

Commission permanente du conseil municipal
sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain
et le transport collectif

Rapport de consultation et recommandations
sur le Plan de transport de Montréal

Rapport déposé au conseil municipal
Le 17 décembre 2007

Service des affaires corporatives

Direction du greffe

Division du soutien aux commissions et suivi
275 rue Notre-Dame Est, bureau R-126
Montréal (Québec) H2Y 1C6

PRÉSIDENTE

Mme Manon Barbe

*Mairesse, Arrondissement de
LaSalle*

VICE-PRÉSIDENTE

Mme Noushig Eloyan

*Arrondissement d'Ahuntsic-
Cartierville*

MEMBRES

M. Richard Bergeron,

*Arrondissement du Plateau-
Mont-Royal*

M. Carle Bernier-Genest,

*Arrondissement de Rosemont –
La Petite-Patrie*

M. Pierre Mainville,

Arrondissement de Ville-Marie

Mme Ginette Marotte,

Arrondissement de Verdun

M. Alain Tassé,

Arrondissement de Verdun

M. Robert L. Zambito

*Arrondissement de Saint-
Léonard*

Montréal, le 17 décembre 2007

*Monsieur Marcel Parent
Président du conseil
Hôtel de ville de Montréal*

Monsieur le président,

*Conformément au Règlement sur les commissions permanentes
du conseil (02-040), nous avons l'honneur de déposer, au
nom de la Commission permanente du conseil sur la mise
en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport
collectif, le rapport de la consultation publique tenue entre
juin et septembre 2007 sur le Plan de transport de Montréal
et les recommandations adoptées le 22 novembre dernier.*

*Nous vous prions d'agréer, Monsieur le président, l'expression
de nos sentiments les meilleurs.*

« ORIGINAL SIGNÉ »

*Manon Barbe
Présidente*

« ORIGINAL SIGNÉ »

*Danielle Dionne
Secrétaire recherchiste*

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	4
Plan de transport de Montréal.....	5
Commentaires du public	8
Commentaires des membres de la commission	11
Conclusion	13
Recommandations	14
Annexe 1	
Intervenants à l'assemblée.....	21
Liens Internet à consulter	24
Annexe 2	
Rapport minoritaire déposé par M. Richard Bergeron.....	25

INTRODUCTION

La Commission permanente du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif a tenu cinq assemblées publiques entre le 20 juin et le 4 septembre 2007 pour étudier le Plan de transport de Montréal avant d'adopter ses recommandations. La consultation avait pour but de faire connaître le Plan de transport, de répondre aux questions qu'il soulève et de recueillir les commentaires des citoyens et des groupes. Plus d'une centaine de personnes ont assisté aux assemblées publiques.

Au cours de la première assemblée, qui a eu lieu le 20 juin, M. André Lavallée, maire de l'arrondissement de Rosemont – La Petite-Patrie, responsable du transport collectif et de l'aménagement urbain au comité exécutif, a présenté la vision, les objectifs et les enjeux du Plan de transport. M. Marc Blanchet, directeur, Transport, planification et grands projets au Service des infrastructures, transport et environnement (SITE), a fait une présentation plus détaillée du Plan. Au cours des assemblées subséquentes, les 22, 23, 28 août et 4 septembre, la commission a entendu les intervenants et reçu les mémoires. Après avoir entendu et analysé les différents points de vue, la commission adoptait ses recommandations en assemblée publique, le 22 novembre dernier.

Processus d'étude publique

Des avis publics précisant le calendrier des assemblées et les modalités de participation ont été diffusés dans deux grands quotidiens montréalais, un francophone et un anglophone, 14 jours avant l'assemblée. L'avis et le document de consultation sur le Plan de transport ont pu être consultés dans les bureaux Accès Montréal, les bureaux d'arrondissement et au Greffe, de même que sur le site Internet des commissions. De plus, une lettre d'invitation a été adressée à plus de 1000 personnes susceptibles d'être intéressées par le sujet.

Chacune des six assemblées publiques comportait une période de questions et commentaires réservée aux citoyens. La commission a entendu 60 intervenants au cours de cette consultation et a reçu 68 mémoires.

Elle a consacré environ 60 heures à l'étude du Plan de transport : 13 séances de travail en plus des assemblées publiques. C'est sans compter le travail de la Division du soutien aux commissions. Elle a pu compter également sur la collaboration du Service des infrastructures, transport et environnement qui a relevé un défi de taille. La commission a pris le temps d'examiner une à une les propositions qui lui ont été adressées avant d'adopter ses recommandations.

Conformément au Règlement sur les commissions permanentes du conseil (02-040), le présent document peut être consulté à la Division du soutien aux comités et commissions du conseil de la Direction du greffe, bureau R-134 de l'hôtel de ville, ainsi que sur le site Internet.

Mise en contexte

L'idée de se doter d'un Plan de transport est issue du Sommet de Montréal en 2002. La Ville s'engage alors dans une démarche de planification visant à coordonner le développement du transport sur son territoire. En 2004, le projet fait l'objet d'une consultation auprès des partenaires de la Ville afin de définir la vision et les objectifs. Un document est rendu public au printemps 2005. En juin de la même année, on dépose un portrait et un diagnostic du transport à Montréal qui sera soumis à la consultation publique. L'année suivante, en 2006, la commission sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif étudie le projet de Charte du piéton, présenté comme un chapitre du Plan de transport à venir. Le lancement, au printemps dernier, du document de consultation sur le Plan de transport de Montréal ouvrait la voie à la consultation qui fait l'objet du présent rapport. La prochaine étape sera l'adoption, par le conseil municipal, du Plan de transport qui deviendra alors l'outil de référence quant aux interventions de la Ville dans le domaine.

Plan de transport 2007 – Réinventer Montréal

Le Plan de transport qui a été soumis à la consultation publique se présente, de l'avis général, comme un projet ambitieux. Il propose une nouvelle vision de développement de Montréal, face à l'impérative nécessité de participer à la lutte contre les gaz à effet de serre. Il traduit la volonté de Montréal de faire sa part pour contribuer aux objectifs de Kyoto. Le plan, qui repose sur un parti pris en faveur des transports actifs et collectifs, entend diminuer la place de l'automobile et améliorer la qualité de l'environnement. Il propose un changement radical qui implique des choix et fait appel à la mobilisation de nombreux partenaires.

La première partie semble gagnée, à en juger par le consensus qui se dégage autour de la vision qui sous-tend le Plan de transport. Le financement est perçu comme étant le principal défi. Cette question, qui interpelle tout particulièrement les gouvernements, est cruciale pour le développement des transports collectifs qui constituent la pierre angulaire du Plan de transport. On attend du gouvernement canadien qu'il se dote d'une stratégie nationale de financement des transports en commun, le Canada étant le seul pays membre du G-8 à ne pas avoir de politique nationale de transport.

Le Plan de transport propose une vision, des objectifs stratégiques d'intervention et un ensemble d'actions à réaliser prioritairement, sur un horizon de 10 ans, qui se regroupent autour de 21 chantiers. Les objectifs stratégiques visent 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. Sur ce dernier point, il importe de souligner que les réseaux de transport sont des éléments structurants de l'aménagement urbain. Ils déterminent les secteurs propices à une intensification des activités.

Lors de la première assemblée publique, on a passé en revue les 21 chantiers :

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 Charte 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. Entretenir 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 tous ces projets représente un coût significatif en sus des dépenses déjà consacrées au transport, on soutient que l'impact sur la santé, la sécurité, l'environnement et le fonctionnement même du système de transport permettra, en contre- partie, de réduire les dépenses dans ces domaines.

Les coûts d'immobilisations 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, défrayées 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 très attendue.

Le document de consultation sur le Plan de transport prévoit, dès 2008, un suivi selon des indicateurs précis qui permettront d'évaluer les résultats sur une base annuelle et triennale, synchronisé avec l'enquête origine-destination. Une révision du Plan est prévue en 2012.

COMMENTAIRES DU PUBLIC

On peut souligner, d'entrée de jeu, l'adhésion quasi unanime au Plan de transport. L'ensemble des intervenants ont salué l'initiative de la Ville, considérant qu'il s'agit d'un enjeu crucial pour l'avenir de Montréal. Le Plan a été reçu, a-t-on dit, comme une bouffée d'air frais qu'on attendait depuis longtemps.

L'ensemble des intervenants, venus d'horizons les plus divers, ont permis à la commission d'entendre différents points de vue sur les orientations à privilégier et sur les actions à entreprendre prioritairement. Environnementalistes et urbanistes, spécialistes et intervenants en transport, en santé publique et dans le domaine du patrimoine, usagers du transport en commun et du transport adapté, cyclistes, entrepreneurs et syndicats, gens d'affaires, groupes socio-économiques et communautaires, élus municipaux et simples citoyens sont venus s'exprimer. Si tous adhèrent aux grands principes qui sous-tendent le Plan de transport, chacun y va de ses propositions en fonction des intérêts qu'il défend.

Parmi les thèmes abordés, ceux qui ont principalement retenu l'attention touchent : l'accessibilité universelle, la Charte du piéton, le développement durable, le transport en commun, le réseau cyclable, la gestion des déplacements, le transport de marchandises, le transport ferroviaire, la gouvernance et le financement.

Accessibilité universelle

Plusieurs intervenants se sont exprimés en faveur de l'accessibilité universelle, que ce soit pour faciliter les déplacements des personnes handicapées, des personnes âgées ou des parents avec poussettes. On veut s'assurer que tout nouveau projet de tramway, de train de banlieue ou autre, tienne compte de l'accessibilité universelle. Par ailleurs, on a souligné la nécessité de maintenir et d'améliorer le transport adapté. On a souligné la croissance d'achalandage considérable que connaît le transport adapté, de 12% à 14% par année.

Charte du piéton

Certains se sont interrogés sur la reconnaissance de la Charte du piéton. Bien que l'ensemble des mesures de la Charte aient été intégrées dans le Plan de transport et bien que le chantier 15 porte précisément sur sa mise en œuvre, plusieurs intervenants ayant participé à la consultation sur la Charte, l'an dernier, ne semblent pas trouver les références à la Charte suffisamment explicites.

Développement durable

Le développement durable est au cœur du Plan de transport. C'est ce qui motive le choix en faveur des transports collectifs et actifs, qui guide l'aménagement du territoire et stimule la recherche de nouvelles technologies et sources d'énergie plus compatibles au respect de l'environnement. Plusieurs interventions s'inscrivent dans cette optique à privilégier.

Transport en commun

Le transport en commun qui constitue la pierre angulaire du Plan de transport a fait l'objet de nombreux commentaires concernant notamment : le sous-financement, la tarification, la qualité du service, l'approche de l'utilisateur-payeur, qui est remise en question au profit de nouvelles sources de financement. Parmi les projets, en voici quelques-uns qui ont plus particulièrement retenu l'attention :

Voie réservée sur Pie IX

Parmi les priorités au chapitre des transports en commun, la remise en service de la voie réservée sur Pie IX a retenu l'attention. On a fait valoir la rapidité, la fiabilité et l'efficacité de ce service. On

estime que cette voie pourrait transporter jusqu'à 50 000 personnes par jour. Sa pertinence n'est plus à démontrer. Un porte-parole de la STM a évoqué la possibilité d'ajouter, dans ces corridors, des véhicules à haute capacité comme des autobus articulés ou des tramways sur pneus.

Prolongement du métro

Une des questions soulevées, en ce qui concerne le projet de prolongement de la ligne bleue du métro jusqu'à Anjou, est de savoir si les projections permettent d'affirmer que cette ligne, qui actuellement est la moins fréquentée, a un potentiel de fréquentation qui justifie les coûts considérables que cela implique. Il semble que l'AMT en a déjà fait la démonstration. Il existerait une clientèle importante dans l'est pour cette ligne de métro qui sera reliée à la voie réservée sur Pie IX. Le projet vient bonifier l'offre de services en transport collectif dans l'est et répond à l'objectif de réduction de la dépendance à l'automobile.

Par ailleurs, on a présenté les résultats d'une étude selon laquelle, en transformant la ligne bleue du métro en tramway souterrain et de surface jusqu'à Anjou, cela pourrait permettre d'offrir un meilleur service et à moindre coût. Une étude qui mérite qu'on s'y attarde.

Tramway et autobus électrique

Le tramway soulève plusieurs questions, notamment sur l'infrastructure requise, le système d'alimentation électrique et l'impact visuel. Le projet semble bienvenu, mais les avis sont partagés quant au tracé et aux priorités d'implantation.

Quant à l'autobus électrique, on apprend que la STM expérimente des autobus hybrides, fonctionnant à 50% au diesel et à 50% à l'électricité. Il a été question d'un projet de démonstration réalisé à Québec où un minibus fonctionne entièrement à l'électricité. Cette technologie pourrait éventuellement s'appliquer aux autobus.

Réseau cyclable

La question du réseau cyclable a été abordée en tant que véritable réseau de transport et non pas de loisirs. Quelle que soit l'option retenue quant aux modalités de développement du réseau, il doit se faire dans une optique de cohabitation harmonieuse entre les différents usagers de la route. Plusieurs projets de raccordement ont été proposés pour relier le réseau aux universités et aux grands secteurs d'emploi et pour relier les quartiers entre eux. Plusieurs propositions ont été faites quant aux règles de circulation à vélo, quant à la complémentarité entre le vélo et le transport en commun et quant au stationnement.

Transport des marchandises

Le transport des marchandises évoque la présence des camions en ville. Comme on pouvait s'y attendre, la question du camionnage ne fait pas l'unanimité. Personne n'est contre l'activité économique, mais tout le monde tient à la quiétude de son quartier et les 18 roues ne sont pas les bienvenus.

Soulignant l'équilibre entre les aspects économique, social et environnemental dans le Plan de transport en général, un intervenant a déploré le fait qu'il en va autrement, selon lui, du transport des marchandises, étroitement associée à l'activité économique. Le fait est que la plupart des entreprises desservies par le camionnage se trouvent sur l'île de Montréal, tout comme les emplois d'ailleurs et que le déménagement progressif d'entreprises à l'extérieur de la ville a un impact sur l'économie de Montréal. Par ailleurs, à ceux qui réclament l'élimination de la 40 comme voie de camionnage, on rappelle que la métropolitaine n'est pas qu'une voie de transit, mais 90 % des véhicules qui y circulent desservent les localités avoisinantes.

Comment évoluera le transport des marchandises sur l'ensemble du territoire métropolitain? Il est difficile de répondre à cette question parce qu'il y a plusieurs intervenants en cause : la CMM, les municipalités régionales de comtés, les maires des 82 municipalités, en plus des arrondissements qui se sont vu confier par la Loi du Québec la compétence en matière de camionnage.

Enfin, il a été question de relocalisation d'entreprises et de gares de triage, un enjeu complexe pour les années à venir dans l'industrie du camionnage. 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.

Transport ferroviaire

Déplorant le fait que l'on favorise l'autoroute au détriment du train, non seulement pour le transport de marchandises mais aussi pour les voyageurs, on a proposé de remettre les trains sur les rails. En ce qui concerne les trains de voyageurs, on a rappelé que le Plan de transport souhaite réactualiser une proposition qui n'avait pas eu de suite à l'époque, voulant que les deux entreprises ferroviaires réservent un corridor pour le transport des personnes et un autre pour le transport des marchandises. On souhaite également l'amélioration du service du train de voyageurs sur la ligne Montréal-Toronto.

Navette ferroviaire vers Dorval

En réponse aux questions soulevées sur le scénario projeté quant à la liaison rapide vers Dorval, on a appris que le Bureau de projet, qui réunit des autorités de l'aéroport, de l'AMT et de la Ville de Montréal, se penche 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, en dedans 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.

Gouvernance

La question de la gouvernance est revenue à plusieurs reprises. Que ce soit pour saisir la portée du Plan de transport au niveau des arrondissements et des autres villes de l'agglomération ou pour clarifier le partage des responsabilités entre les différentes instances qui interviennent dans le domaine du transport. La question s'est posée aussi à savoir si l'on prévoit des mécanismes de collaboration avec les organismes sur le terrain pour la mise en oeuvre des chantiers. La réponse est oui, notamment pour le suivi. La question du financement, indissociable de la gouvernance, a évidemment soulevé son lot d'interrogations.

Enfin, d'autres aspects du Plan de transport ont fait l'objet de discussions, entre autres : le stationnement comme outil de réduction de la dépendance à l'automobile, la qualité du design urbain dans les aménagements requis par la mise en oeuvre du Plan de transport, les campagnes de sensibilisation au civisme et à la sécurité, la gestion des déplacements et les modalités de collaboration avec les centres (CGD) déjà établis.

Toutes les questions soulevées ont trouvé réponse au cours des échanges avec les élus et les représentants du Service des infrastructures, transport et environnement et plusieurs des propositions se reflètent dans les recommandations adoptées par la commission.

COMMENTAIRES DES MEMBRES DE LA COMMISSION

Les membres de la commission ont repris certaines des préoccupations exprimées par le public, notamment en ce qui concerne le transport des marchandises, la gouvernance et le financement. Par ailleurs, ils ont abordé d'autres questions concernant, entre autres, la sécurité, certains projets de développement routier et les indicateurs permettant de suivre la mise en œuvre du Plan de transport et d'en mesurer l'impact.

Transport de marchandises

En ce qui concerne le transport de marchandises, on déplore le peu d'information disponible. L'enquête origine-destination ne renseigne pas sur le transport de marchandises, rien sur la charge, ni sur le type de marchandises transportées. Tout ce dont nous disposons comme information, c'est le nombre de camions immatriculés par région administrative, ce qui nous permet de savoir que dans la région de Montréal, le camionnage s'est accru de 30% depuis 1990. On propose donc la réalisation d'une enquête origine-destination sur le transport de marchandises.

La gouvernance

La question de la gouvernance a été discutée, d'autant plus que plusieurs éléments du Plan de transport impliquent les gouvernements, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Le Plan de transport, rappelle-t-on, souligne l'urgence de poursuivre les discussions avec les différents partenaires pour en arriver à un consensus. La Ville fera les représentations nécessaires en ce sens.

Le financement

Comme on l'a déjà souligné, il s'agit d'un Plan ambitieux qui requiert un financement à la mesure de ses ambitions. Le coût s'élève à 5,1 milliards \$ sur 10 ans, dont plus de la moitié du budget, soit 3,5 milliards \$, dépend des partenaires. La question du financement a amené une comparaison avec Toronto où le premier ministre a annoncé un plan de relance de 14 milliards pour le transport en commun de la ville. On n'en attend pas tant, mais on espère que la demande de Montréal sera entendue comme l'a été celle de Laval pour la réalisation du pont de la 25.

En faisant preuve de leadership, en proposant une vision et des projets clairs avec l'appui de la population et de l'ensemble des partenaires, le porteur du dossier au sein de l'exécutif, M. Lavallée, se dit convaincu de la réussite du projet.

Malgré cela, certains membres de la commission ont proposé d'identifier prioritairement les éléments du Plan qui peuvent se réaliser sans l'appui financier escompté et sans les pouvoirs habilitants réclamés par la Ville. Le principal intéressé 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, c'est une voie à explorer. Le montage financier sera annoncé bientôt, a déclaré M. Lavallée.

Sécurité

Dans l'optique du Plan qui encourage le transport actif et qui veut redonner au piéton la place qui lui revient, la question de la sécurité est primordiale. Le Plan prévoit transformer 50 intersections par année pour les rendre plus sécuritaires, un chantier majeur. Les intersections

ciblées 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. On propose de faire connaître la liste des intersections ciblées à chaque année.

Par ailleurs, la Ville réclame du 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. Ce Bureau 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.

Projets routiers

Certains projets routiers ne font pas l'unanimité. C'est le cas, entre autres, du projet de raccordement du boulevard Cavendish. Attendu depuis longtemps par les uns, les autres ne veulent pas du tracé qui est proposé. En fait, le raccordement en cause est celui des boulevards Cavendish et Toupin. Les résidents du quartier s'inquiètent de la circulation de transit en provenance de l'ouest et notamment des camions. Les arrondissements concernés demandent à être consultés.

Quant au projet de modernisation de la rue Notre-Dame, qui ne fait pas l'unanimité non plus, il fait l'objet d'un rapport minoritaire. M. Richard Bergeron convient qu'il est urgent de procéder à la modernisation de la rue Notre-Dame Est, la question, selon lui n'étant pas de savoir si elle doit être modernisée, mais de quelle façon elle doit l'être. Il soutient que le projet, qu'il qualifie d'autoroute urbaine, entre en contradiction avec l'ensemble du Plan de transport dont un des principaux objectifs consiste à « remettre en question l'hégémonie de l'automobile ». Selon M. Bergeron, en visant la création d'un corridor autoroutier continu entre le centre-ville et Laval Est, l'actuel projet encourage l'étalement urbain. Il propose que le projet soit retiré du Plan de transport, le temps de développer une autre option, un projet de boulevard urbain intégrant un corridor réservé au tramway ou au tram-train pour relier le centre-ville à la pointe Est de l'île.

Indicateurs

Enfin, on a noté l'absence de cibles de réduction précises d'émissions de gaz à effet de serre, malgré un positionnement critique sur la place excessive de l'automobile et la volonté clairement exprimée de réduire la place qu'elle occupe. Il en est de même du nombre de véhicules en circulation sur le territoire de Montréal.

D'ailleurs, on se demande si la cible d'augmentation de 8 % de l'achalandage des transports collectifs d'ici 5 ans, aura l'impact escompté sur la réduction de l'automobile. Compte tenu de l'accroissement de la population et des nouveaux déplacements, le résultat ne représenterait qu'un déplacement sur quatre tandis que les trois autres iraient toujours à l'automobile. Bien que cette donnée soit fondée, on fait valoir que l'ensemble des mesures proposées dans le Plan, notamment le déploiement de nouvelles stations de métro, de voies réservées, de nouvelles pistes cyclables, doivent être perçues comme un tout dont les effets seront cumulatifs. M. Lavallée s'est engagé, dès que le Plan sera adopté par le conseil municipal, à traduire les propositions par des objectifs mesurables sur la base d'indicateurs précis. Dans un premier temps, a-t-il précisé, il s'agit de savoir si les mesures proposées sont les bonnes, si les moyens de financement proposés sont adéquats et si le conseil municipal est d'accord pour interpeller les gouvernements.

CONCLUSION

À l'issue de cette consultation qui a suscité une participation sans précédent, on peut affirmer que l'avenir du transport à Montréal suscite un grand intérêt, ce qui explique d'ailleurs l'accueil qui a été réservé au Plan de transport. L'adhésion a été quasi unanime, ce qui n'a pas empêché les personnes intéressées d'apporter leur contribution au débat, dans le but de bonifier le Plan qui leur était proposé. Comme la commission d'ailleurs qui, tout en souscrivant à l'ensemble des propositions contenues dans le Plan de transport, a adopté une soixantaine de recommandations.

Le projet est ambitieux et soulève plusieurs enjeux reliés aussi bien à la santé et à la sécurité publiques, à l'environnement et à la qualité de vie, qu'au développement économique et urbain. Son parti pris pour les transports collectifs et actifs implique un nouveau partage de l'espace public qui est une occasion à ne pas manquer de rehausser l'image de Montréal par des aménagements de qualité. La commission a tenté de cerner tous ces aspects en formulant les recommandations qui suivent et qui reflètent les propositions qui ont été discutées en assemblées publiques et en séance de travail. Toutefois, la commission n'a pas cru bon de reprendre sous forme de recommandation, chaque énoncé du Plan auquel elle souscrit. La plupart des recommandations visent les chantiers proposés dans le Plan de transport, tandis que d'autres abordent des thématiques plus générales.

En terminant, il est intéressant de souligner que les deux commissions qui se sont penchées sur le Plan de transport, la commission du conseil municipal et la commission du conseil d'agglomération, ont formulé des recommandations qui sont complémentaires et non pas redondantes, les préoccupations n'étant peut-être pas tout à fait les mêmes.

RECOMMANDATIONS

Les recommandations de la commission ont été adoptées à l'unanimité en assemblée publique le 22 novembre 2007. La Commission remercie tous ceux qui ont répondu à son invitation en participant aux assemblées ou en lui adressant un mémoire. Elle remercie également la Direction des transports du Service des infrastructures, transport et environnement qui a préparé et présenté le Plan de transport.

La commission appuie intégralement le Plan de transport et adresse au conseil municipal les recommandations qui suivent.

Recommandations générales

Accessibilité universelle

Considérant que la Ville de Montréal a fait de l'accessibilité universelle une priorité qui se traduit notamment dans l'aménagement du domaine public et les transports collectifs;

R-1 Que le Plan de transport fasse de l'accessibilité universelle un principe transversal en l'énonçant clairement et en associant les partenaires concernés à sa mise en œuvre;

R-2 Que tout en favorisant l'accessibilité universelle du transport en commun, le transport adapté soit amélioré pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles;

Développement durable

Considérant que le Plan de transport doit s'arrimer au Plan d'urbanisme et au Plan stratégique de développement durable;

R-3 Que la Ville intègre à tout projet majeur d'infrastructures de transport les quatre conditions suivantes : la valorisation de la densité et de la mixité d'occupation du sol, la vitalité des activités riveraines, la qualité et la convivialité des aménagements et la mobilisation des intervenants;

Réduction de la dépendance à l'automobile

Considérant que le stationnement est un facteur déterminant dans le choix de transport des navetteurs qui ont pour destination le centre-ville;

R-4 Que Montréal se fixe l'objectif de réduire de 10% l'offre de stationnement non résidentiel de longue durée au centre-ville d'ici à 2010;

R-5 Que la Ville se donne une politique de tolérance zéro quant au respect du nombre de places autorisées sur les permis de stationnements;

Considérant que la gratuité des stationnements, particulièrement en périphérie, non seulement encourage l'utilisation de l'automobile, mais de plus exerce une concurrence déloyale envers les commerces de proximité et du centre-ville;

R-6 Que la Ville fasse du stationnement un outil de réduction de la dépendance à l'automobile partout où un service régulier de transport en commun est disponible, en demandant au gouvernement du Québec de prendre des mesures pour mettre fin à la gratuité des grands stationnements commerciaux, industriels et institutionnels;

Considérant que le taxi sera appelé à assurer un plus grand nombre de déplacements comme complément aux transports collectifs et actifs ou substitut à l'automobile privée;

R-7 Que la Ville incite les entreprises de taxi à faire l'acquisition de véhicules éco-énergétiques d'ici cinq ans et à adopter une couleur unique pour faire en sorte que les taxis se démarquent comme alternative à la voiture solo;

Design urbain

Considérant l'attention de plus en plus grande accordée au design et à la qualité de l'aménagement urbain pour améliorer le cadre et la qualité de vie;

R-8 Que les aménagements requis par la mise en œuvre du Plan de transport (navette ferroviaire vers l'aéroport, train de l'est, modernisation de la rue Notre-Dame, voies réservées et autres) s'intègrent harmonieusement au paysage urbain et mettent l'accent sur la qualité du design urbain;

R-9 Que la Ville de Montréal profite de la mise en œuvre de son Plan de transport pour mettre en valeur les espaces publics autour des pôles et le long des axes de transport collectif et actif, à l'instar d'autres grandes villes d'Europe et d'Amérique qui ont transformé le paysage urbain à partir d'un projet d'aménagement des rives, que l'on pense par exemple à Barcelone, Bilbao ou Boston, ou de l'implantation d'un tramway comme à Strasbourg où le projet a donné lieu à une vaste entreprise de revitalisation urbaine.

Priorités de mise en œuvre

Considérant que la mise en œuvre du Plan de transport devra se faire progressivement;

R-10 Que soient mises en œuvre prioritairement et sans attendre, les mesures qui peuvent être financées à même les disponibilités budgétaires municipales;

Campagne de sensibilisation

Considérant que le Plan de transport qui inclut la Charte du piéton affirme la primauté du piéton dans le système de transport;

R-11 Que la Ville, avec ses partenaires, mette en place une campagne pour sensibiliser l'ensemble des citoyens au partage de l'espace public dans un esprit de civisme pour leur propre sécurité et celle d'autrui;

Indicateurs de suivi

Considérant que la Ville doit afficher clairement sa cible de réduction du nombre de véhicules automobiles sur son territoire et des émissions de gaz à effet de serre selon des échéanciers prévus au Plan de transport;

R-12 Que le Plan de transport fasse l'objet d'un suivi annuel qui soit rendu public, permettant de mesurer l'impact des mesures mises en œuvre à l'aide d'indicateurs précis, clairs et quantifiables sur la part modale des transports, l'émission de gaz à effet de serre, les mesures d'apaisement de la circulation et autres données pertinentes;

R-13 Que l'Administration municipale prenne des mesures pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 20% d'ici 2010, de 30% d'ici 2020 et de 80% d'ici 2050, dans le respect de

l'adhésion de Montréal au Protocole de Kyoto;

R-14 Que la Ville de Montréal prenne des mesures pour réduire de 20% le nombre de déplacements en automobile et le nombre de kilomètres parcourus en automobile à Montréal d'ici à 2021;

1^{er} chantier : Planter un réseau de tramway au Centre de l'agglomération

R-1.1 Que le réseau initial du tramway, constitué de la ligne du Havre, la ligne du Parc et la ligne Côte-des-Neiges, soit implanté en une seule et même phase;

R-1.2 Que la Ville encourage les arrondissements et les villes du sud-ouest de l'île à se concerter pour implanter un tram-train les reliant au centre-ville, en utilisant les emprises ferroviaires actuelles, ce qui constituerait du même coup une mesure de mitigation durant les travaux de réfection de l'échangeur Turcot;

3^e chantier : Moderniser le matériel roulant et les équipements du métro de Montréal

R-3.1 Que la STM veille à ce que les nouveaux équipements soient ergonomiques et offrent une douceur de roulement et de freinage afin d'améliorer la sécurité des usagers;

R-3.2 Que la STM diversifie sa flotte de véhicules au fur et à mesure qu'elle procède à son renouvellement pour mieux desservir certains secteurs comme le Vieux-Montréal;

R-3.3 Que la Ville procède prioritairement au réaménagement des abords de la station de métro Champ-de-Mars, pour que l'accès au Vieux Montréal, au Vieux Port et à l'hôtel de ville soit plus accueillant;

4^e chantier : Prolonger le métro vers l'Est

Considérant une proposition selon laquelle, en transformant la ligne bleue du métro en tramway souterrain et de surface jusqu'à Anjou, cela pourrait permettre d'offrir un meilleur service et à moindre coût;

R-4.1 Que le métro soit prolongé jusqu'à Pie IX d'ici cinq ans et que l'on procède en parallèle, dans les 18 mois à venir, à une étude comparée des deux technologies propres au métro et au tramway en vue d'offrir un service de Pie IX jusqu'à Saint-Léonard et Anjou en respectant le tracé proposé;

5^e chantier : Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en 5 ans

Tarifification

R-5.1 Que la STM maintienne la tarification à des seuils raisonnables ne dépassant pas, en cas d'augmentation, la hausse du coût de la vie;

R-5.2 Que la STM implante un projet pilote avec les universités afin d'accorder un accès universel au transport en commun à tous les étudiants, en incluant les coûts dans les frais étudiants;

R-5.3 Que la STM explore de nouveaux partenariats, entre autres avec les institutions culturelles, pour offrir des billets de transport en commun aux personnes qui prennent des abonnements;

R-5.4 Que la STM introduise une tarification flexible, comme le ticket liberté de 2 heures ou de 24 heures en tout sens sur le réseau;

Service à la clientèle

R-5.5 Que la STM se dote d'un programme de formation continue pour améliorer son service à la clientèle;

R-5.6 Que la STM réalise une campagne auprès des usagers pour les sensibiliser au civisme;

Développement

R-5.7 Que la Ville réalise une étude du potentiel de développement en hauteur des édicules du métro pour maximiser l'utilisation de l'espace et l'achalandage, dans l'esprit du développement de noyaux urbains autour de pôles de transports collectifs, communément appelé *TOD (Transit Oriented Development)*;

R-5.8 Que la STM favorise, aux points de correspondance majeurs, une offre de services multiples permettant d'économiser temps et déplacements pour faire les courses ou accomplir toute autre tâche quotidienne;

Trains de banlieue

R-5.9 Que l'AMT veille à ce que les nouveaux équipements offrent une douceur de roulement et de freinage pour la sécurité des usagers et pour la quiétude des quartiers riverains;

R-5.10 Que l'AMT améliore l'offre de service des trains de banlieue en augmentant la fréquence et en prolongeant le service au-delà des heures de pointe dans les deux sens, aussi bien en direction de la banlieue qu'en direction de Montréal;

R-5.11 Que l'AMT offre des places de stationnement en nombre suffisant à l'extérieur de l'île de Montréal;

6^e chantier : Favoriser le covoiturage

R-6.1 Que le Plan de transport se donne pour objectif de freiner la croissance de l'automobile en cinq ans et s'engage à réduire le nombre de véhicules sur son territoire entre cinq et dix ans, au profit du transport en commun, de l'autopartage, du covoiturage et des taxis collectifs;

R-6.2 Que Québec offre des incitatifs afin d'encourager les automobilistes à pratiquer le covoiturage (mesures fiscales, rabais sur les coûts de stationnement, etc.);

7^e chantier : Installer une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor Pont Champlain – Bonaventure

R-7.1 Que le Service des infrastructures, transport et environnement obtienne un avis technique sur la possibilité d'étendre le réseau de tramway vers la rive sud en empruntant le pont Victoria ou Champlain, en chaussée partagée avec les taxis et le covoiturage, comme option alternative au SLR dans le prolongement de la rue Peel;

R-7.2 Que l'on explore la possibilité d'exploiter des corridors de transport fluvial à des fins de transport collectif;

10^e chantier : Instaurer des plans de gestion des déplacements

R-10.1 Que chaque arrondissement, en particulier au centre-ville, prépare un plan de gestion des déplacements conformément au Plan de transport et à l'intérieur d'un délai de deux ans;

11^e chantier : Moderniser la rue Notre-Dame

R-11.1 Que la modernisation de la rue Notre-Dame intègre un plan d'aménagement visant à ouvrir une fenêtre sur le fleuve entre le pont Jacques-Cartier et Iberville, donnant accès aux rives, dans le même esprit que ce qui est proposé par la Société du Havre à l'ouest.

13^e chantier : Doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans

R-13.1 Que la Ville fixe des objectifs quantifiables pour le réseau cyclable et pour la part modale du vélo, en visant à doubler la part actuelle du vélo au cours des 7 prochaines années pour la porter à 3,2 % en 2014;

R-13.2 Que la Ville adopte un règlement pour obliger les propriétaires et gestionnaires de stationnements au centre-ville à réserver des espaces pour vélos et qu'elle encourage les propriétaires d'immeubles résidentiels et commerciaux à installer des supports à vélos;

R-13.3 Que les cyclistes soient autorisés à emprunter les voies réservées aux autobus et aux taxis en prévoyant un élargissement de ces voies;

R-13.4 Que la Ville fasse des représentations auprès du gouvernement du Québec pour amender le Code de la sécurité routière afin de permettre aux cyclistes de rouler à contresens dans des sens uniques, là où le faible débit de voitures le permet;

R-13.5 Que la Ville revoie l'aménagement des passages sous les viaducs pour un partage sécuritaire de la chaussée entre automobilistes, cyclistes et piétons;

R-13.6 Que la complémentarité entre le vélo et le transport en commun se traduise par des mesures concrètes, notamment en levant toute interdiction des vélos dans le métro;

R-13.7 Que la Ville modifie le chemin Remembrance et la voie Camillien-Houde en une simple route à deux voies pour réduire la circulation de transit sur le mont Royal et permettre l'aménagement de voies réservées aux transports actifs;

14^e chantier : Mettre en œuvre la Charte du piéton

R-14.1 Que la Charte du piéton, qui a fait l'objet d'une consultation publique en 2006, soit annexée au Plan de transport;

15^e chantier : Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux

R-15.1 Que la Ville identifie les rues du centre-ville qui pourraient être piétonnisées et que l'on intègre des zones sans voiture à l'aménagement de grands secteurs en développement;

16^e chantier : Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient

R-16.1 Que la Ville précise les modalités de création des quartiers verts, le partage des responsabilités et les sommes allouées;

R-16.2 Que les normes d'aménagement des stationnements soient améliorées en vue d'en recouvrir la surface d'un revêtement permettant d'augmenter la superficie de verdure sur l'île et contribuant à contrer les îlots de chaleur;

17^e chantier : Accroître la sécurité des déplacements

R-17.1 Que la Ville se donne comme objectif de réduire de moitié le nombre d'accidents au cours des dix prochaines années;

R-17.2 Que la Ville établisse des priorités d'intervention parmi les intersections à sécuriser chaque année;

R-17.3 Que le Plan de transport réaffirme le choix de la Ville de Montréal d'interdire le virage à droite au feu rouge;

R-17.4 Que les limites de vitesse avec photo-radars soient appliquées là où les problèmes de vitesse excessive sont récurrents;

18^e chantier : Entretenir et compléter le réseau routier de l'île

R-18.1 Que la Ville de Montréal s'oppose à toute augmentation de la capacité routière donnant accès à Montréal ou dans l'île, y compris le prolongement de l'autoroute 25, en invitant le ministère des Transports du Québec à suspendre l'ensemble de ses projets routiers, le temps de réévaluer leur pertinence en fonction de l'objectif de réduction de la circulation automobile au profit du transport collectif et actif;

Considérant que la commission a reçu plusieurs propositions ou objections concernant des projets qui visent à compléter le réseau routier, entre autres le raccordement des boulevards Cavendish et Toupin et le prolongement du boulevard Rodolphe-Forget;

R- 18.2 Que le projet de raccordement des boulevards Cavendish et Toupin que préconisent le Plan d'urbanisme et le Plan de transport, soit révisé en prolongeant le boulevard Cavendish vers le boulevard Henri-Bourrassa, mais non pas dans l'axe de Toupin, afin de protéger la quiétude de ses résidents;

R- 18.3 Que le Service des infrastructures, transport et environnement consulte chaque arrondissement concerné pour évaluer les impacts et déterminer les tracés;

19^e chantier : Faciliter le transport des marchandises et les déplacements à vocation économique

Considérant les engagements du Plan de transport en matière de qualité de vie et d'environnement;

R-19.1 Que le gouvernement du Québec mette en place des mécanismes permettant d'effectuer des enquêtes origine/destination dans le transport de marchandises pour être en mesure de réglementer l'industrie du camionnage dans le but de l'amener à utiliser des véhicules plus compatibles avec le milieu urbain, c'est-à-dire moins gros et moins bruyants, et à faire affaire avec des centres de distribution de marchandises sur l'île;

R-19.2 Que la situation du camionnage fasse l'objet d'une nouvelle évaluation et que l'on apporte des correctifs s'il y a lieu au plan de camionnage afin d'assurer la qualité de vie des résidents tout en desservant les entreprises;

R-19.3 Que l'on favorise le transport de marchandises par train, plutôt que par camion à l'arrivée et au départ du territoire montréalais pour les déplacements de longue distance;

R- 19.4 Que les infrastructures de transport ferroviaire soient préservées dans une perspective de cohabitation harmonieuse avec les zones résidentielles adjacentes;

R-19.5 Que le ministère des Transports du Québec accélère le parachèvement de l'autoroute 30, comme voie de contournement importante pour le camionnage;

20^e chantier : Revoir la gouvernance

R-20.1 Que la Ville de Montréal utilise son Plan de transport auprès de la CMM pour la mise en œuvre d'un plan stratégique, intégré, global pour le transport sur l'ensemble de son territoire;

21^e chantier : Se donner les moyens de nos ambitions

R-21.1 Que la Ville impose des péages en modulant les tarifs, notamment selon le nombre de passagers à bord du véhicule;

R-21.2 Que les revenus du péage soient investis dans le développement du transport en commun;

R-21.3 Que Montréal poursuive ses efforts avec les autres grandes villes canadiennes pour que le gouvernement fédéral mette en œuvre une politique nationale des transports urbains.

ANNEXE 1

Intervenants aux assemblées publiques

Le 20 juin 2007

1. Mme Marie Turcotte, Ex Aequo
2. M. Mathieu Noël, Regroupement des organismes de promotion du Montréal métropolitain (ROPMM)
3. Mme Thérèse Colin, Comité régional des associations pour la déficience intellectuelle (CRADI)
4. Normand Couture, Coopérative de travail
5. M. Normand Parisien, Transport 2000
6. Mme Bernadette Brun, Voyagez Futé
7. Mme Émilie Thuillier, Projet Montréal
8. M. Simon L'Allier
9. M. Francis Lapierre
10. M. Mathieu Descoste, Projet Montréal
11. M. Robert Hajaly

Le 22 août *

1. Conseil régional de l'environnement de Montréal (André Poirier)
2. CDÉC Centre-Nord (Jonathan Palardy)
3. RAMPE (Monica Gaudet)
4. Conseil des Montréalaises (Nicole Boily)
5. Association des propriétaires d'autobus du Québec (Mario Saint-Laurent)
6. Association Transport Québec 2000 (Jean Léveillé, Normand Parisien)
7. Ville d'Anjou (Luis Miranda)
8. Jeune Chambre de commerce de Montréal (Éva Boucher-Hartling)
9. RÉSO (Pierre Richard, Pierre Morrissette)
10. Regroupement camionnage (Stephane Lamarre, Claude Chouinard)
11. Vélo Québec (Suzanne Lareau)
12. FAECUM (Alexandre Ducharme)
13. Héritage Montréal (Dinu Bumbaru)

Le 23 août *

1. Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de Montréal (Ahmed Galipeau)
2. Centre de gestion des déplacements de Côte-des-Neiges (Claude D'Anjou)
3. VOYAGEZ FUTÉ (Benoît Tessier)
4. SODEC Rosemont PAT Montréal-Est (Jean Gauthier)
5. Centre 123 GO (Mario Régis)
6. CRADI, EXAEQUO, RUTA, ROPMM, RAAMM (Marie Turcotte, Mathieu Noël)
7. Projet Montréal (Jean-François Desgroseillers)
8. Ville de Côte St-Luc (Dida Berku)
9. GRAME (Juste Rajaonson)
10. Centre d'écologie urbaine de Montréal (Owen Rose)
11. Parti Vision Montréal (Pierre-Yves Melançon)
12. Québec Solidaire – Région de Montréal (Marie-Joseph Pigeon)

Le 28 août *

1. Arrondissement de Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce (Warren Allmand)
2. Table d'aménagement de Hochelaga-Maisonneuve (Carl Bégin)
3. Centre de gestion des déplacements et de développement économique Saint-Laurent
4. Vivre en santé Saint-Michel (Yves Lévesque)
5. Conseil de développement d'affaires du West Island (Gerry Arsenault)
6. Carrefour jeunesse emploi Marquette (Yves Picard)
7. Jacques Larin (Association du village Shaughnessy)
8. Conseil communautaire Côte-des-Neiges (Denise Lacelle)
9. Comité de revitalisation urbaine intégrée – Quartier Saint-Pierre (Alexandre Campeau-Vallée)
10. Confédération des syndicats nationaux (Gaétant Châteauneuf)
11. Commission des jeunes d'union Montréal (Véronique Farinnacci)

Le 4 septembre *

1. Interaction du quartier Peter-McGill (Paul-Antoine Troxler)
2. Conseil jeunesse de Montréal (Claudia Lacroix-Perron)
3. Dominique Sorel, citoyenne
4. Arrondissement de Lachine (Ghislain Dufour)
5. Groupe Cardinal Hardy (Michel Dufresne)
6. Société de promotion du Canal de Lachine (Éric Verrault)
7. Hochelaga-Maisonneuve (Louise Harel)
8. Pierre Barrieau
9. Les Amis de la Montagne (M. Fiset)
10. CRÉ de Montréal (Guy Raynauld)
11. Groupe de recherche urbaine (Pierre Brisset)

* *Tous les intervenants aux assemblées des 22, 23, 28 août et 4 septembre ont déposé un mémoire*

Ayant déposé un mémoire sans intervention

1. Action-Gardien, Table de concertation communautaire de Pointe-Saint-Charles
2. Aéroport de Montréal (James C. Cherry)
3. ALSTOM
4. Avis Viger
5. Bauer Gilbert - citoyen
6. Centre universitaire de santé McGill (Gilles Côté et Pierre Major)
7. Chambre de commerce Montréal métropolitain
8. Comité des citoyens Mont-Royal avenue verte
9. Comité des résidents de l'avenue Christophe-Colomb
10. Communauto
11. Conseil du patrimoine de Montréal
12. Conseil régional de la FTQ du Montréal métropolitain
13. Corporation du Pôle des Rapides
14. Forum jeunesse de l'île de Montréal
15. Kéolis
16. Marvin Rotrand – conseiller CDN NDG
17. Office des personnes handicapées du Québec
18. Regroupement des usagers du secteur Toupin
19. SDC – Destination Centre-Ville
20. SDC du Vieux Montréal
21. Université de McGill (Michael Goldbloom)

Le 22 novembre

Transport 2000 Normand Parisien

Regroupement des organismes de promotion du Montréal métropolitain (ROPMM) (Mathieu Noël)

Liens Internet à consulter

Le Plan de transport et tous les documents pertinents peuvent être consultés à l'adresse suivante :

www.ville.montreal.qc.ca/plandettransport

Les mémoires adressés à la commission ainsi que le présent rapport et les recommandations peuvent être consultés à l'adresse suivante :

www.ville.montreal.qc.ca/commissions

Plan de transport : rapport minoritaire

Revoir le projet Notre-Dame Est

Richard Bergeron
Conseiller municipal, arrondissement Plateau-Mont-Royal, district De Lorimier
Novembre 2007

Préambule

Je suis globalement d'accord avec le Plan de transport, tel que revu et modifié à la faveur des travaux de la Commission. Les propositions et contributions du public ont été riches, le climat de travail au sein de la Commission marqué par l'ouverture d'esprit de tous, sans esprit partisan déplacé. C'est pourquoi, même si en me montrant pointilleux je trouverais aisément à redire ici ou là, j'endorsse avec confiance les propositions contenues au rapport unanime de la Commission.

Toutefois, il reste un point sur lequel je persiste à être en profond désaccord avec mes collègues de la Commission, à savoir la manière dont on compte procéder à la *modernisation* de la rue Notre-Dame. Dans le présent rapport minoritaire, j'expliquerai en détail les raisons de mon désaccord, dans l'espoir de semer quelques doutes chez certains, peut-être même de fissurer la belle unanimité de mes collègues élus relativement à ce projet.

La modernisation de Notre-Dame Est

Il est urgent de procéder à la modernisation de la rue Notre-Dame Est, qui constitue un environnement urbain délabré et une artère non fonctionnelle depuis plus de 35 ans.

La question n'est pas de savoir si la rue Notre-Dame Est doit être modernisée, mais de quelle façon elle doit l'être. Soit elle le sera suivant la conception qu'on se faisait de la modernité il y a cinquante ans, soit la rue Notre-Dame Est permettra d'inscrire résolument Montréal dans le XXI^e siècle.

Les attentes de l'Est

Après ces 35 années d'attente, les habitants et les entreprises de la partie Est de l'île de Montréal ont indéniablement droit à une amélioration significative des conditions de mobilité des personnes et des marchandises vers le cœur et l'Ouest de l'île.

Une autoroute urbaine

L'achalandage de la rue Notre-Dame Est est de 100 000 véhicules par jour entre le centre-ville et les rues Frontenac et Iberville, de 80 000 véhicules entre ces deux rues et les boulevards Pie-IX et Viau, de 50 000 véhicules par jour entre ces deux boulevards et l'autoroute 25.

Le projet sur lequel se seraient récemment entendus la Ville de Montréal et le ministère des Transports du Québec (projet Ville-MTQ) comprend quatre voies de circulation par direction, plusieurs sections en tunnel ou en tranchée (comme Décarie), plusieurs ponts d'étagement. La capacité de cette infrastructure routière avoisinera 150 000 véhicules par jour.

L'appellation appropriée à une telle infrastructure routière est autoroute urbaine. Ladite autoroute augmentera de 50 % à 200 % la capacité véhiculaire de la rue Notre-Dame Est actuelle, selon les tronçons.

Le corridor autoroutier Sud de Montréal

Ce projet s'inscrit dans une perspective plus vaste visant à reconstruire et compléter le corridor autoroutier Sud de Montréal. Rêvé au milieu des années 1950, ce corridor autoroutier a été si long et coûteux à construire qu'il a eu le temps de tomber en morceaux dans sa partie Ouest (échangeur Turcot) avant même que sa partie Est (Notre-Dame) n'ait été complétée.

L'investissement prévu pour enfin réaliser ce rêve d'une autre époque s'élève à 3 milliards de dollars, chiffre qui se détaille comme suit :

- 1,5 milliards pour reconstruire l'échangeur Turcot et ses abords;
- 500 millions pour remplacer l'actuelle structure sur piliers de l'autoroute Bonaventure par un tunnel sous le bassin Peel;
- 250 millions pour faciliter l'accès par automobile aux deux hôpitaux universitaires et couvrir la partie en tranchée de l'autoroute Ville-Marie, au centre-ville;
- 750 millions, enfin, pour transformer l'actuelle rue Notre-Dame en autoroute urbaine.

La question pertinente à poser est la suivante : à l'ère du développement durable et à la lumière de ce qui se fait aujourd'hui ailleurs dans le monde, que pourrait-on faire d'autre avec ces 3 milliards de dollars ? N'existe-t-il pas une meilleure façon d'améliorer les conditions de mobilité des personnes et des marchandises de l'Est vers le cœur et l'Ouest de l'île ?

Un corridor autoroutier continu vers Laval Est

Combiné à la construction d'un nouveau pont entre Montréal et Laval dans l'axe de l'autoroute 25, le projet Ville-MTQ s'inscrit dans une seconde perspective plus vaste visant la mise en place d'un corridor autoroutier continu entre le centre-ville de Montréal, Laval Est et les municipalités de la couronne Nord-Est de la région métropolitaine (Mascouche, Terrebonne, Lachenaie, et autres).

Également rêvé au milieu des années 1950, ce projet demeure-t-il vraiment une vision porteuse d'avenir pour Montréal sur l'horizon 2050 ?

Concluons provisoirement que la Ville de Montréal, qui s'oppose farouchement à la construction d'un nouveau pont dans l'axe de l'autoroute 25, peut aisément bloquer la construction du corridor autoroutier continu vers Laval Est. En effet, il lui suffit pour ce faire de ne pas collaborer avec le MTQ à la transformation de l'autre tronçon manquant, celui de la rue Notre-Dame Est, en autoroute urbaine.

Le développement de Laval et de la couronne Nord-Est

Entre 2001 et 2006, la grande région métropolitaine de Montréal a gagné 208 750 habitants. Les quatre régions administratives qui entourent Montréal (Laval, Montérégie, Laurentides, Lanaudière) se sont accaparées 90 % de cette croissance démographique. Voilà qui explique l'extraordinaire poussée de *croissance* et de *développement* que l'on constate partout, sitôt sorti de l'île de Montréal.

Par la mise en place de ce corridor autoroutier, l'objectif du Gouvernement du Québec est à l'évidence de favoriser le développement de la partie Est de l'île de Laval ainsi que des municipalités de la couronne Nord-Est, où 10 000 hectares de superficies immédiatement constructibles sont disponibles, pour une capacité d'accueil de l'ordre de 250 000 habitants.

Un modèle de développement préjudiciable à Montréal

La poursuite du développement extensif de l'agglomération métropolitaine, mieux connu sous la dénomination *étalement urbain*, se fera forcément au détriment de Montréal.

Rappelons à cet égard qu'au cours des cinq dernières années, les données de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) relatives aux migrations interrégionales indiquent que Montréal a enregistré une perte nette de 112 440 habitants au profit de la soixantaine de municipalités de banlieue qui l'entourent, soit, en moyenne annuelle, 22 500 personnes ou 10 000 ménages, essentiellement des jeunes familles.

L'exode des Montréalais pour les banlieues périphériques explique 60 % de la croissance démographique de ces dernières. Sous l'angle économique, Montréal perd ainsi 2 milliards de dollars d'investissement par année, soit un total de 10 milliards perdus depuis cinq ans.

L'étonnante cécité des élus montréalais

Aucun élu montréalais ne peut ignorer cette réalité de l'accélération de l'étalement urbain ces toutes dernières années sans faillir lamentablement à son devoir de défendre de toute l'énergie dont il est capable les intérêts de Montréal et des Montréalais.

Aucun élu montréalais ne peut, non plus, feindre ne pas comprendre quelles seront les conséquences les plus probables de la mise en place d'un corridor autoroutier continu entre le centre-ville, Laval et la couronne Nord-Est, sans à nouveau faillir à son devoir de défendre les intérêts de Montréal et des Montréalais.

La théorie du développement équilibré de la région métropolitaine

On entend parfois certains élus soutenir, au conseil municipal de Montréal, qu'il faut situer nos prises de positions et nos décisions par rapport à l'objectif d'atteindre un développement équilibré de la région métropolitaine. Ainsi, Laval, Mascouche, Sainte-Julie ou Brossard auraient une sorte de *droit au développement*, que les élus montréalais auraient l'obligation de reconnaître et de faciliter la mise en œuvre.

Par conséquent, que Montréal enregistre annuellement une perte nette de 22 500 de ses habitants, ou 10 000 ménages, essentiellement des jeunes familles, au profit de la soixantaine de municipalités de banlieue qui l'entourent serait une contribution positive de cette ville au développement équilibré de la région métropolitaine. La complétion du corridor autoroutier vers Laval Est et les municipalités de la couronne Nord-Est, dans le but de soutenir leur *développement*, apparaît dès lors hautement souhaitable.

Aucun maire et aucune mairesse de la soixantaine de municipalités de banlieue qui entourent l'île de Montréal n'a jamais soutenu la théorie réciproque voulant que les banlieues doivent renoncer à une partie de leur potentiel de développement pour favoriser plutôt celui de Montréal. Ils se félicitent sans doute de voir l'énergie que les élus montréalais mettent à créer les conditions objectives du déclin futur de Montréal, au profit du développement de leurs propres municipalités.

Un projet pour lequel il n'y a aucunement unanimité

L'administration actuelle répète continuellement qu'il y a unanimité en faveur de l'actuelle version Ville-MTQ du projet de modernisation de la rue Notre-Dame Est : « *Tout le monde dans l'Est attend impatiemment la réalisation de ce projet* ». Cette affirmation est erronée.

La dernière fois où l'avenir de la rue Notre-Dame Est a fait l'objet d'un débat public fut lors des audiences du BAPE, à l'hiver 2002. Le projet à ce moment proposé par le MTQ en était ouvertement un d'autoroute urbaine. La Ville de Montréal s'y est opposée énergiquement, présentant dans son mémoire (Janvier 2002) un argumentaire étonnamment semblable à celui aujourd'hui contenu au présent rapport minoritaire : « *Un projet autoroutier non souhaitable; Offre dépassant largement les besoins; Création d'une boucle autoroutière néfaste à l'intérieur de l'île de Montréal; Non-intégration à un aménagement urbain de qualité; Potentiel d'accessibilité au fleuve sérieusement affecté; etc* ». Rappelons que le mémoire de la Ville était titré : *La rue Notre-Dame : un nouveau boulevard multimodal entre l'Est et le centre-ville* et qu'il contenait deux esquisses, aux pages 45 et 46, ne laissant aucun doute quant à ce que

l'on entendait par le vocable *boulevard*. Il convient aussi de rappeler que c'est l'actuelle administration municipale, celle du maire Gérald Tremblay, élue majoritairement en novembre 2001, qui a préparé et défendu le mémoire de la Ville de Montréal devant le BAPE.

Lors des audiences du BAPE, les milieux économiques furent pratiquement seuls à appuyer le projet d'autoroute urbaine présenté par le MTQ : Société de promotion et de concertation de l'Est de Montréal, Corporation de développement de l'Est, Corporation de développement économique Anjou-Montréal-Est, et autres. Du côté des opposants, la Ville de Montréal bénéficiait des appuis les plus divers : Conseil régional de l'environnement de Montréal, Vivre en ville, Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve, Table d'aménagement du Centre-Sud, Association Habitat Montréal, Transport 2000 Québec, Direction de la santé publique de Montréal-Centre, Groupe de recherche en macroécologie, et autres, sans oublier de nombreux groupes de citoyens. Il n'est pas étonnant que le BAPE ait conclu son rapport en se disant d'avis que le concept de boulevard urbain multimodal axé sur le transport collectif articulé autour d'une approche de revitalisation urbaine du secteur constituerait *Une solution de rechange prometteuse* (Rapport 162, p. 93).

À l'évidence, la Ville de Montréal a changé d'avis depuis lors, puisqu'elle appuie aujourd'hui un projet d'autoroute similaire à celui que le MTQ présentait en 2002. Ce changement d'avis a résulté d'une négociation à huis clos entre la Ville et le MTQ. Au demeurant, aucune nouvelle consultation de la population n'est prévue ni par le Gouvernement du Québec, ni par la Ville de Montréal. L'administration Tremblay nie la nécessité d'une telle consultation en invoquant deux motifs : l'urgence de procéder à la modernisation de la rue Notre-Dame; de toute façon, répète sur toutes les tribunes le responsable du dossier à la Ville, André Lavallée, « *La plus récente version du projet fait l'unanimité* ».

Au Plan de transport, la modernisation de la rue Notre-Dame Est n'est qu'un parmi 21 chantiers. Le plan dans son ensemble étant bien accueilli, peu d'intervenants ont accordé plus qu'une attention de surface à ce fameux 11^e Chantier. Il n'empêche qu'en plus de Projet Montréal, le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) et la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve (TAQHM) ont clairement fait part de leur opposition lors des audiences publiques de la Commission. Quant à l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, elle a rappelé dans son mémoire que « *la volonté d'améliorer simultanément et de façon apparemment équilibrée la capacité du transport en commun et la capacité routière peut jouer de bien mauvais tours* » (p. 10).

Ainsi, au moins quatre parmi le peu d'intervenants ayant formulé devant la Commission une opinion sur le sujet n'acceptent pas l'actuel projet Ville-MTQ. Par ailleurs, y aurait-il à nouveau un véritable débat portant expressément sur l'avenir de la rue Notre-Dame Est qu'on retrouverait sans doute les mêmes clivages qu'à l'hiver 2002.

Les besoins du camionnage, rebaptisé déplacements économiques

Les besoins du camionnage sont continuellement invoqués à l'appui de l'actuel projet Ville-MTQ. On a récemment innové au niveau du discours en ne parlant plus de camionnage mais de *déplacements économiques*, ceux qui permettent à l'économie de fonctionner. Ainsi, la croissance sans fin du camionnage constituerait la nouvelle pierre angulaire de l'économie.

Le camionnage est un univers peu connu. On sait qu'entre 2000 et 2006, le nombre de camions lourds immatriculés au Québec a progressé de 10 590, ou 10 %, et que cette progression s'est surtout faite sentir en grande région métropolitaine de Montréal, où elle fut de 9 768 camions, ou 17 % (Données de la SAAQ). On dispose aussi des comptages réalisés cycliquement par le MTQ le long des grands axes routiers, lesquels disent, par exemple, qu'entre 10 000 et 14 000 camions empruntent sur une base journalière la rue Notre-Dame Est. Ce sont là les seules informations disponibles. On ne connaît pas les itinéraires empruntés par les camions, on n'a qu'un vague aperçu des marchandises qu'ils transportent, ou encore de leur taux de charge, rien ne permet de distinguer entre un camion qui circule toute la journée sur l'île de Montréal et un autre qui ne fait que la traverser, pas plus que l'on sait quelle part de la croissance du camionnage est imputable aux changements intervenus dans les procédés manufacturiers

(*just in time*, aussi appelé *entrepôt sur roues*). Seule une enquête origine-destination, semblable à celle réalisée aux cinq ans pour le transport des personnes, procurerait la base d'informations permettant au minimum de savoir de quoi l'on parle. Or, plusieurs experts ont confirmé devant la commission qu'une telle enquête ne fut jamais réalisée, essentiellement parce que les entreprises de camionnage sont réticentes à livrer des informations susceptibles de profiter à leurs concurrents.

Ainsi, c'est en large partie à *l'aveugle* que l'on invoque les besoins du camionnage à l'appui de projets autoroutiers tel celui du projet Notre-Dame Est. Plutôt que de s'appuyer sur des informations et analyses solides, on reprend inlassablement une série de fétiches : *just in time*, *déplacements économiques*, *accès aux marchés pour les entreprises de l'Est*, etc.

Par ailleurs, on feint ne pas avoir remarqué que 80 % des véhicules qui circulent sur l'actuelle rue Notre-Dame Est sont des automobiles, proportion qui demeurera la même quand la capacité sera portée à 150 000 véhicules par jour, ce qui, selon nous, autorise à conclure que cette autoroute urbaine vise d'abord à soutenir la croissance des déplacements par automobile.

Enfin, on refuse de voir que des alternatives crédibles permettraient de libérer l'axe Notre-Dame d'environ les deux tiers des camions qui y circulent sur une base journalière :

- la construction d'un ou plusieurs oléoducs desservant Varennes éliminerait de 1 200 à 1 500 camions-citernes provenant des raffineries de l'Est et devant obligatoirement emprunter le pont Jacques-Cartier;
- la réalisation d'un raccordement direct entre les voies de circulation internes au Port de Montréal et l'A-25, près de l'entrée du pont-tunnel Louis-Hyppolyte-Lafontaine, soulagerait l'axe Notre-Dame de 2 000 à 3 000 camions supplémentaires;
- la réalisation des grandes voies de contournement que sont l'autoroute 30 au Sud, l'axe A-440 / A-40 au Nord, détournerait 4 000 camions de l'axe Ville-Marie-Notre-Dame;
- la rationalisation du camionnage urbain qui résultera de la mise en place de Centre distribution des marchandises éliminera elle aussi plusieurs milliers de mouvements de camions.

Avec ces alternatives et d'autres, on peut considérer, pour peu qu'on le veuille, que l'axe Notre-Dame pourrait dans un proche avenir ne plus accueillir qu'environ 5 000 mouvements journaliers de camions.

L'amélioration du transport collectif

La Ville de Montréal et le MTQ invoquent également l'amélioration du transport collectif pour justifier leur projet sur Notre-Dame Est, ce qui constitue à nouveau un abus de langage ne pouvant qu'induire la population en erreur.

Dans son rapport sur la construction d'un nouveau pont dans l'axe de l'autoroute 25 (Rapport 215), le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, le BAPE, a montré combien était marginale l'amélioration du transport collectif résultant d'un tel projet, comparativement aux bénéfices qui en découlent pour les automobilistes. Ce qui est vrai dans ce cas l'est pour tout autre projet autoroutier : même si le Gouvernement du Québec invoque systématiquement l'amélioration du transport collectif comme un argument en faveur de tels projets, ceux-ci visent d'abord et avant tout à soutenir la croissance du parc automobile et l'utilisation accrue de ce mode de transport. Sur ce sujet, ne sont dupes que ceux qui le veulent bien. En l'occurrence, le projet Ville-MTQ permettra d'augmenter de 40 000 à 80 000, selon les sections, le nombre d'automobiles circulant sur l'actuelle rue Notre-Dame Est.

Le moyen approprié de favoriser l'utilisation accrue du transport collectif n'est pas de construire de nouvelles infrastructures autoroutières sur lesquelles on prétend faire une place à l'autobus, mais bien d'utiliser les ressources financières disponibles pour construire des infrastructures de transport collectif de haut niveau.

La diminution de la circulation dans les quartiers résidentiels

En 2002, le BAPE, dans son rapport sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, constatait que sans «... *interventions effectuées sur le réseau routier municipal (...) la modernisation de la rue Notre-Dame ne constitue qu'une solution à court terme à la problématique des débordements dans le secteur puisque la situation ne serait pas améliorée lors du retour de la congestion sur la rue Notre-Dame d'ici 2011* » (Rapport 162, page 48).

Notons que le BAPE prévoit le retour de la congestion sur la rue Notre-Dame, dûment transformée en autoroute puisqu'il s'agissait de la proposition 2001 du MTQ, aussitôt qu'en 2011. Pour cause, le parc automobile de la région métropolitaine progresse présentement au rythme annuel moyen de 45 700 véhicules, pour un total de 225 700 véhicules entre 2001 et 2006. La croissance du parc automobile est très forte même sur l'île de Montréal, soit 9 600 véhicules en moyenne annuelle, ou 48 000 depuis 2001.

Rien n'indique que l'accroissement du parc automobile est sur le point de ralentir. Au contraire, la forte appréciation du dollar canadien au cours de la dernière année entraînera prochainement une diminution d'au moins 25 % du prix des véhicules neufs, rendant l'automobile plus abordable que jamais. Par ailleurs, Projet Montréal a démontré dans son premier mémoire devant la commission que même si l'intégralité des dispositions et des projets prévus au Plan de Transport était réalisée, l'automobile va continuer de s'accaparer trois nouveaux déplacements motorisés sur quatre.

Ces quelques faits difficilement discutables suffisent à démontrer qu'avec ou sans *interventions effectuées sur le réseau routier municipal*, pour reprendre la terminologie du BAPE, la circulation automobile va continuer d'augmenter dans les quartiers limitrophes à la rue Notre-Dame Est. Si celle-ci est transformée en autoroute urbaine, laquelle attirera des dizaines de milliers d'automobilistes supplémentaires dans le secteur, la circulation augmentera simplement plus vite.

Pour conclure, le seul moyen raisonnablement sûr de diminuer la circulation dans les quartiers d'une ville est d'avoir un objectif clair de réduction des déplacements par automobile, tout en offrant des alternatives efficaces et attrayantes à la population. C'est ce qu'ont fait depuis maintenant plus de trente ans des villes comme Stockholm, Copenhague, Munich ou Portland. C'est ce que font certes depuis moins longtemps, mais néanmoins avec un succès certain, des villes comme Vancouver, Londres ou Paris.

Des quartiers qui appellent une renaissance

La construction du corridor autoroutier Sud de Montréal, à partir du tournant des années 1960, jumelée aux autres composantes de la *modernisation* de Montréal, façon de l'époque, a entraîné la destruction de 30 000 logements et forcé la relocalisation de 100 000 personnes, sans compensation autre que symbolique. S'agissant des quartiers les plus pauvres de Montréal – Saint-Henri, Petite-Bourgogne, Faubourg à m'lasse, Sainte-Marie, Hochelaga et Maisonneuve – on procéda à ces destructions sans regrets.

Ce fut commettre une grave erreur. La redécouverte, ces vingt dernières années, de la qualité de vie extraordinaire offerte par les quartiers anciens de Montréal constitue un démenti sans appel des opinions et attitudes typiques de l'époque antérieure. Au contraire de taudis, on trouve dans ces quartiers une architecture résidentielle qui, par sa qualité, n'a rien à envier aux productions récentes, tout au contraire. On y trouve aussi des cadres de vie complets et d'échelle humaine, au sein desquels sont dispersés une variété de bâtiments institutionnels et de monuments à la conception si savante et soignée que l'on serait aujourd'hui incapables de les reproduire (ce sont des artisans français qui rénovent nos plus belles églises). Mais surtout, ces quartiers accueillent des populations abondantes, comprenant des dizaines de milliers de familles, et par conséquent d'enfants.

À nos yeux, que l'on choisisse, en 2007 et pour les cinquante années à venir, de destiner ces enfants à grandir et ces gens à vivre dans des quartiers bruyants, à l'air pollué, avec toutes les conséquences qui en découlent en termes de santé publique, que l'on condamne, ni plus ni moins, des enfants à grandir et des

gens à vivre dans des quartiers où le risque d'être heurté par une automobile ou un camion deviendra de plus en plus omniprésent dès qu'on osera mettre le pied dehors, est proprement scandaleux.

À Westmount, à Outremont, à Ville Mont-Royal et dans de nombreux autres secteurs fortunés de l'île, le droit des populations à mettre en œuvre les dispositions réglementaires et physiques (*traffic calming*) visant à se protéger des excès de l'automobile et du camion a été dûment reconnu. Sauf à soutenir que les êtres humains ne sont pas égaux en dignité et en droit, les populations vivant aux abords de l'actuel corridor autoroutier Sud de Montréal ont droit aux mêmes égards. Dans la foulée, c'est à une véritable renaissance des quartiers en cause que l'on assisterait.

Ailleurs, on détruit des autoroutes urbaines

Dans de nombreuses villes du monde, non seulement ne construit-on plus d'autoroutes en rive, mais encore détruit-on celles que l'on y avait construites il y a trente ou quarante ans. En Amérique du Nord, les cas de San Francisco, de Portland, de New-York, de Milwaukee et bientôt de Toronto sont à cet égard exemplaires. Ailleurs dans le monde, les villes de Barcelone, de Bordeaux, de Lyon et de Séoul méritent d'être signalées.

Le comparable le plus significatif pour Montréal est assurément Toronto. Dans cette ville, on considère que la construction de l'autoroute Gardiner, au début des années 1960, une horrible structure sur piliers (similaire à notre boulevard métropolitain) qui coupe le centre-ville de la rive du lac Ontario, fut une erreur qu'il convient aujourd'hui de réparer. Comment ? En démolissant purement et simplement cette infrastructure d'une capacité de 150 000 véhicules par jour. Dans le cadre du méga projet Toronto Waterfront, on construira en lieu et place un axe Nouveau Tramway en site propre, jouté de part et d'autre par un très beau boulevard urbain dont la capacité n'excédera pas 50 000 véhicules par jour.

Les Montréalais sont inquiets face à l'avenir. Ne sachant plus quel grand projet mettre de l'avant pour assurer le développement de leur ville, ils optent finalement pour un projet autoroutier, façon 1950. Les Torontois ont à l'opposé pleinement confiance en l'avenir, ils savent que leur ville continuera de connaître l'un des rythmes de développement les plus spectaculaires du continent nord-américain. Ces gens qui ont tout pour eux choisissent de démanteler le corridor autoroutier desservant le Sud de leur ville, pour y implanter plutôt un équipement de transport collectif de haut niveau.

De manière plus générale, les nouvelles villes du monde, celles qui ont le vent dans les voiles, détruisent plutôt que construisent des autoroutes urbaines.

Le potentiel de la façade fluviale de Montréal

Il y a cinquante ans, on a considéré que les rives des rivières, des lacs ou de la mer étaient les endroits à la fois techniquement le plus aisé et le moins coûteux où construire des autoroutes. Rien qu'au Québec, les exemples de cette façon de penser ne manquent pas. On sait aujourd'hui quel fut le prix à payer pour ce calcul à trop courte vue : on a privé deux générations d'un accès aisé à l'eau, en plus de ne pouvoir exploiter le très fort potentiel de développement des sites en cause.

Un peu partout dans le monde, on cherche aujourd'hui à rendre les rives accessibles et à valoriser le rapport à l'eau, jusqu'à le magnifier. Cela implique bien sûr de questionner la pertinence des infrastructures routières riveraines. De plus, les changements intervenus au niveau du transport et de la manutention des marchandises autorisent à remettre en cause une partie des infrastructures portuaires. Que ce soit à Hambourg, à Lyon ou à Barcelone, la reconquête des rives devient ainsi la clef d'un projet urbain d'avenir.

En rendant public le projet *Entrée maritime de Montréal*, en août dernier, Projet Montréal a mis en lumière l'extraordinaire potentiel des quelque trois kilomètres de rives fluviales se trouvant de part et d'autre du pont Jacques-Cartier. Plus à l'est, le potentiel n'apparaît pas moins grand.

Les quelques maquillages prévus au projet Ville-MTQ de transformation de la rue Notre-Dame Est en autoroute urbaine ne changent rien à l'essentiel : en allant de l'avant avec un tel projet, ce sont deux générations supplémentaires de Montréalais que l'on privera d'une relation avec le fleuve Saint-Laurent; de surcroît, on privera Montréal du très fort potentiel de développement des sites riverains en cause.

Réinventer Montréal, dites-vous ?

Qui prétend *Réinventer Montréal* met la barre très haut.

Sur papier, une fois les recommandations unanimes de la Commission dûment intégrées, le Plan de transport comportera un indéniable potentiel de changement pour Montréal. À ceci près qu'il contiendra toujours une profonde contradiction : alors qu'on se dit résolu à « *remettre en question l'hégémonie de l'automobile* » et qu'on va jusqu'à référer à Expo 67, qui proposait « *un cadre enchanteur mais aussi la perspective ambitieuse d'une ville sans voiture, où les piétons règnent en maîtres, desservie par toutes sortes de moyens de transport collectif* », on se montre plus déterminé que jamais à construire une nouvelle autoroute urbaine. Pire, on applaudit à tout rompre la décision du Gouvernement du Québec de reconstruire pour ainsi dire en entier le corridor autoroutier Sud de Montréal.

Propositions

Considérant que l'actuel projet Ville-MTQ, dit de *modernisation* de la rue Notre-Dame, vise en fait à transformer cette rue en autoroute urbaine dans le cadre de la mise en œuvre de deux projets plus larges : reconstruire et compléter le corridor autoroutier Sud de Montréal; créer un corridor autoroutier continu entre le centre-ville et Laval Est;

Considérant qu'un tel projet incitera à la motorisation accrue de la population, à l'usage accru de l'automobile et à la poursuite de l'étalement urbain, un modèle de développement dont on a pourtant vu, au cours des 50 dernières années, combien il est préjudiciable à Montréal;

Considérant qu'il n'y a aucunement unanimité en faveur de l'actuel projet Ville-MTQ;

Considérant que des alternatives existent qui permettraient de réduire des 2/3 le camionnage sur Notre-Dame;

Considérant l'objectif d'améliorer très substantiellement la qualité du transport collectif entre le centre-ville et la pointe Est de l'île de Montréal;

Considérant l'urgence de réduire le nombre d'automobiles et de camions circulant dans les quartiers résidentiels situés de part et d'autre du corridor Ville-Marie/Notre-Dame, de façon à redonner aux populations de ces quartiers un minimum de sécurité et de qualité de vie;

Considérant qu'ailleurs dans le monde, les villes les plus réputées détruisent plutôt que construisent des autoroutes urbaines;

Considérant l'exceptionnel potentiel de développement et de mise en valeur de la rive fluviale auquel on renoncerait pour les 50 années à venir si l'actuel projet Ville-MTQ était réalisé;

Considérant que ce projet est typique de la conception du développement urbain qui avait cours au milieu du dernier siècle et, en conséquence, qu'il ne correspond d'aucune façon aux valeurs, aux enjeux et aux défis d'aujourd'hui;

Considérant, enfin, que ce projet est en contradiction directe avec pratiquement tout le reste du *Plan de transport : Réinventer Montréal*.

Il est recommandé :

- R1** Que le 11^e chantier, *Moderniser la rue Notre-Dame*, soit temporairement retiré du Plan de transport;
 - R2** Que la Ville de Montréal renonce à transformer la rue Notre-Dame Est en autoroute urbaine d'une capacité de 150 000 véhicules par jour;
 - R3** Qu'en lieu et place, les services de la Ville développent un concept de boulevard urbain, similaire à ceux de San Francisco, de Toronto, de Barcelone ou de Lyon, d'une capacité maximale de 50 000 véhicules par jour, intégrant en son centre un corridor Nouveau-Tramway / Tram-Train reliant le centre-ville à la pointe Est de l'île;
 - R4** Que l'on mette à profit la démolition programmée de l'échangeur Turcot et de l'autoroute Bonaventure pour appliquer cette approche à l'ensemble des quinze kilomètres de longueur du corridor autoroutier Sud de Montréal, entre l'autoroute Décarie, à l'ouest, et le pont-tunnel Louis-Hyppolyte-Lafontaine, à l'Est;
 - R5** Que le MTQ affecte la somme de 3 milliards de dollars, présentement disponible pour financer la réfection et la complétion du corridor autoroutier Sud de Montréal, à la réalisation de ce projet alternatif de transport des personnes et des marchandises.
 - R6** Quand ledit projet alternatif sera suffisamment avancé, qu'on l'intègre au *Plan de transport : Réinventer Montréal*.
-