qui implique des choix. À savoir ci ce sont les bons choix, le conseil municipal en décidera. En ce qui concerne le projet en question, la première phase proposée vise Royal Mount - Cavendish qui permettrait d'offrir une alternative au transport des marchandises par rapport à la desserte de Saint-Laurent - Cartierville dans le nord de la ville, vers Décarie en passant par le secteur de Blue Bonnets, un secteur qui doit être mis en valeur. Le bureau de projet s'est penché sur cette proposition, a examiné les différentes options et a rencontré les maires. Les gens de

Côte-Saint-Luc ne sont pas d'accord et ils ont le droit de s'exprimer, ce qu'ils ont fait d'ailleurs à la commission du conseil d'agglomération.

Mme Eloyan demande si le bureau continuera à travailler sur le projet même s'il n'y a pas d'investissements prévus dans les cinq prochaines années. M. Lavallée la rassure quant à l'utilisation des ressources. Déjà le bureau a consacré plus d'un cinquième de son budget pour la réalisation des études et va bientôt déposer son rapport.

Mme Eloyan s'interroge également sur le projet de raccorder les boulevards Cavendish et Toupin. Toupin n'étant pas loin de la voie panoramique de Gouin, elle s'inquiète de la circulation de transit en provenance de l'ouest et notamment des camions. M. Lavallée explique qu'on en est pour le moment à la pré-réalisation et que des études d'impact seront réalisées et à discuter avec les arrondissements concernés. Il s'engage à revenir sur la question avec plus de détails.

Mme Eloyan aborde la question de la gouvernance et note, comme l'a déjà fait remarquer M. Lavallée que plusieurs éléments dans ce plan d'action ne dépendent pas de la ville, en faisant référence à l'AMT, le MTQ ou la CMM. Elle note que les résultats des travaux du chantier 20 sur la gouvernance devraient être déposés en 2008. M. Lavallée explique que la ministre a effectivement demandé au maire de poursuivre les travaux au sein du comité *aviseur* mais d'autre part, l'AMT entreprend des travaux pour son plan stratégique et la CMM propose la mise sur pied d'un comité. Ce qu'on souhaite, dit M. Lavallée, c'est d'accélérer le cours des choses plutôt que de réfléchir en silo à la gouvernance. Le Plan de transport souligne l'urgence de poursuivre les discussions pour en arriver à un consensus. La Ville fera les représentations nécessaires en ce sens.

Mme Eloyan s'interroge sur la capacité de réaliser ce plan d'action très ambitieux dont le coût (p.137) s'élève à 5,1 milliards \$ sur 10 ans, dont plus de la moitié du budget, soit 3,5 milliards \$, dépend des partenaires. Connaissant la complexité des discussions sur la gouvernance, elle se demande comment arrimer tout cela. M. Lavallée fait référence à Toronto où c'est le premier ministre qui annonce un plan de relance de 14 milliards pour le transport en commun de la ville. Il en attend pas tant, mais espère que la demande de Montréal sera entendue comme l'a été celle de Laval pour la réalisation du pont de la 25 qui sera d'ailleurs financé, du moins en partie, par le biais d'un péage. Il rappelle d'ailleurs que le gouvernement du Québec a financé à 100% le prolongement du métro vers Laval. M. Lavallée invite le conseil municipal à ne plus attendre et à faire preuve de leadership en proposant une vision et des projets clairs avec l'appui de la population et de l'ensemble des partenaires. Si le conseil municipal fait sienne cette vision, proposée de l'intérieur et non pas dictée de l'extérieur comme ce fut souvent le cas par le passé, et s'il ne réussit pas à convaincre les gouvernements, ce sera un échec partagé par l'ensemble du conseil municipal.

Quant aux moyens de financement qu'elle énumère, Mme Eloyan demande quelle est la partie du Plan de transport qui pourrait se réaliser sans l'appui financier escompté et sans les pouvoirs *habilitants* réclamés par la Ville. M. Lavallée préfère ne pas faire ce genre d'hypothèses car il souhaite envisager la réalisation du plan dans son intégralité. Il est d'avis que si l'on est convaincu et décidé, les principales avenues de financement proposées dans le Plan de transport – la stratégie nationale de financement des transports en commun, la cent sur la TPS et la mise en place d'un péage – sont faciles à réaliser. La nécessité d'une stratégie nationale de financement a été reconnue par le ministre canadien et il reste à prendre une décision sur la TPS. Pour ce qui est du péage, on pourra entendre au cours de la consultation, les représentations sur la question, et le montage financier sera annoncé en décembre 2007.

M. Zambito remercie M. Lavallée de sa présence et de ses explications, de même que tous ceux qui ont participé à cette assemblée.

À son tour, Mme Eloyan remercie M. Lavallée, M. Blanchet et son équipe, ainsi que tous les intervenants qu'elle invite à participer en grand nombre à la prochaine séance.

## 7. Levée de l'assemblée

Sur une proposition de Mme Marotte, appuyée par M. Mainville, l'assemblée est levée à 22h15.

---

**ADOPTÉ** 22 AOÛT 2007

**LE :**

« ORIGINAL SIGNÉ »

Noushig Eloyan  
Vice-présidente de la commission  
Présidente d'assemblée

« ORIGINAL SIGNÉ »

Danielle Dionne  
Secrétaire recherchiste