

PROCÈS-VERBAL d'une assemblée publique conjointe de la Commission du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif et la Commission du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures, tenue le jeudi 16 septembre 2010 à 19 h, à la salle du conseil de l'hôtel de ville, 275, rue Notre-Dame Est.

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

Commissaires présents

M. Bernard Blanchet, président
Conseiller d'arrondissement, Lachine
Mme Elsie Lefebvre, vice-présidente
Conseillère de ville, Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension
Mme Marie Potvin
Conseillère d'arrondissement, Outremont
M. François Robillard
Conseiller de ville, Ville-Marie
Mme Sophie Thiébaud
Conseillère d'arrondissement, Sud-Ouest
M. Robert L. Zambito
Conseiller d'arrondissement, Saint-Léonard

Commissaires absents

Mme Ann Guy
Conseillère d'arrondissement, Verdun
M. André Savard
Conseiller d'arrondissement, Verdun

Commission d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures

Commissaires présents

M. Dominic Perri, président
Conseiller de ville, Saint-Léonard
M. Edgar Rouleau, vice-président
Maire, Cité de Dorval
Mme Andrée Champoux
Conseillère d'arrondissement, Verdun
M. Jean-François Cloutier,
Conseiller d'arrondissement, Lachine
M. Benoit Dorais
Maire, Sud-Ouest
Mme Ginette Marotte,
Conseillère de ville, Verdun

Commissaire absent

M. Anthony Housefather,
Maire, Côte-Saint-Luc

Le quorum est atteint

Aussi présents :

Mme Manon Barbe, membre du comité responsable du transport
M. Michel Labrecque, président, Société de transport de Montréal (STM)
M. Claude Carette, directeur, Direction des transports
M. François Major, Division de la gestion des transports, Direction des transports
Mme Chantal Aylwin, Direction des transports
M. Guy Pellerin, Direction des transports
M. Serge Lefebvre, Direction des transports
M. François Pepin, STM
M. Gendron, STM

Assistance :
94 personnes

1. Ouverture de l'assemblée

M. Dominic Perri, président de la commission d'agglomération, agit comme président de la première partie de cette assemblée conjointe. Il est convenu que M. Blanchet prendra la direction de l'assemblée à compter du point 5 de l'ordre du jour.

À 19 h 05, M. Dominic Perri ouvre l'assemblée et souhaite la bienvenue à tous. Il rappelle que les commissions procèdent conjointement ce soir à l'étude publique du Bilan 2009-2010 du Plan de transport et il explique le déroulement de la soirée.

Il invite les membres de chacune des commissions à se présenter, puis il souligne la présence de Mme Manon Barbe membre du comité exécutif responsable du transport, de M. Michel Labrecque, président de la STM et de MM. Claude Carette et François Major de la Direction des transports.

2. Lecture et adoption de l'ordre du jour

M. Perri fait la lecture de l'ordre de jour. Sur une proposition de M. Edgar Rouleau, appuyée par Mme Marie Potvin, l'ordre du jour est adopté à l'unanimité.

3. Adoption de procès verbaux

M. Dominic Perri, président de la Commission du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures, invite d'abord les membres de sa commission à l'adoption de son procès verbal.

Sur une proposition de Mme Ginette Marotte, appuyée par M. Edgar Rouleau, le procès verbal de l'assemblée publique du 20 août 2009 est adopté à la majorité des membres présents.

M. Bernard Blanchet, président de la Commission du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif, invite ensuite les membres de sa Commission à procéder à l'adoption des procès verbaux.

Sur une proposition de Mme Marie Potvin, appuyée par M. Robert L. Zambito, le procès verbal de l'assemblée publique du 10 septembre 2009 est adopté à la majorité des membres présents.

Sur une proposition de Mme Marie Potvin, appuyée par M. Robert L. Zambito, le procès verbal de l'assemblée publique du 10 juin 2010 est adopté à la majorité des membres présents.

4. Présentation du Bilan 2009-2010 du Plan de transport

Le président donne la parole à Mme Manon Barbe qui est membre du comité exécutif responsable du dossier du transport.

Mme Manon Barbe remercie les commissions de lui donner l'occasion d'introduire le Bilan 2009-2010 502 km du Plan de transport. Elle rappelle que malgré un contexte économique des plus exigeants, le bilan des deux premières années du Plan de transport présente un constat fort encourageant. Elle mentionne que c'est avec fierté qu'elle se présente ce soir devant la population pour cet exercice de reddition des comptes. Non seulement, souligne-t-elle, l'Administration montréalaise planifie, mais elle accomplit et réalise. Elle rappelle que Montréal s'est engagée sur la voie de l'avenir, celle du transport durable, collectif et actif.

Elle évoque quelques-uns des faits saillants du Bilan dont le renforcement du réseau de transport durable collectif et actif ainsi que le plan d'amélioration de la STM qui a porté fruits. En effet, l'offre de service du métro a atteint des records d'utilisation alors qu'une amélioration du service d'autobus s'est réalisée sur 25% des lignes. Elle souligne que la plus récente enquête origine-destination a révélé que dans la région de Montréal, les déplacements en auto ont diminué de 6% alors que les déplacements en transport en commun sont en hausse de 10%. Elle ajoute que beaucoup d'interventions ont été réalisées au chapitre du transport actif alors que le réseau cyclable a atteint 502 km en 2009. Mme Barbe rappelle également les succès du service de vélo en libre-service BIXI et la piétonisation saisonnière de certaines rues.

Sur la question du financement, elle mentionne que les revenus qu'ont générés la taxe sur le stationnement et la hausse sur la taxe sur l'essence sont deux mesures dédiées exclusivement au financement du transport collectif. Elle insiste sur la collaboration régionale primordiale au projet de plan métropolitain de transport. Elle conclut que le plan représente un outil rassembleur et que Montréal entend bien continuer pour faire de la métropole un modèle en matière transport durable à l'échelle de l'Amérique du Nord

Le président remercie Mme Barbe, puis il invite M. Carette à débiter la présentation.

M. Claude Carette débute la présentation Bilan 2009-2010 en rappelant que le Plan de transport s'inscrit dans une démarche issue du Sommet de Montréal de 2002 et que la vision du Plan de transport a été élaborée selon trois axes, soit l'axe environnemental, l'axe économique et l'axe social.

Il énumère les différentes politiques de Montréal en matière de mobilité durable ainsi que les 21 chantiers qui composent le Plan de transport.

M. Carette rappelle ensuite les principales étapes qui ont marqué l'élaboration, puis la mise en œuvre du Plan de transport, La période de 2008-2018 est consacrée au déploiement des différents chantiers du plan alors qu'une révision du plan est prévue en 2013. Ce bilan quinquennal sera alors l'occasion de faire la synthèse des projets et des programmes et de mesurer l'atteinte des objectifs des programmes ainsi que leur performance.

La mise en œuvre du Plan de transport prévoit également la préparation d'un bilan annuel des réalisations. Celui qui est présenté ce soir, le Bilan 2009-2010, est de fait le 2^e bilan du Plan de transport soumis à une étude publique.

M. François Major prend la relève et présente la section consacrée aux réalisations et aux résultats. Il souligne d'abord l'amélioration enregistrée au niveau des services de transport en commun. Pour le métro, l'offre de service a atteint un record avec 76 millions de véhicules-km alors que les services par autobus ont connu une augmentation de 6,8 % d'heures de service supplémentaires et que 140 autobus articulés et 412 autobus conventionnels se sont ajoutés à la flotte de véhicules. M. Major souligne aussi que l'ouest de l'Île, l'arrondissement de Saint-Laurent, l'Île des Sœurs et l'aéroport Montréal-Trudeau jouissent maintenant d'une meilleure desserte. M. Major indique que malgré le ralentissement économique, le réseau de la STM a maintenu un record d'achalandage de 382,8 millions de déplacements, le meilleur depuis 1949.

M. Major présente également les échéances et les étapes réalisées pour les grands projets de transport en commun qui mobilisent de nombreux partenaires : le train de l'Est, le service rapide par bus sur le boulevard Pie-IX, la navette ferroviaire, la première ligne de tramway et le processus de remplacement des voitures de métro.

En ce qui a trait aux transports actifs, il souligne le succès de certains aménagements piétonniers, dont les rues Ste-Catherine et St-Paul ainsi que les interventions des arrondissements et des villes liées pour encourager la marche au moyen notamment d'avancées de trottoirs et de mesures de déneigement prioritaire. M. Major fait remarquer que 10,6 M\$ ont été consacrés à la réalisation du programme 2009 de projets cyclables, que le réseau comptait 502 km de voies en 2009 et qu'il est prévu d'en ajouter 55 km d'ici la fin de 2010. Enfin, il attire l'attention de l'auditoire sur le succès remporté par le système de vélo en libre service BIXI qui a fait des milliers d'adaptés non seulement à Montréal, mais aussi à Londres, Melbourne, Minneapolis et Washington.

M. Major a abordé la question de la sécurité en soulignant qu'à cet égard, Montréal est en bonne position. Il en a donné quelques exemples concrets, dont l'implantation de la limite de vitesse à 40 km/h dans certains arrondissements et le réaménagement sécuritaire de plusieurs carrefours. Sur le réseau routier, M. Major a fait état de l'avancement des projets majeurs; il a précisé que des montants de 190 M\$ ont été investis en 2009 pour améliorer et remettre en état le réseau routier montréalais.

Finalement, la dernière section de la présentation faisait état des dépenses réalisées. Il faut retenir que 616,2 M\$ ont été dépensés, dont 25% dans le cadre du Plan de transport. Sans les subventions, la Ville a dépensé, en 2009, 68,8 M\$ en immobilisations et 19,2 M\$ en exploitation, pour un total de 88 M\$ dans le Plan de transport. Cette dépense de 88 M\$ représente 37% de son effort total nécessaire de 240 M\$ pour réaliser l'ensemble du Plan de transport. Quant aux sources de financement, M. Major a mentionné la taxe municipale sur le stationnement qui rapporte 20 M\$ par année ainsi que la taxe régionale sur l'essence (la hausse de la taxe de 1,5 sous rapporte 55 M\$ par année).

5. Période de questions et d'interventions du public

M. Bernard Blanchet fait l'appel des membres du public qui se sont inscrits à la période de questions.

Mme Laurence Parent, RAPLIQ (Regroupement des activistes pour l'inclusion Québec)

Mme Parent est une utilisatrice du transport adapté car elle se déplace en chaise roulante. Elle se demande comment expliquer l'absence du service du transport adapté dans le bilan du Plan de transport considérant qu'il s'agit du seul moyen de transport que peuvent utiliser des milliers de Montréalais à cause de l'inaccessibilité du réseau régulier et en particulier de l'inaccessibilité du réseau du métro.

M. Claude Carette de la Direction des transports note que des efforts sont faits par la Ville au niveau du transport adapté sur le réseau routier. En ce qui a trait à la question de l'accessibilité universelle dans les stations de métro, il en réfère à M. Gendron de la STM. Ce dernier assure que le bilan de la STM en matière de transport adapté sera ajouté à celui Bilan du Plan de transport.

Julie Bickerstaff, coordonnatrice, Table de concertation des aînés de Montréal

D'entrée de jeu, Mme Bickerstaff mentionne que le Plan de transport constitue une réalisation de concertation impressionnante et digne de mention. Elle souligne les progrès réalisés au niveau de l'achalandage dans les transports en commun et du transport actif de même qu'au chapitre de la

sécurité des piétons, de la limite de vitesse à 40 km/h, de l'instauration de 8 navettes or, de l'installation d'ascenseurs dans plusieurs stations de métro et de la sécurisation de 39 carrefours.

Elle a toutefois relevé que les réalités et les besoins des aînés sont peu présents dans le bilan. Considérant que les aînés constituent la majorité des piétons qui sont blessés ou tués dans les accidents, elle souhaite porter à l'attention des commissions les résultats de l'analyse que la Table de concertation a faite de cette problématique. De fait, explique-t-elle, la vulnérabilité des piétons aînés n'est pas uniquement liée au seul fait de traverser une intersection, mais elle est également associée au temps de traverse alloué ainsi qu'à l'aménagement des rues et des carrefours. Mme Bickerstaff rappelle qu'un des principes fondamentaux du développement durable est celui de l'équité intergénérationnelle et qu'à ce titre, il importe de prendre en compte les intérêts de ce groupe de la population. Elle mentionne que la table a publié en 2008 un rapport sur les moyens de transport et la mobilité des aînés montréalais dans lequel il est mentionné qu'en dépit du fait qu'un aîné sur deux ne conduit pas, c'est la voiture qui représente leur moyen de transport privilégié car les aînés évitent le transport en commun de peur de tomber ou de se faire agresser. En conclusion, elle souhaite offrir l'expertise de la Table de concertation aux principaux acteurs montréalais liés au plan de transport afin que les besoins des aînés soient bien compris et intégrés au Plan de transport. Elle dépose le document synthèse de ce rapport à la commission.

M. Luc Forget, ExAequo

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

M. Luc Forget prend la parole au nom des deux regroupements. Il fait d'abord la lecture d'un paragraphe concernant l'accessibilité universelle, à la page 40 du plan de transport : « Le Plan de transport, à travers l'ensemble de ses chantiers et de ses projets et en collaboration avec ses partenaires, fait de l'accessibilité universelle un principe transversal. Montréal s'engage donc à poursuivre ses efforts afin de favoriser un réseau de transport accessible universellement ».

Vu l'importance d'un tel engagement, M. Forget aurait souhaité que le bilan fasse ressortir ce que la Ville a fait dans ce domaine. Selon lui, il importe que la Ville mentionne et rappelle à la population ces valeurs fondamentales lorsque vient le temps d'aménager des espaces publics, des routes ou une ligne de tramway, de piétonner des tronçons de rues ou de réaménager un quartier. Il estime que la Ville doit créer des milieux qui facilitent les déplacements de toute la population, ce qui inclut les familles, les personnes âgées ainsi que les personnes ayant une déficience visuelle ou motrice.

Dr Éric Notebaert, urgentologue, Hopital Sacré-Cœur de Montréal et Professeur agrégé, Faculté de médecine de l'Université de Montréal

Le Dr Notebaert a remis à la commission un document intitulé « Une plus grande place pour les transports actifs à Montréal » qui représente l'évaluation et la position du Collège québécois des médecins de famille à l'égard du Bilan 2009-2010 du Plan de transport. La position du Collège québécois des médecins de famille a reçu l'appui de 11 organismes œuvrant dans le secteur de la santé et de l'environnement, dont l'Association pour la santé publique du Québec, l'Association canadienne des médecins pour l'environnement, Équiterre, le Conseil régional de l'environnement de Montréal et la Fondation David Suzuki.

Dans son message, l'organisme salue les efforts de la Ville pour rendre le transport par vélo plus convivial et il insiste sur l'importance de diminuer l'emprise de la circulation automobile à Montréal au profit des déplacements par transport actif et transport en commun. L'organisme émet à cet égard une série de recommandations axées principalement sur les points suivants :

1. L'augmentation du réseau cyclable afin d'atteindre 1200km dès 2018 en vue de hausser d'au moins 5% les déplacements en ville à vélo pour 2015, et de 10% pour 2020.
2. L'implantation de mesures pour faciliter le stationnement et le transport des bicyclettes.
3. L'accélération de la mise en place des initiatives d'apaisement de la circulation.
4. L'accélération de l'implantation de la réduction de la limite de vitesse à 40 km/h dans les rues locales.
5. Une collaboration accrue avec la STM pour installer des supports à vélo sur certaines lignes d'autobus.
6. L'accélération de l'extension du réseau BIXI à une plus grande partie de la ville.
7. La promotion de la conduite sécuritaire à bicyclette.

M. Daniel Vanier, résidant de Hochelaga-Maisonneuve (HOMA)

M. Daniel Vanier a participé en 2007 à la rédaction du mémoire que la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve a déposé au moment des consultations publiques tenues par la

commission sur le Plan de transport de Montréal. M. Vanier mentionne que la Table a depuis cessé ses activités et que c'est à titre de résident du quartier HOMA qu'il souhaite ce soir faire part de ses commentaires sur le Bilan 2009-2010 du plan de transport.

Il se dit encouragé par les statistiques et les résultats présentés dans le Bilan surtout en matière de transport actif, de transport collectif avec BIXI ainsi qu'en matière de sécurité. À l'égard notamment de la limite de vitesse de 40km/h, M. Vanier souligne que les résidents de son quartier apprécient cette mesure, mais souhaiteraient que l'on soit plus vigilant au niveau de son application. M. Vanier mentionne également que la population se réjouit du nouveau dynamisme qui anime l'organisme public STM, ce qui se reflète dans les résultats d'achalandage. Quant à l'AMT, M. Vanier déplore le cafouillage dans certains dossiers, par exemple le retard dans la mise en place du train de l'Est. Il qualifie de désastreuses les interventions du Ministère des transports du Québec (MTQ), à l'exception du prolongement de l'autoroute 25 qui sera bientôt terminé, mais qui n'a jamais reçu l'aval de la Ville de Montréal.

Enfin, M. Vanier souhaite aborder le projet de modernisation de la rue Notre-Dame dont il s'explique mal l'abandon et la fermeture du Bureau lié à ce projet. Bien que conscient du dépassement de coût qui avoisine le milliard de dollars, M. Vanier estime que certains éléments du projet auraient pu être initiés sans susciter de controverse dans la population et en respectant le cadre budgétaire initial. Selon lui, le problème de Notre-Dame réside dans l'aménagement du tronçon entre les rues Viau et Amherst en termes d'augmentation du volume de la circulation, du nombre de voies de circulation, de sécurité routière, de vitesse et d'impacts sur la santé des riverains.

Il présente trois propositions à la commission :

1. Il recommande que la Ville et le MTQ réinitient, en 2011, le processus de consultations publiques relatif aux mesures d'apaisement de la circulation dans le quartier HOMA. L'implantation de ces mesures devrait se réaliser en 2012, avant le début des travaux sur Notre-Dame, ce qui permettra également de contrôler à court terme les débordements de circulation liés à la rue Notre-Dame dans le quartier. Pour M. Vanier, il s'agit là de mesures peu coûteuses et efficaces en matière de sécurité routière.

2. Il est aussi recommandé de commencer, en 2012, la construction de boulevard l'Assomption et le déménagement de la gare de triage de Longue-Pointe vers un terrain plus à l'est. Ce projet, déjà prévu dans le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, permettrait d'offrir une meilleure desserte au port de Montréal et un meilleur accès au réseau autoroutier. La recommandation vise aussi à permettre à l'arrondissement et à la Ville de Montréal de planifier un nouveau développement domiciliaire sur le site de l'actuelle gare de triage Longue-Pointe et sur des terrains de l'ancienne usine du Canadian Steel Foundry, adjacents à la gare de triage. Ce développement, déjà prévu dans le projet Notre-Dame, fait consensus et pourrait devenir un écoquartier voué aux familles.

3. Rendre publiques et accessibles, dès cet automne, sur le site du MTQ, toutes les études relatives aux impacts sur l'environnement et la santé publique (pollution, nuisance sonore). M. Vanier rappelle qu'un journaliste de TVA a révélé cet été, grâce à *Loi sur l'accès à l'information*, que pas moins de 70 études ont été réalisées sur le sujet. Ces études ont coûté plusieurs dizaines de millions \$, mais elles ne sont pas disponibles. Il estime que la population de quartier Hochelaga-Maisonneuve a le droit de savoir et de connaître les impacts du projet sur la vie de leur quartier. M. Vanier estime qu'un peu plus de transparence de la part des deux promoteurs ne nuirait pas à l'acceptabilité sociale du projet, car le manque d'esprit d'ouverture cultive la méfiance.

M. Alexandre Michaud, Québec Solidaire, Association régionale de Montréal

M. Michaud rappelle qu'à titre de membre de l'Association du quartier de Hochelaga-Maisonneuve, il s'est aussi impliqué dans la préparation des mémoires sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Il indique que son propos, ce soir, ne portera pas sur ce dossier, mais sur celui de la tarification sociale. Il mentionne d'abord qu'au nombre des réalisations positives, on se doit de souligner la proposition de la Ville sur le Complexe Turcot lors des audiences du BAPE, proposition qui a permis entre autres d'éviter les expropriations. Par contre, alors que les premiers mots de la vision du plan de transport font allusion à l'importance d'assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais, il déplore qu'on ne trouve aucune mention de la tarification sociale dans le Plan de transport. Il précise que la question de l'accessibilité est aussi une question de revenu. Il se demande quand sera inclus dans le Plan de transport ce concept de tarification sociale, basée sur le revenu, à l'image de ce qui se fait ailleurs dans le monde et même plus près de chez nous, à Sherbrooke, où le transport en commun est gratuit pour les étudiants.

M. Michel Labrecque, président de la STM, indique qu'à l'heure actuelle, l'ensemble des sociétés de transport public du Québec (Longueuil, Lévis, Montréal, Québec, Gatineau) se penchent sur cette question de la tarification sociale. Pour l'heure, à la STM, il existe une tarification basée sur le volume (titre mensuel), une tarification en fonction de l'âge ainsi qu'une tarification pour les familles et les enfants. En ce qui a trait aux étudiants, M. Labrecque mentionne que la tarification est assez unique : tout élève fréquentant une institution d'enseignement a droit au tarif étudiant jusqu'à l'âge de 25 ans et il souligne l'existence de nouveaux titres de transport basés une session d'étude de 4 mois.

Quant à la question de la tarification sociale, il indique que la ville de Laval est en train d'étudier la question, mais qu'à Montréal on est encore assez hésitant. La STM travaille plutôt avec le gouvernement et les différents ministères dans des programmes qui permettent de financer les institutions d'enseignement pour ensuite transférer ces subventions dans des titres de transport public. M. Labrecque ajoute que la STM remet des titres de transport dans les cas de programmes particuliers de formation et d'aide aux nouveaux arrivants. Il conclut que la STM étudie ce projet de tarification sociale avec le gouvernement du Québec sous des formes qui ne sont pas nécessairement reliées aux sociétés de transport, mais reliées aux partenaires.

M. Daniel Bouchard, Conseil régional de l'environnement de Montréal

M. Bouchard félicite d'abord la Ville de Montréal pour les réalisations de ce bilan. Le nerf de la guerre était de trouver 240 M \$ additionnels et un travail substantiel a été fait pour aller chercher de nouvelles sources de financement du plan de transport. Il estime qu'avec l'argent supplémentaire et l'investissement de la Ville, les sommes ont été très bien investies pour augmenter l'offre de transport actif et collectif dont les résultats du bilan sont positifs. Il souhaite faire quelques commentaires :

1) Il remarque que les grands projets structurants en transport collectif (navette ferroviaire, tramway) accusent des retards alors que les projets routiers sont réalisés dans les temps (la 25, Souigny).

2) L'objectif principal du plan étant de réduire la circulation automobile, les deux mécanismes reconnus pour atteindre cette cible sont le péage et la diminution de l'offre de stationnement. Il note que malheureusement aucun progrès n'a été réalisé à ce chapitre.

3) M. Bouchard estime que si la Ville veut réaliser son Plan de transport, elle devra réussir à partager sa vision avec le gouvernement supérieur et le gouvernement québécois qui continuent de réaliser des projets qui augmentent la capacité à destination de Montréal. Il rappelle les manchettes des journaux à l'effet qu'on veut prolonger l'autoroute 19, et transformer la 20 en autoroute et éventuellement la 10, ce qui entraînera une augmentation de la capacité de l'ordre de 150 000 voitures alors qu'on a toujours pas entendu parler d'un plan révisé entre la Ville et le MTQ sur le projet Turcot.

4) M. Bouchard souligne qu'il est très intéressant d'abaisser la limite de vitesse à 40 km/h, mais que la vitesse affichée n'entraîne pas automatiquement un changement de comportement de la part des conducteurs. Il faudrait modifier selon lui l'aménagement des rues pour s'assurer que la vitesse soit véritablement réduite.

5) En ce qui a trait aux plans locaux de déplacement, M. Bouchard souligne qu'à l'origine on voulait que les PLD soient déposés d'ici juin 2011. Or, à la lecture du Bilan, il remarque que cet échéancier a été retardé en 2014. Il aurait aimé que les arrondissements se commettent avant cette date sur leur vision du transport local. Il souligne au passage l'excellence de travail réalisé pour le Guide des plans locaux de déplacement.

M. Claude Carette apporte une précision sur les dates. Il indique qu'on invite effectivement les villes liées et les arrondissements à produire leur PLD d'ici juin 2011 de manière à ce que l'information puisse être compilée lors de la révision du Plan de transport prévue en 2014.

M. Anthony Frane, Transport 2000

M. Frayne souligne que l'association Transport 2000 est impressionnée par les progrès réalisés sur le Plan de transport dont plusieurs orientations sont favorables au transport collectif et actif. À la lecture des réalisations, il remarque qu'il y a un changement de mentalité à la Ville de Montréal.

Il attire l'attention des commissaires sur certains aspects des dossiers qui accusent pourtant des retards. Dans l'ensemble, il note que les chantiers reliés aux projets de transport en commun (tramway, remplacement des voitures MR-73, voie réservée sur Pie-IX), semblent aller moins vite que lorsqu'il s'agit de projets routiers. Quant aux mesures prioritaires pour autobus, il mentionne qu'on parle depuis 8 ans d'appliquer cette mesure sur environ une dizaine de tronçons alors que ce soir on annonce qu'il y a des progrès réalisés sur 3 tronçons seulement. Ce constat l'amène à se demander s'il s'agit d'un retard conjoncturel ou d'un retard systémique dû au manque de financement et à la difficulté de travailler avec le gouvernement du Québec. M. Frayne aborde également la question des mesures visant à favoriser le piéton au détriment de l'automobile. Il se préoccupe du fait que certaines mesures adoptées pour les piétons ou les cyclistes ont souvent pour effet de retarder le service de transport par autobus, qui n'est alors plus concurrentiel par rapport à l'automobile.

Par rapport aux grands projets de transport en commun (tramway, navette, voie réservée Pie-IX), M. Claude Carette explique qu'effectivement de nombreux partenaires (MTQ, STM, AMT) sont liés à leur réalisation et leur financement. Il mentionne qu'il faut tenir compte de plusieurs éléments dont la complexité des projets, les nouveaux enjeux, la gouvernance et les niveaux de compétence à respecter. Il mentionne que les projets avancent tout de même, comme le projet de la voie réservée sur Pie-IX dont on souhaite pouvoir illustrer bientôt différents concepts d'aménagement.

En ce qui a trait aux conflits potentiels entre les aménagements pour cyclistes et les autobus, M. Labrecque indique que depuis l'adoption du Plan de transport, on fait en sorte que chaque nouvel aménagement destiné au transport actif n'handicape pas le transport collectif. Il cite l'exemple de la piste sur la rue Rachel et celle de la rue St-Urbain où les équipes travaillent conjointement à trouver des solutions pour faire cohabiter les deux modes de transport. Il indique qu'il est important de ne pas perdre d'un côté ce que l'on gagne de l'autre.

M. Pierre Brisset, Groupe de recherche urbaine

M. Brisset fait partie du Groupe de recherche urbaine qui a participé en 2007 à la consultation sur le Plan de transport. Son intervention touche la reconstruction de l'échangeur Turcot. Il profite de l'occasion pour applaudir la position de la Ville à l'effet de conserver l'autoroute et les chemins de fer dans la cour Turcot car ce faisant, ils ne risquent pas de tomber. Le problème, précise-t-il, c'est que l'ensemble de la structure de Turcot risque de tomber.

M. Brisset mentionne que lorsqu'on parle de Turcot, on oublie souvent que c'est l'ensemble de l'autoroute Ville-Marie qui pose problème, depuis l'échangeur jusqu'à la rue Guy alors qu'on s'arrête à Atwater, mais l'état des structures est la même d'un bout à l'autre.

Pour M. Brisset, quand on regarde le projet de l'autoroute est-ouest dans son entier, il faudrait peut-être oublier le concept de l'autoroute Ville-Marie comme tel et revenir à un concept de voie express, une petite autoroute à 4 voies en y ajoutant une voie SLR (système léger sur rail). M. Brissette a fait parvenir ce projet à l'équipe de M. Carette qui en ont accusé réception. Il s'agirait, selon lui, de récupérer Ville-Marie pour y ajouter une 3^e ligne SLR qui rejoindrait celle prévue pour l'aéroport ou Ste-Anne-de-Bellevue ainsi que celle prévue dans l'emprise de Notre-Dame, ce qui permettrait de retirer 150 000 passagers, ou 100 000 voitures par jour, de l'ensemble du réseau routier.

Il souhaite que M. Carette fasse le suivi sur ce projet qui consiste à profiter de la reconstruction de l'autoroute Ville-Marie pour faire un véritable projet urbain de transport est-ouest au sud du Mont-Royal et d'incorporer un système léger sur rail (SLR) dans l'emprise de Ville-Marie pour atteindre la rive-sud et le pont Champlain.

M. Paul Bourque

M. Bourque est en préretraite et a œuvré pendant plusieurs années dans le domaine de la signalisation et de la sécurité routière. Il mentionne plusieurs bons points dans le bilan du Plan de transport dont la réduction de la circulation automobile et souhaite faire quelques commentaires. M. Bourque mentionne aussi l'étude de l'arrondissement de Lachine que Pabeco a produit pour la relance du tramway vers le centre-ville et sa proposition de mettre en place, durant les travaux de réfection de Turcot, un projet pilote d'un tram-train comme mesure de mitigation. Il rappelle que cette mesure a été retenue dans le PTI 2009-2010 de l'AMT, mais que les résultats n'ont pas été publiés.

M. Bourque avance l'idée de voir l'ensemble des projets dans leur contexte de complémentarité et d'investissement à long terme. Comme plusieurs scénarios sont à l'étude (Pie-IX, Griffintown, Notre-Dame, Dalhousie, Bonaventure), il se demande combien coûterait aujourd'hui l'implantation d'un réseau de tramway sur ces voies versus leur faisabilité future qui n'a pas été étudiée. Il estime qu'avant de faire des investissements, il faut évaluer toutes les possibilités et repenser l'ensemble du réseau en ayant en tête tous ces projets. Il croit qu'il faut prévoir aujourd'hui un tramway avec le projet Turcot.

M. Bourque adresse à la commission une question sur la taxation du stationnement, sur une possible politique de stationnement. Il rapporte que dans son arrondissement plusieurs banlieusards, plutôt que de prendre le transport en commun, cherchent à se stationner dans des édifices qui offrent un tarif de 6\$ avant 8h. Il se demande si une réflexion est faite à cet égard.

M. Claude Carette explique que la taxe sur le stationnement au centre-ville s'applique sur les terrains de stationnement, il s'agit d'une initiative qui produit une nouvelle source de financement pour la Ville et qui peut, dans une certaine mesure, décourager les automobilistes. Il mentionne que le Plan de transport propose une politique du stationnement, laquelle ne peut se faire sans la cueillette de données, au niveau de la rotation, fréquence, etc. Il rappelle que la Direction des transports a participé, avec la direction du patrimoine et l'arrondissement Ville-Marie, à la rédaction d'un plan de gestion qui propose une politique de stationnement de proximité qui rejoint à la fois les besoins des résidents, des restaurateurs, des livreurs et conducteurs de calèches et de taxis. Ce genre de politique locale demande une analyse très fine de la situation.

M. Pierre-Alain Cotnoir, Coop Adapte

M. Cotnoir a fait un plaidoyer en faveur des Centres de gestion de déplacements (CGD). Il représente une coopérative qui collabore depuis plusieurs années avec les centres de gestion de déplacements qui sont au nombre de trois sur le territoire de l'île de Montréal : Mobiligo, Voyagez futé et Centre de gestion des déplacements St-Laurent. Ces CGD jouent un rôle important dans la promotion d'alternatives aux déplacements domicile-travail en auto solo par l'utilisation du transport collectif ou du covoiturage. Ils agissent auprès des institutions.

M. Cotnoir s'inquiète d'une rumeur qui circule à l'effet que le MTQ hésiterait à prolonger les sommes allouées à ces organismes pour leurs interventions. Il se demande si la Ville peut intervenir auprès du gouvernement pour faire pression et confirmer la pertinence et l'efficacité des interventions des CGD. Par la même occasion M. Cotnoir demande si la ville peut ouvrir aux CGD les arrondissements afin qu'ils puissent mettre leur expertise à profit dans la mise en place des plans de gestion de déplacements des arrondissements.

M. Michel Labrecque mentionne qu'il n'est pas au courant de cette rumeur, mais qu'il connaît bien le travail réalisé par les CGD dans la mise en place des plans de gestion des déplacements. Il précise que les CGD sont des partenaires importants et qu'il s'assurera qu'un suivi est fait.

M. Denis Gervais, Ville de Laval

M. Gervais souhaite simplement saluer les efforts faits dans le déploiement du Plan de transport de la Ville de Montréal. M. Gervais remercie également tous les intervenants de la Ville de Montréal de leurs efforts pour arrimer l'aspect régional du transport avec la région de Laval.

Mme Hélène Leblanc

Mme Leblanc précise d'entrée de jeu qu'elle est une utilisatrice du transport en commun et du vélo. Elle souligne que l'objectif commun de tous les acteurs du transport à tous les niveaux, fédéral, provincial et municipal, en ce 21^e siècle devrait être d'augmenter le nombre de déplacements en transport collectif et actif en réduisant la circulation automobile et de ce fait diminuer la pollution. Il s'agit pour elle de deux mesures simples qui n'exigent pas d'investissements importants, mais seulement du courage et de la volonté politique. Pour ce faire, elle propose qu'il y ait plus de voies réservées au transport en commun sur les artères et les autoroutes et, compte tenu de la saturation du réseau cyclable actuel, que la rue Ste-Catherine devienne une rue piétonne et cyclable.

M. Pascoal Gomes, Centre d'écologie urbaine

M. Gomes souligne que l'année 2010 a été celle où la STM est devenu un mouvement collectif et où la Ville a exporté avec succès son concept de vélo en libre service BIXI. Il souhaite aborder ce soir plus particulièrement la question des Quartiers verts dont il donne la définition à partir du Plan de transport de 2008. Il dépose aussi auprès de la secrétaire-rechercheuse un communiqué de presse.

Il souligne ensuite que le bilan fait ressortir les investissements importants réalisés pour l'amélioration du transport collectif. Il déplore que l'investissement destiné à l'accroissement de la qualité de vie et à la sécurisation des déplacements n'ait pas été à la même hauteur.

Il mentionne qu'à la page 151 du Plan de transport, il est écrit que la Ville doit soutenir les arrondissements à l'aide d'un programme de financement visant la planification et la réalisation des aménagements physiques. Sa question : qu'est-il prévu en termes de programme de financement pour la planification et la réalisation des aménagements des Quartiers verts? Il souhaite aussi des éclaircissements sur le Guide d'aménagement durable des voies publiques et des parcs qui comprend un chapitre sur les Quartiers verts et dont une version préliminaire a été déposée pour consultation. Il souhaite également obtenir des informations sur le processus de discussions publiques qui a été lancé en 2009 pour élaborer des mesures pour la rue Notre-Dame.

M. Claude Carette indique qu'un Guide d'aménagement est actuellement en rédaction dont un chapitre est réservé aux Quartiers verts. Ce guide se base sur deux aspects : l'aspect technique, mais aussi l'aspect mobilisation des citoyens. Il fait remarquer que des investissements importants ont été réalisés pour la sécurisation de plusieurs intersections sur le réseau artériel en particulier. Quant au financement, il précise qu'il n'existe pas à l'heure actuelle de financement précis pour les Quartiers verts. Le financement des aménagements nécessaires pourrait provenir à même les programmes triennaux d'immobilisations (PTI) des arrondissements et des services centraux.

Mme Aline Berthe, Centre de gestion des déplacements de Saint-Laurent

Mme Berthe est la coordonatrice du Centre de gestion des déplacements de développement économique Saint-Laurent. Son organisme représente aussi les CGD du grand Montréal : Mobiligo et Voyagez futé. Elle précise que les CGD agissent auprès des employeurs pour réduire le nombre d'autos solo. Elle rappelle que son organisme a participé en 2007 aux consultations sur le Plan de transport et qu'elle souhaite continuer à faire part des bilans positifs de leur organisme qui pourraient être intégrés au bilan du Plan de transport. Elle fait remarquer qu'on ne peut encourager les employés à aller vers des alternatives de transport si elles ne sont pas équivalentes ou supérieures aux offres de transport en auto solo. Dans ce sens, elle encourage la Ville à continuer dans la voie proposée par le Plan de transport de 2008. Elle souligne que son organisme est financé par un programme triennal de subventions du MTQ qui se termine l'an prochain et qu'ils sont actuellement en attente de renouvellement. Elle mentionne que le CGD de Saint-Laurent est soutenu financièrement par l'arrondissement, ce qui n'est pas le cas de tous les CGD. Elle suggère que le CGD serve de modèle et que ce soit intégré comme recommandation dans le Plan de transport.

M. Michel Labrecque réitère que la STM pourra témoigner de l'excellence du travail réalisé par les CGD au moment où ils déposeront leur bilan pour la reconduction de leur subvention auprès du MTQ.

Mme Dominique Daigneault, CSN

Mme Daigneault souligne que le bilan présenté est enthousiasme et elle salue les efforts et les sommes de 240M\$ qui ont été consacrées à la mise en œuvre du plan de transport. Elle constate toutefois qu'on est loin du compte et souligne qu'on aurait aimé avoir une section du bilan qui illustre davantage la volonté politique de la Ville face au changement radical souhaité dans le Plan de transport. Elle aurait souhaité en savoir un peu plus sur ce que la Ville prévoit faire comme pression pour que les différents paliers de gouvernement agissent tant au plan financier qu'au plan du développement des projets autoroutiers, un peu comme ce fut le cas avec la proposition présentée sur le complexe Turcot. Bref, elle aurait aimé savoir ce qu'on prévoit faire pour avoir des politiques cohérentes, notamment au niveau de la réduction des gaz à effet de serre.

Elle émet à la suite deux commentaires qui sont plus d'ordre méthodologique. Le premier concerne les limites que présentent les enquêtes origines-destinations (OD) qui donnent un portrait de la circulation uniquement lors des périodes de pointe du matin et du soir. Elle souligne qu'on assiste actuellement à un étalement des périodes de pointe qui s'étendent pratiquement toute la journée. Selon elle, les enquêtes origines-destinations qui couvrent toute la journée permettraient d'avoir une analyse plus fine de la situation.

Enfin, elle note qu'à l'intérieur du bilan, les périodes d'évaluation diffèrent. En effet, les faits saillants couvrent une période de 12 mois, soit de juin 2009 à juin 2010, alors que les aspects financiers du bilan sont présentés sur une période de 18 mois, soit de janvier 2009 à juin 2010. Elle suggère que les périodes de concordance soient uniformisées pour faciliter la lecture du bilan et l'accès aux informations.

Mme Manon Barbe précise que l'engagement politique de la Ville est bien défini à la page 17 du Bilan sous le titre Financement, gouvernance et planification locale où il est écrit que Montréal devra obtenir plus de ressources pour financer sa part du Plan. Elle mentionne qu'au dernier paragraphe de cette page, la Ville se positionne très clairement par rapport à la future mise en œuvre du Plan de transport.

En ce qui a trait aux enquêtes OD, M. Claude Carette mentionne que dans le cadre de ces enquêtes, le questionnement porte sur 24 heures tout comme le traitement des données. Les rapports sont produits sur une période de 24 heures et ce sont des données qui sont publiques et disponibles. Il est conscient que les données qui sont diffusées dans le grand public couvrent essentiellement les périodes de pointe du matin et du soir.

Quant aux périodes de concordance des périodes d'évaluation du bilan, M. Carette explique qu'on a dû faire des choix, soit de se baser sur l'année anniversaire du Plan, de juin 2009 à juin 2010, pour le bilan des interventions, et sur l'année financière de la Ville, de janvier 2009 à janvier 2010, pour l'aspect financier.

6. Période de questions des membres de la commission

Au cours de la période de questions, les commissaires des deux commissions ont pour la majorité tenu à féliciter l'agglomération de Montréal ainsi que la Société de transport de Montréal pour le succès des interventions réalisées au niveau du transport collectif.

Tour à tour, ils ont pris la parole pour commenter différents aspects du Plan de transport. Des commissaires se sont attardé à la question des taxis et ont demandé que ce volet du Plan de transport soit bonifié à partir des recommandations qui seront produites à l'issue de la consultation publique prévue à l'automne sur le sujet. D'autres commissaires ont demandé que la vision du Plan de transport soit partagée plus énergiquement avec l'ensemble des partenaires du Plan de transport et que le comité prévu pour assurer le suivi du Plan soit créé, tel que mentionné dans le Plan de transport adopté en 2008.

Plusieurs commissaires ont fait remarquer que les différentes voies cyclables ne sont toujours sécuritaires, et ils ont demandé que des efforts supplémentaires soient consacrés à une meilleure identification, ce qui permettra de sécuriser les déplacements des piétons et des aînés, notamment, aux abords de ces pistes. Certains ont demandé que des études soient effectuées pour documenter le niveau de sécurité des différentes voies cyclables implantés (pistes cyclables, bandes cyclables et chaussée désignée).

Enfin, la question du financement a été soulevée à maintes reprises. Certains ont voulu connaître l'impact de la nouvelle taxe imposée sur le stationnement au centre-ville, d'autres ont demandé si la Ville comptait maintenir sa demande de hausser de 10 sous la taxe sur l'essence.

7. Levée de l'assemblée

Avant de lever l'assemblée, M. Bernard Blanchet remercie les citoyens et les organismes présents. Il remercie Mme Manon Barbe, M. Michel Labrecque et les personnes ressources de la Direction des transports de la Ville de Montréal et celles de la Société de transport de Montréal.

À 22h20, sur une proposition de Mme Ginette Marotte, appuyée par Mme Sophie Thiébaud, l'assemblée est levée.

ADOPTÉ LE : 30 NOVEMBRE 2010

Original signé

M. Dominic Perri,
Président de la commission du
conseil d'agglomération sur
l'environnement, le transport et les
infrastructures

Original signé

Christiane Bolduc
Secrétaire recherchiste