

**Commission permanente du conseil d'agglomération
sur l'environnement, le transport et les infrastructures**

LE PLAN DE TRANSPORT 2007

Réinventer Montréal

Rapport de consultation et recommandations

**Rapport déposé au conseil d'agglomération
le 20 décembre 2007**

Ville de Montréal

Service des affaires corporatives
Direction du greffe
Division du soutien aux commissions et suivi
275, rue Notre-Dame Est, bureau R.134
Montréal (Québec) H2Y 1C6

La Commission :

Président

*M. Michael Applebaum
Maire
Arrondissement de Côte-des-
Neiges-Notre-Dame-de-Grâce*

Vice-président

*M. Edgar Rouleau
Maire
Cité de Dorval*

Membres

*M. Richard Bélanger
Maire
Arrondissement de l'Île-Bizard-
Sainte-Geneviève*

*M. Sylvain Lachance
Conseiller de ville
Arrondissement de Villeray-Saint-
Michel-Parc-Extension*

*Mme Ginette Marotte
Conseillère de ville
Arrondissement de Verdun*

*M. Gaétan Primeau
Conseiller de ville
Arrondissement de Mercier-
Hochelaga-Maisonneuve*

*M. Campbell J. Stuart
Maire
Ville de Montréal-Ouest*

Montréal, le 20 décembre 2007

*Monsieur Claude Trudel,
Président du conseil d'agglomération
Hôtel de ville de Montréal*

Monsieur le président,

Conformément au règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération (06-024), nous avons l'honneur de déposer, au nom de la Commission sur l'environnement, le transport et les infrastructures, le rapport de la consultation publique sur le plan de transport de Montréal tenue le 11 juin, les 29, 30 et 31 août, 6 et 7 septembre 2007 ainsi que les recommandations de la commission adoptées le 22 novembre 2007.

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

(original signé)

*Michael Applebaum
Président*

(original signé)

*Christiane Bolduc
Secrétaire-rechercheuse*

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	4
Le processus d'étude publique	4
LE PLAN DE TRANSPORT	6
Mise en contexte.....	6
Les grands chantiers du plan de transport	6
COMMENTAIRES DES CITOYENS ET ORGANISMES	8
Grille d'analyse de la commission	8
Une vision partagée par la majorité	8
La mise en œuvre du plan de transport.....	9
Le transport en commun.....	9
Le réseau routier.....	12
Le vélo	14
La marche.....	14
La qualité de vie et la sécurité	15
Le transport des marchandises et les déplacements à vocation économique.....	16
La gouvernance.....	16
Le financement	17
CONCLUSION.....	18
LES RECOMMANDATIONS	19
ANNEXE 1	30
Les porte-parole et les personnes-ressources	30
Pour la Ville de Montréal.....	30
Pour la Société de transport de Montréal	30
ANNEXE 2.....	31
Liste des intervenants.....	31
Séance du 11 juin 2007	31
ANNEXE 3.....	32
Liste de mémoires présentés	32
Séance du 29 août 2007, 19 h 00.....	32
Séance du 30 août 2007, 9 h 30.....	32
Séance du 31 août 2007, 9 h 30.....	33
Séance du 6 septembre 2007, 19 h 00.....	34
Séance du 7 septembre 2007, 9 h 30.....	34
Liste des mémoires déposés sans présentation orale.....	35
ANNEXE 4.....	37
Liste des intervenants	
Séance du 22 novembre 2007.....	37

INTRODUCTION

La Commission permanente du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures a été mandatée pour procéder à l'étude publique du plan de transport de Montréal, intitulé *Réinventer Montréal*. Afin de favoriser une participation massive des Montréalais à ce dossier d'importance, la commission a choisi de procéder à la consultation en deux temps. D'abord, une première séance publique d'information, tenue le 11 juin 2007, a permis de présenter à la population l'ensemble des 21 chantiers proposés dans le plan de transport.

Cinq assemblées publiques de consultation ont par la suite été réalisées, les 29, 30, 31 août et les 6 et 7 septembre 2007, certaines en soirée, d'autres en matinée, afin de recevoir les commentaires et les mémoires de citoyens et d'organismes provenant de différentes sphères d'activités : milieu universitaire, spécialistes de la santé publique, intervenants en transport, regroupements de gens d'affaires, municipalités, partis politiques, groupes environnementaux, milieu associatif des personnes handicapées et autres. Après avoir entendu et analysé les commentaires et les propositions du public, la commission a adopté ses recommandations à l'occasion d'une assemblée publique tenue le 22 novembre 2007.

Au cours de la première assemblée d'information, M. Michael Applebaum, président de la commission, a défini les objectifs de la consultation et introduit le sujet à l'étude, M. André Lavallée, membre du comité exécutif responsable de l'aménagement urbain et du transport collectif, a présenté la vision et les enjeux du plan de transport, et M. Marc Blanchet, directeur, à la Direction du transport au Service des infrastructures, du transport et de l'environnement a donné les détails des différents projets du plan de transport de Montréal.

Des personnes-ressources du Service des infrastructures, du transport et de l'environnement de la Ville de Montréal et de la Société de transport de Montréal ont été présents tout au long des assemblées de consultation pour fournir le soutien et l'expertise nécessaires.

Le processus d'étude publique

Des avis publics précisant l'horaire et les modalités de participation ont paru 14 jours avant la tenue de la première assemblée publique, soit le 28 mai 2007, dans deux quotidiens montréalais, un francophone et un anglophone. Les assemblées ont également été annoncées au moyen d'un affichage dans les bureaux Accès Montréal, les bureaux d'arrondissement et hôtels de ville de l'agglomération et sur le portail de la Ville. De plus, une invitation a été expédiée, par courrier régulier et courrier électronique, à plus de 1 000 personnes et représentants d'organismes susceptibles d'être intéressés par le sujet. Enfin, un communiqué a été transmis à tous les médias nationaux et locaux.

Plus de 270 personnes se sont présentées à l'une ou l'autre des sept séances publiques de la commission qui comportaient une période de questions et de commentaires réservée aux citoyens. L'assemblée publique d'information du 11 juin 2007 visait à présenter le plan de transport, elle a aussi permis d'apporter des précisions et de répondre à des questions d'éclaircissement. Au cours des assemblées publiques des 29, 30 et 31 août et 6 et 7 septembre 2007, la commission a entendu plus de soixante-dix intervenants qui ont présenté leurs mémoires ou fait des commentaires alors qu'une vingtaine de mémoires ont été déposés sans présentation orale. Les recommandations de la commission ont été

adoptées à l'unanimité, à l'occasion de l'assemblée publique du 22 novembre 2007. Tous les mémoires présentés à la commission peuvent être consultés sur le site de la commission à l'adresse www.ville.montreal.qc.ca/commissions.

Douze séances de travail ont été nécessaires afin d'étudier le plan de transport, préparer les assemblées publiques, analyser les interventions et formuler les recommandations. Durant cette période, la commission a pu compter sur la collaboration précieuse de M. Yves Provost, directeur du Service des infrastructures, du transport et de l'environnement et directeur général adjoint, de M. Marc Blanchet, directeur, Direction du transport, de M. Jean Bertrand, chef de division, Division du développement des transports et M. François Major, conseiller en aménagement et chef d'équipe ainsi que des représentants de la Société de transport de Montréal. La Division du soutien aux commissions et suivi a également été mise à contribution, plus particulièrement Mme Amélie Régis et M. Pierre G. Laporte qui ont participé aux travaux de compilation et d'analyse des mémoires ainsi que Mme Despina Chrysagis qui a assuré le soutien nécessaire à la production de plusieurs documents dans le cadre de la consultation publique.

Enfin, la commission tient à remercier M. Bernard Blanchet, conseiller d'arrondissement à Lachine, pour sa participation à toutes les assemblées publiques tenues dans le cadre de cette consultation. M. Blanchet a en effet joint les rangs de la commission, en vertu de l'article 16.1. du Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération (06-024). Cet article stipule que sur autorisation du président d'assemblée, les membres des conseils municipaux et d'arrondissement de l'agglomération qui ne sont pas membres d'une commission peuvent participer à une assemblée de celle-ci, avec droit de parole mais sans droit de vote.

Conformément au même Règlement, le présent document peut être consulté sur la page Internet des commissions à www.ville.montreal.qc.ca/commissions de même qu'à la Division du soutien aux commissions et suivi de la Direction du greffe, bureau R-134 de l'hôtel de ville.

LE PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

Mise en contexte

Le plan de transport, *Réinventer Montréal*, est issue d'une démarche plus large de planification et de consultation qui s'est amorcée en 2002 à l'occasion du Sommet de Montréal et qui a permis de dégager des orientations fortes s'appuyant notamment sur le transport collectif comme mode privilégié de déplacement des personnes, la consolidation de Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises, l'amélioration de l'offre de transport et l'adoption de cibles précises de réduction de l'usage de l'automobile.

De grandes étapes ont balisé cette démarche dont l'établissement, en 2004, de la vision et des objectifs stratégiques de la Ville en matière de transport dans un document intitulé *Vision et objectifs*. Le plan de transport de Montréal s'est élaboré autour de cette vision qui a été définie comme suit : « 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. »

La deuxième étape a permis de décrire le système de transport montréalais et d'en cibler les forces et les faiblesses par rapport au document de la Vision. La consultation réalisée sur le document du portrait et du diagnostic du système de transport a permis de recueillir l'adhésion des partenaires et de dégager des recommandations qui ont été intégrées au plan de transport.

Le plan de transport 2007, *Réinventer Montréal*, propose un changement radical dans la façon d'envisager les déplacements à Montréal en mettant l'accent sur les transports actifs et collectifs. Le Plan prévoit un ensemble de mesures visant à stimuler le transport en commun, à redonner la primauté au piéton, à favoriser un usage accru du vélo, à encourager les usages collectifs de l'automobile et améliorer la sécurité. Le transport collectif y est en effet présenté comme un outil structurant du développement de Montréal qui sera dorénavant lié aux enjeux de la qualité de vie et des changements climatiques et non plus aux seules questions de la fluidité de la circulation.

Les notions de la protection de l'environnement, de la qualité de l'air, de la qualité de vie, de la quiétude des quartiers, de la santé et la sécurité sont au cœur du plan de transport de Montréal. Ce plan devrait constituer un cadre de référence pour les interventions et le positionnement de l'agglomération de Montréal au sein de la Communauté métropolitaine de Montréal et servir d'élément structurant de l'aménagement du territoire.

Le plan devrait faire l'objet, dès 2008, d'un suivi selon des indicateurs précis qui permettront d'évaluer les résultats sur une base annuelle et triennale ainsi que d'une révision prévue en 2012.

Les grands chantiers du plan de transport

Le plan de transport met de l'avant 21 chantiers qui représentent les interventions prioritaires que la Ville réalisera simultanément d'ici 10 ans. Les chantiers sont les suivants :

- Implanter un réseau de tramways
- Réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau
- Moderniser le matériel roulant et les équipements du métro
- Prolonger le métro vers l'est
- Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage
- Favoriser le covoiturage
- Installer une plus grande capacité de transport en commun dans le corridor Pont Champlain – Bonaventure
- Implanter un réseau de transport rapide par autobus en site propre
- Implanter des mesures prioritaires pour autobus
- Instaurer des plans de gestion des déplacements
- Moderniser la rue Notre-Dame
- Réaliser le train de l'Est
- Doubler le réseau cyclable
- Mettre en oeuvre la Charte du piéton
- Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux
- Redonner aux résidants la qualité de vie qui leur revient
- Accroître la sécurité des déplacements
- Entretenir et compléter le réseau routier de l'Île
- Faciliter le transport de marchandises et les déplacements à vocation économique
- Revoir la gouvernance
- Se donner les moyens de nos ambitions

La mise en œuvre de ces projets représente un coût significatif en sus des dépenses déjà consacrées au transport, mais l'impact qu'ils auront sur la santé, la sécurité, l'environnement et le fonctionnement même du système de transport permettra de réduire les dépenses dans ces domaines.

Outre les moyens financiers dont elle dispose déjà, Montréal prévoit consacrer au cours des dix prochaines années, un peu plus de 240 M\$ supplémentaires par année pour la réalisation des chantiers du plan de transport. Pour y arriver, Montréal compte sur une combinaison de plusieurs sources de nouveaux revenus incluant notamment la stratégie nationale des transports en commun, l'instauration d'un système de péage, la récupération d'un point de pourcentage de la TPS et l'application de nouveaux champs fonciers.

COMMENTAIRES DES CITOYENS ET DES ORGANISMES

La commission a pu constater le vif intérêt qu'a soulevé la présentation du plan de transport 2007, *Réinventer Montréal*, et ses 21 chantiers. La commission a recensé l'inscription de plus de cent citoyens et représentants de différents organismes qui ont pris la parole aux sept séances publiques qu'elle a tenues, soit une séance d'information le 11 juin 2007, cinq séances d'audition des mémoires réalisées les 29, 30 et 31 août et 6 et 7 septembre 2007, et une séance d'adoption des recommandations, le 22 novembre 2007.

Ces participants ont présenté un éventail de propositions dont la commission a pris connaissance et qu'elle a analysées en séances de travail.

Le nombre de mémoires, d'avis ou de commentaires portés à l'attention de la commission s'élève à plus de 80. La liste des personnes et des organismes qui ont présenté et déposé des mémoires ou fait des commentaires figure à l'annexe 3 du présent rapport. Quant aux personnes qui sont intervenues lors des séances d'information et d'adoption des recommandations, elles sont présentées aux annexes 2 et 4 du document.

Enfin, l'annexe 1 du rapport fournit la liste complète des personnes-ressources de la Ville de Montréal et de la Société de transport de Montréal qui ont appuyé les travaux de la commission en lui fournissant, à de nombreuses reprises, les avis techniques et l'expertise nécessaire à l'analyse des chantiers et de certaines propositions.

La grille d'analyse de la commission

Avant d'aborder son travail d'analyse proprement dit, la commission s'est fixée des critères à partir desquels elle a évalué les nombreuses propositions soumises dans le cadre de la consultation. Les notions de coût et de financement disponible, de retombées économiques, d'environnement et de développement durable, de santé et sécurité ainsi que les aspects d'accessibilité universelle et de protection des milieux naturels ont constitué la lunette d'analyse des recommandations proposées.

Compte tenu du niveau de financement exigé pour la réalisation des projets du plan de transport, les membres de la commission ont également choisi, de mettre l'emphase sur les projets réalisables rapidement, à même les ressources budgétaires de l'agglomération, et qui répondent à des besoins immédiats. Enfin, 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.

Une vision partagée par la majorité

Dans l'ensemble, le nouveau plan de transport, *Réinventer Montréal*, a été bien accueilli par la population. À quelques exceptions près, la majorité des participants entendus ont manifesté leur adhésion sans réserve à l'intention générale du plan de transport d'investir dans le développement de modes alternatifs à l'auto et à la volonté de l'agglomération d'améliorer sensiblement la mobilité des personnes sur son territoire en favorisant le transport collectif et actif. L'ensemble des intervenants ont salué unanimement le virage

stratégique que tente de provoquer ce plan en matière de transport urbain, et ils ont convenu de l'influence marquante que son adoption aura sur la ville.

Dans ce rapport, les commentaires, les propositions et les préoccupations que les citoyens et les organismes ont adressés à la commission, sont regroupés par thèmes.

La mise en œuvre du plan de transport

L'étude des mémoires soumis à la commission a permis de dégager quelques lignes de force. Les questions touchant le financement des différents projets du plan de transport, l'état actuel des infrastructures et du réseau routier de même que la nécessité d'agir rapidement ont été évoquées à plusieurs reprises.

La commission a jugé essentiel d'inscrire ces tendances au premier plan de son analyse et d'en faire ses premières recommandations, soit 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, et 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.

Le transport en commun

Plusieurs chantiers du plan de transport portaient sur le thème du transport en commun.

Sur la question de la **navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau**, la commission a reçu des propositions qui appuient quasi unanimement la réalisation du projet. La commission a été sensible aux commentaires du Conseil du patrimoine de Montréal et d'Héritage Montréal à l'effet d'accorder une attention particulière aux notions de design et d'intégration harmonieuse dans le paysage urbain de ce nouvel ouvrage d'infrastructure urbaine. La commission a également accueilli favorablement les propositions d'intégrer sur le parcours un arrêt ou deux, et de prévoir ultérieurement un prolongement jusqu'à Ste-Anne de Bellevue dans le cadre d'une stratégie de transport durable, telles que présentées par le Centre universitaire de santé McGill (CUSM) et le Conseil de développement d'affaires du West Island. Quant au choix du tracé à privilégier, la commission a préféré ne pas intervenir sur la question, laissant le soin aux experts de déterminer le tracé jugé le plus efficace pour l'agglomération de Montréal. Dans son mémoire, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain a estimé « qu'il est inhabituel qu'une métropole de la taille de Montréal ne soit pas dotée d'une telle infrastructure pour permettre un accès aisé et rapide entre le centre-ville et l'aéroport. »

Le projet **d'implantation d'un tramway au centre de l'agglomération** a suscité des commentaires, des propositions et des recommandations de tous ordres. Si d'aucuns estiment que ce mode de transport favorise la diversification de l'offre de transports publics comme le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME), d'autres sont d'avis que ce projet dispendieux et ambitieux risque de reporter des projets réalisables immédiatement et ils estiment qu'un chantier de cette envergure devrait faire l'objet d'études exhaustives quant au coût estimé et au potentiel de fréquentation. Ces dernières observations ont notamment été faites à la commission par la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de Montréal et le comité de résidents et résidentes de l'Avenue

Christophe-Colomb. L'organisme Les Amis de la montagne a de son côté proposé que soit augmentée la fréquence des autobus de la ligne 11 avant d'évaluer la pertinence d'implanter un tramway sur la voie Camilien-Houde. Le Regroupement économique et social du Sud-Ouest propose pour sa part de réaliser simultanément l'embranchement du tramway dans l'axe du Canal Lachine.

La commission a évalué que bien qu'il s'agisse d'un excellent complément et prolongement au réseau de métro actuel, le projet d'implantation d'un tramway au centre de l'agglomération devrait être envisagé dans un horizon à plus long terme compte tenu du financement important qui y est associé. La commission a de plus estimé que le projet pourrait donner lieu à des études comparatives des tracés qui correspondent aux meilleures opportunités d'achalandage.

Les chantiers 3 et 5 du plan de transport qui concernent **la modernisation du matériel roulant et des équipements du métro de Montréal** ainsi que **l'amélioration des services de la Société de transport de Montréal pour accroître l'achalandage de 8% en cinq ans**, ont suscité de nombreux commentaires de la part d'intervenants de tous horizons.

Les organismes qui se sont adressés à la commission ont tous appuyé les interventions du plan de transport visant à remplacer les voitures MR-63 qui permettront d'améliorer la fiabilité et la capacité du métro. La commission a accueilli favorablement cette position d'autant qu'il s'agit d'un projet en cours qui répond à des besoins immédiats en termes de sécurité. La commission a également retenu la proposition de M. Pierre Barrieau, doctorant en études urbaines à l'UQAM, à l'effet d'établir un programme de mise à niveau des stations de métro et des trains pour permettre l'accessibilité universelle aux personnes à mobilité réduite.

Le chantier sur l'amélioration des services de la STM en vue d'accroître l'achalandage de 8% en cinq ans a fait l'unanimité en termes de priorité d'interventions. La commission a entendu sur le sujet tout un éventail de propositions dont elle a retenu pour l'essentiel les éléments qui suivent. Les membres de la commission ont été sensibles aux préoccupations émises par le milieu associatif des personnes handicapées (CRADI, EX AEQUO, RUTA, ROPMM et RAAM) et l'Office des personnes handicapées du Québec face au transport adapté et en particulier à son financement. Selon ce dernier organisme, la Ville et la STM devront consentir des budgets supérieurs à l'activité de transport adapté vu l'accroissement constant de la clientèle pour ce type de transport.

Plusieurs intervenants ont fait valoir que d'importants secteurs d'emplois sont mal desservis par le transport en commun. Le Regroupement économique et social du Sud-Ouest, le Conseil régional FTQ du Montréal métropolitain, la Ville de Montréal-Est, l'organisme Voyagez futé, les Centres de gestion des déplacements de Côte-des-Neiges et de l'Est ont demandé que les horaires et la fréquence de passage de certaines lignes soient adaptés aux horaires des travailleurs. D'autres organismes tels que le Forum jeunesse de l'Île de Montréal, et un représentant de l'Université McGill ont pour leur part souhaité que les horaires et les circuits d'autobus tiennent compte des besoins des étudiants et des jeunes. D'une manière plus générale, le parti Vision Montréal a recommandé que ces horaires et circuits respectent les nouvelles habitudes des Montréalais en matière de travail, d'études et de loisirs et que des partenariats soient développés avec les entreprises culturelles pour offrir des billets d'autobus aux personnes qui prennent des abonnements. La commission a intégré toutes ces propositions dans une de ses recommandations.

Dans son mémoire, la Direction de la santé publique de Montréal a fait valoir que la volonté de réduire la dépendance à l'automobile a peu de chance de se concrétiser si elle repose uniquement sur l'offre de transport collectif ou sur l'amélioration des conditions du transport actif. Selon l'organisme, le succès du virage exige aussi des mesures dissuasives comme par exemple la diminution de l'offre de stationnement. La commission adhère totalement à cette analyse et elle recommande, comme le propose la DSP, que des mesures dissuasives de réduction du volume de la circulation soient introduites parallèlement à l'amélioration de l'offre de service en transport en commun.

Toujours sur le thème du transport en commun, la question du **prolongement du métro vers l'est** a donné lieu à des représentations de la part de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'Île de Montréal qui souhaite que le prolongement de la ligne bleue de Saint-Michel à Pie IX soit planifié sur un horizon de 5 à 10 ans. Les membres de la commission se sont entendus sur le fait qu'il s'agit d'un projet important qui répond à des besoins identifiés dans un secteur de la ville qui est mal desservi par les transports en commun. Suite à une proposition de transformer la ligne bleue en métro souterrain et de surface, soumise par le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME), la commission s'est informée de la faisabilité d'un tel projet. Compte tenu des coûts élevés qui sont liés aux travaux d'implantation et de prolongement du métro, la commission recommande qu'une évaluation soit faite par le service sur la possibilité de faire intervenir des équipements de surface dans le prolongement de cette ligne de métro.

L'implantation d'un réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB) et de mesures prioritaires pour autobus sur 240 kilomètres d'artères, a suscité plusieurs commentaires favorables. La Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve a dit souhaiter que la voie réservée prévue dans l'axe du boulevard Pie-IX soit réactivée rapidement. Cet avis est partagé par la Chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord, Transport 2000 Québec, le Centre de gestion des déplacements de CDN, Voyagez futé et le Centre de gestion des déplacements de l'Est qui ont aussi appuyé l'implantation d'une seconde voie réservée au niveau du boulevard Henri-Bourassa. La Chambre de commerce du Montréal métropolitain a mentionné qu'en plus de paver la voie à l'intégration de lignes de tramway, l'implantation d'un réseau de transport rapide en site propre, constitue une mesure extrêmement efficace pour favoriser le choix du transport en commun par autobus et accroître sa part de marché. La commission a par ailleurs fait sienne la recommandation de la Direction de la santé publique de Montréal publique visant la réalisation, sans délai, des mesures offrant le meilleur rapport coût-bénéfice pour améliorer le service de transport en commun, comme par exemple un réseau élargi de voies réservées en site propre pour autobus. La commission est d'avis que la mise en place de cette mesure qui convient bien aux secteurs moins centraux bénéficiera à l'ensemble de l'Île de Montréal.

L'implantation de mesures prioritaires pour autobus sur 240 km d'artères a fait l'unanimité des participants et des membres de la commission qui considèrent la réalisation de ce chantier comme prioritaire, à un coût minimum. La Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'Île de Montréal a de plus fait valoir l'urgence d'implanter ce chantier dès 2008 afin de donner un accès par transport en commun aux travailleurs des parcs industriels de tout l'Est de Montréal.

Les cyclistes et les motocyclistes ont tour à tour revendiqué la possibilité de pouvoir circuler sur ces futures voies réservées. Le Comité d'action politique motocycliste a demandé à la

commission que les motos puissent utiliser les voies réservées aux autobus et aux taxis pendant les heures de pointe tout en y assurant un contrôle adéquat de la vitesse. Vélo Québec, pour sa part, a fait savoir qu'il faudrait permettre aux cyclistes d'emprunter les voies réservées pour autobus sans attendre les conclusions d'un projet-pilote. Pour des raisons de sécurité, les membres de la commission ont émis des réserves sur la pertinence d'une circulation motocycliste à l'intérieur des voies dédiées. Ils ont par ailleurs été sensibles aux revendications de Vélo Québec et ont recommandé que le service des infrastructures, du transport et de l'environnement puisse évaluer la possibilité d'élargir la chaussée lors de la conception de nouveaux aménagements afin de permettre une utilisation partagée et sécuritaire des voies par les autos et les vélos, comme il en existe en Europe.

La **réalisation du train de l'Est** est un projet déjà autorisé par le gouvernement du Québec et il répond à des besoins majeurs et identifiés. La Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'Île de Montréal a fait savoir à la commission que ce chantier constituait sa deuxième priorité, et elle a recommandé de prévoir un plan d'arrimage des gares à un service d'autobus rapides pour offrir une desserte améliorée des parcs industriels de l'est. À l'appui de cette proposition, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain a révélé aux membres de la commission que l'est de la ville de Montréal demeure peu desservi actuellement par le transport en commun, notamment les quartiers industriels où certaines entreprises éprouvent des problèmes de recrutement en raison de la difficulté de s'y déplacer. L'organisme Transport 2000 Québec, pour sa part, a dit appuyer le projet du train de l'Est depuis ses débuts parce qu'il offrira aux citoyens des arrondissements de l'est et du nord-est de Montréal un mode de transport moderne et rapide en plus d'offrir une option très intéressante aux navetteurs des banlieues de l'est et du nord-est de l'Île de Montréal.

La commission a également reçu avec attention les préoccupations émises par le Conseil du patrimoine de Montréal sur la construction d'une nouvelle gare dans la Trame verte de l'Est qui constitue un écoterritoire déjà inscrit dans la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels. La commission est d'avis que cette nouvelle construction devra se faire sans perturber l'équilibre de l'écosystème.

Enfin, le dernier chantier regroupé sous le thème du transport en commun, le **covoiturage**, a été accueilli favorablement par la majorité des intervenants. De nombreux participants ont insisté sur la nécessité de réaliser des ententes avec les entrepreneurs ou même d'instaurer des incitatifs financiers afin de hausser la participation au covoiturage. L'organisme Communauto a recommandé, à l'instar de plusieurs autres participants, de prévoir plus de places de stationnement dédiées à cette activité. Les membres de la commission ont quant à eux souligné l'importance que peuvent jouer les Centres de gestion des déplacements dans la sensibilisation et la mobilisation des automobilistes à cette mesure et ils ont retenu la proposition d'un participant d'instaurer progressivement des corridors réservés sur l'ensemble des grands axes routiers de l'agglomération.

Le réseau routier

La commission a regroupé dans ce chapitre les commentaires que les citoyens ont émis sur le chantier 11 concernant la modernisation de la rue Notre-Dame, et sur le chantier 18, dédié à l'entretien et au parachèvement du réseau routier de l'Île.

Les avis sont partagés sur la réalisation de **la modernisation de la rue Notre-Dame**. Si certains considèrent qu'il s'agit d'une priorité pour l'Est de Montréal et d'un projet attendu de longue date par l'industrie du transport routier, d'autres invitent la ville à y porter une attention particulière afin de minimiser le transport de marchandises sur cet axe routier, comme le suggère la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Un autre organisme, le Groupe de recherche urbaine de Hochelaga-Maisonneuve a exprimé des réserves sur le projet actuellement proposé qui est en contradiction, selon lui, avec le projet initial du boulevard urbain humanisé.

Le Conseil régional des élus encourage pour sa part la Ville à confirmer le rôle stratégique du transport en commun sur cet axe et à implanter des mesures qui favoriseront la fluidité du transport des marchandises dans ce secteur, sans compromettre la qualité de vie des riverains. La commission a porté une attention particulière aux attentes exprimées par le Conseil du patrimoine de Montréal sur les principaux éléments patrimoniaux à sauvegarder sur le parcours de cette artère, autant les parcs riverains que l'architecture et le paysage.

Il est apparu primordial à la Commission, suite aux échanges qui ont eu lieu en séances de travail, de poursuivre ce chantier et d'y accorder le suivi nécessaire dans les meilleurs délais.

Le chantier 18 sur **le parachèvement du réseau routier** a quant à lui a suscité beaucoup de discussions tant en assemblée publique qu'en séance de travail. Plus particulièrement, le projet Cavendish que le plan de transport prévoit réaliser en deux phases, et qui reporte à plus de 10 ans l'échéance de la réalisation du lien Cavendish/Cavendish, a provoqué une véritable mobilisation des arrondissements et des villes liées touchés par le projet. Les villes de Côte-Saint-Luc, Hampstead, Ville Mont-Royal, des représentants, des élus et des citoyens de Côte-des-Neiges sont venus tour à tour déplorer le report de ce projet qui a fait l'objet, dans le passé, d'ententes signées et de promesses fermes de la part de plusieurs paliers de gouvernements. Ces intervenants ont demandé à l'unanimité que le projet soit considéré prioritaire tel que défini dans le plan d'urbanisme et qu'il respecte le calendrier initial de réalisation établi par le Bureau de gestion du projet Cavendish. Le Centre de gestion des déplacements de Saint-Laurent a également recommandé dans son mémoire que la Ville s'en tienne à la résolution de son conseil municipal de 2004 qui prévoit la réalisation accélérée des travaux d'extension. Le Regroupement des résidents du secteur Toupin a demandé quant à lui que l'ouverture du boulevard Cavendish ne se fasse pas dans l'axe de la rue résidentielle Toupin.

D'autres mémoires ont fait référence à l'entretien et à la mise à niveau nécessaire du réseau routier actuel. La Direction de la santé publique de Montréal a émis l'opinion que la Ville priorise l'entretien du réseau routier actuel pour le rendre plus sécuritaire et fonctionnel plutôt que de viser l'expansion de sa capacité. Les membres de la commission ont convenu que l'état actuel des infrastructures exigeait que l'on intervienne promptement sur leur entretien et leur réhabilitation, mais ils ont aussi considéré essentiels tous les travaux qui permettront d'améliorer et de compléter le réseau routier actuel.

Les membres de la commission ont demandé plusieurs précisions en séances de travail aux responsables du service des infrastructures, du transport et de l'environnement sur la nature et le financement des différents projets visant à compléter le réseau routier. À la lumière de ces échanges et des opinions exprimées en assemblées publiques, la commission a pu évaluer l'importance des différents projets routiers, et la pertinence de les réaliser en continu, dans le cas des projets prévus dans l'ouest de l'agglomération.

La question de la gestion des déplacements a été abordée dans le cadre du 10^e chantier visant **l'instauration de plans de gestion des déplacements**. Les membres de la commission se sont entendus sur le travail remarquable réalisé par les centres de gestion des déplacements partout où ils sont implantés. Ils ont accueilli favorablement l'idée avancée dans le mémoire conjoint des organismes Voyagez futé, CGD Côte-des-Neiges et CGD de l'Est, d'offrir les services d'un centre de gestion de déplacements à toute entreprise, institution ou promoteur de qui la Ville entend exiger un plan de gestion des déplacements et d'étendre progressivement leur territoire d'intervention à l'ensemble de l'Île.

Le vélo

Le chantier qui vise à **doubler le réseau cyclable en sept ans** est bien accueilli par l'ensemble des intervenants. La ligne de fond qui se dégage de plusieurs mémoires concerne les aspects de la sécurité et de l'intégration des réseaux cyclables. La Direction de la santé publique de Montréal insiste sur cette question et demande à l'agglomération de s'assurer que les aménagements urbains actuels et à venir pour cyclistes respectent les règles de l'art en matière de sécurité. M. Peter Krantz a émis la même inquiétude et démontré, photos à l'appui, plusieurs cas d'aménagements non sécuritaires sur le territoire de Montréal.

Les représentants du Forum jeunesse de l'Île de Montréal et du Conseil jeunesse de Montréal souhaitent tous deux que la Ville installe des supports à vélo fiables dans des endroits stratégiques tels que les stations de métro, les stationnements extérieurs et intérieurs. L'intégration des réseaux cyclables aux maisons d'enseignement fait également partie des revendications des jeunes et de celles d'intervenants du milieu universitaire. D'autres mémoires ont aussi mis en relief la nécessité d'intégrer les réseaux cyclables entre les villes reconstituées et les arrondissements afin d'éviter les discontinuités.

Vélo Québec de son côté, plaide en faveur de l'utilisation partagée et sécuritaire, des voies réservées pour autobus, sans attendre les conclusions d'un projet-pilote. Les membres de la commission ont discuté longuement de cette question en séance de travail avec les personnes ressources de la Direction du transport de la Ville et de la Société de transport de Montréal. Ils ont pu constater que des expériences semblables sont réalisées avec succès en Europe et qu'il faudrait envisager redimensionner les voies, lors de la planification et la conception des aménagements à venir, pour permettre une l'utilisation partagée et sécuritaire de certaines des futures voies réservées par les autobus et les vélos.

La commission est d'avis 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.

La marche

Les chantiers 14 et 15 du plan de transport abordent le thème de la marche. Ils concernent plus précisément **la mise en œuvre de la Charte du piéton** et la **consolidation du caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux**. Ces projets sont salués comme de belles occasions d'accentuer la réputation d'une ville où il fait bon marcher.

La Charte du piéton a déjà fait l'objet d'une consultation en 2006 et la Commission en a profité pour recommander qu'elle devienne une partie intégrante du plan de transport 2007,

Réinventer Montréal. Plusieurs des actions qu'elle préconise sont d'ailleurs déjà mises en œuvre sur l'ensemble du territoire, comme l'interdiction du virage à droite au feu rouge.

Certains mémoires recommandent que l'application de la mesure visant la consolidation du caractère piétonnier de certains quartiers ne se limite pas au centre-ville, mais soit également déployée à l'échelle de l'agglomération. Un participant suggère que l'expertise liée à cette mesure soit exportée au-delà des quartiers centraux. Des participants ont fait valoir que plusieurs tronçons de rues se prêtent à ce nouveau partage de l'espace public et ils ont émis la suggestion 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. La commission a été sensible à la majorité des commentaires émis en regard de ce chantier et les a intégrés dans ses recommandations.

Qualité de vie et sécurité des déplacements

La Direction de la santé publique de Montréal a émis à l'égard des chantiers 16 et 17 du plan de transport portant sur la qualité de vie et la sécurité des déplacements, des recommandations que la commission a accueillies très positivement. L'organisme a recommandé que l'expertise nécessaire pour soutenir l'implantation de quartiers verts et l'apaisement de la circulation soit rendue accessible aux arrondissements et aux villes liées. L'organisme a aussi insisté sur les questions de sécurité dans les aménagements actuels et à venir pour piétons et cyclistes. De son côté, l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) a demandé à prioriser la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation lors de tout nouvel aménagement routier et lors des travaux de réfection. Ce sont des points de vues qui ont également été repris par d'autres participants et qui ont retenu l'attention de la commission.

Le mémoire conjoint présenté par des organismes du milieu associatif de personnes handicapées, CRADI, Ex-aequo, RUTA, ROPMM et le RAAMM, a permis de mettre en lumière les difficultés que vivent ces personnes au quotidien et de présenter leurs revendications. À cet égard, l'accélération de la mise en place de feux sonores à des intersections jugées prioritaires ainsi que le soin apporté à l'emplacement du mobilier urbain, à la largeur des trottoirs et à la dimension des terrasses sont des éléments de solution qui ont trouvé un écho favorable auprès des membres de la commission.

La question de la limite de vitesse a été soulevée à de nombreuses reprises au cours de assemblées publiques de consultation. Certains organismes ont demandé qu'elle soit abaissée à 30 km dans les zones résidentielles. La commission a jugé pertinent de recommander qu'une limite de vitesse à 40 km soit imposée sur les rues résidentielles et que cette limite soit réglementée sur les rues artérielles, à proximité des zones sensibles, avec la collaboration du gouvernement du Québec. La commission a aussi jugé essentiel de s'assurer que les pratiques actuelles de la Ville en matière de stationnement soient conformes au Code de la sécurité routière et que les correctifs nécessaires soient appliqués de manière à dégager les intersections pour une plus grande sécurité des piétons.

Le transport des marchandises et les déplacements à vocation économique

Les organismes CAMO-Route, l'Association du camionnage du Québec et al ont jugé le plan de transport incomplet et déploré qu'il ne fasse pas davantage place à des mesures qui permettraient de faciliter la circulation des camions à Montréal. Les représentants de ces organismes ont insisté sur l'importance de compléter le réseau de camionnage sur toute l'Île de Montréal. Ce point de vue est en partie repris par la Ville de Montréal-Est qui déplore que le plan n'expose qu'une fraction des enjeux et des problèmes qui affligent le transport des marchandises à Montréal, particulièrement dans l'est.

Pour sa part, le Conseil régional de l'environnement de Montréal a soulevé le fait qu'en vertu de ses engagements en matière de qualité de vie et d'environnement, le plan de transport doit intégrer des mesures permettant de réduire le nombre de nuisances liées au déplacement de véhicules lourds sur l'Île de Montréal, un avis que partage la commission. Quant au parachèvement de l'autoroute 30 qui constitue une voie de contournement importante pour le camionnage, le parti Vision Montréal souligne que la réalisation de ce projet est essentielle au soutien de l'industrie du camionnage.

La Voie maritime du Saint-Laurent a quant à elle profité de cette tribune pour rappeler aux membres de la commission les avantages environnementaux que présente le transport maritime par rapport aux autres alternatives de transport. Elle demande de favoriser le développement du transport maritime à courte distance comme complément aux réseaux routier et ferroviaire existants. Équiterre a fait une évaluation semblable de la situation et proposé de favoriser une combinaison de transport maritime et ferroviaire.

Compte tenu de la complexité des enjeux du transport des marchandises en milieu urbain et de la variété des intervenants concernés par cette activité, la commission a retenu une recommandation présentée par la Conférence régionale des élus de Montréal visant à appuyer les plates-formes de consultation telles que le Comité interrégional pour le transport des marchandises qui favorise le regroupement des acteurs concernés.

La gouvernance

L'analyse du chantier portant sur la gouvernance a mis en lumière l'importance 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. Elle a aussi permis aux membres de la commission de dégager un point d'entente sur la nécessité d'appliquer un cadre uniforme à l'ensemble de l'Île, en particulier dans le domaine du camionnage.

À l'égard de ce chantier, la Direction de la santé publique de Montréal souhaite que Montréal favorise 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.

Quant au Conseil jeunesse de Montréal, il a présenté dans son mémoire une proposition à laquelle la commission a souscrit, à savoir que Montréal s'entoure de partenaires comme Équiterre, le Conseil régional de l'environnement, la Direction de la santé publique et Vélo

Québec dont l'expertise peut lui être utile dans ses efforts de développement des transports collectifs et actifs.

Le financement

La question du financement des nombreux projets du plan de transport a été soulevée à plusieurs reprises au cours des assemblées de consultation. Si la majorité des participants se sont entendus sur la pertinence des chantiers, ils ont aussi émis des réserves quant à la disponibilité des ressources financières nécessaires à leur réalisation.

Les membres de la commission ont consacré plusieurs séances de travail à étudier cet aspect du plan de transport avec l'aide des personnes-ressources du service. La commission appuie toutes les démarches que Montréal a déjà entreprises auprès des différents paliers de gouvernement pour préciser des mesures fiscales qui lui permettront de financer le transport en commun.

La commission s'est entendue pour prioriser les mesures de financement qui peuvent être appliquées rapidement, comme l'instauration d'une taxe dédiée sur l'essence. Tout en appuyant la mesure visant l'instauration de postes de péage, la commission estime que la réalisation de ce projet exigerait plus de temps en raison des infrastructures à mettre en place.

Enfin, les membres de la commission sont d'avis que quelles que soient les solutions de financement mises de l'avant, elles doivent d'abord obtenir l'assentiment de la majorité de la population.

CONCLUSION

La commission permanente du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures salue la pertinence du plan de transport et appuie les propositions mises de l'avant qui s'inscrivent dans les grandes stratégies de développement économique et social de l'agglomération. La commission considère que le plan de transport constitue une occasion exceptionnelle pour l'agglomération d'amorcer un virage stratégique en matière de mobilité et de transport urbain.

L'analyse détaillée que la commission a pu faire des mesures proposées dans le plan de transport et des opinions exprimées par le public, lui a permis de dégager des consensus et d'ouvrir la porte à des propositions nouvelles qui visent à améliorer certains projets du plan de transport ou à en minimiser les effets perçus négativement.

La commission est d'avis que l'adoption de ce nouveau plan de transport pourrait être déterminante pour l'avenir de la ville, pour sa qualité de vie et la qualité de son environnement.

La commission souhaite souligner qu'elle a mis à profit toutes les présentations qui ont été faites dans le cadre des séances de travail et des assemblées publiques de consultation, des périodes de questions qui ont suivi, des opinions qui ont été exprimées par des personnes-ressources, et des mémoires ou commentaires qui ont été soumis par des organismes, des groupes de citoyens ou des citoyens à titre individuel.

Les recommandations qui suivent reflètent l'analyse de la commission et elles visent à bonifier un plan de transport déjà bien engagé.

LES RECOMMANDATIONS

Les recommandations de la commission ont été adoptées à l'unanimité des membres présents en assemblée publique le 22 novembre 2007

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 termes 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 efficace 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 priorités 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.

ANNEXE 1

Responsable politique :

M. André Lavallée, membre du comité exécutif, responsable de l'aménagement urbain et du transport collectif et maire de l'arrondissement de Rosemont-La-Petite-Patrie

Liste des personnes-ressources de la Ville de Montréal

Service des infrastructures, du transport et de l'environnement (SITE)

M. Yves Provost, directeur du service des infrastructures, du transport et de l'environnement et directeur général adjoint,

M. Marc Blanchet, directeur, Direction du transport,

M. Jean Bertrand, chef de division, Division du développement des transports,

M. François Major, conseiller en aménagement et chef d'équipe, Division du développement des transports

M. David Therrien, ingénieur

M. Emmanuel Felipe, ingénieur

M. Serge Lefebvre, conseiller en aménagement

M. Michel Bédard, conseiller en aménagement

M. Luc Couillard, conseiller en aménagement

Mme Isabelle Morin, conseillère en aménagement

Liste des personnes-ressources de la Société de transport de Montréal (STM)

M. Michel Tremblay, chef de division, Développement des réseaux

M. Carl Desrosiers, directeur exécutif, Direction exécutive, Exploitation

M. François Chamberland, directeur, Direction ingénierie

M. Olivier Notte, conseiller, Développement des réseaux

M. François Pépin, directeur d'études, Direction planification et développement des réseaux

Marc Bélanger, chef de division - Gestion des réseaux et relations avec les partenaires

ANNEXE 2

Liste des intervenants à l'assemblée publique d'information du 11 juin 2007

1. Mme Mathilde Le Bouadec
Regroupement des usagers du transport adapté (RUTA)
2. M. Andrew Dawson
Citoyen de Ville Saint-Laurent
3. M. Avrom Shtern
Green Coalition/La coalition verte
4. M. Cedric Cohen
Citoyen de Côte Saint-Luc
5. M. Gilbert Bauer
Citoyen
6. M. Navi Cohen
Citoyen de Côte-Saint-Luc
7. M. Pablo Dewez
Chercheur à l'Université de Montréal
8. M. Philippe Côté
Table en aménagement urbain du quartier Hochelaga-Maisonneuve
9. M. Pierre Brisset
Groupe de recherche urbaine de Hochelaga-Maisonneuve
10. M. Robert Hajaly
Citoyen de l'arrondissement de Ville-Marie

ANNEXE 3

Mémoires avec présentation orale

Mémoires présentés lors de la séance du 29 août 2007, 19h00

1. M. Normand Parisien et M. Jean Léveillé
Association Transport 2000 Québec
2. M. Claude Choinard et M. Marc Cadieux
Camo-Route et l'Association du Camionnage du Québec
3. Mme Aline Berthe
Centre de Gestion des Déplacements de Développement Économique Saint-Laurent
4. M. Normand Noiseux et M. Serge Lajeunesse
Comité d'Action Politique pour les Motocyclistes
5. M. André Porlier
Conseil régional de l'environnement de Montréal
6. Dr Richard Lessard et Dr Louis Drouin
Direction de la santé publique de Montréal
7. M. Avrom David Shtern et M. Maxime Jalbert
Green Coalition / La Coalition Verte
8. M. Andres Fontecilla
Québec Solidaire
9. Mme Bernadette Bun, **Voyagez Futé**
Mme Claude d'Anou, **Centre de Gestion des Déplacements de Côte-des-Neiges**
M. Jean Gauthier, **Centre de Gestion des Déplacements de l'Est**
10. Mme Dida Berku
Ville de Côte-St-Luc
11. Mme Vera Danyluk et Mme Catherine Hirou
Ville de Mont-Royal
12. M. Gilbert Bauer
Citoyen

Mémoires présentés lors de la séance du 30 août 2007, 9H30

1. Mme Dominique Sorel
Citoyenne de l'arrondissement de Côte-des-Neiges- Notre-Dame-de-Grâce
2. Dr Bernard Tonchin
Citoyen de la Ville de Côte-St-Luc
3. M. Irvin Itman
Citoyen de la Ville de Côte-Saint-Luc Commentaires

4. Mme Denise Lacelle
Conseil communautaire de CDN
5. M. Réjean Benoit
Option Transport durable
6. Mme Daren Laine et M. Aaron Lakoff
Projet Genèse, Côte-des-NeigesCommentaires
7. M. Anthony Housefather
Ville de Côte-St-Luc
8. M. William Steinberg, Mme Bonnie Feigendaum
Ville de Hampstead
9. M. Pierre-Yves Mélançon
Vision Montréal

Mémoires présentés lors de la séance du 31 août 2007, 9H30

1. M. Warren Allmand
Arrondissement de Côte-des-Neiges- Notre-Dame-de-Grâce
2. M. Owen Rose
Centre d'Écologie Urbaine de Montréal
3. M. Daniel Marcoux, et M. Ahmed Galipeau
Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de Montréal
4. M. Steve Matlin
Citoyen de la Ville de Côte-St-Luc Commentaires
5. M. Pierre Brisset
Groupe de Recherche Urbaine de Hochelaga-Maisonneuve
6. Mme Mathilde LeBouëdec, **Regroupement des Usagers du Transport Adapté et Accessible de l'Île de Montréal, (RUTA)**
M. Yvon Provencher, **Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain, (RAAMM)**
Mme Thérèse Collin, **Comité régional des Associations pour la Déficience Intellectuelle (CRADI)**
7. Mme Suzanne Lareau
Vélo Québec
8. Me Brian Sher
Ville de Dollard-des-Ormeaux Commentaires
9. M. Yvon Labrosse
Ville de Montréal-Est

Mémoires présentés lors de la séance du 6 septembre 2007, 19H00

1. M. Ghyslain Dufour
Arrondissement de Lachine
2. M. Yves Picard
Carrefour Jeunesse Emploi de Marquette
3. M. Roy Salomon
Centre Commercial Cavendish
4. M. Lewis Poulin
Citoyen
5. M. Peter Krantz
Citoyen
6. Mme Florence Salnave
Chambre de commerce du Sud-Ouest
7. M. Gerry Arsenault
Conseil de Développement des Affaires du West Island
8. Mme Claudia Lacroix-Perron
Conseil Jeunesse de Montréal
9. M. Jean-François Desgroseillers et M. Martin Surprenant
Projet Montréal
10. M. Claude Martineau
Québec en forme
11. M. Marc-Antoine Pouliot, Mme Yolande Bergeron, M. Marc Lessard
Solidarité Mercier-Est
12. Mme Janelle Bouffard et M. Carl Bégin
Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve
13. M. Mario Seneviratne
Université McGill

Mémoires présentés lors de la séance du 7 septembre 2007, 9H30

1. Michel Tremblay
Association des résidants de Cité Jardins
2. M. André Bélisle
Association Québécoise de Lutte contre la Pollution Atmosphérique (AQLPA)
3. M. Pierre Barrieau
Citoyen
4. M. Pierre Marcoux
Citoyen
5. M. Martin St-Pierre
Chambre de Commerce et d'Industrie de Montréal-Nord
6. Mme Marie-France Bellemare

- Concert'Action Lachine**
7. M. Guy Raynault
Conférence Régionale des Élus de Montréal
 8. M. Normand Noel
Croisières Navark
 9. Mme Annie Létourneau et M. Sidney Ribaux
Équiterre
 10. M. Jean-Sébastien Dufresne
Forum Jeunesse de l'Île de Montréal
 11. Mme Valentine Poch
Groupe de Recherche Appliquée en Macroécologie (GRAME)
 12. M. Dinu Bumbaru
Héritage Montréal
 13. M. Jean-François Hallé
Les Amis de la Montagne
 14. M. Frédéric Dufault
Voie maritime du Saint-Laurent

MÉMOIRES SANS PRÉSENTATION ORALE

Les personnes et organismes suivants ont déposé leurs mémoires aux différentes séances de la commission :

1. M. Pierre Cotnoir
Adapte Société
2. M. James C. Cherry
Aéroports de Montréal
3. Marvin Rotrand
Arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce
4. Mme Patricia Clermont et M. François Gagnon
Association Habitat Montréal
5. **Association de promotion des usagers de la Quasiturbine**
6. **CAA Québec**
7. **Chambre de commerce du Montréal métropolitain**
8. M. Gilles Côté
Centre Universitaire de Santé McGill, CUSM
9. M. Gilles Beaudry
Citoyen
10. M. Robert Desvignes
Citoyen

11. M. François Meloche
Citoyen
12. M. Yoland Bergeron
Comité de la Promenade Bellerive
13. **Communauto**
14. M. Gaétan Châteauneuf
Conseil Central du Montréal Métropolitain- CSN
15. M. Michel Ducharme
Conseil régional de la FTQ du Montréal métropolitain
16. M. Guillaume Genin
Kéolis North America
17. **Office des personnes handicapées du Québec**
18. Mme Lucie Verret
Regroupement des Résidents du Secteur Toupin, Ville St-Laurent
19. Mme Monica Gaudet
Regroupement en Aménagement de Parc-Extension (RAMPE)
20. M. Pierre Richard
RÉSO
21. M. Jean Perron
SDC du Vieux-Montréal
22. M. Claude Corbo
Table de concertation du Mont-Royal
23. M. Paul Wren
Transdev Canada
24. Dr. Mark A Wainberg,
Université de McGill

MÉMOIRES PRÉSENTÉS À LA COMMISSION MUNICIPALE ET PORTÉS ULTÉRIEUREMENT À L'ATTENTION DE LA COMMISSION D'AGGLOMÉRATION

1. **Comité des résidents de l'Avenue Christophe-Colomb**
2. **Conseil du patrimoine**

ANNEXE 4

Liste des intervenants à l'assemblée publique d'adoption des recommandations du 22 novembre 2007

1. M. Normand Parisien
Association Transport 2000 Québec
2. M. Andrew Dawson
Citoyen de Ville Saint-Laurent
3. M. Francis Lapierre
Citoyen
4. M. Nicolas Marchildon
Citoyen
5. Mme Thérèse Colin
Comité régional des associations pour la déficience intellectuelle (CRADI)
6. M. André Porlier
Conseil régional de l'environnement de Montréal (CREM)
7. M. Avrom Shtern
Green Coalition / La coalition verte
8. M. Pierre Brisset
Groupe de recherche urbaine de Hochelaga-Maisonneuve
9. M. Serge Poulin
Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain (RAAMM)
10. Mme Mathilde Le Bouadec
Regroupement des usagers du transport adapté (RUTA)
11. M. Gaétan Legeault
Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve (TAQHM)

Liens internet : le présent rapport et les mémoires déposés devant la commission peuvent être consultés à l'adresse : www.ville.montréal.qc.ca/commissions