

Procès-verbal de l'assemblée publique de la
Commission permanente du conseil municipal sur le transport,
la gestion des infrastructures et l'environnement
tenue le jeudi 12 avril 2007, à 19h00
Hôtel de ville, 275, rue Notre-Dame Est, salle du conseil, Montréal

COMMISSAIRES PRÉSENTS :

M. Dominic Perri, président de la commission, arrondissement de Saint-Léonard
Mme Josée Duplessis, vice-président de la commission, arrondissement du Plateau Mont-Royal
M. Christian G. Dubois, arrondissement de Pierrefonds-Roxboro
M. Joseph Di Pietro, arrondissement de Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles
M. Gaétan Primeau, arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve
M. André Savard, arrondissement de Verdun
M. Marc Touchette, arrondissement de Verdun

COMMISSAIRES ABSENTS :

M. Pierre E. Fréchette, arrondissement du Sud-Ouest

COLLABORATEURS PRÉSENTS :

SERVICE DES INFRASTRUCTURES, DU TRANSPORT ET DE L'ENVIRONNEMENT (SITE)
M. François Niro, urbaniste, conseiller en planification, Direction des transports,
M. Guy Pellerin, ingénieur, chef de groupe

SERVICE DES FINANCES

M. Robert Lamontagne, directeur principal et trésorier, Service des finances
M. Roger Verreault, Conseiller en planification budgétaire, Direction du Budget et plan d'affaires

ASSISTANCE :

Trente-cinq (35) personnes

SUJET :

La révision du réseau artériel de Montréal

1. Ouverture de la séance

À 19 h 05, le président, M. Dominic Perri, déclare la séance ouverte, souhaite la bienvenue, présente les membres de la commission et explique le déroulement de la soirée.

2. Adoption de l'ordre du jour

Sur une proposition de M. André Savard, appuyée par M. Gaétan Primeau, l'ordre du jour est adopté à l'unanimité.

3. Adoption du procès-verbal de l'assemblée publique du 21 novembre 2006

Sur une proposition de Mme Josée Duplessis, appuyée par M. Joseph Di Pietro, le procès-verbal de l'assemblée publique du 21 novembre 2006 est adopté à l'unanimité.

4. La révision du réseau artériel

M. Perri invite M. François Niro de la Direction des transports à faire sa présentation.

M. Niro rappelle d'abord les travaux de la commission et l'assemblée publique du 21 novembre 2006. Il précise que le scénario présenté ce soir a été élaboré par le Service des infrastructures, du transport et de l'environnement et qu'il a été proposé et retenu par la commission aux fins de la révision du réseau artériel de Montréal.

La détermination du réseau routier artériel

M. Niro estime important de bien comprendre que la détermination et la gestion du réseau artériel s'exercent par un pouvoir central pour le bénéfice de toutes les municipalités liées, tel que stipulé par les articles 22 et 23 de la Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations. Ces nouvelles dispositions réglementaires ont permis à Montréal, à l'époque, de créer un réseau artériel basé sur des critères fonctionnels de circulation. Le réseau artériel, que l'on décrit comme administratif, découlait alors d'un réseau de rues formé selon la classification mise au point par le Ministère du transport du Québec et de la CUM en août 2000, soit des autoroutes, des artères principales, des artères secondaires et des collectrices. Ces rues sont classées selon des caractéristiques physiques, opérationnelles et de circulation.

En somme, pour former le réseau artériel administratif, on a utilisé le réseau de rues hiérarchisées puis, on a versé dans le réseau artériel l'ensemble des artères principales et des artères secondaires alors que les rues locales sont demeurées locales. Quant aux rues collectrices, elles ont fait l'objet d'une analyse particulière et seules celles qui répondaient à trois critères ont été considérées comme artérielles : elles relient 2 arrondissements, elles sont raccordées à une artère ou une autoroute et elles sont éloignées d'au moins 800 mètres d'une artère. Sinon, elles demeuraient locales.

On parle d'un réseau artériel administratif parce qu'il est composé de deux types de rues : les artères de compétence d'agglomération et les rues locales de compétence des villes reconstituées et d'arrondissement. Ce réseau a pour fonction première de déterminer les responsabilités de chacun. Le réseau artériel administratif découle donc directement du réseau de rues hiérarchisées.

En ce qui a trait au partage des responsabilités sur les rues locales, ce sont les villes reconstituées et les arrondissements qui ont l'entière responsabilité de la gestion quotidienne et de l'entretien courant, à savoir les feux de circulation, la signalisation écrite, le stationnement, le réseau de camionnage, la vitesse, le déneigement, le nettoyage de la chaussée et la réfection des nids de poule.

Quant au partage des responsabilités du réseau artériel, l'agglomération délègue aux villes liées et aux arrondissements l'ensemble de ses compétences en terme de gestion quotidienne et d'entretien courant, mais elle conserve tout son pouvoir en ce qui a trait au budget d'investissement, au budget d'entretien, aux normes d'entretien et à la planification générale du réseau.

On comprend que sur les deux réseaux, local et artériel, la gestion quotidienne et l'entretien courant sont de la responsabilité des villes reconstituées et des arrondissements. Il est important de noter que l'agglomération conserve une partie des pouvoirs pour dépenser sur le réseau artériel administratif, mais qu'elle délègue ses compétences pour la gestion et l'entretien.

Les constats

En deuxième partie de présentation, Monsieur François Niro fait état des constats qui s'imposent en matière de révision du réseau artériel. On note d'abord que la grille de rues est en constante évolution et qu'aucune intervention ou ajustement n'ont été effectués sur le réseau artériel administratif depuis janvier 2002. Il y a donc lieu de mettre à jour le réseau ne serait-ce que pour refaire la comptabilité du nombre de kilomètres de rues ou du réseau artériel administratif de chaque arrondissement ou chaque ville liée.

En second lieu, plusieurs demandes ont été faites par les arrondissements de Montréal à l'effet d'ajouter de nouveaux tronçons; il y aurait lieu de revoir les critères définissant le réseau actuel afin d'être équitable avec tous les arrondissements et les villes liées et de refaire l'exercice sur toutes les collectrices de l'agglomération. Enfin, on observe à l'usage un sous-investissement de certains tronçons du réseau routier et particulièrement sur les routes classées locales sur le réseau administratif.

Les scénarios étudiés

M. Niro présente ensuite les trois scénarios qui ont été élaborés à partir de ces constats. Le premier scénario permettrait d'actualiser le réseau actuel avec l'ajout des nouveaux tronçons, ce qui porterait la proportion du réseau à 19%. Un deuxième scénario permettrait d'ajouter au réseau artériel certaines collectrices, comportant par exemple un circuit de transport en commun ou une route de camionnage, portant ainsi le pourcentage à 25%. Le dernier scénario prévoit de verser l'ensemble des collectrices dans le réseau artériel, soit près de 30 %.

La modification apportée permet d'accroître le réseau artériel administratif et d'augmenter le budget sur une plus grande proportion du réseau routier. On peut traduire cette observation par un meilleur contrôle sur l'harmonisation du réseau artériel administratif et un meilleur équilibre des interventions.

M. Niro précise que la commission a demandé au Service de travailler sur un scénario intermédiaire, à savoir les collectrices qui comportent un circuit d'autobus. Il signale à l'auditoire que deux cartes identifiant les collectrices en question sont exposées dans la salle du conseil et permettent d'illustrer les proportions de rues concernées pour chaque arrondissement de Montréal.

En conclusion, M. Niro explique qu'il est nécessaire de réviser le réseau artériel administratif pour tenir compte des changements au réseau routier en constante évolution. Il fait valoir que la modification du réseau artériel permettrait d'orienter les investissements et les actions de la Ville sur l'ensemble de son territoire en fonction de ses politiques, comme le Plan de transport, le Plan directeur de voirie ou le Plan d'urbanisme.

Finalement, le SITE recommande que le scénario retenu permette d'établir les priorités d'intervention de l'administration municipale sur les rues locales et que ce scénario soit présenté à la commission d'agglomération et ultimement au conseil d'agglomération pour adoption.

5. Période de questions du public

À 19h35, M. Dominic Perri annonce le début de la période de questions et il invite à tour de rôle les personnes inscrites à prendre la parole. Il rappelle que la seule hypothèse retenue ce soir est celle qui prévoit inclure dans le réseau artériel, les collectrices comportant un réseau d'autobus.

M. Gilles Beaudry

Résidant de Montréal, M. Beaudry dit être un familier des commissions. Le sujet de la révision du réseau artériel est un sujet qui l'interpelle particulièrement. Selon lui, les documents soumis en référence ne permettent pas aux membres de la commission de prendre une décision éclairée sur ce dossier complexe. Il constate que le document introduit une nouvelle catégorie d'artère, le réseau artériel administratif, qui selon lui n'a rien à voir avec une hiérarchie fonctionnelle de réseau de voirie. Il déplore le fait que les demandes des arrondissements ne soient pas présentées dans le document. Il mentionne en outre que la CMM qui a compétence en matière d'aménagement du territoire doit établir un réseau artériel métropolitain de même que les normes de gestion du réseau, de la signalisation et de contrôle de la circulation. Le projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement a fait l'objet de consultations, il a été présenté au gouvernement du Québec et il devrait être adopté incessamment.

Dans les circonstances, M. Beaudry estime prématuré de procéder à une révision du réseau artériel actuel. Il lui semble préférable d'attendre l'application du schéma d'aménagement de la CMM, quitte à faire les ajustements nécessaires à ce moment. Il rappelle enfin l'excellent travail de la commission lors de la consultation d'octobre 2005 sur le portrait et le diagnostic du Plan de transport de Montréal et se demande si l'équipe du Plan de transport pourrait étudier quelles sont les meilleures façons de favoriser le transport en commun sur le réseau routier.

M. Bernard Blanchet

M. Blanchet est conseiller d'arrondissement à Lachine. Il remercie d'abord le président de la commission, M. Dominic Perri, d'avoir souligné, en début de séance, la présence des élus dans la salle.

Il rappelle que le scénario retenu prévoit créer une nouvelle catégorie qui inclurait les collectrices comportant un circuit d'autobus. Il salue cette initiative et cette bonification du transport en commun, et il souligne également l'importance de cette mesure qui apportera une correction historique au premier réseau artériel dans lequel il y avait beaucoup d'inéquités. M. Blanchet mentionne qu'il faudra également se laisser une marge de manœuvre compte tenu de l'évolution du secteur et des interconnexions qui existent entre les arrondissements.

Il aimerait connaître la mécanique qui est à l'origine de la présentation de cette hypothèse. Il mentionne que les fonctionnaires des arrondissements ont été consultés sur la révision du réseau et il s'interroge sur le suivi interne qui a été assuré suite à ces consultations sur la redéfinition de critères. Il rappelle que les arrondissements ont des particularités qui leur sont propres.

Enfin, sachant que les arrondissements recevront de l'agglomération l'argent nécessaire à la réfection des tronçons qui seront versés dans l'artériel, M. Blanchet se demande si les PTI locaux seront hypothéqués suite à cet exercice. Il aimerait savoir si la mécanique financière sous-jacente à cette mesure est semblable à celle du Fonds de l'eau et de quelle manière la ponction financière sera attribuée.

À ce stade-ci de l'assemblée, le président de la commission, M. Dominic Perri, invite, le directeur principal et trésorier du Service des Finances, M. Robert Lamontagne à donner des précisions sur le financement de l'opération. En résumé, on veut savoir ce qui arrivera au PTI des arrondissements pour les rues qui seront transférées au réseau artériel.

M. Lamontagne invite l'auditoire à réfléchir d'abord à partir des disponibilités financières de Montréal. Il rappelle que le niveau de la dette de la ville est à l'heure actuelle très élevé. Et que malgré tout, on a réussi à élever la note de crédit grâce à une gestion très serrée de la dette. De ce fait, les emprunts coûtent moins chers. Il rappelle que la ville cherche de plus en plus à financer au comptant (les immobilisations, l'eau, la voirie), et que toute cette mécanique vise à réduire l'endettement.

Compte tenu de cette situation financière, M. Lamontagne admet que la ville espérait, pour la réfection des collectrices, regrouper l'argent nécessaire et en faire l'optimisation tout en essayant de ne pas réduire les budgets en conséquence des arrondissements. Or, il semble qu'en bout de ligne, c'est l'endettement qu'on va augmenter. Malgré le portrait peu reluisant de la situation financière de la ville, M. Lamontagne rappelle que certaines augmentations ont tout de même été prévues dans le budget 2007, par exemple des augmentations de l'ordre de 180M \$ sur trois ans, soit 60M\$ par année. Il s'agit d'argent pour le fonds d'investissement, pour faire du développement, pour récupérer les taxes foncières.

Quant au fonds de voirie institué en 2006, M. Lamontagne explique qu'on a créé, comme pour le fonds de l'eau, une taxe dédiée 20M\$ qui en principe doit s'accroître de 20M\$ chaque année; en 2007, toutefois, la ville n'a pas eu l'opportunité de le faire. Le fonds de voirie compte tout de même 40 M\$ de plus en 2007, dont 20M\$ de taxes plus un 20M\$ qu'on a envoyé à l'emprunt pour compenser le 20 M\$ qui non ajouté.

Enfin, en réponse à la question posée au point de départ, à savoir comment attribuer équitablement l'argent transféré vers un PTI global, M. Lamontagne précise qu'il s'agit d'abord d'identifier l'objectif visé. Selon sa compréhension, comme il s'agit de réhabiliter un réseau, l'argent devrait nécessairement être investi là où les besoins se font sentir. Il estime qu'il peut aussi y avoir d'autres facteurs à considérer pour la distribution des sommes d'argent de manière à ce que tout le monde y trouve son compte. Cela dépend des besoins, de l'inventaire de ces besoins, des critères, de la volonté de partager la richesse fiscale. Il conclut qu'à l'heure actuelle, rien n'est très clair puisqu'on en est au début du raisonnement sur le plan financier et que pour aller plus loin, il faudra bien

comprendre les objectifs et les besoins à combler dans le contexte financier et compte tenu du rythme auquel il est possible d'agir.

En résumé, il répète qu'il y a la capacité financière de la ville et la volonté de la ville de faire les choses et qu'il faut trouver une façon de faire les choses malgré la contrainte de l'endettement.

Michel Labrecque

M. Labrecque est conseiller municipal et présente un mémoire pour l'arrondissement du Plateau Mont-Royal, district Mile-End. Il indique d'abord que la circulation n'a cessé de croître au cours des 30 dernières années sur le réseau artériel, collecteur et local des arrondissements centraux et que cette augmentation a eu des effets de dégradation sur les infrastructures. M. Labrecque se réjouit que le SITE ait pris acte de cette croissance dans un contexte où les arrondissements sont sous-financés pour assurer l'entretien de ces voies. L'arrondissement qu'il représente appuie la demande du SITE qui fait l'objet de la présente consultation, à savoir de reconnaître le statut d'artériel aux collectrices du réseau local qui comportent un circuit d'autobus puisque les budgets d'entretien seraient alors assurés par la ville. Il s'inquiète toutefois de savoir si la gestion de ces rues demeurera sous la responsabilité de l'arrondissement une fois le transfert effectué. Selon lui, il ne faudrait pas solutionner un problème de financement en créant un problème de gouvernance de circulation sur le même réseau. Il rappelle que la nouvelle ville a réussi à rapprocher les citoyens du lieu de prise de décision tout particulièrement dans les quartiers centraux et souhaite que cet acquis soit renforcé.

Il souligne que le mémoire déposé fait état de deux scénarios vécus dans l'arrondissement qu'il représente, des scénarios qui ont fait leur preuve. Ceux-ci présentent des situations à éviter, par exemple : déléguer au SITE la gestion de la circulation sur le Plateau Mont-Royal, prioriser des projets de réfection sur des rues en bon état au détriment d'autres en mauvais état, entreprendre des travaux sans intégration à ceux effectués par Hydro, Bell ou Gaz Métro, et enfin entreprendre des réfections qui favorisent l'augmentation et la vitesse de la circulation.

Ses interrogations portent principalement sur la question de juridiction des collectrices versées sur le réseau artériel, sur l'éligibilité, à la définition proposée par le SITE, des rues empruntées par les autobus sur de nouveaux circuits d'autobus dans les rues locales ou les collectrices de l'arrondissement. Enfin, M. Labrecque se demande si le SITE a envisagé des scénarios comportant une diminution de la circulation.

Louis Drouin et Patrick Morency

Le Dr. Louis Drouin présente le mémoire de la Direction de santé publique de l'Agence de la santé publique et des services sociaux de Montréal sous forme de powerpoint. Il est accompagné par le Dr. Patrick Morency qui a une expertise dans le domaine du transport et de la prévention des traumatismes routiers.

Dr Drouin précise d'entrée de jeu que le dossier qui fait l'objet de la consultation ce soir présente un enjeu majeur en matière de santé publique. Il parle des impacts de la circulation automobile sur la qualité de l'air, la production de gaz à effet de serre, la sécurité routière et l'inactivité physique. Il mentionne que la préoccupation principale de la Direction de santé publique, concerne la question des blessés qui est intimement liée à l'augmentation de la circulation routière. Il souligne la relation directe qui existe entre le débit et la vitesse de circulation et le nombre de piétons ou de cyclistes blessés, une situation qui varie d'un arrondissement à l'autre. Il note également que Montréal est la ville qui compte le nombre le plus élevé de piétons, de cyclistes et d'usagers du transport. En effet, 258 000 ménages montréalais n'ont pas de voitures, soit 600 000 personnes ou le tiers de la population de la ville.

Le Dr Patrick Morency poursuit la présentation en précisant les enjeux. Il signale aux membres de la commission que la Direction de santé connaît bien l'exercice qui a permis en 2000 de faire la classification fonctionnelle du réseau routier. Il souligne que selon cette classification, les collectrices ont un rôle important étant à la charnière de deux fonctions qui sont opposées : les rues locales servent à l'accès, alors qu'à l'opposé, les artères servent plus à la circulation de transit ; quant aux collectrices, elles servent d'intermédiaires entre le réseau local et les artères.

Ceci étant précisé, le Dr Morency constate que le plus grand danger observé sur le réseau est associé aux artères : en effet, la moitié des piétons et des cyclistes blessés à Montréal (1 800 blessés par année ou 5 blessés par jour), le sont sur les artères (56%) et que ce n'est pas un hasard car la circulation y est plus dense et la vitesse plus élevée que sur les rues locales. Pour illustrer le danger associé aux artères, le Dr Morency présente un tableau éloquent : de 1999 à 2003, pour chaque km d'artère principale, 3 piétons ont été blessés, pour chaque km d'artère secondaire, 3 piétons ont également été blessés, pour chaque km de rues collectrices, on a eu 1,5 piéton blessé alors que pour chaque km de rues locales, il y a eu 1,3 piéton blessé.

Il signale que pour la Direction de la santé publique, le fait de faire passer les collectrices au statut d'artères présente un danger particulièrement significatif pour les quartiers centraux. Le fait de traiter ces rues comme des artères aura des conséquences sur la vie de quartier. Il rappelle que beaucoup de citoyens réclament aujourd'hui des aménagements pour piétons et souhaitent qu'on impose des limites de vitesse dans leurs quartiers. Il présente une photographie prise dans le quartier Côte des Neiges à une intersection d'une voie traitée comme une artère : 51 piétons y sont en mouvement alors que 38 voitures y circulent.

Le Dr Morency s'inquiète du fait de ce changement de statut de collectrice à artère et il estime que ce genre de classification fonctionnelle présente des limites en milieu urbain. Selon lui, la définition même d'artère est douteuse en milieu urbain, puisqu'il est impossible d'avoir une route strictement dédiée à la circulation automobile en milieu urbain. Les routes ont d'autres fonctions, dont celles de donner accès aux écoles, aux maisons, aux hôpitaux, etc.

Enfin, le Dr Morency souligne que la Direction de la santé publique voulait rappeler à la commission que les artères sont déjà dangereuses à Montréal, et qu'il est inquiétant qu'on veuille en augmenter le nombre. La position de son organisme se situe à l'opposé : il faut réduire l'espace dédié à l'automobile en diminuant la circulation. Il estime que la proposition faite ce soir est à l'opposé des objectifs du Plan de transport qui sont notamment de réduire le volume total de la circulation et d'augmenter le transport collectif.

Le président de la commission, M. Dominic Perri, apporte une précision à la fin de la présentation de MM. Drouin et Morency en rappelant que le but de la consultation est d'étudier la possibilité de verser certaines collectrices sur le réseau artériel à des fins de financement et non de reclassifier des rues en artères.

M. Christian G. Dubois, membre de la commission, demande à intervenir suite à la présentation des responsables de la DSP. Il se dit surpris par la teneur de leur mémoire car le but principal du travail de la commission vise la réhabilitation des rues collectrices qui sont sujettes à des circuits autobus, ce qui n'a aucun rapport avec la densité de la circulation. Il leur rappelle le contexte: les rues soumises à la circulation d'autobus sont plus endommagées que les rues locales et la commission cherche un moyen d'obtenir un supplément de financement pour permettre de réhabiliter ces infrastructures. Si ces collectrices sont versées sur le réseau artériel, le financement sera alors assuré par l'agglomération et les villes liées, soulageant ainsi les arrondissements du coût de leur réfection. Il note que cet exercice n'aura aucune incidence sur la circulation, le seul but de l'exercice étant d'obtenir un financement supplémentaire.

MM. Morency et Drouin souscrivent à l'intention, mais estiment de leur devoir de signaler que, tel qu'il est inscrit dans le Plan de transport, une artère n'est pas traitée comme une rue collectrice, et que ce changement de fonction entraîne nécessairement d'autres enjeux.

M. Marc Touchette, membre de la commission, appuie les propos de son collègue M. Christian G. Dubois en ajoutant que l'analyse du réseau artériel peut se faire sur deux niveaux, au niveau fonctionnel et au niveau administratif, et que le présent travail de la commission s'effectue au niveau administratif uniquement.

M. François Gagnon

M. Gagnon est co-fondateur de l'Association Habitat Montréal. Il souscrit aux observations faites par la Direction de la santé publique et revient sur une précision apportée par un

membre de la commission, M. Marc Touchette, concernant le volet administratif et fonctionnel de l'exercice.

M. Gagnon souhaite savoir si, d'un point de vue administratif, le transfert d'une rue collectrice à artérielle aura un effet sur les aménagements qu'on pourra éventuellement faire sur cette voie, dans cinq ou dix ans par exemple. Autrement dit, une fois devenue artérielle, une rue est-elle confinée à cette vocation ou peut-elle faire l'objet d'autres projets éventuels, comme celui d'apaisement de la circulation, de réduction du volume, par exemple.

M. Perri souligne à M. Gagnon que le seul sujet à l'étude ce soir concerne la possibilité de verser certaines rues collectrices sur le réseau artériel et que son commentaire et le projet qu'il soulève ne font pas partie des sujets à l'étude. Il en profite pour souligner la présence de la mairesse de Ville Mont-Royal dans l'assistance, Mme Vera Danyluk.

M. Gaétan Primeau, membre de la commission souhaite faire rapidement un commentaire. Il apporte l'exemple de la rue Ontario, une rue collectrice avec circuit d'autobus qui deviendra peut-être artérielle dans Hochelaga-Maisonneuve, sur laquelle l'arrondissement souhaite éventuellement aménager des cafés-terrasses. Toutefois, si cette collectrice devient artérielle, il faudra obtenir l'accord de la ville centre pour y faire des aménagements. Les parcomètres situés sur cette voie deviendront également sous la responsabilité de l'agglomération.

M. Richard Bergeron

M. Richard Bergeron est le chef de Projet Montréal. Il se dit très à l'aise avec les interventions précédentes qui misaient plus sur une diminution du volume de circulation et souhaite faire cinq observations à la commission.

Premièrement, il déplore que la grille d'analyse utilisée pour la révision du réseau artériel fasse appel à des critères d'ingénierie plutôt qu'à des critères de cadre de vie et d'espace public. Il rappelle aux membres de la commission que quelque 600 000 personnes vivent le long de ces artères où circulent de 5 000 à 50 000 véhicules par jour. Ce sont bien entendu les endroits les moins attractifs, où l'on trouve les logements les moins chers et les citoyens les moins fortunés. M. Bergeron aurait souhaité que l'exercice de révision du réseau artériel soit motivé par la volonté d'améliorer le sort de ces Montréalais.

En second lieu, M. Bergeron rappelle que s'amorce pour les années à venir une réflexion de fond sur la qualité de vie avec des efforts réels de modération de la circulation. Il explique que l'exercice de révision du réseau artériel actuel permettra de verser 310 kilomètres de plus de rues locales dans l'artériel, ce qui portera le réseau à 28% du total montréalais. Il s'inquiète du fait que cette extension proposée du réseau artériel empêchera les Montréalais de profiter de l'effort de modération de la circulation qui s'amorce car on a toujours parlé d'appliquer de telles mesures de modération de vitesse sur les rues locales seulement. Il signale aux membres de la commission que contrairement à ce qui a été dit précédemment, il y a là un lien direct entre le fonctionnel et l'administratif.

Troisièmement, il note la relation qui existe entre la circulation motorisée croissante et la qualité de vie et aborde la question de la volonté politique. Il cite l'exemple concluant de la ville de Paris qui a réussi, en cinq ans, à réduire de 18% la circulation dans la capitale française. Le maire Delanoë a aussi annoncé sa volonté de réduire la circulation d'un autre 40% d'ici 2020. M. Bergeron signale que cette réduction de la circulation n'a créé aucune crise économique là-bas et qu'il est donc possible d'avoir une stratégie volontaire de réduction de circulation. Il rappelle qu'à Montréal, le seul parti à faire la proposition concrète de réduction de la circulation est le parti Projet Montréal.

La quatrième observation de M. Bergeron porte sur les alternatives de transport et plus précisément sur le projet de Nouveau tramway du parti Projet Montréal. Ce projet de tramway permettrait selon lui de réduire considérablement la circulation automobile en s'appropriant l'espace présentement dévolu à la circulation motorisée sur une longueur de 250 km.

Enfin, la dernière observation de M. Bergeron porte sur des critères d'ordre économique. Il signale qu'entre 2001 et 2006, la balance commerciale a subi des bouleversements, alors que le Québec est passé d'un excédent commercial global de 6,6 milliards à un déficit de 7,4 milliards, imputable, pour l'essentiel, à l'augmentation de la facture automobile et

pétrolière des dernières années. Il déplore qu'au cours de la dernière campagne électorale personne n'ait fait écho à cette nouvelle économique d'importance. Selon lui, il faut cesser de parler de réseau artériel en utilisant des critères d'ingénierie et en séparant les niveaux fonctionnel et administratif; la bonne approche serait de travailler à mettre les citoyens à l'abri de ces hausses annoncées. Il estime que les élus ne sont pas à la hauteur des défis qui sont posés à Montréal.

M. Marc Touchette, membre de la commission demande la parole pour apporter des éclaircissements sur la différence qu'il a évoquée plus tôt entre l'administratif et le fonctionnel. Pour bien illustrer cette différence, il cite en exemple la rue Wellington dans l'arrondissement de Verdun, qui est actuellement utilisée par des circuits d'autobus. On a volontairement réduit la largeur de cette rue en y aménageant des îlots qui permettent de réduire la vitesse et le débit de circulation. Selon le projet de révision actuellement à l'étude, cette rue deviendrait artérielle, mais elle conservera toutes ses caractéristiques fonctionnelles de rue locale ou collectrice, elle ne deviendra pas une artère. D'un point de vue administratif toutefois, elle sera vue d'une autre façon : elle sera considérée de manière plus globale pour le financement notamment de son entretien et sa réfection par l'agglomération. Il répète que la proposition actuelle doit être étudiée d'un point de vue administratif seulement et non fonctionnel.

M. Bergeron rappelle à M. Touchette que la crainte manifestée par M. Gagnon précédemment était de perdre la possibilité de modifier, plus tard, la situation de ces futures composantes artérielles.

Jean Lacroix

M. Jean Lacroix représente l'arrondissement de Lachine à titre de directeur, Aménagement urbain et services aux entreprises. Il se dit satisfait des précisions qui ont été apportées au cours de la soirée sur la nature du sujet à l'étude. L'arrondissement de Lachine est d'accord avec le projet de révision qui se fait actuellement sur les collectrices comportant un circuit d'autobus et M. Lacroix souhaite faire des recommandations qui débordent ce cadre.

Il aimerait notamment qu'on lui précise quelle instance prendra les décisions sur la révision du réseau artériel pour des tronçons qui ne sont pas versés à l'artériel, donnant en exemple la rue Victoria, dans son arrondissement, où des travaux sont en cours entre les rues Georges V et Saint-Jacques. Il souhaite savoir si les demandes devront être acheminées au SITE ou s'il faudra se présenter devant une commission.

Enfin, il appuie les propos tenus en début de séance par le conseiller de l'arrondissement, M. Bernard Blanchet, qui faisait référence aux ponctions possibles qui seraient effectuées dans les PTI locaux suite à l'exercice de révision et à la perte de contrôle d'une souveraineté relative de l'arrondissement en matière de signalisation et d'aménagement. M. Lacroix trouve important de porter ces points à l'attention des membres de la commission.

Manon Barbe

Mme Manon Barbe est mairesse de l'arrondissement de Lasalle. Elle trouve intéressant de participer à une commission qui permet de faire valoir des points de vue différents, mais tout aussi pertinents les uns comme les autres. Sa première question s'adresse à M. Robert Lamontagne et concerne le budget d'entretien, qui est de compétence d'agglomération. Elle souhaite connaître le montant et l'utilisation exacte de ce budget d'entretien du réseau artériel administratif.

À la réponse fournie par M. Verreault, (budget d'entretien de 80M\$ dédié au déneigement, à la circulation, à l'éclairage, à la propreté), elle se dit étonnée d'apprendre qu'il y a un budget d'entretien au central pour le réseau artériel car ce sont là des responsabilités qui ont été déléguées aux arrondissements et qui sont payées par l'argent de l'arrondissement. Il s'agit là d'une dichotomie, selon elle.

M. Robert Lamontagne précise que lorsqu'on parle du budget d'entretien de l'agglomération, on parle en fait de l'argent qui est dépensé en arrondissement au bénéfice de l'artériel donc de l'agglomération, de l'argent qui est taxé à l'agglomération. En termes clairs, il explique qu'il y a, dans le budget d'agglomération, une contribution à la dotation de l'arrondissement pour qu'il puisse faire l'entretien. Il s'agit d'une simple question comptable

de considérer cet argent comme faisant partie des coûts d'agglomération pour fins de taxation.

Mme Barbe poursuit ses commentaires qu'elle veut soumettre à la réflexion des membres de la commission. Elle s'interroge d'abord sur la motivation qui sous-tend cette modification et rappelle que depuis janvier 2002, il est difficile de garder une certaine autonomie en arrondissement. Elle se dit personnellement très inquiète de voir des services centraux récupérer des responsabilités d'arrondissement. Elle rappelle que depuis la fusion, on a enlevé à l'arrondissement le service de taxation, la cour municipale, et aussi le budget et le personnel qui vient avec. Elle se demande ce qui arrivera du PTI local si on enlève des kilomètres de rues à l'arrondissement pour les verser dans l'artériel qui est de compétence d'agglomération. Cet exercice entraînera selon elle une ponction certaine d'argent.

Sa deuxième réflexion porte sur la révision comme telle du réseau artériel qu'elle juge nécessaire. Elle aimerait qu'on accorde à l'exercice une dimension plus large et qu'on conçoive le réseau comme une boucle. Elle considère qu'il y aurait des ajustements à apporter pour certains tronçons de rues qui ne sont pas considérés comme artériels, même s'ils relient deux arrondissements. En résumé, sa position est favorable à l'exercice de la révision du réseau artériel mais sans perte de responsabilités pour l'arrondissement.

M. Stéphane Tremblay

M. Tremblay est chef de section, circulation, à la Division des études techniques de l'arrondissement du Sud-Ouest. Comme la majorité de ses questions ont trouvé réponse tout au long de la soirée, il se limite à faire deux commentaires. Son premier commentaire rejoint celui de plusieurs intervenants sur le sous-financement des arrondissements et le danger que présente l'exercice sur des ponctions éventuelles qui seront faites sur le PTI local. Son second commentaire concerne les parcomètres : dans le Sud-Ouest, une grande partie des parcomètres sont situés sur la rue Notre-Dame, une rue qui sera versée à l'artériel, ce qui signifie des pertes de revenus importantes pour l'arrondissement.

M. Jean-Pierre Richard

M. Richard est chef de division des études techniques dans Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Il souhaite aborder la question des enjeux économiques. Il cite, en début de présentation, un article paru sous la signature de M. Sammy Forcillo, en novembre dernier sur le site intranet de la Ville de Montréal. Cet article fait mention de l'état des investissements réalisés en 2006 : 92,7M\$ par la ville pour 91 projets de réfection du réseau artériel et 40M\$ par les arrondissements, soit un total de 130 M\$.

M. Richard explique que dans son arrondissement, on a fait l'exercice de répartir cette somme (92,7M\$) sur les 841 km d'artérielles en 2006, pour aboutir à un coût de 110,000 \$ du km de réseau artériel, En répétant l'exercice sur le réseau local, à savoir répartir les 40 M\$ investis en 2006 sur les 3 230 kilomètres de réseau local, on obtient un rapport de 12 384\$ du km. On constate qu'il y a 9 fois plus d'argent investi dans le réseau artériel que dans le réseau local.

Par ailleurs, l'auscultation des chaussées du réseau artériel réalisée par le SITE en 2004, a révélé qu'il y avait 5% de chaussées en mauvais ou en très mauvais état. Dans Mercier-Hochelaga-Maisonneuve qui est un arrondissement assez représentatif de la ville, M. Richard révèle qu'en 2005, cet exercice a permis d'établir à 25% la proportion de chaussées qui étaient en mauvais ou en très mauvais état, c'est donc dire qu'il y a là 5 fois plus de chaussées du réseau local en mauvais état. Si on met ce pourcentage en rapport avec le fait qu'il y a 9 fois plus d'argent investi au kilomètre sur le réseau artériel, on estime que, pour les kilomètres de chaussées en mauvais ou très mauvais état, il y a 45 fois plus d'argent investi présentement sur le réseau artériel que sur le réseau local. Pour M. Richard, un tel tableau ne justifierait pas que le corporatif vienne récupérer des sommes du PTI des arrondissements pour financer quelques kilomètres de collectrices avec circuits d'autobus, alors qu'il y a actuellement 45 fois plus d'argent investi sur le réseau artériel au kilomètre de mauvaises chaussées.

M. Richard poursuit sa présentation en expliquant qu'il a appliqué le scénario des collectrices avec circuits d'autobus à verser sur l'artériel aux chiffres de 2006. On obtient dans ce cas une somme de 80 535\$ investi au km d'artériel contre 13 700\$ investi au km du local. C'est une bonification dans la mesure où on ne touche pas au PTI des arrondissements, mais on obtient tout de même un rapport de 6 fois plus d'argent investi sur l'artériel au km de mauvaises chaussées. Et si on en revient au fait qu'il y a 5 fois plus

de mauvaises chaussées sur le réseau local, on obtient alors un rapport de 30 fois plus d'argent investi sur le réseau artériel.

Selon M. Richard, il n'y a pas lieu, dans ces conditions, d'aller chercher de l'argent dans le PTI des arrondissements.

M. Philippe Côté

M. Côté est un citoyen de Montréal. Il est un des membres fondateurs, en 1996, de la Table de concertation en aménagement du Centre-Sud et il a participé au comité que l'on appelle le Pôle urbain et civique de Frontenac.

Son propos concerne une station de métro importante de l'Est de Ville, la station Frontenac, enclavée dans le réseau artériel actuel. M. Côté soulève le fait qu'au niveau de l'urbanisme, le comité a mis deux années de concertation à travailler sur ce secteur pour revitaliser la rue Ontario, développer des équipements municipaux et des aménagements pour les piétons. Il s'étonne qu'au moment où la ville entame la révision du réseau artériel, aucune de leurs requêtes n'a été prise en compte et qu'aucun aménagement sécuritaire pour les piétons n'a été inclus dans les travaux publics. Il rappelle que ce secteur comporte des intersections classées parmi les plus dangereuses par la Direction de la santé publique. Il lui semble paradoxal d'évoquer le transfert de collectrices sur le réseau artériel pour des raisons de transport collectif alors que dans ce secteur précis les aménagements sont plutôt de type transit.

Mme Vera Danyluk

Mme Danyluk, mairesse de Ville Mont-Royal, remercie le président, M. Dominic Perri, de lui permettre de s'adresser à la commission. Elle déplore de n'avoir pu trouver sur l'internet, des documents d'analyse sur les collectrices et les trajets d'autobus que la commission aurait pu utiliser pour alimenter sa réflexion et éventuellement rédiger ses recommandations. Elle espère pouvoir en trouver afin de bien comprendre l'exercice de ce soir. Elle rappelle que beaucoup de décisions locales mènent à ce qui existe dans les rues des villes liées.

Elle constate qu'elle partage le même questionnement et les mêmes inquiétudes que plusieurs intervenants entendus ce soir. Les propos de M. Robert Lamontagne du Service des finances et les réponses qu'elle espérait avoir ont plutôt fait surgir d'autres questionnements. Elle se dit satisfaite d'entendre que la réflexion de ce soir va se poursuivre et qu'il y aura d'autres occasions de rencontres et elle insiste sur la nécessité de disposer d'analyses financières pertinentes. Elle rappelle qu'au cours de la dernière année, le conseil d'agglomération a approuvé des dépenses de l'ordre de plusieurs millions de dollars dont 10% étaient destinées aux villes liées malgré qu'elles représentent 20% de la richesse foncière, 20% de leur quote-part.

6. Période de questions des membres de la commission

Mme Josée Duplessis, vice-présidente de la commission, remercie les participants d'être venus en si grand nombre. Elle rappelle qu'en novembre dernier, lors de la première assemblée publique sur le sujet, la commission s'était inquiétée du fait qu'il y ait si peu de participants dans la salle compte tenu de l'importance du sujet.

Elle rappelle que les membres de la commission amorcent leur délibération avec à peu près le même questionnement que la majorité des intervenants entendus ce soir et elle remercie M. Robert Lamontagne d'avoir apporté ce soir quelques éléments de réponse. Elle espère que la commission pourra faire, tel que prévu, ses recommandations le 7 juin prochain en tenant compte des mémoires qui ont été présentés ce soir et ceux qui restent à venir.

M. Christian G. Dubois souligne de son côté que les membres de la commission ont réalisé en séance de travail que la proposition soumise ne fait pas l'unanimité et qu'elle suscite beaucoup d'inquiétudes, au niveau financier, tant de la part des arrondissements que des villes liées. Il estime important de considérer maintenant que Montréal 3 existe et qu'à partir

du moment où on en fait partie, il faut que tout le monde y mette du sien et envisage un partage des coûts, malgré les besoins différents émis de part et d'autres.

Il rappelle enfin qu'il s'agit d'un exercice de réhabilitation des infrastructures et non de modification de la gestion du réseau artériel. L'objectif des travaux de la commission est de permettre de réhabiliter des collectrices à circuits d'autobus dans les arrondissements qui n'ont pas les moyens de le faire, l'argent de la réhabilitation étant dans ces cas versé par l'agglomération. Selon lui, l'exercice n'enlèvera pas à l'arrondissement son autonomie et ses responsabilités face à l'entretien de ses rues.

Quant à M. Marc Touchette, il souhaite apporter quelques précisions sur l'objectif des travaux de la commission qui consiste essentiellement à définir des priorités d'intervention sur le réseau artériel et non à décider de l'attribution des budgets. Il précise également que la commission n'a qu'un pouvoir de recommandation. Ses recommandations seront déposées à l'exécutif et elles permettront de définir la position de Montréal sur le sujet face à d'autres intervenants, comme la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

6. **Varia**

Sans objet

7. **Levée de l'assemblée**

Le président de la commission, M. Dominic Perri, remercie chaleureusement les citoyens et les représentants des organismes qui ont pris le temps de participer à l'assemblée publique. Il remercie les représentants du Service des infrastructures, transports et environnement, MM. François Niro et Guy Pellerin, ainsi que MM. Robert Lamontagne et Roger Verreault, du Service des finances. Il remercie les membres de la commission ainsi que la secrétaire-rechercheuse, madame Christiane Bolduc.

Il rappelle que la commission se réunira de nouveau en assemblée publique, le 7 juin prochain, afin de présenter ses recommandations. À la suite, la commission déposera son rapport de consultation et recommandations au conseil municipal du 18 juin et qu'il appartiendra à cette instance de décider des suites à donner à ces recommandations. Il souligne enfin que le prochain sujet d'étude de la commission portera sur le chauffage au bois.

À 21h30, sur une proposition de M. André Savard, appuyée par M. Christian G. Dubois, la séance est levée.

ADOPTÉ LE : 7 JUIN 2007

« ORIGINAL SIGNÉ »

M. Dominic Perri
Président

« ORIGINAL SIGNÉ »

Mme Christiane Bolduc
Secrétaire rechercheuse