

---

Procès-verbal de l'assemblée publique de la  
Commission permanente du conseil d'agglomération sur l'environnement,  
le transport, et les infrastructures  
tenue le 22 novembre 2007, à 18h30  
Hôtel de ville, 275, rue Notre-Dame Est, salle du conseil, Montréal

---

**COMMISSAIRES PRÉSENTS :**

M. Michael Applebaum, président de la commission, maire de l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce  
M. Richard Bélanger, maire de l'arrondissement de L'Île-Bizard-Ste-Geneviève  
M. Sylvain Lachance, conseiller de ville, Villeray-St-Michel-Parc-Extension  
Mme Ginette Marotte, conseillère de ville, Verdun  
M. Gaëtan Primeau, conseiller de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (résolution CG07 0421 sur la nomination de M. Primeau en remplacement de Mme LynnThériault)  
M. Campbell J. Stuart, maire de la ville de Montréal-Ouest  
M. Bernard Blanchet, conseiller d'arrondissement, Lachine (en vertu de l'article 16.1 du Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération)

**COMMISSAIRES ABSENTES :**

M. Edgar Rouleau, vice-président et maire de la cité de Dorval

**COLLABORATEURS PRÉSENTS :**

SERVICE DES INFRASTRUCTURES, DU TRANSPORT ET DE L'ENVIRONNEMENT (SITE)  
M. Marc Blanchet, directeur  
M. Jean Bertrand, chef de division, Division du développement des transports  
M. François Major, conseiller en aménagement, chef d'équipe  
Mme Isabelle Morin, conseillère en aménagement  
M. Luc Couillard, conseiller en aménagement  
M. Michel Tremblay, chef de division, Division du développement des réseaux, STM  
M. François Pépin, directeur d'études, Direction planification et développement des réseaux, STM

**ASSISTANCE :** 35 personnes

**SUJET :**

Le plan de transport de Montréal – adoption des recommandations

---

**1. Ouverture de la séance**

À 18h40, le président, M. Michael Applebaum, déclare la séance ouverte, souhaite la bienvenue, présente les membres de la commission ainsi que les représentants du service et explique le déroulement de l'assemblée. Il souligne la présence de M. Primeau à titre de nouveau membre permanent de la commission, en remplacement de Mme Lyn Thériaut. Il précise que la présence de M. Bernard Blanchet, conseiller d'arrondissement à Lachine, à la commission est possible en vertu de l'article 16.1 du Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération.

Il mentionne la présence d'élus dans la salle, M. Richard Bergeron, de Projet Montréal, M. Carl Bernier-Genest, conseiller de ville du district de Marie-Victorin et Mme Dida Berku conseillère de Côte-Saint-Luc. Il indique que M. Lavallée se joindra plus tard à l'assemblée et fait remarquer que malgré la mauvaise température qui sévit à l'extérieur, le nombre de personnes présentes dans la salle est impressionnant, ce qui démontre l'efficacité de nos transports en commun.

**2. Adoption de l'ordre du jour**

Sur une proposition de M. Sylvain Lachance, appuyée par M. Richard Bélanger, l'ordre du

jour est adopté à l'unanimité.

### 3. Lecture et adoption des recommandations

Avant de procéder à la lecture des recommandations, M. Michael Applebaum rappelle le contexte de la consultation, le nombre d'assemblées publiques qui ont été tenues et le nombre de mémoires reçus, lesquels sont tous disponibles sur le site de la commission. Il précise que la commission a tenu 5 séances de consultation publiques pour l'audition des mémoires ainsi que 13 séances de travail pour étudier ces propositions et formuler les recommandations qui seront adoptées ce soir.

Il salue la participation exceptionnelle de la population à cette consultation et la qualité des mémoires présentés dont l'analyse a permis de vérifier l'adhésion de la majorité des groupes et des personnes entendues à la vision globale du plan de transport et à son parti pris pour le transport collectif et actif. Il remercie également tous les représentants du Service des infrastructures, du transport et de l'environnement (SITE) et de la Société des transports de Montréal (STM) pour leur appui aux travaux de la commission.

M. Applebaum demande ensuite à chacun des membres de la commission de procéder à la lecture des recommandations :

LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL D'AGGLOMÉRATION SUR L'ENVIRONNEMENT,  
LE TRANSPORT ET LES INFRASTRUCTURES

Reconnaît la haute qualité du document *Plan de transport de Montréal : Réinventer Montréal* et l'audace des propositions qu'il contient en vue de faire de Montréal l'une des métropoles les plus avant-gardistes dans le domaine du transport urbain.

La commission remercie vivement les citoyens et les représentants d'organismes de tous les horizons : milieu universitaire, spécialistes de la santé publique, intervenants en transport, regroupements de gens d'affaires, municipalités, partis politiques, groupes environnementaux et patrimoniaux, le milieu associatif des personnes handicapées, qui lui ont fait part de leurs commentaires, suggestions et recommandations, lors de l'assemblée publique d'information du 11 juin 2007 et des cinq assemblées publiques de consultation tenues les 29, 30 et 31 août ainsi que les 6 et 7 septembre 2007.

La commission tient à saluer la participation exceptionnelle de la population à cet exercice de consultation qui révèle l'importance des enjeux que constituent le transport et la mobilité des personnes dans la ville. La commission peut témoigner de l'adhésion de la majorité des personnes, des organismes et des groupes d'intérêt qu'elle a entendus à la vision globale du plan de transport et à son parti pris pour le transport collectif et actif.

La commission remercie également les répondants de la Direction du transport du Service des infrastructures, du transport et de l'environnement de la Ville de Montréal et les représentants de la Société de transport de Montréal qui ont participé aux travaux de la commission, pour la qualité de leurs présentations et de leurs interventions, pour leur disponibilité exemplaire et pour la fidélité de leur présence lors des assemblées publiques et des nombreuses séances de travail.

La commission a abordé l'analyse du plan de transport en évaluant de manière pratique et réaliste les projets des 21 chantiers sous l'angle du coût prévu et du financement disponible, de l'environnement et du développement durable, de la santé, la sécurité et des retombées économiques tout en tenant compte des notions d'accessibilité universelle et de protection des milieux naturels. C'est en gardant en mémoire cette trame de fond que la commission a analysé les propositions soumises dans le cadre de la consultation publique.

La commission a choisi de mettre l'emphase sur des projets qui sont facilement réalisables, à court terme, à même les ressources budgétaires de l'agglomération et qui répondent à des besoins immédiats. La commission a aussi tenu compte de l'état actuel des infrastructures et du réseau routier et de leur nécessaire réhabilitation et mise à niveau pour les rendre sécuritaires et fonctionnels.

La commission souhaite également souligner qu'elle a pris en considération, dans l'exercice d'analyse des propositions, des promesses déjà faites à l'égard de certains projets inscrits dans le plan de transport, ce qui a soulevé la question du respect des engagements pris antérieurement.

La commission est consciente que la majorité des projets mis de l'avant doivent obtenir le financement nécessaire de différents paliers de gouvernement et que leur réalisation est tributaire à la fois de ces sources de financement et des pouvoirs de taxation supplémentaires demandés.

Au terme de ses travaux et après analyse des commentaires et des propositions du public, la commission fait les recommandations suivantes au conseil d'agglomération dans le but de bonifier un plan de transport déjà bien engagé :

Considérant que le plan de transport s'inscrit dans un démarche issue du Sommet de Montréal de juin 2002 ;

Considérant que le plan de transport s'est élaboré autour de la Vision définie en 2004 et qu'il a pour objectif d'assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais, en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des modes actifs ;

Considérant que cet objectif et cette vision interpellent tant les services corporatifs que les arrondissements, la ville centre et les villes liées en regard de leurs compétences respectives pour la réalisation du plan de transport;

Considérant le cadre budgétaire de l'agglomération de Montréal et l'état des infrastructures urbaines;

la commission recommande :

#### Considérations générales

##### **R-1**

**D'amorcer sans délai la réalisation du Plan de transport en priorisant toutes les mesures qui relèvent des compétences de l'agglomération et pour lesquelles les ressources professionnelles, matérielles et financières sont déjà à sa disposition ;**

##### **R-2**

**De mettre l'accent, dès la mise en œuvre du plan de transport, sur les travaux nécessaires à l'entretien et la réhabilitation des infrastructures actuelles.**

#### L'implantation d'un réseau de tramways au centre de l'agglomération (chantier 1)

##### **R-3**

**De procéder à des analyses et des études d'impact sur l'implantation d'un réseau au centre de l'agglomération, qui permettront de déterminer sur quel axe le premier tramway pourrait se déployer pour le bénéfice d'une majorité d'utilisateurs, et d'envisager la réalisation de ce projet à long terme compte tenu des coûts de réalisation prévus et du financement disponible.**

#### La navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau (chantier 2)

*La commission est d'avis que le projet de navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau constitue un projet d'importance et qu'il répond à des besoins identifiés en terme d'achalandage, en plus de servir de levier au développement économique de ce secteur.*

**R-4**

**De réaliser le projet de navette ferroviaire à court terme, selon le tracé du corridor ferroviaire jugé le plus efficient pour l'agglomération, et de prévoir une liaison comportant un ou deux arrêts le long du parcours de manière à desservir la population locale;**

**R-5**

**De tenir compte des impacts sur l'environnement et les milieux naturels qu'aura cet « ouvrage d'infrastructure urbaine » et de favoriser l'intégration du design urbain pour sa conception ;**

**R-6**

**D'envisager à plus long terme, le prolongement éventuel de la navette ferroviaire à l'ouest, jusqu'à Ste-Anne-de-Bellevue.**

*La modernisation du matériel roulant et des équipements du métro de Montréal (chantier 3)*

*La commission considère ce projet primordial au chapitre de la sécurité et pour lequel l'application du principe d'accessibilité universelle est particulièrement pertinente, et elle recommande :*

**R-7**

**De poursuivre avec diligence les projets en cours visant le remplacement des voitures de métro ; d'établir un programme de mise à niveau des stations et des voitures de métro et de s'assurer que le principe d'accessibilité universelle soit intégré à l'ensemble du réseau.**

*Le prolongement du métro vers l'Est (chantier 4)*

*Attendu l'insuffisance de l'offre de service en transport en commun pour desservir les nouveaux pôles économiques de l'Est,*

*Attendu les coûts élevés liés aux travaux d'implantation et de prolongement du métro,*

**R-8**

**D'évaluer, dans le cadre du projet de prolongement du métro vers l'Est, la possibilité de faire intervenir d'autres types d'équipements et de procéder à des études de faisabilité sur l'implantation d'un métro de surface dans le prolongement de la ligne Snowdon/Saint-Michel (ligne bleue) afin d'en réduire les coûts de réalisation.**

*L'amélioration des services de la STM pour accroître l'achalandage de 8% en cinq ans (chantier 5)*

*La commission appuie sans réserve la réalisation de ce chantier qu'elle considère comme une priorité notamment au chapitre de la santé, la sécurité et la qualité de vie, et elle recommande :*

**R-9**

**D'améliorer la desserte des secteurs mal desservis par le transport en commun et de réviser les circuits et les horaires d'autobus pour les adapter aux besoins des usagers en fonction de leurs habitudes de déplacement pour le travail, les études, les loisirs, la culture et le commerce ;**

**R-10**

**De promouvoir et d'encourager le développement de partenariats de tous ordres, entre autres avec des institutions culturelles ou sportives, qui permettraient d'offrir des**

**titres de transport en commun lors de l'achat de billets ou d'abonnements ;**

**R-11**

**De s'assurer que des représentations soient faites auprès des instances concernées afin de pourvoir à une offre de places de stationnement suffisante en amont de l'Île ;**

**R-12**

**D'introduire, parallèlement à l'amélioration de l'offre de service en transport en commun, des mesures dissuasives pour réduire le volume de circulation en s'appuyant sur celles qui relèvent de la propre juridiction de l'agglomération ;**

**R-13**

**De s'assurer de la pérennité du financement du transport adapté de manière à répondre adéquatement aux besoins de cette clientèle, compte tenu du vieillissement de la population et du fait qu'une partie des personnes ayant des limitations fonctionnelles ne peuvent se déplacer qu'en transport adapté.**

*Le covoiturage (chantier 6)*

**R-14**

**D'instaurer progressivement, dès 2008, des corridors réservés au covoiturage sur l'ensemble des grands axes routiers de l'agglomération;**

**R-15**

**D'accentuer les efforts de mobilisation et de sensibilisation au covoiturage auprès des entreprises et des usagers avec l'aide des Centres de gestion des déplacements existants;**

**R-16**

**De prévoir la réalisation d'ententes avec les entreprises pour favoriser le développement de programmes de covoiturage, plus particulièrement de hausser le nombre d'espaces de stationnement dédiés au covoiturage.**

*Installation d'une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor Pont Champlain-Bonaventure (chantier 7)*

**R-17**

**D'appuyer les démarches entreprises avec l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et la Société de transport de Montréal (STM) pour augmenter la capacité d'accueil des autobus dans le centre-ville et faciliter leur déplacement dans ce corridor.**

*Le réseau de transport rapide par autobus en site propre (chantier 8)*

*Attendu que le réseau de transport rapide par autobus en site propre convient bien aux secteurs moins centraux ;*

*Attendu que l'ensemble de l'Île de Montréal bénéficiera des avantages découlant de la mise en place de cette mesure ;*

*Attendu que des installations nécessaires à ce type de transport sont déjà en place à certains endroits ;*

*Attendu que cette mesure offre le meilleur rapport coût-bénéfice pour améliorer le transport en commun ;*

**R-18**

**De réaliser dans les meilleurs délais les projets de voies réservées pour autobus en site propre (SRB) au niveau des boulevards Pie-IX et Henri-Bourassa ;**

**R-19**

**De développer le réseau de voies réservées en site propre par autobus en multipliant le nombre de voies sur le territoire de l'agglomération ;**

**R-20**

**De réaliser ces projets de manière à ce qu'ils s'insèrent harmonieusement dans le paysage, qu'ils tiennent compte de la place des piétons et des cyclistes, qu'ils intègrent les principes d'accessibilité universelle et respectent les règles les plus strictes en matière de sécurité ;**

**R-21**

**D'évaluer la possibilité de faire intervenir le tramway sur ces nouvelles voies en site propre.**

*Implantation des mesures prioritaires pour autobus sur 240 km d'artères (chantier 9)*

*Attendu que ce chantier favorisera une utilisation accrue du transport en commun ;*

*Attendu l'insuffisance de l'offre de service en transport en commun pour desservir les nouveaux pôles économiques de l'Est, la commission recommande*

**R-22**

**D'implanter sans délai des mesures prioritaires pour donner un accès par transport en commun aux travailleurs des parcs industriels de l'Est de Montréal ;**

**R-23**

**D'envisager, lors de la planification et la conception des aménagements à venir, l'utilisation partagée et sécuritaire de certaines des futures voies réservées par les autobus et les vélos.**

*Instauration de plans de gestion des déplacements (chantier 10)*

**R-24**

**De faire appel à l'expertise des Centres de gestion des déplacements (CGD) pour aider les arrondissements à développer leurs plans de déplacement urbain ;**

**R-25**

**D'élargir le territoire d'intervention des Centres de gestion des déplacements (CGD) existants ;**

**R-26**

**De proposer les services d'un Centre de gestion des déplacements (CGD) à toute entreprise, institution ou promoteur de qui la ville entend exiger un plan de gestion de déplacement.**

**R-27**

**De mettre en place, en collaboration avec l'industrie du taxi, un groupe de travail chargé d'évaluer la possibilité de convertir les taxis à la technologie hybride et d'offrir à bord de ces véhicules, l'accès au paiement par carte de crédit et de débit.**

*La modernisation de la rue Notre-Dame (chantier 11)*

*Attendu que la modernisation de la rue Notre-Dame se traduira par une amélioration marquée de la qualité de vie des quartiers riverains et le déploiement d'un système de*

*transport en commun plus efficace dans ce secteur ;*

*Attendu que le réaménagement de la rue Notre-Dame devrait soulager le problème de la circulation lourde dans ce secteur, la commission recommande :*

**R-28**

**D'appuyer prioritairement la réalisation de tous les projets liés à ce chantier ;**

**R-29**

**De s'assurer que soit confirmé le rôle stratégique du transport en commun sur cet axe ;**

**R-30**

**De tenir compte des patrimoines naturel et culturel dans le réaménagement de l'artère et de prévoir une revégétalisation de l'artère sur tout son parcours, y compris dans les secteurs industriels.**

*La réalisation du train de l'Est (chantier12)*

*Attendu que la réalisation du train de l'Est est déjà autorisée par le gouvernement du Québec et que ce projet répond à des besoins majeurs et identifiés, la commission recommande :*

**R-31**

**D'appuyer sans réserve la réalisation à court terme du train de l'Est ;**

**R-32**

**De prévoir un plan d'arrimage des gares à un service d'autobus rapide pour améliorer la desserte de la zone industrielle de l'Est de Montréal.**

**R-33**

**D'assurer un aménagement harmonieux des différentes stations montréalaises le long du parcours de manière à éviter toute perturbation de l'équilibre écosystémique.**

*Doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans (chantier 13)*

*La commission considère que la réalisation de ce chantier relativement peu coûteux se traduira en bénéfices considérables au niveau de la santé, de la sécurité et de l'environnement, et elle recommande :*

**R-34**

**De favoriser l'intégration des voies cyclables existantes au grand réseau de l'Île en réalisant les liens nécessaires entre les arrondissements et les villes reconstituées ;**

**R-35**

**De s'assurer que l'ajout des voies cyclables s'étende aux institutions d'enseignement ainsi qu'aux secteurs non desservis et aux quartiers périphériques ;**

**R-36**

**De s'assurer que les aménagements urbains actuels et à venir pour cyclistes respectent les règles de l'art en matière de sécurité ;**

**R-37**

**D'instaurer des places réservées à des endroits stratégiques tels que les stations de métro, pour l'installation de supports à vélos sécuritaires ;**

**R-38**

**D'envisager, lors de la planification et la conception des aménagements à venir, l'utilisation partagée et sécuritaire de certaines des futures voies réservées par les autobus et les vélos.**

**R-39**

**De déposer un plan d'action cyclable pour l'ensemble de l'Île de Montréal, élaboré en concertation avec la population et les intervenants des arrondissements et des villes liées ;**

*La mise en œuvre de la Charte du piéton (chantier 14)*

*Attendu que la Charte du piéton a déjà fait l'objet d'une consultation en 2006 ;*

*Attendu que plusieurs des actions contenues dans la proposition de la Charte du piéton sont déjà mises en œuvre, la commission recommande :*

**R-40**

**De faire de la Charte du piéton une partie intégrante du Plan de transport.**

*La consolidation du caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux (chantier 15)*

**R-41**

**D'identifier des artères qui pourraient éventuellement être piétonnisées, de manière partielle ou complète, et d'y intégrer, à certaines périodes de l'année, des aménagements favorisant l'animation ;**

**R-42**

**D'envisager l'application de ce chantier à d'autres arrondissements et villes liées de l'agglomération et d'y exporter en conséquence l'expertise liée à cette pratique.**

*Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient (chantier 16)*

**R-43**

**De soutenir l'implantation de quartiers verts et des mesures d'apaisement de la circulation dans les arrondissements et les villes liées par un partage de l'expertise ;**

**R-44**

**De s'assurer que les aménagements actuels et à venir pour piétons et cyclistes respectent les règles de l'art en matière de sécurité ;**

**R-45**

**De prioriser la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation (rond-point, avancées de trottoirs, etc.) lors de tout nouvel aménagement routier de l'agglomération de Montréal et lors des travaux de réfection ;**

**R-46**

**De sécuriser les intersections par des traverses de piétons plus visibles et protégées par des feux à décompte numérique suffisamment longs pour permettre une traversée sécuritaire.**

*L'accroissement de la sécurité des déplacements (chantier 17)*

**R-47**

**D'imposer une limite de vitesse à 40 km sur les rues résidentielles et demander au gouvernement du Québec de réglementer et d'abaisser la limite de vitesse sur les rues artérielles, à proximité des zones sensibles.**

**R-48**

**De s'assurer que les pratiques actuelles de la Ville en matière de stationnement soient conformes au Code de la sécurité routière et d'appliquer les correctifs nécessaires de manière à dégager les intersections pour la sécurité des piétons ;**

**R-49**

**De porter une attention particulière à l'emplacement et à la configuration du mobilier urbain, à la largeur des trottoirs, à la dimension des terrasses et à l'harmonisation de tous ces aménagements à l'intérieur d'un même espace urbain de manière à sécuriser le déplacement des personnes à mobilité réduite, et d'accélérer l'installation de feux sonores à des intersections identifiées prioritaires pour les personnes ayant une incapacité visuelle.**

*L'entretien et le parachèvement du réseau routier (chantier 18)*

*La commission est d'avis que l'état actuel des infrastructures exige que l'on priorise l'entretien et la réhabilitation du réseau routier actuel pour le rendre sécuritaire et fonctionnel.*

*La commission considère également essentielle la réalisation des travaux qui permettront d'améliorer et de compléter le réseau routier actuel, et elle recommande :*

**R-50**

**De réaliser dans les délais inscrits au plan de transport, tous les projets priorisés du réseau routier et de s'assurer de la gestion et la réalisation en continu des projets prévus en deux phases.**

**R-51**

**De réaliser le projet de prolongement du boulevard Forget dans l'axe de la rue Lakefield, plus à l'est, en raison du développement du site Contrecoeur ;**

*Attendu que les arrondissements et les villes liées concernés par l'extension Cavendish/Cavendish ont à l'unanimité demandé que le projet soit réalisé selon le calendrier initialement prévu ;*

*Attendu que la réalisation du projet Cavendish/Cavendish repose en partie sur un financement à négocier avec le gouvernement provincial ;*

*Attendu que ce projet a déjà fait l'objet dans le passé de promesses fermes de la part d'élus de plusieurs paliers de gouvernement ;*

**R-52**

**De réaliser, dans les meilleurs délais, la première phase du projet de prolongement Cavendish/Royalmount tel que prévu au plan de transport, et de continuer à travailler parallèlement en collaboration avec les représentants du Canadien National, du Canadien Pacifique et le gouvernement provincial sur le projet d'extension Cavendish/Cavendish à l'intérieur d'un calendrier réaliste, conforme aux engagements faits et dans les limites du financement disponible.**

*Le transport des marchandises et les déplacements à vocation économique (chantier 19)*

*Attendu que le parachèvement de l'autoroute 30 devrait permettre d'améliorer sensiblement le transport des marchandises et de diminuer la congestion routière à Montréal, la commission recommande :*

**R-53**

**De s'assurer auprès du Ministère des transports du Québec, du parachèvement en priorité de l'autoroute 30 qui constitue une voie de contournement importante pour l'industrie du camionnage ;**

**R-54**

**De mettre en place des mesures qui permettront de réduire les nuisances liées aux véhicules lourds sur l'Île de Montréal ;**

*Attendu que les enjeux du transport des marchandises en milieu urbain sont complexes et touchent une variété d'intervenants, la commission recommande :*

**R-55**

**De continuer d'appuyer les plates-formes de consultation telles que le Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM) du Conseil régional des élus de Montréal pour favoriser le regroupement de tous les acteurs concernés par le transport des marchandises en milieu urbain, soit les réseaux portuaire, aéroportuaire, ferroviaire et routier, et soutenir l'application des mesures les plus appropriées à cette activité économique.**

*La gouvernance (chantier 20)*

*La commission est d'avis que la réalisation de la vision globale du plan de transport interpelle de nombreux acteurs, aussi bien les individus, les entreprises publiques et privées que les acteurs majeurs que sont le ministère des Transports du Québec, l'Agence métropolitaine de Transport, la Communauté métropolitaine de Montréal, la Société de Transport de Montréal et les gouvernements supérieurs.*

*La commission considère important d'harmoniser les compétences des entreprises publiques, de réviser et clarifier les rôles de planification et d'exploitation de certains intervenants afin que s'établisse un véritable consensus concernant la gouvernance métropolitaine en matière de transport en commun ;*

*La commission questionne la dualité de l'Agence métropolitaine de Transport en tant qu'organisme de partage des recettes métropolitaines provenant de l'utilisation de «services de transport métropolitains» et le rôle de cette même agence en tant qu'exploitant de «services de transport métropolitains» et elle déplore la sous-représentation de la métropole au sein de cet organisme.*

*La commission recommande :*

**R-56**

**De réviser les cadres législatifs de la gouvernance métropolitaine en matière de transport en commun afin de favoriser le développement d'une coalition montréalaise pour soutenir les autorités municipales dans leurs démarches auprès des gouvernements supérieurs et des autres acteurs municipaux de la grande région métropolitaine.**

**R-57**

**De rallier tous les partenaires métropolitains dont l'expertise est reconnue notamment dans les domaines de l'environnement, de la santé publique et du vélo pour soutenir les efforts de développement des transports collectif et actif de l'agglomération;**

**R-58**

**D'envisager l'application d'un cadre uniforme à l'ensemble de l'agglomération pour harmoniser les règles de circulation des véhicules lourds sur l'ensemble de l'Île, en accord avec la Politique de circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal du ministère des Transports du Québec ;**

Le financement (chantier 21)

*La commission est consciente que la réalisation des chantiers du Plan de transport nécessite des investissements majeurs de la part de Montréal, des gouvernements et de ses principaux partenaires.*

*La commission appuie sans réserve toutes les démarches déjà entreprises par Montréal auprès de différents paliers de gouvernement pour obtenir notamment de nouveaux champs fiscaux et réclamer l'augmentation et la priorisation des fonds dédiés au transport en commun.*

*La commission recommande :*

**R-59**

**De poursuivre le processus de concertation avec les paliers de gouvernement concernés afin que soient précisées les mesures fiscales qui permettraient de produire les revenus nécessaires au financement des projets de transport en commun, telles que l'augmentation du prix de l'essence à un montant dédié et la récupération d'un point de pourcentage de la prochaine baisse de la TPS ;**

**R-60**

**De faire des représentations auprès des gouvernements supérieurs pour qu'ils priorisent les investissements en transport en commun et qu'ils établissent des droits d'immatriculation proportionnels à la consommation d'essence, des taxes sur le stationnement et des hausses de taxes sur l'essence ;**

**R-61**

**De prioriser les mesures de financement du plan de transport qui peuvent être appliquées rapidement telles que l'augmentation de la taxe sur l'essence dont les revenus seront dédiés au transport en commun;**

**R-62**

**De poursuivre les démarches visant l'instauration d'un système de péage ceinturant l'île compte tenu des délais exigés pour la mise en place de telles infrastructures ;**

**R-63**

**De faire des représentations pour s'assurer de la pérennité de la redistribution de la portion de la taxe sur l'essence aux municipalités et d'envisager une augmentation de cette remise ;**

**R-64**

**De s'assurer de la pérennité du cadre financier pour le transport collectif.**

Après la lecture des recommandations, M. Applebaum précise que trois modifications ont été apportées aux recommandations, à savoir :

1. à la R-27, ajout du terme « de débit »
2. à la R-57, changement du terme « de ville » pour « de l'agglomération »
3. à la R-59, changement de « ou » pour « et ».

Suite à ces précisions et sur une proposition de M. Campbell Stuart, appuyée par Mme Ginette Marotte, les recommandations sont adoptées en bloc à l'unanimité.

M. Applebaum invite à la suite M. André Lavallée, membre du comité exécutif, responsable du transport et de l'aménagement urbain.

M. Lavallée remercie tous les citoyens et les organismes qui ont pris le temps de faire part de leurs commentaires sur le plan de transport ainsi que les professionnels de la Direction du transport de la ville qui ont appuyé les travaux de la commission. Il spécifie que l'exercice qui se termine ce soir est sans précédent. En effet, c'est la première fois qu'une question est aussi largement débattue par la commission d'agglomération. Il estime que les échanges qui ont eu lieu avec les citoyens vont grandement contribuer à développer une compréhension des enjeux sur le transport.

M. André Lavallée s'engage, d'ici à l'adoption du plan de transport par le conseil d'agglomération, à répondre à chacune des recommandations qui ont été formulées par la commission. Il partage l'avis de la commission qui a précisé que la question du financement du plan de transport est vitale. Il précise que le financement ne relève pas uniquement de la ville et de l'agglomération, que Montréal doit assumer des responsabilités majeures à l'échelle de ses quartiers et à l'échelle de la métropole et qu'il y a des projets qui interpellent un financement important. M. Lavallée remercie les Montréalais qui, à plusieurs reprises lors de sondages, se sont exprimés en faveur d'un investissement massif dans le développement du transport.

Enfin, M. Lavallée précise que plus le conseil municipal et le conseil d'agglomération seront unanimes sur le plan de transport, plus il sera facile de faire valoir leurs demandes respectives sur le plan de transport. Il remercie et félicite chaleureusement les membres de la commission pour le travail réalisé.

M. Applebaum remercie à son tour M. Lavallée ainsi que les responsables du service qui ont mis beaucoup d'efforts dans ce plan. Il remercie également les citoyens et les organismes qui se sont déplacés en si grand nombre pour l'adoption des recommandations, ce qui est exceptionnel et dénote un intérêt certain pour la question du transport. Il mentionne que la commission qu'il dirige est composée de membres de différents partis politiques, de conseillers, de maires des villes liées et que l'adoption des recommandations a fait l'unanimité de la commission, ce qui reflète la volonté et la capacité de travailler tous ensemble vers un même but. M. Applebaum souligne que le porteur du dossier peut compter sur l'appui et la collaboration de la commission.

M. Applebaum souligne enfin que le rapport de la commission sera déposé au conseil d'agglomération du 20 décembre et qu'il appartiendra alors à cette instance et au comité exécutif de décider des suites à donner à ces recommandations. Il mentionne que le rapport sera disponible, le lendemain de son dépôt, sur le site de la commission à l'adresse [ville.montreal.qc.ca/commissons](http://ville.montreal.qc.ca/commissons).

#### **4. Période de questions du public**

M. Applebaum invite les personnes inscrites à prendre la parole.

##### **Normand Parisien Transport 2000 Québec**

M. Parisien souligne la présence de leur président, M. Jean Léveillé, ainsi que de MM. Jules Gagné, et Marc Dufour qui ont participé à la rédaction du mémoire.

M. Parisien soulève certains points qui concernent l'agglomération, le transport s'accommodant mal de frontières artificielles. Il souhaite savoir si une solution est proposée au problème du morcellement de la juridiction, à la fragmentation des pouvoirs et des responsabilités entre les arrondissements et la ville centre. Il souhaite également connaître y les échéanciers et les crédits proposés pour la mise en œuvre du plan.

*M. Applebaum lui indique que la plupart des recommandations émises sous-entendent un travail partagé entre les arrondissements et les villes liées, et qu'il est clair que Montréal travaille avec les autres villes pour mettre en place le Plan de transport. Par exemple, l'expertise développée dans certains arrondissements ou certaines villes liées peut faire l'objet d'un transfert à d'autres villes ou arrondissements.*

*Pour ce qui est de la question du financement, M. Applebaum précise que la commission a analysé le plan en évaluant le coût de ce qui est nécessaire tout de suite pour améliorer les infrastructures actuelles et ce qui peut se faire à moyen et à court terme avec un investissement minimum pour commencer le travail. Il invite M. Parisien à prendre connaissance des recommandations de la commission dont l'une d'elle fait allusion à une demande d'augmentation de la taxe sur l'essence, une mesure qui permettrait de financer rapidement le plan de transport. M. Applebaum fait aussi mention de la mesure sur l'instauration de postes de péage qui prendra quant à elle plus de temps à mettre en place.*

**Mathilde LeBouadec**

Mme LeBouadec était absente.

**Thérèse Collin**

**CRADI**

Mme Colin représente le milieu associatif des personnes handicapées. Elle est heureuse que le principe d'accessibilité universelle ait été un élément d'analyse dans le plan de transport et qu'il ait été intégré à certaines des recommandations de la commission, par exemple les recommandations 7, 16 et 49 qui portent sur le métro, le transport adapté et les autobus en site propre. Elle indique qu'une des recommandations sur les mesures d'apaisement où l'on cite les ronds-points pourraient poser un problème aux personnes handicapées. Elle souhaiterait que la commission intègre dans ses considérations générales l'accessibilité universelle pour en faire un principe transversal dans le plan de transport.

*M. Applebaum mentionne que le règlement ne permet pas de modifier le texte adopté. Il ajoute qui suite aux interventions des organismes oeuvrant dans ce domaine, la commission a tenu compte de l'accessibilité universelle partout où il était possible de le faire, dans le métro, les autobus, sur les trottoirs, ainsi que pour les feux à décompte numérique. Il précise que la commission a choisi de ne pas énumérer tous les éléments, mais d'être plus générale dans son approche. Quant à la question que Mme Colin a évoquée sur les ronds-points, il indique qu'il ne s'agit pas d'en instaurer partout sur le territoire, mais seulement là où il est possible de le faire, et en considération des besoins de tout le monde, y compris des personnes handicapées.*

**Serge Poulin,**

**RAAMM**

M. Poulin est le représentant du regroupement des aveugles et des amblyopes du Montréal métropolitain. Il souhaite faire quelques commentaires en fonction de ce qu'il a retenu de la lecture des recommandations, puisqu'il n'y avait pas d'interprètes ni de documents en braille ou en gros caractères disponibles. Il félicite la commission de ce travail judicieux et revient sur la question des ronds-points soulevée par l'interlocutrice précédente, car il s'agit en effet, pour lui aussi, d'un obstacle à l'accessibilité universelle à moins d'y apporter des adaptations. Il mentionne des points positifs des recommandations, comme de prévoir les largeurs nécessaires aux besoins des personnes à mobilité réduite lors de travaux d'aménagement urbain. Il déplore toutefois qu'on ne fasse pas mention du virage à droite et souhaite qu'on s'assure que les afficheurs de décompte numériques soient facilement réparables et facilement lisibles.

Sa question principale concerne l'accessibilité aux communications, il souhaite savoir si tous les documents qui émergeront des travaux sur le plan de transport seront disponibles en braille, en gros caractère ou en média substitut audio ?

*Le président de la commission, M. Applebaum lui précise que la question des ronds-points n'a été utilisée que pour illustrer un exemple de mesures d'apaisement à instituer lors de tout nouvel aménagement urbain. Il mentionne qu'une autre recommandation précise de sécuriser les intersections par des traverses de piétons plus visibles et des feux suffisamment longs. Par ailleurs, en ce qui concerne la traduction de documents en braille, il précise que cette question relève du greffe et des politiques générales de la ville à qui la question sera adressée. Il invite M. Poulin à transmettre son numéro de téléphone à la secrétaire-recherchiste pour un suivi sur la question.*

**Andrew Dawson**  
**Green Coalition**

M. Dawson précise que le document des recommandations de la commission fait appel à de beaux projets, mais qu'il contient aussi des lacunes, en particulier au sujet des trains. Pour lui, il s'agit d'un « work in progress ».

*M. Applebaum lui indique que le plan sera peaufiné, amélioré et bonifié avec le temps . Il rappelle qu'une certaine de mémoires ont été présentés ou déposés à la commission et qu'on peut toujours s'y référer. Le plan de transport évoluera avec le temps.*

**Aavron Shtern**  
**Green Coalition**

M. Shtern félicite les membres de la commission. Il est heureux de bien de voir que le réseau cycliste montréalais va s'agrandir; il a lui-même utilisé la toute nouvelle piste cyclable sur DeMaisonneuve et en félicite les artisans.

Toutefois, il considère le plan de transport comme un « work in progress ». En ce qui a trait à la navette ferroviaire Dorval-centre-ville, il suggère que les autorités s'en réfèrent à leur mémoire qui recommande d'utiliser le corridor du CP, le plus court et le plus rentable à plusieurs points de vue. Il fait aussi référence à la recommandation 53 sur le transport de marchandises et déplore le fait qu'on n'ait pas pris en considération le potentiel environnemental que représentent les chemins de fer à cet égard. Il insiste également sur la nécessité de préserver le patrimoine ferroviaire de Montréal.

*M. Applebaum lui rappelle que la recommandation de la commission sur la navette ferroviaire fait allusion à deux arrêts qui permettront de desservir la population locale. M. Shtern est d'accord avec ce principe, à condition d'utiliser le corridor CP sur le parcours duquel se trouve un hôpital régional. Il est d'avis que pour être viable, la navette doit desservir des besoins locaux. M. Applebaum invite enfin M. Shtern à participer aux consultations qui se tiendront cet hiver sur la réalisation d'un plan cyclable dans Côte-Saint-Luc et NDG.*

**Gaétan Legault**  
**Table d'aménagement de Hochelaga-Maisonneuve**

M. Legault précise qu'il s'agit d'un bon exercice, mais qu'il a relevé des contradictions. Par exemple, la recommandation 12 qui précise d'instaurer parallèlement à l'amélioration de l'offre de services des mesures dissuasives pour réduire la circulation est un exemple de contradiction car la réalisation de l'autoroute Notre-Dame aura comme effet d'augmenter la circulation. La même remarque s'applique à la R-57 qui suggère de rallier tous les intervenants, car plusieurs d'entre eux se sont opposés à l'autoroute Notre-Dame.

M. Legault déplore qu'une annonce ait été faite mardi dernier sur la réalisation de Notre-Dame alors que le processus de consultation sur le plan de transport n'est pas encore terminé. Il considère qu'il s'agit d'une consultation bidon, il insiste sur le fait que les citoyens du quartier ne veulent pas d'une autoroute et suggère à M. Lavallée d'utiliser les 133M \$ prévus pour ce chantier et de les investir dans le transport en commun.

*M. Applebaum fait remarquer à M. Legault que ni la recommandation 12, ni la recommandation 57 ne touche la rue Notre-Dame, mais s'adresse plutôt à la question de l'amélioration de l'offre de service et de la gouvernance. Il suggère à M. Legault de ne pas mêler les chantiers. Il précise également à M. Legault, dans le cas de la rue Notre-Dame, que plusieurs annonces ont déjà été faites les années passées sur ce chantier et que la dernière fait écho à la recommandation de la commission.*

**Nicolas Marchildon**

M. Marchildon n'a pas de questions à adresser à la commission.

**Pierre-François Lapierre**

Sa première question concerne le réseau routier et la réalisation des autoroutes Notre-Dame et 25. Il s'interroge sur les raisons invoquées par la ville pour justifier de tels projets alors que partout en Amérique du nord, on démantèle les autoroutes urbaines en raison des impacts négatifs qu'ils ont sur la santé et la sécurité du public comme l'a bien documenté dans son mémoire la Direction de la santé publique. Sa deuxième question concerne le coût du transport en commun. Nulle part dans le plan de transport, il n'a vu

des objectifs clairs et chiffrés pour réduire le coût du transport en commun et demande ce que la ville compte faire pour rendre le transport en commun accessible à tout le monde.

*M. Applebaum lui fait remarquer que, comme les membres de cette commission l'ont déjà mentionné dans le préambule des recommandations, on aimerait que les décisions prises par les différents gouvernements et les promesses faites précédemment soient respectées. Toutefois, le projet de la rue Notre-Dame était déjà en marche lorsque M. Tremblay a été élu, et on a mis quelques années à le développer pour le présenter à la population. Il y a maintenant une acception par tous les paliers de gouvernement et tous les élus ont appuyé le projet.*

*Pour ce qui est du prix de la Carte Accès Métro, M. Applebaum espère qu'avec l'appui de tous les groupes et institutions, la Ville pourra convaincre les paliers de gouvernement d'investir plus dans le transport en commun. Il mentionne que l'une des mesures proposées par la commission concerne la taxe dédiée sur l'essence qui pourrait permettre d'apporter un financement rapidement. Il rappelle également qu'il est important de bien servir la population et qu'il y a un coût rattaché à l'augmentation de l'offre de service.*

### **Pierre Brisset**

#### **Groupe de recherche urbaine de Hochelaga-Maisonneuve**

M. Brisset félicite le président Michael Applebaum ainsi que M. Lavallée pour le plan de transport. Pour ce travail exceptionnel, il donne une note de 95%, se réservant un 5% pour le cas de la rue Notre-Dame.

Il souhaite émettre deux commentaires. Le premier sur le transport des marchandises et la voie de contournement. Il demande à la Ville de s'assurer que cette voie de contournement soit reliée au point Mercier car 40% des camions qui circulent entre Montréal et la rive-sud proviennent du West Island. Il faut donc s'assurer qu'ils contournent la ville et quittent par le Pont Mercier pour rejoindre la rive-sud.

Son deuxième commentaire concerne le financement. Il indique que la Ville n'est pas la seule à demander de piger dans les taxes d'essence pour financer le transport. Même Transport Québec a parlé d'utiliser cet argent pour financer le demi milliard de dollars par année nécessaire à la réhabilitation des viaducs. Il invite la Ville à s'assurer que les sommes nécessaires à la réfection de structures destituées ne soient pas sacrifiées pour satisfaire ce qu'il appelle les caprices d'autres instances gouvernementales.

*M. Applebaum précise que dans le préambule auu texte des recommandations, la commission précise qu'elle souhaite d'abord qu'on tienne compte de l'état des infrastructures et de l'amélioration de l'offre de services aux citoyens. Lorsqu'il s'agit de constructions nouvelles, la commission recommande qu'on évalue d'abord la capacité de payer de la Ville, ce qui va tout à fait dans le sens des commentaires émis par M. Brisset.*

### **André Porlier**

#### **Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal)**

M. Porlier tient à saluer l'excellent travail réalisé par la commission. Il fait remarquer que plusieurs des recommandations de la commission ont également été proposées par le Conseil régional de l'environnement et il s'en réjouit principalement, pour la première recommandation qui concerne l'urgence d'agir. Sur la question de la réduction de l'auto, M. Porlier déplore que la commission n'ait pas fait mention d'objectifs chiffrés et il demande pourquoi.

*M. Applebaum lui rappelle que la vision de la commission d'agglomération était d'analyser les projets du plan de transport dans leur ensemble, de manière plus globale et sans nécessairement quantifier les réductions. La commission a défini des mesures et évalué les enjeux du transport de façon plus globale. Il indique à M. Porlier que deux commissions étudient le même dossier et que la commission municipale sera plus précise sur ces éléments-là.*

*Il fait remarquer que certaines recommandations, par exemple, la R- 12 parle d'introduire, parallèlement à l'amélioration de l'offre de services en transport en commun, des mesures dissuasives pour réduire le volume de circulation en s'appuyant sur celles qui relèvent de la propre juridiction de l'agglomération. Il mentionne qu'il est évident que l'objectif du plan de transport est de réduire la circulation, et que certaines des recommandations de la commission vont dans ce sens lorsque l'on parle d'introduire des mesures pour assurer la la sécurité des piétons et de piétonniser certaines rues à certains moments de l'année.*

M. Porlier émet un second commentaire sur le projet de la rue Notre-Dame. Il mentionne que les objectifs du plan de transport sont de réduire la circulation et de favoriser les transports collectifs et actifs et déplore qu'en même temps la Ville qui s'était pourtant positionnée clairement contre une solution autoroutière en 2002, annonce la semaine dernière la réalisation d'un projet à trois voies par direction en autoroute en plus du transport en commun. Il fait part de sa déception et de celle de tous les groupes qui ont participé à ce débat public face à cette décision de la Ville.

**Gilbert Bauer**  
**Citoyen**

M. Bauer souhaite adresser une question sur le financement du plan de transport. Il constate que le financement repose totalement sur les particuliers avec l'instauration de péages, de taxes sur l'essence, etc. Il demande à la commission si elle a envisagé de faire participer les gros acteurs économiques de Montréal, les gros propriétaires d'immeubles et de tours à bureaux, en leur imposant des taxes supplémentaires?

*M. Applebaum lui indique que les grosses compagnies paient déjà des taxes grâce auxquelles on a des PTI dans les arrondissements qui servent à investir dans les infrastructures pour répondre aux besoins de la population. Le financement doit aussi faire appel aux autres paliers de gouvernement. Les coûts de réfection des infrastructures sont énormes et tous ceux qui les utilisent doivent faire leur part. M. Applebaum pense qu'une augmentation du coût de l'essence pourrait avoir un effet sur les consommateurs en les incitant à acheter de plus petites voitures ou à prendre les transports en commun. Quant à l'imposition de taxes supplémentaires pour les grosses corporations, M. Applebaum indique que ce n'est pas une avenue qui a été explorée. La commission a surtout considéré les utilisateurs de la voiture et les différents paliers de gouvernement.*

**Shanake Seneviratne**

M. Seneviratne souhaite émettre quelques commentaires. En regard du projet de la rue Notre-Dame, il croit que toute amélioration apportée à Notre-Dame est une bonne chose car c'est une artère dangereuse. Il fait aussi référence aux voies réservées pour autobus et taxis sur cette artère et au service de nuit. Quant à la R-8 qui précise d'évaluer la possibilité de faire intervenir d'autres types d'équipements pour le prolongement du métro vers l'Est, il suggère plutôt qu'on implante un service provisoire de surface aux heures de pointe, à l'extrémité de la ligne bleue, possiblement la ligne d'autobus 141, en prévoyant des arrêts aux endroits planifiés pour les futures stations de métro.

*M. Applebaum indique qu'en effet, le métro de Montréal a été construit pour circuler en souterrain et non en surface, mais que la commission souhaitait, avant de prendre une décision de plusieurs centaines de millions de dollars, que le service évalue d'autres possibilités qui pourraient être moins coûteuses pour le prolongement de cette ligne de métro dans l'Est. M. Applebaum précise que la commission a étudié cette question d'un équipement de surface pendant plusieurs séances de travail.*

**5. Période questions des membres de la commission**

Sans objet

**6. Varia**

Sans objet

**7. Levée de l'assemblée**

Avant de lever l'assemblée, M. Applebaum tient à remercier la secrétaire-recherchiste pour le travail exhaustif réalisé dans le cadre de cette consultation. Il la remercie pour sa compétence, sa disponibilité et sa capacité à répondre aux besoins d'information de la commission. M. Applebaum remercie également à nouveau toutes les personnes qui ont participé à la consultation, les élus, les fonctionnaires, le public.

M. Bernard Blanchet remercie quant à lui le président et les membres de la commission de lui avoir permis de les accompagner tout au long des travaux de cette commission sur le plan de transport.

---

Sur une proposition de M. Sylvain Lachance, appuyée par M. Gaëtan Primeau, l'assemblée est levée à 20h00.

---

**ADOPTÉ LE :** 27 MARS 2008

Original signé

M. Michael Applebaum  
Président

Original signé

Mme Christiane Bolduc  
Secrétaire recherchiste