Procès-verbal de l'assemblée publique de la Commission permanente du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport, et les infrastructures tenue le 29 août 2007, à 19h00 Hôtel de ville, 275, rue Notre-Dame Est, salle du conseil, Montréal

PREMIÈRE SÉANCE

COMMISSAIRES PRÉSENTS :
M. Michael Applebaum, président de la commission, maire de l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce
M. Edgar Rouleau, vice-président et maire de la cité de Dorval
M. Richard Bélanger**,** maire de l'arrondissement de L'Île-Bizard-Ste-Geneviève
M. Sylvain Lachance, conseiller de ville, Villeray-St-Michel-Parc-Extension
M. Campbell J. Stuart**,** maire de la ville de Montréal-Ouest
M. Bernard Blanchet, conseiller d'arrondissement, Lachine (en vertu de l'article 16.1 du Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération)

COMMISSAIRES ABSENTES :
Mme Ginette Marotte, conseillère de ville, Verdun
Mme Lyn Thériault, mairesse de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

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

ASSISTANCE : 65 personnes

SUJET :
Le plan de transport de Montréal

---

1. Ouverture de la séance

À 19h05, le président, M. Michael Applebaum, déclare la séance ouverte, souhaite la bienvenue, présente les membres de la commission ainsi que les représentants du service et explique le déroulement de l'assemblée. Il souligne la présence d'autres élus dans la salle, M. Anthony Housefather, maire de Côte-Saint-Luc, Mme Dida Berku, conseillère de Côte-Saint-Luc et Mme Vera Danyluk, mairesse de Ville de Mont-Royal.

Il souligne aussi la présence de M. Bernard Blanchet, conseiller d'arrondissement à Lachine, qui participe à la commission en vertu de l'article 16.1 du Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération qui prévoit 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 celle-ci avec droit de parole, mais sans droit de vote.

Il rappelle qu'une centaine de mémoires seront présentés à la commission au cours des prochaines séances publiques prévues les 30 et 31 août ainsi que les 6 et 7 septembre 2007.

2. Lecture et adoption de l'ordre du jour

Sur une proposition de M. Sylvain Lachance, appuyée par M. Richard Bélanger, l'ordre du jour est adopté à l'unanimité.

3. Adoption du procès-verbal du 11 juin 2007 et des procès-verbaux des 23 et 29 novembre 2006.

Sur une proposition de M. Sylvain Lachance, appuyée par M. Richard Bélanger, le procès-verbal du 11 juin est adopté à l'unanimité. Sur une proposition de M. Sylvain Lachance, appuyée par M. Campbell Stuart, le procès-verbal du 23 novembre 2006 est adopté à l'unanimité et sur une proposition de M. Sylvain Lachance, appuyée par M. Edgar Rouleau, le procès-verbal du 29 novembre 2006 est adopté à l'unanimité.

4. Le plan de transport de Montréal – mot d'introduction

M. Michael Applebaum invite M. André Lavallée à prendre la parole à titre de membre du comité exécutif responsable du transport et de l'aménagement urbain et maire de l'arrondissement de Rosemont-Petite-Patrie. M. Lavallée remercie le président, les membres de la commission et le public présent.

M. Lavallée rappelle à l'auditoire que la Ville a soumis le 17 mai dernier à la population de l'agglomération de Montréal un nouveau plan de transport qui propose un changement radical dans la façon de penser le transport et le déplacement des personnes et des marchandises sur le territoire. Il souligne que cette proposition s'intéresse également au transport régional même si le mandat était d'abord de travailler sur l'Île de Montréal. Il se dit conscient que des questions fondamentales comme celles du transport de marchandises, des liaisons entre les rives sont des questions qui interpellent tous les Montréalais. Il mentionne également que de façon inhabituelle, deux commissions s'intéressent simultanément au plan de transport, une commission municipale et une commission d'agglomération.

En résumé, M. Lavallée se réjouit de la mobilisation exceptionnelle que suscite la proposition qui est sur la table et il mentionne qu'il assistera, dans la mesure du possible, à toutes les séances de consultation prévues par la commission. Il salue à l'avance le travail énorme qu'aura à réaliser la commission d'agglomération dans l'analyse des mémoires qui lui seront présentés tout au long des audiences, un travail qui permettra de bonifier la proposition initiale avant de la soumettre au conseil d'agglomération.

5. Période de questions du public – commentaires et réception des mémoires

Avant de donner la parole au premier intervenant inscrit sur la liste, le président de la commission, M. Applebaum situe le contexte de la consultation : une première séance publique tenue par la commission le 11 juin dernier a permis à l'équipe responsable du plan à la Direction des transports de présenter les détails de chacun des 21 chantiers proposés.

Il souligne que la participation à cette consultation est telle que la commission a déjà prévu quatre séances supplémentaires pour l'audition des mémoires, soit le jeudi 30 août à 9h30, le vendredi le 31 août à 9h30, le mercredi 6 septembre à 19h00 ainsi que le jeudi 7 septembre à 9h30. Il fait également mention des éléments de communication qui ont encadré l'annonce de la consultation : avis publics dans les journaux, communiqués de presse et invitations à plus de mille organismes oeuvrant de près ou de loin dans le domaine des transports. Il rappelle enfin aux participants quelques règles de base qui permettront d'assurer le bon déroulement de la soirée.

M. André Porlier

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

M. Porlier est président du CRE-Montréal. Il est accompagné du nouveau responsable du dossier du transport au CRE-Montréal, M. Daniel Bouchard qui l'assistera dans la présentation du mémoire. Avant d'entamer sa présentation. M. Porlier demande des

précisions sur le fait que deux commissions, l'une municipale, l'autre d'agglomération, vont travailler sur le plan de transport. Y aura-t-il arrimage de leurs recommandations, deux rapports distincts ?

M. Applebaum précise que chaque commission est indépendante, chacune prendra connaissance des mémoires qui lui sont présentés et travaillera à la suite à la préparation de recommandations. Il indique que rien n'a encore été décidé sur l'arrimage des travaux des deux commissions, mais qu'il est clair que chaque commission est autonome dans ses décisions et que certaines recommandations pourront différer d'une commission à l'autre puisque les mandats et leur portée sont différents.

M. André Porlier mentionne d'entrée de jeu l'appui du Conseil régional d'environnement de Montréal à la démarche de la ville visant à concilier mobilité, environnement et qualité de vie. Il souligne que la mise en œuvre des 21 chantiers nécessitera d'énormes investissements et la collaboration de nouveaux partenaires, qu'il s'agisse des autres paliers de gouvernements, des arrondissements, de la CMM, de l'AMT, et des sociétés de transport.

Le message du CRE-Montréal consiste pour l'essentiel à inciter la ville à mettre en œuvre dès 2008 tous les chantiers dans lesquels Montréal a pleine juridiction.

M. Daniel Bouchard poursuit la présentation du mémoire en énumérant les conditions essentielles au succès du plan de transport, à savoir :

- l'adoption d'une vision claire qui intègre à la fois des mesures incitatives et coercitives;
- l'adoption d'objectifs quantifiés et mesurables, par exemple la réduction de 20% du nombre de véhicules qui entrent sur l'Île et la réduction de 10% des stationnements de longue durée sur l'Île de Montréal;
- l'adoption de mesures pour réduire les nuisances liées aux activités de camionnage sur l'Île de Montréal, comme par exemple le contrôle du poids des véhicules et le déplacement des centres de transbordement à l'extérieur de l'Île;
- l'adoption d'une position claire contre toute augmentation de la capacité routière à Montréal;
- le maintien de la contribution des usagers du transport en commun à leur niveau actuel de manière à favoriser le transport en commun;
- l'augmentation de la contribution des automobilistes au financement du transport en commun et des modes actifs dans la région de Montréal;
- la mise en place rapide des mesures qui peuvent être réalisées sans l'aide de partenaires, notamment pour améliorer les services de la STM, implanter un réseau de transport rapide par autobus en site propre, implanter des mesures prioritaires pour autobus, instaurer des plans de gestion de déplacement, doubler le réseau cyclable, et mettre en place la charte du piéton.

En regard du chantier touchant le réseau routier, le CRE-Montréal adopte un position claire contre toute augmentation de la capacité routière donnant accès à l'île ou sur l'île. Quant à la question du financement, l'organisme recommande d'augmenter la contribution des automobilistes au financement du TC et des modes de transports actifs.

Mme Dida Berku , conseillère et M. Anthony Housefather, maire Côte-Saint-Luc

Mme Berku prend d'abord la parole et souligne que le document soumis à titre de mémoire regroupe les résolutions de toutes les villes qui appuient la position de Côte-Saint-Luc.

Elle débute sa présentation en rappelant que le Plan de transport reconnaît le raccordement du boulevard Cavendish comme une priorité dans son 18e chantier, mais qu'il reporte à plus de dix ans le début du projet. Il s'agit là du principal point de contestation. Mme Berku demande que le plan de transport soit modifié de manière à respecter l'échéancier initial du bureau de projet Cavendish, tel qu'établi en décembre 2004, un échéancier qui prévoit terminer la conception et la résolution des travaux pour 2007-2012.

Elle donne par la suite l'essentiel des détails de ce projet de raccordement qui consiste à établir un lien nord-sud de Côte-St-Luc à l'arrondissement St-Laurent, et de créer un lien est-ouest avec le boul. Décarie, RoyalMount et Jean-Talon. À l'aide d'une carte, elle explique les différentes options de traçé qui ont été proposées suite à de nombreuses études et discussions. Cette carte fait également état de la situation d'enclave que vit Côte-St-Luc, entre l'autoroute Côte-de-Liesse et les différentes cours de triage avoisinantes. Elle fait également ressortir quelques éléments de l'historique du dossier en précisant que depuis 1981, le projet Cavendish est inclus dans le plan d'urbanisme, et qu'en décembre 2004, le bureau de projet a été créé par une résolution du Conseil municipal et financé à hauteur de 5 millions de $ pour réaliser des études à cet égard.

Elle rappelle que le ministre Ménard, lors du Sommet de 2002, avait mentionné que la réalisation du lien Cavendish faisait partie du plan d'action conclu entre Montréal et le gouvernement du Québec et qu'il s'agissait d'un projet structurant à la fois pour le développement économique et pour le transport collectif et actif de la Ville de Montréal. Elle réfère les membres de la commission aux différentes annexes du mémoire dans lesquelles on retrouve toutes les études, rapports, résolutions auxquelles elle a fait référence.

En conclusion, Mme Berku fait état des principales recommandations du mémoire de Côte-St-Luc :

- inscrire le projet de raccordement de Cavendish/RoyalMount/Cavendish dans les projets prioritaires du Plan de transport à réaliser dans le 5 prochaines années afin que les travaux soient complétés au plus tard en 2012, tel que prévu à l'échéancier 2004;
- s'assurer de la continuité des travaux du bureau de projets;
- remettre le projet sur ses rails, en reprenant les discussions avec tous les partenaires et en consultant les villes, les arrondissements et les autres partenaires associés à ce projet;
- en matière de financement, obtenir de Québec une modification au régime fiscal généreux consenti aux compagnies de chemin de fer en 1992, imposer les taxes foncières à 100% au lieu de 40% et diriger les nouveaux revenus d'impôts fonciers au financement du projet Cavendish.

À son tour, M. Housefather remercie la commission d'accueillir la ville de Côte-St-Luc dans le cadre de la séance de consultation. Il reprend essentiellement les mêmes arguments que Mme Berku pour sa présentation et insiste particulièrement sur le fait que Côte-St-Luc a toujours été en faveur de l'extension Cavendish, laquelle permettrait les améliorations suivantes :

- un accès à Côte-St-Luc en dix minutes alors qu'il faut actuellement près d'une heure pour contourner Décarie;
- un meilleur accès du centre d'achat du Mail Cavendish, l'achalandage n'étant actuellement pas suffisant pour assurer la viabilité des commerces;
- un accès plus rapide du service d'urgence des ambulanciers;
- un meilleur accès aux stations de métro de Namur et La Savane pour l'ensemble des villes de l'ouest.

M. André Lavallée demande à intervenir suite à cette présentation pour apporter une précision. Il souhaite rappeler à la mémoire de tous que le mandat du bureau de projet était de consulter tous les intervenants pour identifier des hypothèses et concevoir un projet dans un souci de développement durable, mais aussi de faire des propositions concernant les ressources financières requises de la part des différents partenaires autant à l'interne qu'à l'externe. L'une des possibilités avancées par ce bureau est de réaliser le projet en deux phases Royal-Mount/Cavendish, puis Cavendish/Cavendish puisque le coût du projet comme tel est très important. Il se demande si le maire de Côte Saint-Luc est du même avis que Mme Berku concernant l'hypothèse d'une taxe dédiée imposée sur les chemins de fer dans le secteur et qui servirait spécialement à financer le projet de Cavendish/Cavendish.

M. Housefather précise quant à lui qu'en octobre dernier lors d'une séance publique tenue à Côte St-Luc, des représentants du Bureau de projet et de la Ville de Montréal ont demandé de ne pas discuter des routes proposées parce que Côte-St-Luc était un partenaire du projet. Il estime que le plan de transport soumis par Montréal n'a pas tenu compte des discussions qui ont eu lieu avec sa municipalité et celles de Montréal-Ouest, Hampstead et Ville Mont-Royal. En ce qui a trait à la taxe dédiée sur les chemins de fer, il réplique que l'ensemble de ses collègues sont généralement d'accord avec le

principe que l'industrie des chemins de fer qui bénéficie actuellement d'une réduction de taxes du gouvernement, devrait payer sa juste part de taxes comme les autres industries. Cela rapporterait quelque 4 millions $ de plus que l'on pourrait utiliser pour le projet Cavendish.

M. Normand Parisien, directeur

Transport 2000

M. Parisien présente deux membres du comité présents dans la salle qui ont participé à la rédaction du mémoire de l'association, MM. Anthony Franck et Gilles Gagné.

Il débute sa présentation en précisant que l'île de Montréal est un territoire où l'on retrouve 75% des déplacements en transport en commun urbain au Québec. Le plan de transport représente pour leur association un enjeu monumental. Le réseau de métro et d'autobus qui traverse la ville procure une mobilité à la population de l'Île de Montréal où le tiers des ménages ne dispose pas de véhicule.

Il insiste sur l'urgence de mettre en œuvre certains chantiers et d'aller chercher la collaboration de tous les acteurs institutionnels impliqués dans le dossier. L'association a ciblé sept chantiers qu'elle juge prioritaire parmi les 21 proposés dans le plan de transport. :

- l'implantation du réseau de tramway au centre de l'agglomération. Un projet qui peut être réalisé facilement à court terme et qui permettra d'améliorer la desserte interne du centre;
- la réalisation d'un lien ferroviaire direct entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau est essentielle à toute grande agglomération en Amérique du nord ;
- la modernisation des équipements fixes du métro et du matériel roulant représente une nécessité à court terme;
- l'amélioration des services de la Société de transport de Montréal est nécessaire, le niveau de service actuel étant inférieur à ce qu'on a observé en 1994;
- l'implantation d'un réseau de transport rapide par autobus avec le renouvellement des autobus pour les lignes importantes dont la voie réservée de Pie-IX et Henri-Bourassa;
- l'amélioration du réseau prioritaire montréalais en transport en commun;
- la réalisation du train de l'est, ce secteur de la ville étant faiblement desservi à l'heure actuelle. Le projet peut être réalisé en 2 ans grâce à une collaboration active entre l'AMT, Montréal et la STM.

M. Edgar Rouleau, membre de la commission, s'adresse à M. Parisien pour connaître, parmi ces sept priorités, celles que l'Association Transport 2000 Québec privilégie.

M. Parisien, estime en fait que les chantiers les plus urgents sont certainement ceux qui doivent assurer le maintien de la compétitivité économique de Montréal pour des raisons sociales et économiques évidentes. Pour lui, les chantiers 3, 5 et 8 sont urgents puisqu'ils permettront d'améliorer la mobilité de la population à l'intérieur de l'Île de Montréal.

Mme Aline Berthe

Centre de gestion des déplacements de Développement économique Saint-Laurent

Mme Aline Berthe représente le Centre de gestion des déplacements, une division de Développement économique Saint-Laurent. Elle souligne que leur mémoire a été préparé en collaboration avec les autres CGD de l'Île pour avoir une vision d'ensemble. Elle estime important de mettre en place rapidement plusieurs des chantiers proposés dans le plan de transport et soumet quelques propositions visant à bonifier le plan de transport.

Sur la question de la gestion de la demande, elle suggère que l'on puisse proposer les services d'un CGD à toute entreprise, institution ou promoteur de qui la Ville entend exiger un plan de déplacement urbain et propose de ne pas limiter le développement de plans de gestion des déplacements aux grands employeurs, mais de rejoindre également les petites entreprises.

Sur le thème du stationnement, elle insiste sur l'implantation de mesures incitatives plutôt que coercitives et sur des mesures qui ne fassent pas entrave au développement économique. De même, le CGD propose de prioriser l'aménagement d'installations sécuritaires pour les vélos et l'implantation de places de stationnement réservées aux covoitureurs, même lorsque le site est bien desservi par le transport en commun. Mme Berthe suggère enfin de considérer l'implantation d'un système de vignettes universelles pour identifier les équipages de covoitureurs et contrôler les espaces de stationnement leur étant réservés.

Sur la question de l'offre de service des transports en commun, plusieurs recommandations sont avancées par le CGD Saint-Laurent. Parmi celles-ci, il faut mentionner l'implantation d'une station de métro au niveau du croisement de Marcel-Laurin et Thimens, l'amélioration de la desserte du Technoparc Saint-Laurent et des nouveaux développements résidentiels à Pierrefonds et à Saint-Laurent et enfin l'amélioration des horaires et des vitesses de parcours pour les autobus circulant dans l'axe Sauvé / Côte-Vertu entre les boulevards Saint-Laurent et Cavendish et dans l'axe Saint-Jean / Pierrefonds entre le boulevard Château-Pierrefonds et l'A-20. Le CGD soutient également le réaménagement de la station Bois-de-Boulogne et le doublement de la voie ferrée de Deux-Montagnes entre les gares Bois-Franc/Roxboro-Pierrefonds.

En matière de tarification du transport en commun, le CGD recommande d'évaluer l'impact économique de l'implantation du libre-accès au transport en commun pour les étudiants qui sont finalement les futurs utilisateurs du transport collectif, d'adopter des orientations claires au niveau de la tarification du transport en commun et d'abandonner l'idée d'imposer un tarif plus élevé pour le métro et les autobus en zone 2.

Mme Berthe aborde ensuite le thème du transport actif pour lequel le CGD appuie toutes les mesures de sécurisation pour les piétons. Elle mentionne notamment qu'il importe d'accompagner les entreprises dans les démarches de sécurisation des trajets piétonniers de leurs employés par l'aménagement de trottoirs ou de passages-piétons sur les trajets de l'entreprise et de sécuriser prioritairement les trottoirs et les intersections aux abords des établissements de santé et des institutions scolaires.

Concernant le réseau routier, Mme Berthe précise que le plan de transport doit favoriser l'entretien du réseau et accélérer la rénovation du réseau artériel donnant accès aux zones industrielles comme celle de Cavendish. L'organisme se dit d'ailleurs en faveur de la réalisation de l'échangeur Cavendish telle que définie dans la résolution de son conseil municipal de 2004.

Mme Berthe se dit favorable à la mise en place d'un plan de camionnage pour le secteur de Saint-Laurent où l'on retrouve de nombreuses entreprises, ce qui engendre un volume plus important de circulation de camions. Elle suggère également de favoriser le transport de marchandises par train pour les déplacements de longue distance, une avenue qui n'a pas été suffisamment explorée dans le plan de transport actuel.

Par rapport au financement du plan de transport, le CDG Saint-Laurent appuie la mesure du péage qui représente une façon judicieuse de financer la totalité des travaux du plan de transport. Elle note toutefois que cette mesure ne doit pas faire entrave au développement économique de la ville en faisant fuir les entreprises à l'extérieur de la zone de péage.

Enfin, Mme Berthe rappelle que les CDG ont développé une expertise unique et qu'il y aurait lieu de faire appel à eux pour assister les arrondissements dans le développement de leurs plans de déplacement urbain. Selon elle, la Ville devrait favoriser la croissance des CGD existants via l'agrandissement de leurs territoires d'intervention.

M. Stéphane Lamarre
CAMO-ROUTE et Association du camionnage du Québec

M. Stéphane Lamarre, présente le mémoire conjoint de 6 groupes différents. Il est accompagné de M. Claude Chouinard, directeur général de CAMO-ROUTE, une association patronale/syndicale vouée à la formation du personnel oeuvrant dans le domaine du transport routier. Il est également accompagné de Mme Sophie Tremblay de l'Association du camionnage du Québec, qui est le principal porte-parole de cette

industrie au Québec et qui représente des entreprises regroupant quelque 30 500 véhicules moteurs, soit 62% des mouvements de transport routier de la province de Québec. M. Lamarre mentionne d'autres entreprises cosignataires du mémoire, notamment l'ASTE, une association sectorielle en transport et entreposage vouée à la santé et la sécurité au travail, et le Syndicat des métallos et travailleurs autonomes du Québec. Il souligne que le point de vue présenté dans ce mémoire est celui de l'ensemble de l'industrie du camionnage et du transport de marchandises.

M. Lamarre déplore dans un premier temps le peu de référence faite au transport de marchandises dans le plan de transport présenté. Il mentionne l'importance que présente l'industrie du camionnage à Montréal pour la vitalité économique de la métropole, et il note que la principale problématique de toute l'industrie du transport de marchandises est liée à la congestion du réseau routier.

Pour résoudre ce problème de congestion, le regroupement de l'industrie du camionnage propose dans son mémoire une série de mesures qui permettraient d'améliorer la fluidité de la circulation sur le réseau routier, notamment :

- prévoir une voie de contournement car le réseau routier supérieur est incomplet dans la région métropolitaine;
- réaliser dans les meilleurs délais la modernisation de la rue Notre-Dame;
- compléter le réseau artériel en harmonie avec le réseau supérieur;
- compléter les autoroutes 25, 30, 35, 440 et 640;
- compléter le réseau de camionnage sur toute l'Île et en centraliser la responsabilité sous la juridiction de l'agglomération.

Sur la question du transport de marchandises, l'organisme juge qu'il serait mal avisé de déplacer les grands générateurs de transport en périphérie de l'Île de Montréal, surtout en l'absence d'une route de contournement et qu'il serait inopportun d'imposer des restrictions d'horaires pour le transport par camion. Enfin, l'organisme juge que la Ville ne devrait pas avoir juridiction sur les charges et les dimensions permises car l'imposition de telles restrictions risquerait de provoquer une augmentation du nombre de véhicules, une baisse de compétitivité et une hausse des coûts de transport.

M. Lamarre termine sa présentation en rappelant que l'industrie du transport routier représente un apport essentiel à l'économie de Montréal et qu'on ne devrait pas exiger d'elle un effort fiscal supplémentaire.

M. Bernard Blanchet s'interroge sur la voie de contournement privilégiée par l'industrie du camionnage et sur les représentations faites auprès des gouvernements supérieurs.

M. Lamarre précise qu'effectivement plusieurs représentations ont déjà été faites auprès des gouvernements concernant l'autoroute 30 qui constitue la meilleure voie pour se rendre tant vers les États-Unis que vers l'Ontario.

Dr Richard Lessard et Dr Louis Drouin
Direction de la Santé publique de Montréal

Le Dr Richard Lessard introduit la présentation de la DSP qui sera faite par le Dr Louis Drouin et il présente ses collègues qui ont participé à la préparation du mémoire: Patrick Morency, Normand King, André Provencher, François Therrien, Marie Pinard, tous présents dans la salle.

Le Dr Drouin présente d'abord un bilan bien documenté de la circulation automobile à Montréal et de ses conséquences sur la santé et la sécurité : 12 000 blessés par année depuis les cinq dernières années; 1 540 décès prématurés reliés à la qualité de l'air. Il se réjouit de la nouvelle vision que propose le plan de transport en réduisant la dépendance à l'automobile et de son parti pris pour le transport actif et collectif. Pour réaliser cette vision, il insiste sur les stratégies les plus efficaces, soit de diminuer le nombre de kilomètres parcourus par les automobiles, diminuer la vitesse de la circulation automobile dans les quartiers montréalais et prévoir des aménagements routiers qui facilitent et sécurisent les déplacements des piétons et des cyclistes.

Pour la DSP, il importe de mettre en place les mesures rapidement en commençant par celles qui relèvent de la propre compétence de la Ville.

En matière de transport en commun, la DSD souhaite que la Ville implante sans délai les mesures offrant le meilleur rapport coût-bénéfice pour améliorer le service, comme

par exemple un réseau élargi de voies réservées en site propre pour autobus. Sur la question de la sécurité, plusieurs mesures sont priorisées par la Direction de la santé publique, notamment :

- 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 notamment sur celles qui relèvent de sa propre juridiction;
- de prioriser l'entretien du réseau routier actuel pour le rendre plus sécuritaire et fonctionnel plutôt que de viser l'expansion de sa capacité;
- d'imposer une limite de vitesse de 30 km/h sur les rues locales et d'implanter des mesures d'apaisement de la circulation sur les artères et collectrices où le volume de piétons et de cyclistes le justifie;
- de s'assurer que les aménagements urbains actuels et à venir pour piétons et cyclistes respectent les règles de l'art en matière de sécurité.

Par ailleurs, le Dr Drouin souligne l'importance d'amorcer la réalisation du Plan de transport immédiatement après son adoption en priorisant les mesures relevant de ses propres compétences réglementaires et les ressources professionnelles, matérielles et financières déjà à sa disposition, le tout faisant l'objet d'un plan d'action public prévoyant l'ordonnancement des projets, leur source de financement et leur calendrier de réalisation. Il mentionne également l'importance pour la Ville de se fixer des cibles chiffrées de réduction ou d'augmentation, selon le cas, en matière de transport automobile et de transport actif.

Enfin, le Dr Drouin souhaite, pour le financement du plan de transport, que la Ville favorise le développement d'une véritable coalition montréalaise pour soutenir les autorités municipales dans leurs démarches auprès des gouvernements supérieurs et des autres acteurs municipaux de la grande région de Montréal.

En conclusion, le défi pour la DSP est que la Ville passe rapidement à l'action en adoptant les mesures pour lesquelles elle a pleine juridiction.

M. Applebaum remercie le Dr Drouin pour la qualité de la présentation de la Direction de la santé publique. MM. Edgar Rouleau et Bernard Blanchet remercient également les représentants de l'organisme pour leurs commentaires. M. Applebaum donne à la suite la parole à M. André Lavallée qui souhaite intervenir à ce moment.

M. Lavallée remercie les représentants de la Direction de la santé publique d'avoir pris le temps d'analyser le plan de transport et de soumettre leurs recommandations. Il souligne que plusieurs points soulevés par la DSP font également partie des préoccupations de l'administration municipale, soit d'agir rapidement. Il précise que l'administration municipale souhaite mettre en place dès l'automne certaines des mesures proposées dans le plan de transport et il salue la volonté de tous les partenaires de se mobiliser autour de ce nouveau plan.

Mme Bernadette Brun, Voyagez futé
Mme Claude d'Anjou, Centre de gestion des déplacements de Côte-des-Neiges
M. Jean Gauthier, Centre de gestion des déplacements de l'Est

Mme Claude D'Anjou représente les deux autres CGD et fait la présentation du mémoire conjoint au nom de Mme Brun et de M. Gauthier qui sont absents.
Elle précise que le mémoire a été produit par les quatre Centres de gestion des déplacements de l'Île et elle résume le mandat de l'organisme qui est promouvoir, de développer et d'offrir des services de transport alternatif autres que l'automobile en solo afin de faciliter les déplacements générés par les entreprises et les institutions situées sur leurs territoires.

Le mémoire conjoint présenté s'attarde plus particulièrement à certaines des mesures proposées touchant les questions du transport en commun et du stationnement et reprend certaines des recommandations présentées par le CGD de Côte-des-Neiges, notamment de considérer l'implantation d'un système de vignettes universelles pour identifier les équipages de covoitureurs et de contrôler les espaces de stationnement leur étant réservés; de favoriser l'implantation de places de stationnement dédiées à l'autopartage à proximité des projets concernés par une limitation réglementaire du nombre de places de stationnement; et de réaliser le plus rapidement possible les

projets de voies réservées pour autobus en site propre au niveau des boulevards Pie-IX et Henri-Bourassa.

En ce qui a trait aux améliorations à apporter au plan de transport, le regroupement soumet quelques propositions dont celle d'améliorer la desserte des secteurs importants d'emplois qui sont mal desservis par le transport en commun, comme dans l'est de Montréal et dans Saint-Laurent, d'adopter une position claire en faveur de l'implantation d'un SLR dans l'axe du Pont Champlain et d'étudier avec l'AMT la possibilité d'étendre les horaires des trains de banlieue au-delà des heures de pointe.

Sur les questions de la gestion de la demande et du développement des centres de gestion de déplacements, le mémoire présenté recommande à la Ville de faire appel à l'expertise des CGD pour assister les arrondissements dans le développement de leurs plans de déplacement urbain et de favoriser la croissance des CGD existants via l'agrandissement de leurs territoires d'intervention plutôt que d'en implanter de nouveaux. On note également l'importance de ne pas limiter le développement de plans de gestion de déplacements aux grands employeurs, mais de rejoindre également les petites entreprises, via leurs divers regroupements.

Mme Vera Danyluk, mairesse et
Mme Catherine Hirou, directrice des services techniques
Ville de Mont-Royal

Mme Danyluk introduit d'abord Mme Catherine Hirou qui assurera la présentation du mémoire et précise qu'elle concluera la présentation. Mme Danyluk remercie la Ville de leur donner l'occasion de présenter leurs commentaires sur le plan de transport.

Mme Hirou salue d'abord l'initiative de Montréal de structurer la gestion des transports avec une telle vision d'avenir. Elle précise que la présentation de Ville Mont-Royal touche quatre dossiers.

Sur la question du réseau cyclable, elle émet quelques réserves quant à la réelle volonté d'intégration du réseau cyclable dans le réseau montréalais et signale le manque de liens avec les villes liées, notamment au niveau du boulevard Sainte-Croix, dans l'arrondissement Saint-Laurent. Elle note qu'un lien est créé dans la partie sud sur le Chemin Rockland, strictement sur le Viaduc Rockland, un ouvrage d'art vétuste, dangereux et même interdit aux cyclistes vers le nord. L'objectif du plan serait donc de travailler en collaboration avec les villes liées afin de repenser l'intégration du réseau cyclable sur l'ensemble du territoire.

En matière de transport en commun, Mme Hirou fait remarquer que les circuits d'autobus qui desservent la ville n'offrent aucune accessibilité aux stations de métro voisines, dont l'Acadie. Cette dernière station est si isolée qu'il est même impossible en tant que conducteur d'une automobile d'y laisser un passager, faute de zone d'arrêt ou de débarcadère. Elle note également qu'aucun effort n'a été fait à ce jour pour améliorer la desserte du secteur résidentiel de Ville Mont-Royal pour rendre le service de transport en commun plus attrayant et compétitif.

Sur la question du réseau routier, deux grands dossiers sont évoqués. Tout d'abord, celui du prolongement du boulevard Cavendish dont l'étude date du milieu des années 60. Mme Hirou estime qu'en raison de l'importance de ce lien et vu qu'il est en préparation et en planification depuis déjà plus de quarante ans, il est impérieux que l'échéancier prévu au plan de transport soit révisé et que le scénario du tracé proposé soit revu et accepté par les villes impliquées. On estime qu'il est plus que temps d'agir dans ce dossier, d'autant plus qu'il est prévu au Plan d'urbanisme. En second lieu, Mme Hirou note que le projet de réfection du viaduc Rockland est totalement absent des projets à prioriser au Plan, alors que l'état de la structure est très inquiétant, la Ville de Montréal ayant d'ailleurs récemment refusé que des transports hors dimension y circulent. En conclusion, elle note que Ville Mont-Royal adhère aux grands principes du plan de transport, mais qu'elle souhaite y trouver des actions concrètes qui reflètent les préoccupations de la municipalité.

Mme Danyluk reprend la parole pour préciser dans un premier temps que Ville Mont-Royal est ravie de ce nouveau plan de transport et intéressée à l'effet global qu'il aura sur l'ensemble de l'Île. Elle rappelle l'importance de l'intégration du réseau cyclable de l'ensemble des villes liées au réseau montréalais et souligne qu'elle a déposé en 2007

un document dans ce sens à M. André Lavallée. En second lieu, en regard du dossier Cavendish, elle souhaite déposer un document à la commission, un document qui date de l'époque de son prédécesseur, M. Dawnson, maire de Ville Mont-Royal pendant 37 ans. Il s'agit d'un document sous sa signature et qui a été à l'époque déposé à la communauté urbaine de Montréal relativement au même dossier, celui de Cavendish. Elle souhaite le remettre à la commission pour souligner l'importance du dossier.

M. Rouleau remercie Mme Hirou et la mairesse Mme Vera Danyluk pour leur présentation. Il faut remarquer que la commission tout comme les représentants de la Ville ont pris bonne note de leurs commentaires sur l'importance de l'intégration des pistes cyclables des villes liées au réseau montréalais.

M. Andres Fortecilla,
Québec Solidaire, région Montréal

M. Fontecilla représente la formation politique de Québec Solidaire pour l'ensemble des circonscriptions de la région de Montréal. Il considère positivement le nouveau plan de transport dans son ensemble, mais souhaite souligner quelques points qui pourraient faire l'objet d'améliorations.

De façon générale, M. Fontecilla insiste dans sa présentation sur les questions d'accessibilité universelle et de tarification. La formation Québec Solidaire recommande une baisse significative des tarifs du transport en commun pouvant aller jusqu'à la gratuité dans certains cas et elle encourage la Société de transport de Montréal à poursuivre ses efforts d'amélioration et d'adaptation du transport en commun pour favoriser l'accessibilité physique adaptée.

En matière de financement, Québec Solidaire considère que l'instauration d'un péage sur les ponts pourrait être envisagée si une distribution des montants versés est répartie dans le développement métropolitain du transport en commun, ceci par souci d'équité envers les contribuables, les banlieues et les régions qui constituent la métropole.

M. Fontecilla insiste également sur la notion de la participation des citoyens et souhaite que la STM consulte davantage les citoyens sur les mesures d'apaisement qui pourraient être mises en place sur le territoire. Enfin, il souligne que Québec Solidaire considère essentielle l'interdiction, à Montréal, de tourner à droite sur un feu rouge mais qu'il faudrait assortir cette mesure d'une campagne d'éducation populaire et de certaines mesures coercitives. Enfin, l'organisme recommande d'étendre à toutes les zones du territoire montréalais la limite de vitesse à 40 km.

M. Avrom David Shtern et Mme Maxime Jalbert
Green Coalition/La coalition verte

Les deux représentants de l'organisme interviennent à tour de rôle, en français et en anglais, au nom de la Coalition verte/Green Coalition. De façon générale, La Coalition verte appuie un système de transport intégré et encourage particulièrement le transport léger sur rail ; elle réclame des investissements massifs dans les infrastructures et réclame un moratoire sur la construction de toute nouvelle route ou autoroute, sauf quelques exceptions, jusqu'à ce que le réseau routier courant soit stabilisé.

Parmi leurs principales recommandations figurent les suivantes :

- centrer les interventions sur le transport collectif par rail plutôt que par autobus;
- inclure l'antenne Doney comme futur métro rapide léger de surface;
- conserver les couloirs de chemin de fer stratégiques pour des utilisations futures en vue de préserver l'intégrité physique et fonctionnelle du réseau ferroviaire;
- désigner la ligne du CP pour le projet de la navette ferroviaire;
- établir un règlement quant à la proximité entre les chemins de fer, les gares de triages et les secteurs résidentiels sensibles;
- électrifier toute les lignes des trains de banlieue et augmenter leur fréquence;
- préserver l'écoterritoire de l'Anse-à-l'Orme et aménager un boulevard urbain dans l'emprise de l'A-440;
- procéder à l'extension du boulevard Cavendish.

Le président de la commission, M. Michael Applebaum, prend le temps de remercier les représentants de l'organisme Green Coalition/La coalition verte qui sont souvent

présents à des consultations publiques de ce genre. Il mentionne que leurs commentaires et leurs interventions sont toujours très appréciés.

MM. Normand Noiseux et Serge Lajeunesse
Comité d'action politique pour les motocyclistes

M. Noiseux, porte-parole du comité d'action politique motocycliste remercie d'abord l'Administration municipale de cette initiative d'avoir créé un plan de transport. Il fait un bref historique du comité et un bilan de la population motocycliste : le comité existe depuis 14 ans et milite en faveur des droits et libertés des motocyclistes. Son dynamisme a permis à plusieurs reprises de travailler avec les élus pour résoudre différentes problématiques liées à la moto. Il établit à environ 132 000 le nombre de motos au Québec, à la fin de 2006, et à environ 30 000 le nombre de cyclomoteurs. Pour la grande région de Montréal, il s'agit de 60 000 motos et de 12 000 cyclomoteurs, donc une présence relativement importante.

M. Noiseux n'est pas surpris de ne pas retrouver le mot motocycliste dans le plan de transport puisqu'on associe plus souvent la moto à un loisir qu'à un mode de transport. Il porte à l'attention de la commission plusieurs types d'interventions faites ailleurs dans le monde, notamment à Londres, Paris et Amsterdam, où la moto est intégrée au transport urbain et considérée comme une partie de la solution au trafic urbain.

Le comité d'action politique motocycliste note qu'il est important de démontrer les effets positifs de la moto et de favoriser son intégration harmonieuse au réseau de transport urbain et qu'il est primordial que la moto soit intégrée au Plan de transport comme une entité autonome et non noyée au sein du parc automobile.

Au nombre de recommandations que le groupe a soumis à la commission figurent les suivantes :

- permettre aux motos d'utiliser les voies réservées aux autobus et aux taxis pendant les heures de pointe tout en y assurant un contrôle adéquat afin d'éviter les excès de vitesse et les problématiques reliées à la sécurité;
- permettre à plusieurs motos de stationner dans un seul emplacement de parcomètre;
- poursuivre la mise en place d'espaces de stationnement gratuits réservés exclusivement aux motos, car le nombre de motos que ces espaces desservent (220) est encore insuffisant.

Enfin, M. Noiseux a fait remarquer qu'il serait nécessaire que le SPVM participe à l'évaluation de solutions en ce qui a trait au contrôle et à la réduction du bruit occasionné par certains motocyclistes. Il assure la commission de l'entière collaboration et participation du comité à toutes les initiatives que la Ville pourrait entreprendre dans le domaine de la circulation motocycliste.

M. Campbell Stuart souhaite connaître le pourcentage de motocyclettes qui fonctionnent à 2 temps par rapport à celles à 4 temps alors que M. Edgar Rouleau demande la différence entre une motocyclette et un cyclomoteur.

M. Noiseux leur explique que les motos à 2 temps sont aujourd'hui pratiquement inexistantes et qu'elles n'ont pas accès au réseau urbain. Les motos qui circulent en ville sont des motos à 4 temps donc moins polluantes que les 2 temps. Par contre, il précise que les motos n'ont pas bénéficié, comme les voitures, des systèmes antipollution au moment où ces systèmes très performants au niveau environnemental ont été mis en place. Il estime qu'actuellement, avec la législation, les constructeurs ont compris qu'il fallait construire des motos plus attrayantes et moins polluantes. En ce qui a trait aux cyclomoteurs, M. Noiseux explique qu'il s'agit par exemple de petites motos ou de simples scooters.

La liste des personnes préalablement inscrites étant épuisée, M. Applebaum fait maintenant appel aux gens de la salle et les invite à intervenir sur le plan de transport.

M. Gilbert Bauer :
Citoyen

M. Bauer, citoyen de Montréal se présente comme un utilisateur exclusif du transport en commun, qu'il utilise quotidiennement depuis 30 ans. Il annonce d'entrée de jeu que ses recommandations vont à contre-courant de plusieurs aspects du plan de transport.

Tout d'abord, Il se positionne contre la navette ferroviaire qui favoriserait, selon lui, la croissance de l'aéroport et donc des GES et propose que l'on ferme définitivement cet aéroport pour transférer les opérations à Mirabel. Il s'oppose également aux innovations technologiques qui peuvent permettre la surveillance, le contrôle et la détection des individus, à la façon de Big Brother, tels que les cartes à puces, les caméras, les cinémomètres photographiques.

M. Bauer propose plutôt quelques mesures qui permettraient d'améliorer le transport collectif en limitant la construction d'infrastructures coûteuses, par exemple :

- plutôt que des tramways, mettre en place des lignes d'autobus à fréquence élevée afin de diminuer les coûts;
- procéder rapidement au prolongement de la ligne de métro bleu et mettre en place de façon urgente tous les projets de voies réservées rapides pour les autobus (SRB);
- rendre gratuits les stationnements incitatifs situés aux abords des stations de métro, des gares de trains et des fins de ligne de bus;
- augmenter la fréquence des métros aux 2 minutes entre 6h-9h, 14h-19h et 20h-22h et aux 5 min. en période hors-pointe, dans les 2 sens;
- améliorer l'accessibilité aux secteurs industriels toute la journée de toute urgence en créant de nouvelles lignes de bus desservant toutes les rues des zones industrielles.

Pour ce qui est du financement, M. Bauer indique qu'il s'oppose aux péages à l'entrée de la Ville, une situation qui nous ramène à l'époque féodale où l'on exigeait des droits de passages pour entrer dans la ville. Il suggère plutôt d'imposer une taxe spécifique aux gros acteurs économiques nationaux et transnationaux qui bénéficient souvent de crédits d'impôt et d'utiliser ces sommes pour financer les projets du plan de transport.

M. Edgar Rouleau intervient pour faire un commentaire au sujet de la fermeture de l'aéroport de Dorval avec laquelle il n'est pas d'accord, mais il comprend le point de vue de M. Bauer sur le financement et précise que le plan de transport a soumis plusieurs autres pistes de solutions concernant cet aspect important.

Le président de la commission souligne que les organismes suivants ont déposé un mémoire à la présente séance de consultation sans le présenter oralement. Il s'agit de : l'Association Habitat Montréal, de RESO, de Kéolis North America, du Regroupement en aménagement de Parc Extension, de Aéroports de Montréal, de CAA Québec et du conseiller municipal de Snowdown, M. Marvin Rotrand.

6. Période de questions des membres de la commission

Sans objet

7. Varia

Sans objet

8. Ajournement de la séance au 30 août, 9h30

M. Michael Applebaum remercie les citoyens et les organismes qui ont pris part ce soir à la consultation ainsi que le responsable du dossier au comité exécutif, M. André Lavallée et l'ensemble des représentants du service.

Sur une proposition de M. Campbell Stuart, appuyée par M. Richard Bélanger, la séance est levée à 22h45 et ajournée au lendemain, le 30 août à 9h30.

Procès-verbal de l'assemblée publique de la
Commission permanente du conseil d'agglomération sur l'environnement,
le transport, et les infrastructures
tenue le 30 août 2007, à 9h30
Hôtel de ville, 275, rue Notre-Dame Est, salle du conseil, Montréal

DEUXIÈME SÉANCE

COMMISSAIRES PRÉSENTS :
M. Michael Applebaum, président de la commission, maire de l'arrondissement de Côte-des-Neiges**-**Notre-Dame-de-Grâce
M. Edgar Rouleau, vice-président et maire de la cité de Dorval
M. Richard Bélanger**,** maire de l'arrondissement de L'Île-Bizard-Ste-Geneviève,
M. Sylvain Lachance, conseiller de ville, Villeray-St-Michel-Parc-Extension
M. Campbell J. Stuart**,** maire de la ville de Montréal-Ouest
M. Bernard Blanchet, conseiller d'arrondissement, Lachine (en vertu de l'article 16.1 du Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération)

COMMISSAIRES ABSENTES :
Mme Ginette Marotte, conseillère de ville, Verdun
Mme Lyn Thériault, mairesse de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

COLLABORATEURS PRÉSENTS :
SERVICE DES INFRASTRUCTURES, DU TRANSPORT ET DE L'ENVIRONNEMENT (SITE)
M. Jean Bertrand, chef de division, Division du développement des transports,
M. François Major, conseiller en aménagement, chef d'équipe
M. David Therrien, ingénieur, membre de l'équipe du plan de transport
Une représentante de la Société de transport de Montréal

ASSISTANCE : 30 personnes

SUJET :
Le plan de transport de Montréal

1. Ouverture de la séance

À 9h35, le président, M. Michael Applebaum, déclare la séance ouverte, souhaite la bienvenue, présente les membres de la commission ainsi que les représentants du service et explique le déroulement de l'assemblée.

Il souligne la présence de M. Bernard Blanchet, conseiller d'arrondissement à Lachine, qui participe à la commission en vertu de l'article 16.1 du Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération.

Il salue la présence des élus dans la salle, M. William Steinberg, maire de Hampstead, Mme Bonnie Feigendaum, membre du conseil de Hampstead, et Mme Dida Berku, conseillère de Côte-St-Luc

Il rappelle que 11 mémoires sont annoncés ce matin pour présentation à la commission.

2. Adoption de l'ordre du jour

Sur une proposition de M. Richard Bélanger, appuyée par M. Sylvain Lachance, l'ordre du jour est adopté à l'unanimité.

3. Plan de transport de Montréal – commentaires et réception des mémoires

Pierre-Yves Melançon, vice-président
Vision Montréal
M. Mélançon annonce d'entrée de jeu que le mémoire de Vision Montréal contient beaucoup de matière et qu'il s'adresse à la fois à la ville et à l'agglomération. Bien que le sujet soit de compétence d'agglomération, il suggère que le débat n'en soit pas un uniquement d'agglomération, mais aussi métropolitain.

Au chapitre des grands projets, M. Mélançon suggère de ne pas exclure la possibilité de faire des prolongements en surface, qui seraient opportuns vers Anjou dans l'est, mais aussi vers l'ouest de la ville. M. Mélançon dit craindre que l'agglomération mette tous ses œufs dans les grands projets qui sont financés de 75% à 100 % par le gouvernement du Québec. Il rappelle que les finances du Québec sont fragiles, (hôpitaux, enseignement, infrastructures, réparation) et qu'elles ne pourront pas nécessairement être à la hauteur de tous les projets avancés dans le plan de transport de Montréal.

En matière de transport en commun, il considère important que la STM innove dans ses façons de faire et trouve un second souffle, en implantant par exemple des voies préférentielles dans son axe est-ouest/nord-sud et en intervenant sur la mise en place de services rapides d'autobus en site propre. Le mémoire de Vision Montréal recommande notamment la stabilisation du financement et de la tarification de la STM et l'amélioration du transport adapté surtout dans le contexte du vieillissement de la population qui exigera une amélioration de l'offre de services. Il émet toutefois quelques réserves sur les propositions de rendre les stations de métro accessibles aux personnes handicapées par des investissements dans des ascenseurs, trouvant plus pertinent d'améliorer l'offre de service en surface par l'augmentation du nombre de véhicules.

Toujours dans le cadre des projets en transport en commun, M. Mélançon aborde la question du développement de partenariats en fonction des nouvelles demandes de transport : il spécifie que les études de la STM devraient tenir compte des nouveaux motifs de mobilité de la population qui sont d'ordre de loisirs, de culture et d'achats. Il mentionne également que Vision Montréal trouve importante l'acquisition d'une flotte de minibus pour améliorer l'offre de service dans les secteurs mal desservis ou dans les zones à plus faible densité.

En matière de transport alternatif, M. Mélançon rappelle qu'en 1996, on avait adopté une politique vélo et qu'il faut revenir aux principes de ce plan d'action afin de développer un réseau montréalais est-ouest et nord-sud qui relierait les hôpitaux, les maisons d'enseignement ainsi que des réseaux locaux dans les arrondissements. M. Mélançon propose de ne pas attendre sept ans pour réaliser ce chantier qui peut être mis en place plus rapidement et il rappelle que les réseaux de pistes cyclables sur des rues résidentielles ont souvent pour effet de permettre la réduction de la vitesse de circulation des voitures.

Sur la question des mesures complémentaires en transport, M. Mélançon mentionne que le parti Vision Montréal recommande qu'on réserve 50% du stationnement sur rue aux résidants de manière à éviter que les résidants des couronnes viennent se stationner gratuitement sur les rues résidentielles, pour utiliser ensuite le transport en commun. L'objectif de cette mesure vise à réduire le nombre de voitures qui entrent sur l'Île. Quant à la tarification des parcomètres, il estime important de revenir à l'ancien horaire et de ne pas tarifer le soir ni le dimanche. Vision Montréal demande une certaine cohérence dans la tarification de manière à appliquer un tarif dans la zone centrale, puis un tarif différent dans les zones périphériques.

Au chapitre de l'aménagement du territoire et de la qualité de vie, il mentionne que Vision Montréal préconise la mise en place de ce qu'ils appellent des « zones harmonisées » ou des « espaces civilisés ». Il souligne l'importance de mettre en place des zones sans voitures sur l'ensemble du territoire avec des aménagements particuliers.

Quant au transport de marchandises, M. Mélançon rappelle qu'en 2001, après 3 ans de travail, on avait adopté un plan stratégique 2001-2006 de transport de marchandises et qu'il est important de revenir à l'esprit général des recommandations de ce plan d'action pour assurer la vitalité économique de Montréal et consolider son rôle de plaque tournante majeure en matière de transport de marchandises.

Sur la question de la gouvernance, M. Mélançon fait remarquer à la commission qu'il existe une régie autonome des transports parisien dans la région de l'Île de France. Dans cet esprit, et dans la suite de ce qui a été fait à l'époque, en 1997, à la demande de M. Robert Perreault, alors Ministre de la métropole, il souhaiterait que soit créée une entité régionale, la Société de transport du Montréal métropolitain, pour coordonner, planifier, financer et développer les transports collectifs de la grande région métropolitaine. Cette entité deviendrait le maître d'œuvre des grands projets d'infrastructures de transport.

Enfin, pour terminer, M. Mélançon souligne que d'autres solutions en matière de transports collectifs peuvent être mises en place avant d'en arriver à l'étape du péage qui entraînerait selon lui une réplique équivalente de la part des villes voisines.

Le président de la commission, M. Michael Applebaum demande à M. Pierre-Yves Mélançon d'élaborer sur la question des partenariats en transport en commun.

M. Mélançon l'informe qu'à l'instar des partenariats qui se sont développés avec Tennis Montréal pour lesquels on offrait un billet d'autobus pour chaque billet vendu, il pourrait y avoir le même genre d'ententes avec des entreprises culturelles.

Dr Bernard Tonchin, Côte St-Luc

L'intervention de M. Tonchin a été faite en anglais et elle porte sur l'extension de Cavendish. M.Tonchin est résidant de Côte-Saint-Luc depuis 1961. Après 25 ans d'études, 6 ans de promesses, et encore 2 autres années d'étude, il déplore que l'Administration ait choisi de reporter une nouvelle fois le projet de l'extension du boulevard Cavendish qui permettrait de relier le West Island via St-Laurent et Côte-Saint-Luc. Il rappelle à la mémoire de la commission qu'en 2005, on créait le Bureau des projets qui a fixé à 2012 l'échéancier de la réalisation des travaux d'extension. Il s'inquiète du report de cet important projet qui permettrait de désengorger le boulevard Décarie compte tenu que le projet a été cité comme prioritaire lors du sommet de Montréal de 2002 et que cinq municipalités, le gouvernement provincial et l'administration municipale se sont tous entendus sur un calendrier précis de réalisation.

M. Tonchin demande pour l'essentiel le respect du calendrier initial établi par le conseil municipal de Montréal au moment où il a créé le Bureau de gestion du projet Cavendish qui prévoyait l'ouverture du prolongement en 2012.

En réponse à l'intervention de M. Tonchin, M. Michael Applebaum, rappelle qu'à titre de président de la commission, il doit s'assurer que les travaux se déroulent dans un esprit ouvert et que les membres qui font partie de la commission n'ont pas de parti pris, ni ne représentent les intérêts d'un secteur de la ville en particulier. Il ajoute que la commission devra faire des choix qui sont dans le meilleur intérêt de toute l'agglomération et non pas dans l'intérêt d'un arrondissement en particulier. Sur la question du Mail Cavendish, plusieurs facteurs sont en jeu et il faudra analyser si l'ouverture de Cavendish sera profitable ou non aux commerces de ce Mail.

Mme Dida Berku, conseillère, Côte-Saint-Luc

M. Anthony Housefather, maire de Côte-St-Luc, devait être présent pour présenter le mémoire de la municipalité. En son absence, c'est la conseillère Mme Dida Berku qui fait une présentation très élaborée de l'ensemble du projet de l'extension Cavendish en termes d'historique, de retombées et de financement. Elle est accompagnée de M. Angelo Merina qui est trésorier à Côte-St-Luc. Elle souligne les avantages que présente l'extension de Cavendish pour la ville de Côte-St-Luc : nouvelles issues nord, est et ouest de l'Île, la sécurité accrue du secteur enclavé par les viaducs Cavendish et Westminster, développement du mail Cavendish et du centre-ville. Elle fait également part à la

commission des avantages que le projet présente pour la Ville de Montréal, pour les arrondissements de CDN/NDG, de Saint-Laurent et de Ville Mont-Royal, notamment. Les éléments de sa présentation ont déjà fait l'objet d'une présentation lors de la première séance de consultation tenue par la commission le 29 août.

Pour cette présentation, Mme Berku souhaite élaborer sur un point qui été soulevé la veille, soit la question du financement, de la taxe dédiée. Elle mentionne qu'avec le trésorier de la ville, elle a préparé un document qu'elle souhaite présenter à la commission. Il s'agit en fait d'une solution qu'elle propose depuis 2001, qu'elle a aussi déposée à la commission des finances présidée par M. Alan De Sousa. Elle fait référence à une méthode de financement qui pourrait s'appliquer à la situation problématique de Cavendish.

Elle fait remarquer que le soir même, le conseil d'agglomération votera un montant de 12 M$ pour l'extension Cavendish-Toupin, qui représente 1 kilomètre de route et elle se demande pour quelles raisons l'extension Cavendish-Royalmount, qui ne représente pourtant que 1.2 kilomètre de route, coûte 140 M$. Pour elle, la réponse est évidente : il faut construire des ponts, des viaducs, des passages inférieurs à cause de la présence des cours de triages. Il existe sur l'Île de Montréal environ un trentaine de cours de triage qui totalisent environ 323 M$ d'évaluation foncière. Les cours de triage du centre (Taschereau, St-Luc, Lachine, ST-Laurent) représentent à elles seules environ la moitié de cette évaluation, soit 170M$.

Mme Berku précise qu'en vertu du régime de fiscalité, les cours de triage sont soumises à la loi 244.51 sur la fiscalité municipale. Cette loi précise le montant de la taxe qui s'applique aux cours de triage, CN, CP ou autres, situées sur le territoire de la Ville de Montréal. On applique aux cours de triage 40% du taux non résidentiel et 60% du taux de base, ce qui représente une énorme escompte. Selon les calculs du trésorier de Côte-St-Luc, si on appliquait un taux normal de taxe, non résidentiel, sur le 160 M$ d'évaluation de cours de triage, on obtiendrait des revenus supplémentaires de l'ordre de 3,5 M$ par année. Un tel montant permettrait de financer 50M$ pendant 30 ans, un financement possible pour réaliser le raccordement Cavendish. Avec le double d'évaluation, on obtiendrait 7M$ qui pourraient s'appliquer aux projets du plan de transport. Mme Berku met fin à sa présentation et distribue le document préparé par le trésorier de Côte-St-Luc.

M. Applebaum demande à Mme Dida Berku des précisions sur la distribution des revenus supplémentaires de 3,5 M$, soit 40% pour la Ville et 60 % pour l'agglomération.

Mme Berku précise qu'elle ne peut se prononcer pour la Ville de Côte-St-Luc, mais elle souligne que la distribution des argents peut faire l'objet d'une entente entre toutes les parties concernées et être réinvestis dans le projet de raccordement.

M. Applebaum souligne le fait qu'il s'agit d'un précédent puisque tous les revenus supplémentaires sont généralement versés dans un fonds commun, plutôt que dédiés à un projet en particulier. Mme Berku est d'accord, et précise qu'elle a lancé cette idée pour trouver une façon d'utiliser cet argent.

Quant à M Bernard Blanchet, il demande des précisions sur la loi qui régit les taux de taxation des chemins de fer. Mme Berku précise que lorsque la loi est entrée en vigueur en 1992, les chemins de fer ont fait des pressions sur le gouvernement fédéral pour réduire leurs taxes, mais sans succès. Par contre, du côté provincial, le gouvernement de M. Ryan a accepté de réduire la taxe foncière sur les chemins de fer, mais uniquement sur l'Île de Montréal.

M. Blanchet demande également avec quel taux, le calcul a été fait pour arriver à 3,5 M$. Le trésorier de la Ville de Côte-St-Luc, explique qu'il s'agit du taux utilisé pour les taxes de 2007, un taux biennal calculé pour chacune des villes, et pour l'agglomération.

M. Edgar Rouleau apprécie les efforts déployés par Côte-St-Luc et par d'autres municipalités pour trouver une solution au financement du projet de Cavendish et il demande si des contacts ont été établis avec le gouvernement provincial pour changer la loi sur la fiscalité des chemins de fer. Mme Berku l'informe que des représentations et des demandes d'amendement à la charte ont déjà été déposées pour apporter des changements de manière à pouvoir taxer uniquement la portion des chemins de fer utilisée à des fins « non ferroviaires ». Elle note que les compagnies de chemins de fer ne cessent de contester, de sorte que leur évaluation foncière est en 2007 moins élevée que ce qu'elle était plusieurs années auparavant.

Mme Berku termine sa présentation en précisant qu'elle a grandement apprécié les interventions de M. Pierre-Yves Mélançon. Elle aimerait que la commission porte une attention particulière à la question du transport dédié à une clientèle en particulier, comme l'idée des navettes inter-universitaires qui permettraient de relier les universités de Montréal, Concordia et McGill, par exemple. Elle informe la commission que la ville de Côte-St-Luc est associée avec Ville Saint-Laurent dans le CLD et qu'elle souhaite développer le corridor Cavendish avec ce qu'on appelle le « transport oriented design » le long de ce corridor. Elle voudrait introduire dans ce corridor ce qui existe sur les boulevards Henri-Bourassa et Pie-IX, des voies réservées pour un transport collectif rapide.

M. Campbell Stuart demande enfin à Madame Berku si la municipalité a obtenu une réponse de la part des chemins de fer. Mme Dida Berku répond par la négative et souhaite que la municipalité développe une position politique claire à leur présenter.

M. Wiliam Steinberg, maire
Mme Bonnie Feigendaum, membre du conseil
Ville de Hampstead

Mme Feigendaum introduit la présentation de la Ville de Hampstead. Elle rappelle dans un premier temps que l'absence du lien Cavendish et l'enclavement de la partie nord de Côte-St-Luc crée d'énormes problèmes de circulation. Les relevés quotidiens de circulation indiquent que 5 000 voitures se déplacent en direction est sur le chemin Fleet, ce qui nuit énormément à la communauté. De ce nombre, 1 700 voitures continuent leur trajet sur le chemin Fleet jusqu'à Van Horne. De plus, 5 000 voitures, dont la majorité en provenance de Côte-St-Luc, entrent à Hampstead par la rue Ellerdale, pour se diriger ensuite vers l'autoroute Décarie. Elle fait également le relevé de toutes les rues et intersections problématiques et souligne à l'attention des membres de la commission qu'une étude récente révèle que l'ouverture du boulevard Cavendish réduirait de 55% la circulation qui traverse les rues de Hampstead en direction du boulevard et de l'autoroute Décarie, ce qui équivaut à une réduction de plus de 10 000 voitures par jour.

Sa présentation touche également l'aspect des inconvénients qu'entraîne cette situation pour la santé des résidants et des voyageurs. La circulation intense constitue un danger pour les automobilistes, les cyclistes et les piétons. Les véhicules moteurs produisent une grande quantité de vapeurs toxiques, de composés cancérigènes, de poussières et de saleté néfastes pour la santé. Elle relève que les coûts humains associés à la situation sont énormes, non seulement en terme de détérioration de la santé, mais aussi en terme de frustration, de perte de temps et d'argent, de stress et d'exaspération. Quant aux coûts environnementaux, ils sont tout aussi importants. Elle note les effets de cette production supplémentaire de GES sur la qualité de l'air, la pollution sonore engendrée et la détérioration générale de l'environnement ambiant.

La Ville de Hampstead maintient que la construction du raccordement Cavendish est nécessaire, qu'elle procurerait des bénéfices appréciables non seulement pour les résidants de Hampstead, mais aussi pour tous ceux qui circulent et vivent sur l'Île de Montréal.

En conclusion, la Ville de Hampstead recommande à la Ville de Montréal de modifier le Plan pour que le boulevard Cavendish soit une priorité et soit raccordé selon le calendrier original de réalisation qui prévoit son ouverture en 2012.

M. Edgar Rouleau s'informe des études qui ont permis de faire l'évaluation de la circulation entre Côte-St-Luc et Hampstead alors que M. Applebaum souhaite savoir si les relevés des quelque 1 700 voitures par jour sur le chemin Fleet ont été faits à l'heure de pointe du matin. Le maire Steinberg spécifie que les chiffres proviennent d'autres études et que les relevés ont été faits à l'heure de pointe et projetés sur l'ensemble de la journée.

M. Applebaum s'informe aussi de l'existence de normes sur le nombre de véhicules qui peuvent circuler sur les rues résidentielles, telles qu'il en existe à Montréal, et qui permettraient de corriger la situation à Hampstead, sur la rue Ferncroft par exemple. Le maire Steinberg répond que la ville n'a pas de normes formelles, mais qu'elle reçoit par contre beaucoup de plaintes sur la circulation. Il mentionne que la ville applique entre autres des mesures d'apaisement de la circulation sur certaines rues.

M. Claude Corbo

Table de concertation du Mont-Royal

M. Claude Corbo n'étant pas présent dans la salle, le mémoire a été déposé et remis aux membres de la commission qui en prendront connaissance durant les séances de travail.

Mme Dominique Sorel, citoyenne
Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce

Madame Sorel se présente en tant que citoyenne de l'arrondissement de CDN-NDG. Elle est très impliquée dans les mouvements communautaires oeuvrant à la qualité de vie dans son quartier depuis que sa fille et sa gardienne ont été victimes d'un accident de la circulation sur la rue Monkland.

Elle se positionne d'emblée en faveur du plan de transport qui mise beaucoup sur le transport collectif et actif et la réduction de la circulation automobile. Elle est venue exprimer des besoins spécifiques principalement par rapport au thème de la sécurité des déplacements. À cet égard, elle souhaite que la Ville de Montréal et l'Agglomération développe des normes cohérentes et que l'application des mesures d'apaisement de la circulation devienne systématique. Elle a émis une série de recommandations et de suggestions qui visent à bonifier le plan de transport :

1) Elle souhaite l'aménagement de mesures d'apaisement de la circulation pour réduire la vitesse à 30 km/h dans les zones sensibles, sans égard à la hiérarchie routière. Elle souhaite que la définition d'un secteur sensible soit élargie pour inclure par exemple la périphérie des centres de la petite enfance, les zones commerciales et les lieux institutionnels d'enseignement, de santé, de culture, et de sport.

2) Elle recommande de profiter des projets de réfection routière pour mettre en place des aménagements d'apaisement de la circulation.

3) Dans le cadre de nouveaux grands projets immobiliers, elle suggère d'exiger des promoteurs de prévoir et payer pour les aménagements d'apaisement de la circulation.

4) Elle propose de définir les objectifs et d'attribuer les budgets aux arrondissements afin d'implanter les Quartiers Verts et d'autres mesures d'apaisement de la circulation de façon cohérente.

5) Elle recommanda enfin de fixer des objectifs clairs de réduction d'accidents, d'effectuer un suivi et de publier les résultats.

M. Applebaum remercie Mme Sorel pour sa présentation et le travail effectué dans son quartier. Il lui demande de préciser à quel titre le mémoire est présenté, en son nom personnel ou au nom du comité de résidants de l'Ilôt Monkland. Mme Sorel précise qu'elle a préparé le document et que le comité appuie les recommandations qu'elle avance.

Mme Denise Lacelle, coordonnatrice
Conseil communautaire de CDN/Snowdon

Madame Lacelle est acompagnée de Mme Lisa Novak membre du comité exécutif du conseil communautaire de CDN et coordonnatrice du centre communautaire de Mountain Sights.

Mme Lacelle présente d'abord l'organisme. Fondé en 1987, le Conseil communautaire de CDN/Snowdon regroupe une quarantaine d'organismes communautaires et s'est donné pour mission de favoriser la solidarité et la concertation dans la perspective d'améliorer la qualité et les conditions de vie de la population de ce quartier, de lutter contre la pauvreté, la discrimination et toute forme d'exclusion. Le Conseil a tenu, en novembre 2006, un congrès au cours duquel il a pris position sur la question du transport et publié un manifeste de quartier prônant le droit à un environnement sain.

Madame Lacelle précise que le Conseil appuie les objectifs ambitieux du plan de transport et se réjouit que les préoccupations pour l'environnement soient enfin largement partagées par la population et par certaines entreprises. Elle mentionne que le mémoire présenté à la commission contient des commentaires généraux sur le plan de transport, et des points de vues plus spécifiques sur certains des chantiers proposés.

De façon générale, le Conseil estime important de s'assurer que la mise en œuvre d'un chantier, ne soit pas incompatible avec les autres et avec l'esprit général du plan, notamment en ce qui a trait au chantier 19 sur le transport des marchandises. En matière de financement, le Conseil pense que les mesures proposées sont toutes réalistes et réalisables, mais il déplore la perspective d'augmentations de tarifs et revendique l'application d'une tarification sociale.

Mme Lacelle attire l'attention des membres de la commission sur des chantiers en particulier. Le Conseil recommande de prioriser le tramway sur Côte-des-Neiges par rapport aux autres tronçons prévus au plan et il appuie aussi le projet de navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport. L'organisme considère urgent de moderniser le réseau de métro qui n'est plus aussi fiable et rapide qu'avant.
Quant au chantier sur les pistes cyclables, le conseil se positionne en faveur du développement de pistes cyclables sur des voies secondaires pour en favoriser l'utilisation auprès des élèves du primaire et exige que l'on priorise l'entretien et la remise en état du réseau actuel de pistes cyclables.

Sur la question de la protection et de la sécurité des piétons, Mme Lisa Novak prend la parole pour insister sur quelques situations problématiques vécues notamment au niveau des rues Paré et Mountain Sights. Elle recommande l'application de mesures coercitives pour tous les automobilistes qui "forcent" un feu et se retrouvent coincés au milieu de la chaussée au feu rouge. Elle propose d'ajouter des feux piétons à certaines intersections problématiques, telles que Decelles/ Côte-Ste-Catherine et Jean-Talon/ Victoria. Elle demande également que la STM modifie le parcours de l'autobus 92 sur Jean-Talon en direction ouest, même si le trajet est rallongé de deux minutes.

Enfin, Mme Lacelle termine sa présentation sur la question des projets du réseau routier. Elle indique que le conseil se positionne clairement en faveur de l'extension Cavendish/Cavendish. Le Conseil recommande également de prévoir le prolongement de la rue Jean-Talon vers l'ouest jusqu'à l'avenue Cavendish et la construction de viaducs pour passer au-dessous ou au-dessus des voies de chemin de fer qui bordent le secteur, au sud et à l'ouest.

M. Irvin Itman, citoyen
Côte-Saint-Luc

M. Irvin Itman fait sa présentation en anglais. Il habite Côte-Saint-Luc depuis 40 ans et souligne qu'il a souffert de la congestion du trafic depuis tout ce temps. Il rappelle que plusieurs mémoires ont été présentés ces derniers jours, notamment par M. Housefather, Mme Dida Berku, Dr Tonchin, Mme Vera Danyluck et le maire Steinberg. Il souligne qu'il s'agit des mêmes revendications présentées il y a 21 ans, en 1986, ce qui prouve que « plus ça change, plus c'est pareil ».

Il fait un bref rappel historique de la situation. L'histoire a débuté lorsque le maire Jean Doré de Montréal a signé un contrat avec le maire de Côte-Saint-Luc pour prolonger Jean-Talon jusqu'à Kildare, d'est en ouest. Le contrat a été signé, scellé, mais n'a jamais été livré. Il s'agissait pourtant d'un document légal. Puis en 2000, le ministre Guy Chevrette du Parti Québécois a annoncé avec le maire de l'époque, M. Pierre Bourque, que Cavendish serait complété tout de suite. En 2002, M. Serge Ménard du ministère des transports l'a aussi confirmé. Puis en 2003-2004, le maire Gérald Tremblay, le maire Libman et le Bureau des projets ont encore annoncé la priorité du projet d'extension de Cavendish. En avril 2006, M. Itman relate qu'il a reçu une lettre dans laquelle le maire Gérald Tremblay lui indiquait qu'un calendrier de construction était lié au projet de raccordement de Cavendish.

M. Itman déplore que le plan de transport reporte à nouveau la réalisation du projet Cavendish. Pour lui, la question du financement n'est pas le problème, puisque dans le cas de l'échangeur Turcot, de l'autoroute 30, du métro de Laval, ou des championnats mondiaux de plongeon, on a toujours trouvé l'argent.

Il se demande pourquoi on a encore trompé les citoyens après avoir dépensé tant d'argent et raté tant d'occasions de développement. Il soulève la question de confiance envers les dirigeants, surtout qu'il s'agit d'un projet d'extension qui concerne des centaines de milliers de gens, y compris des touristes et des citoyens du West Island. Il rappelle que le projet d'extension de Cavendish de l'ouest à l'est, y compris Jean-Talon est-ouest est un projet qu'il faut réaliser maintenant.

M. Applebaum remercie M. Itman d'être venu exprimer son point de vue devant la commission. Il indique à M. Itman que la commission n'a qu'un pouvoir de recommandation et que le dossier Cavendish, tout comme les autres projets du plan de transport, sera analysé par les membres de la commission qui fera connaître son point de vue sur le dossier lors du dépôt des recommandations.

Daren Laine, citoyenne de Côte-des-Neiges
Aaaron Lakof, Projet Genèse, Côte-des-Neiges

Mme Daren Laine parle en son nom personnel, comme citoyenne de Côte-des-Neiges alors que M. Aaron Lakof présente les revendications du projet Genèse de Côte-des-Neiges. Leur présentation est faite à la fois en anglais et en français.

Mme Laine souligne d'abord qu'elle est préoccupée par la question du transport en commun et des usagers de ce service. Elle soulève d'abord le fait que les personnes à faible revenu ont souvent du mal à se payer un laissez-passer mensuel pour le service d'autobus et de métro. Entre autres problèmes, elle rapporte qu'il y a de moins en moins de service et que les temps d'attente sont plus importants qu'avant. Cette situation est selon elle inacceptable.

Elle soulève aussi le problème des grèves et des bris de matériel dont les premières victimes sont toujours les travailleurs, ceux qui gagnent le moins d'argent. Ces situations sont désastreuses pour les personnes à faible revenu qui n'ont pas les moyens de se payer des taxis pour se rendre au travail. Elle demande que des négociations soient entamées avec le gouvernement provincial afin d'offrir des laissez-passer mensuels à moindre coût pour les personnes à faible revenu, par exemple à 22,50$ plutôt que 65$. Elle signale aussi une contradiction du système qui ne permet pas aux personnes à faible revenu de tirer avantage des déductions fiscales offertes à cet égard. En résumé, elle souhaite que le transport en commun devienne un service universellement accessible, au même titre que le programme d'assurance-maladie.

Pour sa part, M. Aaron Lakof se présente comme un organisateur communautaire avec le Projet Genèse. Il indique que sa collègue Daren Laine a déjà couvert l'essentiel de son intervention et il se permet d'insister sur la revendication de son organisme qui demande une tarification sociale pour les personnes à faible revenu, soit 22,50$ le laissez-passer mensuel, 1$ le billet simple et 5$ le carnet de 6 billets. Il ajoute que les responsables du projet Genèse travaillent en concertation avec ceux du comité anti-pauvreté et de la table de regroupement des organismes volontaires en éducation populaire sur une campagne de sensibilisation visant à favoriser l'accès au transport en commun pour les personnes à faible revenu. Il a parcouru le nouveau plan de transport et se demande ce que fera la ville pour assurer l'accès au transport en commun de toutes les personnes, y compris celles qui ont un faible revenu ?

M. Applebaum remercie les représentants du projet Genèse de leur intervention et demande au Service s'il peut apporter des éléments de réponse à cette question.
M. Jean Bertrand, chef de division, développement du transport, souligne que pour le moment, on évalue des pistes de solutions dans le cadre général du plan de transport. La question soulevée par l'organisme représente une préoccupation sur laquelle le service se penchera et qui fera partie des recommandations de la commission.

M. Bernard Blanchet précise que la STM est un exploitant de services et que l'application de mesures sociales relève du gouvernement du Québec.

M. Campbell Stuart pour sa part remercie les intervenants pour la pertinence de leurs propos.

M. Jack Cabot, citoyen
Côte Saint-Luc

M. Cabot ne s'est pas présenté dans la salle pour la présentation de son mémoire

M. Réjean Benoit, directeur
Option transport Durable

M. Benoit présente son organisme, un OSBL qui s'occupe des questions de transport depuis 6 ans. Il mentionne la collaboration de M. Éric Lécuyer à la préparation de ce mémoire. M. Benoit mentionne d'abord les projets qu'il juge intéressants, ceux du tramway et du réseau de transport rapide en site propre, notamment. Il déplore le coût trop élevé de certains projets, comme le prolongement de la ligne de métro bleue à Anjou. Il signale enfin une aberration à ses yeux : le règlement d'urbanisme qui oblige à disposer d'un minimum de places de stationnement, incite plutôt à l'usage de l'automobile.

M. Benoit poursuit la présentation de son mémoire en insistant sur certains chantiers à l'égard desquels il a formulé les recommandations qui suivent :

- l'organisme appuie une hausse substantielle des services de la STM et demande l'établissement d'un objectif clair pour l'achalandage du transport collectif pour 2027;
- mettre en place rapidement un réseau de tramway moderne dans le centre-ville et dans les secteurs mal desservis par le métro;
- acheter, des nombreuses villes dans le monde cherchant à se départir de leur vieux tramway, deux de ces véhicules et mettre en place, dès 2009, un service de tramway sur la voie ferrée du Vieux-Port;
- abaisser la limite de vitesse à 30 km/h dans certaines rues résidentielles;
- en matière de circulation, les interventions policières devraient viser la qualité (situations dangereuses) plutôt que la quantité;
- instaurer rapidement les mesures de financement pour tarifer l'usage de l'automobile en ville;
- modifier les règlements d'urbanisme exigeant un minimum de place de stationnement avant d'instaurer une taxe sur les stationnements non résidentiels.

M. Applebaum remercie M. Benoit de sa présentation et lui demande des précisions sur les propositions de financement avancées dans son mémoire.

M. Benoit explique qu'outre la vignette de stationnement sur rue offerte aux résidants de Montréal, la Ville pourrait appliquer des vignettes qui permettraient à des non- résidants de stationner dans les rues résidentielles mais en payant à la pièce. Cette mesure permettrait à tous les utilisateurs de la chaussée de payer ainsi leur quote-part de l'entretien.

M. Applebaum signale qu'une mesure de ce genre est à l'essai dans son arrondissement où l'on a instauré des stationnements payants sur la rue près des hôpitaux notamment afin d'inciter les gens à prendre le transport en commun pour venir travailler.

4. Période de questions des membres de la commission

Sans objet

5. Varia

Sans objet

6. Ajournement de la séance au 31 août, 9h30

Le président de la commission remercie les participants à la séance ainsi que les responsables du service présents.

Sur une proposition de M. Sylvain Lachance, appuyée par M. Bélanger, la séance est levée à 12h30, et ajournée au lendemain, le 31 août à 9h30.

Procès-verbal de l'assemblée publique de la
Commission permanente du conseil d'agglomération sur l'environnement,
le transport, et les infrastructures
tenue le 31 août 2007, à 9h30
Hôtel de ville, 275, rue Notre-Dame Est, salle du conseil, Montréal

TROISIÈME SÉANCE

COMMISSAIRES PRÉSENTS :
M. Michael Applebaum, président de la commission, maire de l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce
M. Edgar Rouleau, vice-président et maire de la cité de Dorval
M. Richard Bélanger**,** maire de l'arrondissement de L'Île-Bizard-Ste-Geneviève
M. Sylvain Lachance, conseiller de ville, Villeray-St-Michel-Parc-Extension
M. Campbell J. Stuart**,** maire de la ville de Montréal-Ouest
M. Bernard Blanchet, conseiller d'arrondissement, Lachine (en vertu de l'article 16.1 du Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération)

COMMISSAIRES ABSENTES :
Mme Ginette Marotte, conseillère de ville, Verdun
Mme Lyn Thériault, mairesse de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

COLLABORATEURS PRÉSENTS :
SERVICE DES INFRASTRUCTURES, DU TRANSPORT ET DE L'ENVIRONNEMENT (SITE)
M. François Major, conseiller en aménagement, chef d'équipe
Mme Isabelle Morin, conseillère en aménagement
M.Michel Bédard, membre de l'équipe du plan de transport (vélo)
M. Olivier Notte, Société de transport de Montréal

ASSISTANCE : 20 personnes

SUJET :
Le plan de transport de Montréal

1. Ouverture de la séance

À 9h35, le président, M. Michael Applebaum, déclare la séance ouverte, souhaite la bienvenue, présente les membres de la commission ainsi que les représentants du service et explique le déroulement de l'assemblée.

Il souligne la présence de M. Bernard Blanchet, conseiller d'arrondissement à Lachine, qui participe à la commission en vertu de l'article 16.1 du Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération.

Il souligne la présence d'autres élus dans la salle : M. Yvon Labrosse, maire de Montréal-Est et M. Warren Allmand, conseiller de CDN/NDG.

Il rappelle que neuf mémoires seront présentés à la commission ce matin.

2. Adoption de l'ordre du jour

Sur une proposition de M. Edgar Rouleau, appuyée par M. Sylvain Lachance, l'ordre du jour est adopté à l'unanimité.

3. Plan de transport de Montréal – commentaires et réception des mémoires

Le président de la commission, M. Michael Applebaum, donne la parole, à tour de rôle, aux intervenants inscrits à la séance.

Mme Mathilde Le Bouadec, 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)

M. Yvon Provencher annonce que la présentation sera partagée entre les trois organismes dont il fait une présentation sommaire. Ces organismes sont venus faire valoir les préoccupations des personnes ayant des limitations fonctionnelles par rapport au plan de transport.

Il aborde la question de l'accessibilité universelle et souhaiterait que ce principe soit traité de manière transversale dans le plan de transport, tant pour la conception que pour la mise en oeuvre des différents projets du plan. Il explique que la conséquence ultime de l'accessibilité universelle est de permettre à l'ensemble des citoyens de profiter et d'utiliser des installations de la même manière. Ce principe fait appel à des aménagements physiques particuliers comme ceux auxquels fait référence le plan de transport, comme l'élargissement des trottoirs, la présence de terrasse. Il indique que l'accessibilité universelle s'applique aussi au niveau des communications et il déplore à cet égard la difficulté qu'il a eue à prendre connaissance du plan sur internet.

L'organisme souhaite la mise en place d'actions concrètes. M. Provencher mentionne deux recommandations prioritaires : le maintien de l'interdiction du virage à droite sur feu rouge car il y a danger potentiel pour les personnes ayant des limitations visuelles et en second lieu, l'installation de feux sonores de manière à assurer une traversée sécuritaire à certains endroits stratégiques.

Mme Thérèse Collin, pour sa part, apporte quelques éléments de réflexion. Elle précise d'entrée de jeu que son organisme souscrit aux orientations de ce plan qui met l'accent sur les transports collectifs et actifs. Comme premier élément de réflexion, elle aborde la question du transport en commun qu'elle estime prioritaire. Ce chantier sera satisfaisant pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles dans la mesure où l'on tiendra compte de l'accessibilité universelle en amont de tous les projets visant la hausse de l'achalandage, la modernisation du métro et les voies réservées. Elle insiste sur deux mesures spécifiques : le rattrapage pour rendre le métro et les autobus à planchers bas accessibles aux fauteuils roulants.

Sur la question du transport actif, son organisme soutient toutes les mesures qui favorisent l'adaptation des feux piétons, le respect des passages piétonniers, le dégagement des intersections, la réfection et le déneigement des trottoirs. Elle rappelle que l'organisme a formulé l'an dernier des recommandations précises lors de la

consultation sur la Charte du piéton et souhaite qu'on en tienne compte et qu'on adopte rapidement la charte. Elle insiste également sur la cohabitation des piétons et des vélos et demande qu'on adopte des mesures dans ce sens. Sur la question du réseau routier, elle se dit en accord avec tout ce qui touche l'entretien, plus précisément deux mesures qui ont des conséquences directes pour la clientèle qu'elle représente, soit la réduction de la vitesse et les aménagements prévus lors des chantiers de voirie.

Enfin, Mme Mathilde Le Bouadec du RUTA, attire l'attention de la commission sur quatre éléments qui ne figurent pas dans le plan de transport :

1. le transport adapté n'est pas intégré dans le plan alors que ce transport connaît une augmentation d'achalandage de 14% par année et que l'agglomération sera concernée par son financement;
2. la consultation avec le milieu associatif;
3. la cohérence entre les différents chantiers. Elle cite à cet égard l'exemple de la piste cyclable sur la rue Berri et du promontoire en béton qui sépare cette piste du trottoir. Aux arrêts d'autobus le long de cette rue, les passagers descendent directement sur la piste cyclable, ce qui est très dangereux, en particulier pour les fauteuils roulants;
4. l'harmonisation des actions à l'ensemble des arrondissements et des villes, d'un bout à l'autre de l'Île.

Pour conclure, elle insiste également, comme ses deux collègues sur l'importance de faire de l'accessibilité universelle un principe transversal au plan de transport au même titre que la sécurité et la préservation de l'environnement.

À la suite de cette présentation, le président de la commission ainsi que plusieurs membres s'interrogent sur certains aspects des mesures prévues, notamment la question des nouveaux feux piétons sonores. M.François Major de la Direction du transport souligne que la ville a un programme de remplacement de feux de plusieurs millions de $ et que les feux piétons ne sont pas nécessairement installés à toutes les intersections, le choix des intersections fait suite à des analyses des besoins. M. Yvon Provencher du RAAMM ajoute que son organisme a présenté 110 demandes d'installations de feux sonores et qu'actuellement, on a répondu à une vingtaine d'entre elles. M. Applebaum demande au service de vérifier si des analyses et des propositions ont été faites par le service suite à ces demandes. MM. Lachance et Stuart s'interrogent sur les normes qui régissent les feux sonores et leurs coûts. M. Major indique que le service reviendra avec une réponse précise.

M. Applebaum remercie les intervenants de la pertinence de leurs interventions.

M. Daniel Marcoux, président
M. Ahmed Galipeau, vice-président, **Développement durable et environnement et responsable du comité Transport**
Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de Montréal

Le président de la Chambre de commerce, M. Daniel Marcoux, est accompagné de M. Ahmed Galipeau, vice-président, Développement durable et environnement et responsable du comité transport. Les deux représentants font la présentation du mémoire en alternance.

La CCIEIM regroupe 1 300 membres, c'est le plus important regroupement de gens d'affaires de l'Est de Montréal. La question du transport, aussi bien des personnes que des marchandises, constitue l'un des enjeux majeurs de ce secteur de la ville. L'Est de ville , qui compte quelque 30 % de la population totale de Montréal, est de loin le parent pauvre de la métropole en matière de transport en commun. Les entreprises ont de plus en plus de difficulté à recruter de la main-d'oeuvre, faute d'accès rapide.

La Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de Montréal a identifié 10 priorités dans le plan de transport qui sont dans l'ordre :

- moderniser la rue Notre-Dame;
- mettre en service le train de l'Est;
- réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Pierre-Elliott-

Trudeau;
- améliorer les services de la STM, particulièrement en ce qui a trait à la desserte des parcs industriels dans l'Est de Montréal;
- implanter le réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB) sur les boulevards Pie-IX, Henri-Bourassa et la rue Notre-Dame;
- implanter des mesures prioritaires pour autobus pour donner enfin accès aux parcs industriels de l'Est de Montréal par transport en commun;
- entretenir et compléter le réseau routier de l'Île notamment le réaménagement de la rue Sherbrooke Est, le raccord du boulevard Langelier entre des Grandes-Prairies et Henri- Bourassa, le prolongement du boulevard Rodolphe-Forget;
- favoriser le covoiturage;
- améliorer le réseau de pistes cyclables;
- introduire la notion d'utilisateur payeur pour financer le Plan, tout en réduisant le fardeau de ceux et celles qui accepteront de réduire leur impact sur le système.

Pour ce qui est du financement, la CCIEIM soutient la ville dans la recherche de nouvelles sources de financement et propose quelques avenues :
- la mise en place du principe d'utilisateur payeur pour les automobilistes et les véhicules commerciaux qui allègerait le fardeau du coût de ces nombreux chantiers;
- l'introduction, dès 2010, d'une hausse des coûts d'immatriculation selon la grosseur des cylindrées et la consommation de carburant;
- le rapatriement des revenus du gouvernement supérieur fédéral, avec les points de TPS;
- l'introduction d'un système électronique de péage aux entrées des ponts et autres points névralgiques de l'Île de Montréal et une tarification selon la grosseur des cylindrées.

Sur la deuxième priorité de la CCIEM, M. Galipeau a tenu à manifester son inquiétude face à la composition de la commission qui comprend 8 membres dont six proviennent des villes de l'ouest déjà bien nanties en termes de trains de banlieue. M. Galipeau fait appel à l'ouverture d'esprit de la commission pour comprendre l'importance que présente le chantier du train de l'est où vivent 700 000 personnes.

En terminant, la CCIEM signale à l'attention de la commission qu'il est primordial de faciliter davantage le transport des marchandises et les déplacements à vocation économique dans l'Est de Montréal.

M. Richard Bélanger demande à prendre la parole afin de rassurer les représentants de la CCIEM sur les intentions et les objectifs de la commission qui sont de travailler pour l'ensemble de l'agglomération de Montréal et non pour les intérêts d'un seul groupe ou d'un seul secteur de la ville.

M. Blanchet a pour sa part demandé des précisions sur les intentions de l'Est à l'égard des centres de gestion des déplacements et des orientations du plan pour les transports collectifs.

Mme Suzanne Lareau, présidente directrice générale
Vélo Québec

Mme Suzanne Lareau, est la présidente directrice général de Vélo Québec, une organisation qui a 40 ans et dont la mission principale est de favoriser la pratique du vélo à des fins de loisirs, de tourisme et de transport. Elle rappelle que Vélo Québec est à l'origine de grandes manifestations cyclistes, dont la Féria du vélo et le Tour de l'Ile. Elle a tenu à exprimer l'appui de son organisation aux différents projets du plan de transport et à proposer quelques pistes en vue de bonifier principalement les projets liés au vélo.

Les principales recommandations de Vélo Québec touchent les aspects suivants :

- La question du financement qui est au cœur du succès du plan de transport. Vélo Québec recommande que la Ville se dote de nouveaux pouvoirs de taxation (taxe sur l'essence, péage, taxe sur le stationnement hors rue, taxe sur la masse salariale, etc.), pour financer la mise en œuvre du plan de transport.

- Le développement d'un plan d'action vélo qui comporte notamment : des objectifs quantifiables (doubler la part actuelle du vélo en cinq ans et la tripler en dix ans pour franchir la barre des 5 % en 2017); l'harmonisation des mesures entre les arrondissements et les villes liées; la mise en place de mesures facilitant la circulation à vélo comme l'accès aux voies réservées pour autobus; le droit, en vertu d'un amendement au code de la sécurité routière, d'emprunter des sens uniques à contresens, là ou le faible débit de voitures le permet, et l'installation, en nombre suffisant, de stationnements de vélos sécuritaires.

- Le développement de la complémentarité vélo-transport public.

- La planification des travaux comme une occasion de revoir la configuration de certaines rues pour un meilleur partage de l'espace public entre les différents usagers.

- La promotion et la communication pour amener les citoyens à changer leurs habitudes de déplacement et à adopter des conduites sécuritaires.
- Le partenariat avec Vélo Québec qui dispose d'une expertise technique unique dans le domaine du vélo.

M. Edgar Rouleau mentionne que la question de l'utilisation des voies réservées par les vélos sera soumise à l'attention de la STM. Il mentionne qu'il s'agit du genre de mesures qui peuvent être mises en place rapidement, sans coût excessif.

M. Steve Matlin, citoyen
Côte-St-Luc

M. Steve Matlin, un résidant de Côte-St-Luc depuis 50 ans, est venu faire part de sa déception face au report du projet d'extension de Cavendish. Sa présentation s'est faite en anglais. Essentiellement, son intervention souligne l'isolement de Côte-Saint-Luc et les promesses faites depuis des années à l'égard de l'échangeur Cavendish par divers paliers de gouvernement. Il estime que le déclin du centre commercial, le Mail Cavendish, est attribuable au fait que l'extension du boulevard Cavendish n'a jamais été réalisée. Il demande à la commission de réintégrer ce projet dans le plan de transport selon le calendrier des travaux originalement prévus.

M. Edgar Rouleau souligne que la commission a entendu plusieurs interventions sur le sujet et remercie M. Matlin de sa participation. M. Applebaum pour sa part souhaite apporter quelques précisions sur le Mail Cavendish. Il rappelle à M. Matlin que le Mail Cavendish a été construit dans les années 60 au moment où les familles de Côte-St-Luc étaient jeunes et que le Mail était en pleine expansion. Il souligne qu'avec les années, les enfants ont grandi et sont partis de Côte-St-Luc, laissant sur place une population plus âgée. Cette clientèle n'était pas suffisante pour assurer la viabilité du Mail Cavendish. Il ajoute que des compétiteurs sont aussi apparus dans le paysage : les centres d'achats de Côte-Vertu et de l'Île Bizard ont eu un effet désastreux sur le Mail Cavendish. M. Steve Matlin pense quant à lui que les jeunes gens ne fréquentent pas le Mail Cavendish parce qu'il est trop isolé.

M. Yvon Labrosse, maire
Montréal-Est

M. Yvon Labrosse estime que le plan de transport proposé est innovateur et audacieux dans l'atteinte des objectifs fixés en matière de transport collectif. Il dresse un tableau de l'Est de la ville, une ville à vocation industrielle, et rappelle l'état déficient du transport en commun dans ce secteur, ce qui a un impact négatif tant sur la qualité de vie des résidants que sur celle du secteur économique. Ses commentaires portent principalement sur trois axes importants de ce secteur de la ville : le boulevard Rodolphe-Forget, la rue Sherbrooke et la rue Notre-Dame ainsi que sur les enjeux et les problèmes qui affligent le transport des marchandises, principalement dans l'Est de la ville. Il déplore que le plan de transport n'ait pas traité suffisamment du volet du transport des marchandises.

Le mémoire de Montréal-Est touche les principaux éléments qui suivent :

- La STM doit améliorer la desserte (autobus, métro) entre Montréal-Est et le centre-ville.
- Le prolongement du boulevard Forget doit se faire à l'est de la carrière Lafarge pour le transport lourd.
- Le réaménagement des 2 km de la rue Sherbrooke qui traversent Montréal-Est doit être prioritaire et donc inclus dans le plan de transport.
- La rue Notre-Dame doit être revégétalisée tout le long de son parcours même dans les secteurs industriels.
- La piste cyclable le long de Notre-Dame doit être améliorée afin de permettre le déplacement sécuritaire des cyclistes sur cette artère.

M. Campbell Stuart remercie M. Labrosse d'ajouter sa voix à celles d'autres intervenants sur la nécessité de soutenir l'aspect industriel de Montréal.

M. Labrosse ajoute que de plus en plus d'activités du Port de Montréal se réalisent à Montréal-Est, avec les fermetures de Esso et de Texaco. Il mentionne par exemple l'utilisation de ces espaces pour y transporter et y traiter du sel des Iles-de-la-Madeleine. Il ajoute que Pétro-Canada prépare un plan pour faire du charbon à Montréal-Est afin de l'expédier en Chine. Il ajoute que toutes ces activités créent un volume plus important de circulation de camions qui empruntent des rues résidentielles.

M. Edgar Rouleau souligne que l'association du camionnage a aussi fait des représenations devant la commission sur la nécessité d'améliorer le transport des marchandises dans l'Est de la ville et il demande à M. Labrosse de lui préciser le tracé souhaité du prolongement du boulevard Rodolphe-Forget.

M. Owen Rose, président du CA
Centre d'écologie urbaine de Montréal

M. Owen Rose présente son organisme qui oeuvre depuis 10 ans dans le domaine de l'écologie sociale et de la démocratie citoyenne. Il mentionne entre autres projets de l'organisme, le laboratoire Milton Park ainsi que les toitures végétales.

Pour cet organisme, le principal défi consiste à passer à l'action et pour ce faire le Centre d'écologie urbaine a choisi de hiérarchiser les chantiers, en proposant 10 chantiers prioritaires qui relèvent de la compétence même de la ville et ne nécessitent pas l'approbation d'autres paliers de gouvernement. Ces dix chantiers concernent la mise en œuvre de la charte du piéton et la consolidation du caractère piétonnier; l'amélioration des services de la STM pour accroître l'achalandage de 8% en 5 ans; le covoiturage; la bonification du réseau cyclable de Montréal; l'implantation d'un réseau de transport rapide en site propre par autobus; l'implantation de mesures prioritaires pour autobus sur 240 km; l'accroissement de la sécurité des déplacements, l'augmentation de la qualité de vie dans les quartiers et la réalisation du train de l'Est.

L'organisme propose d'implanter différentes mesures, entre autres :

- mettre en place des mécanismes contraignants de suivi pour assurer la réalisation des chantiers;
- intégrer les éléments suivants à la liste des indicateurs : émissions de gaz à effet de serre, part modale du transport en commun, nombre d'accidents impliquant une voiture, nombre de voitures;
- quantifier un objectif de réduction du nombre de voitures sur le territoire de l'agglomération de Montréal;
- développer un échéancier et un budget de réalisation permettant à court terme la mise en oeuvre d'actions concrètes du plan de transport;
- améliorer la sécurité aux abords des intersections et en bordure des artères;
- augmenter le nombre de stationnements pour vélos, notamment en transformant des stationnements actuellement dédiés aux voitures;
- travailler avec les organismes locaux pour développer les quartiers verts et appuyer les initiatives déjà en place.

Enfin, l'organisme s'est clairement positionné contre le prolongement de l'autoroute 25 et pour la réduction de la vitesse à 30 km dans les rues résidentielles en se donnant

comme objectif de réduire de 40% le nombre d'accidents au cours des dix prochaines années.

M. Owen Rose termine sa présentation en rappelant que le Centre d'écologie urbaine appuie la ville et lui apportera toute sa collaboration pour la réalisation du plan de transport dans les plus brefs délais.

M. Pierre Brisset
Groupe de recherche urbaine de Hochelaga-Maisonneuve

Les éléments de la présentation de M. Brisset font principalement référence aux chantiers sur le réseau ferroviaire, le démantèlement de l'autoroute Bonaventure, la réfection de l'échangeur Turcot et du rond-point de Dorval, la modernisation de la rue Notre-Dame et le camionnage.

M. Brisset déplore que l'on cherche actuellement à démanteler le réseau de chemins de fer de Montréal alors qu'il est important de préserver ce patrimoine ferroviaire. Sur le projet du train de l'Est, M. Brisset suggère plutôt un autre tracé pour la desserte de l'Est qui serait selon lui plus efficace et moins dispendieux. Il mentionne notamment la ligne du CN qui dessert Le Gardeur et Repentigny et qui pourrait se rendre jusqu'à l'Assomption sur les chemins de fer existants, alors que la ligne du CP pourrait desservir non seulement le centre de Terrebonne, mais aussi l'Est de Laval.

M. Brisset soulève la question du démantèlement de l'autoroute Bonaventure qu'il considère essentiel. Il recommande que l'on priorise l'accès en site propre pour les autobus vers le pont Champlain tout en prévoyant une ligne de SLR ou de tramway sur le pont Victoria.

Dans le cas de l'échangeur Turcot, M. Brisset suggère de réaménager le complexe Turcot en gardant en mémoire que la cour Turcot peut représenter un site idéal pour fusionner toutes les fonctions de l'AMT et de Via Rail à un endroit stratégique. Quant au chantier sur la modernisation de la rue Notre-Dame, M. Brisset considère que le projet actuellement proposé est en complète contradiction avec le projet initial de "boulevard urbain humanisé" présenté en janvier 2002 et il recommande à la commission de revenir au concept initial de boulevard urbain.

Sur la question du camionnage, M. Brisset estime que de 1200 à 1500 camions pourraient être soustraits de la circulation de la rue Notre-Dame quotidiennement, si les raffineries de l'Est de Montréal étaient alimentées par des oléoducs. De plus, il estime qu'un branchement plus direct entre la fin de l'Autoroute Ville-Marie et le Pont Jacques-Cartier permettrait de greffer la rue Notre-Dame directement au boulevard René-Lévesque, en plus de décongestionner ces deux infrastructures routières.

Enfin, M. Brisset ne favorise pas le projet de péages routiers tel que proposé dans le plan de transport. Il soutient qu'il devrait y avoir une tarification pour le réseau central et non pas pour les voies de contournement.

M. Applebaum prend le temps de remercier M. Brisset pour ses fréquentes interventions à différentes instances de consultation dont celles du conseil d'arrondissement de CDN/NDG .

M. Warren Allmand, conseiller du district de Loyola
Arrondissement CDN/NDG

M. Allmand est venu présenter et appuyer une résolution que le conseil de CDN/NDG a adoptée le 6 août dernier, proposant que l'extension de Cavendish soit réalisée selon le calendrier original, de Côte-St-Luc jusqu'à St-Laurent. Il mentionne que le plan de transport contient d'excellentes propositions, mais déplore le report du projet d'extension Cavendish qui permettrait de donner aux citoyens de Notre-Dame-de-Grâce un accès direct vers le nord, vers l'Hypodrome de Montréal, vers la cité scientifique, les stations de métro, l'autoroute 40 et d'autres destinations importantes.

Il refait l'historique du projet, rappelle la création du Bureau de projets en décembre 2004 et souligne l'appui majoritaire de la population au dossier Cavendish. Il demande que la commission propose un amendement au plan de transport de manière à

réintégrer le projet dans son calendrier original et à prévoir sa réalisation comme prévue en 2012.

M. Campbell Stuart demande à M. Allmand des précisions sur l' impact qu'aura l'extension de Cavendish sur la circulation qui vient du sud. Il se demande si l'extension n'aura pas pour effet de déverser des flots de circulation dans des zones résidentielles.

M. Allmand mentionne que c'est l'enclave tant pour le nord que pour le sud. Par exemple, à partir de la falaise St-Jacques, il faut se diriger vers l'est si on veut se rendre au sud; il y a des problèmes de circulation de tous les côtés.

M. Applebaum rappelle qu'il faut prendre en compte ces considérations pour le résidants du secteur et ne pas un créer un problème de circulation en tentant d'en résoudre un autre.

M. Allmand précise que le Bureau de projets a déjà répondu à toutes ces questions. Il souligne que l'étude de l'extension Cavendish se fait dans le cadre des orientations du plan de transport qui visent à réduire la circulation. Il fait valoir que le projet Cavendish vise aussi a alléger un grave problème de circulation et que dans ce contexte le projet s'inscrit tout à fait dans l'esprit du plan de transport.

M. Applebaum fait remarquer que la réalisation du projet Cavendish est prévue dans le plan, mais plus tard.

Me Brian Sher, avocat
Dollard-des-Ormeaux

M. Sher remercie la commission de lui donner l'occasion de s'exprimer sur le projet de Cavendish, ce qu'il fait en anglais. Il explique que bien qu'il réside maintenant à Dollard-des-Ormeaux, il a grandi à Côte-Saint-Luc où habitent toujours ses parents et qu'il est très familier avec les problèmes de circulation de l'endroit. Il rappelle à l'auditoire qu'il est ici ce matin pour presser la Ville de réaliser l'extension de Cavendish. Il souligne que d'autres intervenants ont fait valoir des facteurs économiques à l'appui du projet Cavendish et qu' il aimerait quant à lui soulever les difficultés vécues par les personnes âgées de Côte-Saint-Luc et Dollard-des-Ormeaux. Il explique que pour se rendre d'un endroit à l'autre, il faut en effet conduire le long de l'autoroute 40 jusqu'à Décarie puis revenir sur ses pas et qu'il s'agit-là d'une situation absurde alors qu'une simple extension de deux blocs règlerait le problème. Il rappelle également que pour se rendre à l'école de Côte-St-Luc depuis le West Island, il faut compter une heure de voyagement. Il fait également valoir que le long de Cavendish, du côté de Côte St-Luc, il y a peu d'habitations. Il se désole que les intérêts d'une minorité prévalent sur l'intérêt d'une majorité de citoyens et se demande s'il n'y a pas d'autres intérêts en jeu d'ordre linguistique, ethnique et politique. Il souhaite que la commission tienne compte des intérêts de la majorité et il appuie la résolution de la municipalité de Côte-Saint-Luc à l'effet de réaliser le l'extension Cavendish dans les plus brefs délais comme il était prévu.

M. Michael Applebaum rappelle à M. Brian Sher que le rôle de la commission est d'étudier chacun des 21 chantiers dont le projet Cavendish fait partie. La commission déposera ses recommandations au conseil d'agglomération et le comité exécutif y apportera le suivi nécessaire.

La liste des intervenants inscrits étant épuisée, M. Applebaum mentionne le nom des personnes et des organismes qui ont aussi déposé un mémoire à la présente séance, sans faire de présentation orale. Il s'agit de M. François Meloche, citoyen, de M.
Gilles Côté du Centre universitaire de santé McGill (CUSM), de M. Pierre Cotnoir de l'organisme ADAPTE Société, de M. Gaétan Chateauneuf du Conseil central du Montréal métropolitain-CSN et de l'association Communauto.

4. Période de questions des membres de la commission

Sans objet

5. Varia

Sans objet

6. Ajournement de la séance au 6 septembre 2007, à 19h00

Sur une proposition de M. Campbell Stuart, appuyée par M. Edgar Rouleau, la séance est levée à 12h30 et ajournée au 6 septembre 2007, à 19h00.

Procès-verbal de l'assemblée publique de la
Commission permanente du conseil d'agglomération sur l'environnement,
le transport, et les infrastructures
tenue le 6 septembre 2007, à 19h00
Hôtel de ville, 275, rue Notre-Dame Est, salle du conseil, Montréal

---

QUATRIÈME SÉANCE

COMMISSAIRES PRÉSENTS :
M. Michael Applebaum, président de la commission, maire de l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce
M. Richard Bélanger**,** maire de l'arrondissement de L'Île-Bizard-Ste-Geneviève
M. Sylvain Lachance, conseiller de ville, Villeray-St-Michel-Parc-Extension
M. Campbell J. Stuart**,** maire de la ville de Montréal-Ouest
Mme Lyn Thériault, mairesse de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve
M. Bernard Blanchet, conseiller d'arrondissement, Lachine (en vertu de l'article 16.1 du Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération)

COMMISSAIRES ABSENTS :
M. Edgar Rouleau, vice-président et maire de la cité de Dorval
Mme Ginette Marotte, conseillère de ville, Verdun

COLLABORATEURS PRÉSENTS :
SERVICE DES INFRASTRUCTURES, DU TRANSPORT ET DE L'ENVIRONNEMENT (SITE)
M. Jean Bertrand, chef de division, Division du développement des transports
M. François Major, conseiller en aménagement, chef d'équipe
M. Stéphane Brice, conseiller en aménagement
M. Michel Tremblay, chef de division, Développement des réseaux, Société de transport de Montréal

ASSISTANCE : 40 personnes

SUJET :
Le plan de transport de Montréal

1. Ouverture de la séance

À 19h00, le président, M. Michael Applebaum, déclare la séance ouverte, souhaite la bienvenue, présente les membres de la commission ainsi que les représentants du service et explique le déroulement de l'assemblée.

Il souligne la présence de M. Bernard Blanchet, conseiller d'arrondissement à Lachine, qui participe à la commission en vertu de l'article 16.1 du Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération qui prévoit 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 celle-ci avec droit de parole, mais sans droit de vote.

M. Applebaum mentionne que la commission tient ce soir sa quatrième séance de consultation sur le plan de transport de Montréal. Une dernière séance est prévue le lendemain matin 7 septembre à 9h30 pour poursuivre l'audition de mémoires. Il rappelle les consignes d'usage aux participants avant de passer au point suivant de l'ordre du jour.

2. Adoption de l'ordre du jour

Sur une proposition de M. Sylvain Lachance, appuyée par M. Richard Bélanger, l'ordre du jour est adopté à l'unanimité.

3. Plan de transport de Montréal – commentaires et réception des mémoires

Le président de la commission, M. Michael Applebaum, invite à tour de rôle les personnes inscrites à la période de questions.

M. Roy Salomon
Centre commercial Cavendish

M. Salomon a résidé à Côte-Saint-Luc pendant 42 ans. Il habite maintenant le West Island depuis 5 ans. Il est venu faire part à la commission des avantages liés à l'ouverture du boulevard Cavendish sur la 40 et Côte-de-Liesse, tant pour les commerces du Mail Cavendish que pour les résidants des arrondissements avoisinants, CDN/NDG, Côte-Saint-Luc, Saint-Laurent. Selon lui, l'absence du lien Cavendish a des impacts négatifs sur le commerce, en plus de présenter une situation dangereuse pour Côte-Saint-Luc lors d'inondations des viaducs.

Il rappelle, tout comme les autres personnes qui sont intervenues sur le sujet, les promesses qui ont déjà été faites à l'égard du projet. Il fait part de la nécessité et de l'urgence de réaliser ce projet selon les échéanciers initialement prévus : l'extension permettra d'alléger la congestion vécue dans ce secteur depuis de nombreuses années et aura des effets positifs dans d'autres secteurs, dont ceux de Côte-des-Neiges et de Saint-Laurent.

Il demande à la commission de ne pas retarder l'ouverture du lien Cavendish et de considérer ce projet comme une priorité dans le cadre du plan de transport.

M. Lewis Poulin
Citoyen

M. Poulin est résidant de Pierrefonds-Roxboro et météorologiste. Il souhaite faire part à la commission de ses préoccupations et apporter une perspective autre qui permettra de mieux encadrer le plan de transport et aider les élus à prendre des décisions. Plutôt que réinventer le transport à Montréal, il suggère de réinventer la culture du transport à Montréal.

M. Poulin a soumis plusieurs recommandations à la commission dont les suivantes que

l'on peut regrouper sous le thème des objectifs et des cibles :

- préciser des objectifs de réduction des gaz à effets de serre;
- développer des outils d'évaluation et de suivi (indications de performance);
- inclure une liste d'objectifs et de jalons cibles environnementaux dignes d'être considérés pour un plan de transport durable;
- s'assurer d'arrimer les objectifs de Montréal avec les actions et les objectifs des arrondissements;
- assurer la livraison d'objectifs de transports actifs déjà à l'affiche dans les plans d'urbanisme, et mieux incorporer le feedback des citoyens.

En matière de sécurité, M. Poulin suggère que soit incluse toute l'information diffusée par la Direction de la santé publique de Montréal dans le cadre de jalons cibles de réduction de risques. La question du financement lui inspire par ailleurs les deux suggestions suivantes :

- inclure une vue d'ensemble détaillée des coûts présentement associés aux transports;
- inclure des estimés des coûts futurs (jusqu'à 2021) pour divers scénarios afin de mieux apprécier les impacts financiers de nos choix.

À titre de météorologiste, M. Poulin a tenu à axer certaines de ses recommandations sur la problématique du climat, notamment:

- documenter la situation de Montréal et les effets des conditions météorologiques sur son territoire ;
- inclure les impacts des divers modes de transport sur l'air ambiant;
- incorporer un plan de gestion d'impacts et de risques des changements climatiques dans le plan de transport;
- inclure de l'information détaillée sur un plan d'adaptation aux changements climatiques;
- demeurer à l'affût de nouveaux outils météorologiques et viser à les intégrer pour aider à changer nos habitudes de transport.

M. Campbell Stuart demande à avoir la version électronique des diapositives présentées par M. Poulin de manière à pouvoir les lire plus facilement. M. Poulin remettra une version électronique à jour de sa présentation à la secrétaire-recherchiste.

M. Gerry Arsenault
Conseil de développement des affaires du West Island

M. Arsenault félicite dans un premier temps M. André Lavallée pour l'audace et la portée de son plan de transport. Il se dit heureux de constater que plusieurs des besoins exprimés par l'Ouest de l'Île en matière de transport trouvent des solutions dans le plan de transport proposé par l'agglomération de Montréal. Il souhaite toutefois apporter devant la commission certains points et préciser certaines priorités pour l'Ouest de l'Île.

Il trace d'abord le portrait géographique et démographique du West Island et souligne que le potentiel de croissance de l'Ouest de l'Île représente des revenus fiscaux additionnels de l'ordre de 34 à 58 millions $. Il fait remarquer aux membres de la commission que les problèmes reliés au transport représentent la plus importante menace à la réalisation du potentiel de croissance de l'Ouest de l'île et qu' aucun investissement significatif ni aucune amélioration notable de l'infrastructure routière n'ont été réalisés dans l'Ouest au cours des dernières années. Il fait également allusion à l'urgence d'améliorer la desserte du West Island en transport en commun en raison de la présence de 2 cegeps et du campus Macdonald de l'université McGill et de ses projets d'agrandissement.

Le Conseil de développement des affaires du West Island recommande à la commission la réalisation de trois projets prioritaires pour les municipalités et arrondissements de l'Ouest de l'Île :

- le corridor Jacques-Bizard;
- un boulevard urbain dans l'emprise de l'A-40;
- la reconfiguration et la reconstruction de la sortie Dorval/Côte-de-Liesse sur l'autoroute 20.

M. Arseneault a tenu à souligner en terminant que l'inefficacité du transport en commun

dans l'Ouest de l'Île hypothèque l'ensemble de la population de la région de Montréal et cause un tort considérable à l'environnement.

M. Richard Bélanger demande si le conseil de développement des affaires du West-Island a mis de côté le projet de prolongement de l'autoroute 440, de Laval à Kirkland.

M Arsenault précise qu'il ne ferme pas la porte au projet de la 440, mails que les besoins que l'on cherche à combler aujourd'hui sont des besoins locaux. Il ne croit pas que le contexte social et politique actuel permette de placer une autoroute au milieu d'un parc régional qui divisera l'Île-Bizard en deux.

M. Peter Krantz

M. Krantz est venu à la commission dénoncer le piètre état du réseau cycliste à Montréal. Il a dressé un inventaire de plusieurs situations dangereuses; il a relevé des contradictions dans l'installation de panneaux de signalisation des pistes cyclables; il a déploré l'état de certains équipements comme les supports à vélo qui sont non pas fonctionnels en hiver, et signalé enfin le manque de liens cyclables d'un arrondissement à l'autre.

Parmi ses principales recommandations, signalons que M. Krantz souhaite que les conducteurs de véhicule automobile soient mieux formés pour conduire en présence de cyclistes sur la même voie de circulation. Il estime également que la ville doit avoir le souci de construire des voies cyclables sécuritaires et de concevoir des stationnements pour vélos qui soient sécuritaires, le vol de vélos étant un problème majeur à Montréal.

Il a tenu à soumettre une proposition originale à la Ville : la réalisation d'un service de catamaran qui pourrait transporter les cyclistes de Laval, Repentigny et Châteauguay.

M. Mario Seneviratne *PowerPoint*
Université McGill¸

M. Seneviratne est candidat à la maîtrise au département d'histoire de l'université McGill. Le mémoire présenté est principalement axé sur deux des chantiers du plan de transport, le chantier 5 sur l'amélioration des services de la STM en vue d'accroître l'achalandage de 8% en 5 ans et le chantier 9 concernant l'implantation de mesures prioritaires pour autobus sur 240 km d'artères.

M. Seneviratne considère le facteur propreté des autobus et des wagons de métro comme un critère essentiel à l'augmentation de l'achalandage. Il note par ailleurs que le service offert doit aussi être courtois, professionnel, bilingue, constant, confortable, propre et sanitaire si l'on veut atteindre l'objectif d'augmentation de l'achalandage.

Sur le chantier 9, M. Seneviratne est en faveur des mesures prioritaires pour autobus sur 240 km d'artères. Il propose des mesures prioritaires additionnelles qui n'entraînent pas de coût supplémentaire, par exemple en permettant aux autobus le virage à droite au feu rouge. Il porte à l'attention des commissaires certains aspects qui ne sont pas mentionnés dans le plan de transport, dont la mauvaise fiabilité des autobus Nova LFS de la STM qui offrent moins d'espace qu'un bus à plancher haut, et des lacunes dans le réseau d'autobus de nuit à la STM. Il suggère à cet égard d'augmenter la fréquence des autobus de nuit circulant dans le centre-ville, à des intervalles de 30 minutes, pour les lignes majeures du centre-ville. Cette mesure serait une excellente alternative au problème de l'alcool au volant, en plus d'offrir une option plus économique que le taxi.

M. Applebaum demande à M. Seneviratne s'il a exploré d'autres aspects du plan de transport.
M. Seneviratne signale qu'il est majoritairement en accord avec les autres chantiers du plan, il voulait simplement attirer l'attention de la commission sur ces deux chantiers.

M. Jean-François Desgroseillers et M. Martin Surprenant
Projet Montréal

M. Desgroseillers de Projet Montréal prend la parole le premier et souligne que leur formation politique invite les citoyens à vivre leur ville autrement. Il est d'avis que le plan

de transport de l'Administration Tremblay est innovateur et qu'il se rapproche à plusieurs égards des préoccupations de Projet Montréal, notamment en ce qui a trait au projet de tramway, ainsi qu'aux transports collectifs et actifs.

L'analyse du plan de transport par Projet Montréal s'est faite en gardant en mémoire l'objectif de réduire les gaz à effets de serre et d'améliorer la qualité de vie des résidants. Le mémoire propose d'ajouter trois chantiers au plan et fait 15 recommandations prioritaires.

M. Martin Surprenant poursuit la présentation en indiquant les chantiers que Projet Montréal propose d'ajouter :

- créer un réseau de boulevards piétonniers unifiant tous les espaces publics significatifs de la ville, par exemple les places du Square Viger , du Champ-de-Mars, du Carré St-Louis;
- remplacer le réseau d'autoroutes qui traversent actuellement les quartiers centraux par un réseau de boulevards urbains multimodaux faisant une large place aux transports actifs et collectifs, notamment la rue Notre-Dame;
- mettre en oeuvre une stratégie de transport durable des marchandises, un aspect négligé dans le plan de transport.

Outre ces trois nouveaux chantiers, Projet Montréal présente 15 recommandations prioritaires pour s'assurer de prendre le virage du transport durable. Deux recommandations sont d'ordre général :

- le plan de transport doit servir de levier à la mise en œuvre d'un plan d'action stratégique, intégré et global pour le transport sur l'ensemble du territoire métropolitain. La Ville doit assumer son leadership auprès de l'ensemble des parties prenantes touchées par la question du transport dans la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM);
- inscrire le plan de transport dans une démarche de développement durable en changeant le titre du document par « Plan de transport durable de la Ville de Montréal », en analysant tous les projets proposés avec l'approche « analyse du cycle de vie » et en développant une liste exhaustive d'indicateurs pour mesurer la performance des actions mises en œuvre.

Projet Montréal présente à la suite 5 recommandations dans le domaine du transport collectif :

- viser un milliard de déplacements en transport en commun pour 2021 en bonifiant l'offre de service et en accroissant la demande notamment par la stimulation de la construction résidentielle et commerciale autour des infrastructures;
- doubler l'achalandage de l'autobus en créant de nouvelles lignes, notamment des lignes express, en augmentant les fréquences de passage (10 minutes), en implantant des navettes ainsi qu'en installant des voies réservées;
- implanter un nouveau tramway d'une capacité de 350 millions de déplacements annuels en 2021. Le réseau initial devrait être de 25 km et devrait comprendre la ligne du Havre, la ligne du Parc, la ligne de Côte-des-Neiges et la ligne sur l'Avenue Mont-Royal;
- assurer un service de métro 24 h sur 24 et augmenter les fréquences hors des heures de pointe;
- quintupler l'achalandage du train de banlieue en le transformant en un service fréquent desservant autant les résidants des banlieues que les Montréalais.

Le mémoire de Projet Montréal fait mention de quatre recommandations pour améliorer les transports actifs :

- diminuer les vitesses maximales permises sur tous les échelons du réseau routier tout en implantant des mesures d'apaisement de la circulation adéquates.
- réduire le nombre d'artères et veiller à ce qu'elles passent sur le pourtour des quartiers;
- réaffecter une partie de l'espace public réservé aux autos vers le domaine piétonnier afin que la marche redevienne une occasion de socialisation;
- s'assurer que le vélo soit considéré comme un moyen de transport à part entière et non comme un loisir en augmentant la densité et la sécurité du réseau cyclable.

Enfin, Projet Montréal soumet quatre recommandations visant à réduire les incitatifs qui favorisent la circulation de l'automobile et des camions :

- amener les automobilistes à assumer leur juste part du financement du transport durable à Montréal, et pour ce faire appuyer la mise en place de péages sur les ponts autour de l'Île, appuyer une hausse de la taxe prélevée sur l'essence de l'AMT et favoriser une tarification plus large des stationnements;
- renforcer les mesures proposées pour faire du stationnement un outil de réduction de la dépendance à l'automobile, en généralisant la tarification du stationnement sur rue partout où un service régulier de transport en commun est disponible, en taxant les stationnements hors rues et en demandant au gouvernement du Québec de prendre des mesures pour mettre fin à la gratuité des stationnements commerciaux, industriels et institutionnels;
- procéder à une enquête origine-destination pour le transport des marchandises;
- suspendre la construction de toute nouvelle infrastructure routière d'envergure tant et aussi longtemps que les efforts de transport en commun des personnes et les mesures d'amélioration du transport des marchandises n'auront pas été mises en place pour réduire la pression sur le réseau routier existant.

En conclusion, les porte-parole souhaitent que ces recommandations permettent d'améliorer le plan de transport.

La présentation du mémoire de Projet Montréal a soulevé plusieurs questions de la part des membres de la commission. M. Bernard Blanchet d'une part se demande si les recommandations et les propositions présentées par Projet Montréal ont été chiffrées et de quelle manière on entrevoit le fonctionnement du métro 24 heures sur 24 comme le propose le parti de M. Bergeron. M. Desgroseillers convient que la plupart des projets avancés ne coûtent pas plus chers que ce que la Ville a déjà prévu. Quant à la question du fonctionnement « non stop » du métro, les représentants de Projet Montréal précisent qu'ils souhaitent en fait que le transport de nuit soit amélioré. Ils citent l'exemple de villes européennes où on a trouvé des solutions à l'entretien malgré le fonctionnement ininterrompu du métro toute la journée.

Quant à M. Applebaum, il souhaite savoir à quelle réduction de vitesse le mémoire de Projet Montréal fait allusion et il demande à connaître la position de ce parti sur le projet d'extension de Cavendish. Les représentants de Projet Montréal indiquent que les limites de vitesse proposées sont de l'ordre de 40 km sur les artères, de 30 km sur les rues résidentielles et de 20 km aux abords de écoles. Quant à la construction de toute nouvelle infrastructure, comme le projet Cavendish, Projet Montréal dit favoriser des solutions alternatives en transport collectif.

Enfin M. Richard Bélanger déplore le peu de connaissances de Projet Montréal à l'égard des besoins de l'Ouest de l'Île. Il s'interroge sur la pertinence de leur position de s'opposer à tout nouveau projet d'infrastructures compte tenu de l'importance que représentent pour l'Ouest de la ville trois projets majeurs de construction que constituent le rond-point Dorval, le prolongement de Jacques-Bizard et l'aurtoroute urbaine sur la 440.

M. Yves Picard
Carrefour Jeunesse Emploi de Marquette

M. Picard directeur général de Carrefour Jeunesse Emploi de Marquette souligne que l'organisme a accueilli avec enthousiasme la majorité des chantiers du plan de transport. Après un bref historique de l'organisme, M. Picard présente une série de recommandations qui touchent certains des chantiers du plan de transport, Il s'agit prioritairement des recommandations suivantes :

- étendre le réseau de tramway au-delà des frontières du centre de l'agglomération et l'implanter jusqu'à Dorval avec des arrêts stratégiques à St-Pierre/Notre-Dame, 1ère avenue, Marché public, 32ème avenue et au rond-point Dorval;
- appuyer le projet de navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport et le bonifier en proposant l'ajout de navettes locales avec des arrêts à la 32ème avenue et la 1ère avenue;
- améliorer les services de la STM sur le territoire de Lachine, en augmentant

l'offre de service de transport en commun déficiente en termes de service hors pointe, de services de nuit, et sur les axes nord-sud et est-ouest ;
- appuyer Montréal dans ses démarches visant à obtenir rapidement les pouvoirs habilitant qui lui permettront de faire face aux défis actuels et émergents en matière de transport.

L'organisme s'est aussi positionné clairement en faveur de l'instauration de postes de péage dont les revenus seraient dédiés aux projets prioritaires du plan de transport.

M. Applebaum s'adresse aux représentants du SITE pour savoir s'il est plausible d'envisager des arrêts de la navette ferroviaire le long du parcours suggéré dans le plan de transport. M. Jean Bertrand, chef de division mentionne que le projet envisagé pour la desserte de l'aéroport est constitué d'un corridor ferroviaire qui serait partagé entre un service dédié à l'aéroport et un service de train de banlieue qui permettrait des arrêts.

Mme Claudine Lacroix
Conseil jeunesse de Montréal

Mme Lacroix est venue présenter à la commission le point de vue des jeunes sur la question du transport et elle se réjouit que la Ville de Montréal entende privilégier le développement de modes de transport actifs et collectifs dans le cadre du plan de transport.

Les principales préoccupations des jeunes sont résumées dans les recommandations suivantes :
- se doter d'un système de transport qui offre à ses citoyens un choix et des combinaisons variées et intéressantes de modes de déplacements, dont un effort important en faveur des transports collectifs et actifs;
- s'assurer de la mise en place d'un cadre financier pérenne pour le transport collectif en trouvant par exemple de nouveaux outils fiscaux comme une taxe sur le stationnement;
- conjuguer les efforts de développement des transports collectifs et actifs à des mesures dissuasives envers l'utilisation de l'automobile, particulièrement au centre-ville;
- développer une meilleure cohabitation des différents usagers du domaine public et appuyer les démarches visant la planification d'un réseau cyclable montréalais s'appuyant sur des infrastructures sécuritaires;
- faciliter le transfert modal entre les différentes options de transport, en augmentant le nombre de stationnements sécuritaires pour les vélos aux abords des stations de métro et des gares de train, en augmentant la capacité et le nombre de stationnements incitatifs, en favorisant un arrimage plus adéquat entre le réseau de transport en commun et le réseau cyclable et en munissant les autobus et les trains de dispositifs permettant d'y loger des bicyclettes;
- soutenir le développement d'alternatives à l'auto solo;
- poursuivre les efforts d'amélioration de l'offre en transport collectif de la STM;
- d'assurer un accès abordable au service de transport collectif de la STM en établissant, par exemple, des partenariats avec le ministère de l'éducation et celui de la santé;
- améliorer le service d'autobus universellement accessible de façon à palier les contraintes liées au service de transport adapté de la STM;
- réaliser une étude sur la problématique soulevée pas des jeunes usagers du transport collectif (12-16 ans);
- s'entourer de partenaires (Équiterre, CRE, DSP, Vélo Québec, etc.) dont l'expertise peut être utile à la Ville dans ses efforts de développement des transports collectifs et actifs.

M Richard Bélanger trouve intéressant d'entendre le point de vue des jeunes sur la question du transport et il remercie l'organisme d'être venu faire entendre sa voix. M. Blanchet demande si les consultations auprès de jeunes se sont faites sur l'ensemble de l'Île. Mme Lacroix lui confirme que ces consultations ont eu lieu sur l'ensemble du territoire. Quant à Mme Lyn Thériault, elle félicite l'organisme d'apporter un vent de fraîcheur et elle estime très intéressante la problématique soulevée par l'organisme à l'égard des jeunes de 12 à 16 ans pour qui le transport en commun est le seul moyen de transport envisagé.

MM. Marc-Antoine Pouliot et Marc Lessard
Solidarité Mercier-Est

M. Pouliot précise que la présentation est faite plus précisément par le Comité d'action sur le réaménagement de la rue Notre-Dame de Solidarité Mercier-Est.

M. Pouliot situe d'abord géographique le quartier de Mercier-Est, puis il expose les problématiques vécues dans ce secteur de la ville.

L'organisme appuie d'entrée de jeu l'aspect réformateur du Plan de transport et la nécessité de modifier en profondeur les habitudes des individus en matière de transport.
L'organisme est particulièrement préoccupé par le projet de modernisation de la rue Notre-Dame à l'égard duquel une série de recommandations ont été présentées, notamment:

- prendre en compte la qualité de vie des citoyens de Mercier-Est dans toutes les consultations et études concernant la modernisation de la rue Notre-Dame;
- réduire de 6 à 4 voies le tronçon de la rue Notre-Dame situé de la rue Curateau à Georges-V , comme c'est le cas entre l'A-25 et la rue Frontenac;
- à court terme, interdire le camionnage de 19h00 à 7h00 sur la rue Notre-Dame;
- à moyen terme, interdire le camionnage en tout temps sur la rue Notre-Dame, à l'est de l'A-25.

L'organisme a soulevé l'Incohérence qui existe entre l'objectif de "faciliter le transport des marchandises et les déplacements à vocation économique" et l'esprit général du plan. Les recommandations présentées à l'égard de la problématique du transport des marchandises sont principalement :

- reconfigurer les viaducs et les voies de service de l'A-25 de manière à permettre aux camions de transiter en direction nord;
- obliger tous les camions en provenance du centre-ville ou du port à utiliser obligatoirement la A-25 et la A-40.

Plusieurs des recommandations de l'organisme touchent les questions de la sécurité et de qualité de vie dans ce secteur de la ville. L'organisme recommande à cet effet:

- de considérer le quartier Mercier-Est lors de l'implantation des premiers quartiers verts;
- d'aménager des passages piétonniers à divers endroits ciblés le long de la voie ferrée aux abords de la rue Souligny;
- de produire un plan spécifique visant à sécuriser les déplacements piétonniers dans le secteur du viaduc Hochelaga, entre autres en prévoyant des feux pour piétons et cyclistes;

Quant au chantier sur le réseau des pistes cyclables, l'organisme a présenté plusieurs recommandations :

- déplacer le tracé de la Route verte pour en faire une véritable voie cyclable et non un raccordement temporaire, dissuasif et non sécuritaire;
- transformer l'ancienne emprise du CN en une véritable voie d'entrée cyclable dans Mercier-Est;
- mettre rapidement en chantier le projet de la piste cyclable reliant la piste de l'arrondissement Anjou, le parc Thomas-Chapais et la promenade Bellerive;
- relier, par le biais d'un système de vélo en libre-service, la station de métro Honoré-Beaugrand à la promenade Bellerive;
- utiliser la station de métro Honoré-Beaugrand comme un lieu d'arrimage entre le réseau de transport collectif et les installations facilitatrices du transport actif;
- doter la Promenade Bellerive d'une station de vélo qui regroupera différents services pour les cyclistes.

Sur la question de l'amélioration des services de transport en commun, signalons que Solidarité Mercier-Est a insisté sur les mesures suivantes :

- améliorer la desserte d'autobus nord-sud dans Mercier-Est;

- augmenter la fréquence de passage des autobus en soirée dans Mercier-Est;
- améliorer la desserte de la rue Notre-Dame vers l'est en changeant le trajet actuel de la ligne 28;
- développer des mesures prioritaires pour autobus sur la rue Notre-Dame, entre Dickson et le quartier Pointe-aux-Trembles, et les accompagner de mesures interdisant le transport de marchandises dit de transit.

Mme Lyn Thériault, mairesse de Mercier/Hochelaga/Maisonneuve a tenu à féliciter les représentants de l'organisme pour la clarté de leur présentation. Elle se dit très sensible à leurs préoccupations et les remercie des recommandations proposées qui vont dans le sens de ce qui a déjà été présenté. Elle partage avec l'organisme le désir de faire de Mercier l'un des premiers quartiers verts de Montréal.

M. Ghyslain Dufour, commissaire au développement économique
Arrondissement de Lachine

M. Dufour est accompagné de M. Paul Bourque de la firme Pabeco inc. Ils présentent ce soir la position de Lachine concernant un point précis du plan de transport, celui du tramway. Le mémoire a également été préparé en collaboration avec M. Pierre Barrieau et André Lemire, ing. Avant d'aborder ce thème, M. Dufour insiste sur la problématique du recrutement vécue quotidiennement dans l'arrondissement et sur celle du manque de lien efficace entre Lachine et le centre-ville, une question stratégique pour le développement du sud-ouest.

Les recommandations présentées ci-après résument assez bien la position de l'arrondissement à l'égard du premier chantier du plan de transport, celui du tramway :

- procéder au développement d'un tramway entre Lachine et Montréal afin d'augmenter de manière significative les déplacements en transports collectifs dans l'arrondissement ;
- procéder à une analyse plus poussée sur l'implantation du tramway dans l'arrondissement en incluant le tracé entre l'arrondissement et le centre-ville, l'achalandage et les coûts;
- créer un regroupement des arrondissements et des villes du sud-ouest de l'Île pour développer un plan de transport local spécifique en vue de la planification d'un réseau de tramway ;
- continuer à préserver l'intégrité de l'ancienne emprise ferroviaire pour l'aménagement futur d'un tramway;
- étudier la possibilité d'implanter un projet pilote de tram-train à faible coût pour démontrer l'intérêt du mode tramway dans le corridor Lachine/centre-ville.

M. Applebaum souhaite avoir de précisions sur les statistiques avancées dans le mémoire de l'arrondissement de Lachine. On lui précise que toutes les statistiques sont basées sur les chiffres de l'enquête origine-destination réalisée par l'AMT. L'étude de la firme Pabeco inc. a déterminé que le projet de tramway représentait le mode le plus efficace en terme de coût, un système qui pourrait palier aux problèmes anticipés par le méga chantier de l'échangeur Turcot. M. Barrieau pour sa part apporte des précisions sur le projet de tram-train.

M. Claude Martineau, agent régional de communications
Québec en forme

M. Martineau présente l'organisme Québec en forme dont la mission est de soutenir les communautés qui s'engagent dans le développement d'une vision commune et dans la mise en œuvre d'actions durables favorisant une vie saine et active. M. Martineau précise que Québec en forme a pour but de proposer aux enfants des activités à l'extérieur et que cet axe de développement exige des conditions optimales pour assurer des déplacements sécuritaires.

Les préoccupations de Québec en forme à l'égard du plan de transport sont de plusieurs ordres : les enfants et les familles; les milieux scolaires; l'équité sociale; les déplacements actifs; la sécurité et la santé.

Dans cette optique, Québec en forme a choisi d'appuyer et de prioriser toutes les mesures du plan de transport qui sont reliées aux chantiers sur le réseau cyclable de Montréal, la mise en œuvre de la Charte du piéton, l'accroissement de la qualité de vie des quartiers et l'augmentation de la sécurité des déplacements.

L'organisme note également que pour livrer chacun des chantiers en temps, il faudra que la Ville se dote de mécanismes de suivis, de contrôles et d'ajustements.

Les recommandations globales de Québec en forme sur la mise en œuvre du plan sont :

- que Montréal s'assure de la représentation et de l'implication des représentants des villes, des arrondissements et des quartiers de l'agglomération de Montréal dans les divers Comités d'action de milieu de Québec en forme;
- que la Ville se dote d'un canal privilégié de communication pour fournir l'état d'avancement des travaux de chacun des chantiers;
- que la Ville permette à ses partenaires impliqués directement ou indirectement dans la réalisation du plan de transport à s'exprimer chaque année sur l'état d'avancement des travaux de chacun des chantiers.

M. Campbell Stuart salue les efforts de Québec en forme et tient à souligner la pertinence d'une recommandation de l'organisme qui favorise l'appropriation des ruelles par les citoyens. Il considère que les ruelles constituent des espaces de circulation où la sécurité des enfants est essentielle pour leur permettre de jouir d'un espace de jeu sécuritaire près du domicile.

Mme Florence Salnave, v.p. secteur Lachine
Chambre de commerce du Sud-Ouest

La présentation du mémoire de Mme Salnave est essentiellement un appui au projet de tramway, et particulièrement au projet de tramway vers Lachine.

Mme Salnave a insisté sur le fait qu'un tramway vers Lachine doit composer une portion essentielle du réseau. Cette ligne de tramway constituerait selon elle une solution pour la grande région du sud-ouest largement éprouvée par les bouchons de circulation qui paralysent l'accès et les sorties de Lachine. Le tramway constituera de plus une mesure de mitigation importante lors des travaux du complexe Turcot.

M**r Robert Hajaly – Citoyen**
M. Hajaly n'était pas présent au moment de son appel.

M. Gaétan Legault
M. Carl Bégin, agent de recherche
Table d'aménagement de Hochelaga-Maisonneuve (TaqH-M)

MM. Legault et Bégin présentent la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve, un regroupement de citoyens et d'organismes communautaires interpellés par les enjeux liés à l'aménagement urbain, aux questions du transport, à l'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement et à la protection de la santé publique.

Bien que la Table d'aménagement considère le plan de transport comme un bon début, on déplore qu'il s'agisse d'un fourre-tout rempli de bonnes intentions. On note des incohérences entre certaines orientations et chantiers du plan de transport et les autres politiques et plans de la ville, notamment le plan d'urbanisme, ainsi que des lacunes au chapitre de la santé publique.

L'organisme a présenté plus de 35 recommandations sur la plupart des chantiers du plan de transport. Le lecteur pourra d'ailleurs se référer au mémoire de la TaqH-M, publié sur le site de la commission pour avoir une vue complète de ces recommandations.

Les recommandations qui suivent reflètent certaines des préoccupations de

l'organisme :

- bien mesurer les impacts négatifs sur la santé et la qualité de vie des résidants des artères à grand débit en milieu urbain avant même de songer à de nouveaux projets de développement du réseau routier sur le territoire de Montréal;
- imposer un moratoire sur tout projet de bouclage autoroutier sur l'Île de Montréal entre le flanc sud du Mont-Royal et le fleuve au profit d'un bouclage régional, tel que le recommandait la commission Nicolet;
- implanter un tram-train, ou tout autre système de transport public à taux d'occupation élevé, entre l'extrémité sud-est de l'Île de Montréal et le centre-ville. Ce système circulera dans l'axe est-ouest, dans Hochelaga-Maisonneuve, à proximité du fleuve;
- réactiver la voie réservée dans l'axe du boulevard Pie-IX, de la rue Notre-Dame à l'A-440 à Laval. Implanter rapidement un tram-train dans une seconde phase de construction sur un horizon de 10 ans;
- améliorer la desserte en transport en commun des parcs et des espaces industriels actuels et à développer dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve;
- implanter un nouveau circuit d'autobus à l'intérieur du quartier Hochelaga-Maisonneuve desservant les principaux services et attraits du quartier (centre culturel, artères commerciales, etc.) et qui serait jumelé au réseau de résidences de personnes âgées, ceci dans le but de faciliter les déplacements à l'intérieur du quartier;
- faire de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve un Quartier Vert du plan de transport ;
- réviser le plan de camionnage et le plan d'implantation des entreprises industrielles et commerciales dans l'axe de la rue Notre-Dame;
- limiter aux utilités locales le passage du transport de matières dangereuses dans le quartier, incluant la rue Notre-Dame;

L'organisme a aussi présenté, en annexe à son mémoire, une déclaration de principes pour le réaménagement de la rue Notre-Dame. Ces principes directeurs font référence aux éléments suivants :

- le respect des principes du transport durable tel que défini par le Centre pour un transport durable;
- un moratoire sur tout projet autoroutier dans l'Est de Montréal, notamment le prolongement de l'autoroute 25 et le projet de modernisation de la rue Notre-Dame;
- la rue Notre-Dame devra se limiter à quatre voies routières et à deux voies en site propre pour un tram-train moderne;
- la rétrocession de l'emprise du MTQ dans Hochelaga-Maisonneuve à l'arrondissement ou à la Ville de Montréal;
- la diminution du camionnage sur la rue Notre-Dame en créant un accès direct au port de Montréal;
- le maintien d'un accès direct au fleuve pour la population du quartier.

Mme Lyn Thériault mairesse de l'arrondissement Mercier/Hochelaga/Maisonneuve se dit déçue du premier mémoire reçu car il ne contenait que des critiques négatives. Elle se reconcilie avec cette nouvelle version du mémoire que la TaqH/M vient de distribuer et qui comprend des propositions plus constructives. Quant au quartier vert que sollicitent plusieurs quartiers de l'arrondissement, elle se demande si on ne pourrait pas tout simplement demander la création d'un arrondissement vert. Elle remercie M.Bégin et lui confirme qu'elle apportera une attention très particulière aux recommandations de l'organisme.

M. Ron Goes
Cité de Dorval
M. Ron Goes était absent au moment de son appel.

M. Michael Applebaum mentionne que la commission a également reçu trois mémoires qui n'ont pas fait l'objet de présentation orale. Il s'agit des mémoires du Dr Mark A. Wainberg , directeur, Université McGill, de M. Jean Perron de la SDC du Vieux-Montréal, et de M. Yoland Bergeron du Comité de la Promenade Bellerive.

4. Période de questions des membres de la commission

Sans objet

5. Varia

Sans objet

6. Ajournement de la séance au 7 septembre 2007, à 9h30

Avant d'ajourner la séance, le président a tenu à remercier toutes les personnes ressources du SITE qui étaient présentes afin de soutenir les travaux de la commission ainsi que la secrétaire-recherchiste. Il remercie également toutes les personnes qui sont intervenues ce soir. Il rappelle que tous les mémoires sont disponibles sur le site de la commission.

Sur une proposition de M. Richard Bélanger, appuyée par M. Sylvain Lachance, la séance est levée à 22h30 et ajournée au 7 septembre 2007, à 9h30.

Procès-verbal de l'assemblée publique de la
Commission permanente du conseil d'agglomération sur l'environnement,
le transport, et les infrastructures
tenue le 7 septembre 2007, à 9h30
Hôtel de ville, 275, rue Notre-Dame Est, salle du conseil, Montréal

---

COMMISSAIRES PRÉSENTS :

M. Michael Applebaum, président de la commission, maire de l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce
M. Richard Bélanger**,** maire de l'arrondissement de L'Île-Bizard-Ste-Geneviève
M. Sylvain Lachance, conseiller de ville, Villeray-St-Michel-Parc-Extension
M. Campbell J. Stuart**,** maire de la ville de Montréal-Ouest
M. Bernard Blanchet, conseiller d'arrondissement, Lachine (en vertu de l'article 16.1 du Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération)

COMMISSAIRES ABSENTS :

M. Edgar Rouleau, vice-président et maire de la cité de Dorval
Mme Ginette Marotte, conseillère de ville, Verdun
Mme Lyn Thériault, mairesse de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

COLLABORATEURS PRÉSENTS :

SERVICE DES INFRASTRUCTURES, DU TRANSPORT ET DE L'ENVIRONNEMENT (SITE)
M. Jean Bertrand, chef de division, Division du développement des transports
M. François Major, conseiller en aménagement, chef d'équipe
Mme Isabelle Morin, conseillère en aménagement

ASSISTANCE : 24 personnes

SUJET :

Le plan de transport de Montréal

1. Ouverture de la séance

À 9h40, le président, M. Michael Applebaum, déclare la séance ouverte, souhaite la bienvenue, présente les membres de la commission ainsi que les représentants du service et explique le déroulement de l'assemblée.

Il souligne la présence de M. Bernard Blanchet, conseiller d'arrondissement à Lachine, qui participe à la commission en vertu de l'article 16.1 du Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération qui prévoit 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 celle-ci avec droit de parole, mais sans droit de vote.

Il rappelle que la consultation qui a débuté le 29 août dernier, a été ajournée au 30 et au 31 août, puis au 6 septembre. Elle se termine ce matin, une séance qui prévoit l'audition de 15 autres mémoires.

2. Adoption de l'ordre du jour

Sur une proposition de M. Sylvain Lachance, appuyée par M. Campbell Stuart, l'ordre du jour est adopté à l'unanimité.

3. Plan de transport de Montréal – commentaires et réception des mémoires

Le président de la commission, M. Michael Applebaum, invite à tour de rôle les participants inscrits pour la présentation d'un mémoire.

Frédéric Dufault
Voie maritime du Saint-Laurent

M. Dufault est urbaniste pour la Corporation de la Voie Maritime du Saint-Laurent. Il résume les documents présentés à la commission : CD, rapport annuel et mémoire.

Il précise que dans le cadre du plan de transport, la Corporation veut sensibiliser la commission à la présence de la Voie maritime dans l'Est du Québec, et plus précisément dans la région de Montréal. Il rappelle que la Voie maritime s'étend sur 3 700 km de l'Atlantique aux Grand Lacs, qu'elle est une merveille d'ingénierie du 20e siècle. Construite dans la région de Montréal dans les années 50, la Voie maritime a permis le transit de 2 milliards de tonnes de cargaison évaluées à plus de 285 milliards $. Le volume de cargaison qui y transite est appelé à prendre de l'expansion, possiblement de l'ordre de 60% du volume actuel.

Il souligne que la vision d'avenir de la Voie maritime du St-Laurent est d'attirer de nouveaux produits et d'ouvrir de nouveaux marchés et qu'il faut prévoir une hausse de l'ordre de 75% des conteneurs en Amérique du Nord au cours de 10 prochaines années. Dans cette perspective, le transport maritime de courte distance permettrait de soulager les artères terrestres surchargées et fournir un moyen économique et rapide pour déplacer ces marchandises qui resteraient autrement dans les ports côtiers. L'autoroute H20 comporte des avantages : une meilleure qualité de vie (gaz à effets de serre, sécurité, niveaux sonores et déversements), et une diminution de la congestion routière.

En conclusion, M. Dufault résume la recommandation de la Corporation qui est d'envisager utiliser la capacité excédentaire de la Voie maritime pour le transport des conteneurs à l'intérieur de l'Amérique du Nord et de miser sur le transport maritime de courte distance comme complément au transport routier et ferroviaire afin de réduire la congestion routière et la production de GES.

M. Blanchet souhaite connaître le pourcentage de conteneurs que pourrait récupérer le transport maritime compte tenu de l'achalandage actuel par camion, train, etc.

Pour M. Dufault, il ne s'agit pas d'aller chercher ou d'enlever des conteneurs à l'industrie du camion et du train, mais plutôt de proposer une alternative en intégrant la voie maritime à l'intérieur du plan de transport. Il insiste sur le fait que le transport maritime est mal connu, qu'il n'est pas utilisé à son plein potentiel et qu'il pourrait offrir une alternative intéressante pour le transport de courte distance sans avoir à construire de nouvelles infrastructures routières.

Mme Annie Létourneau et
Sydney Ribaux, co-fondateur et coordonnateur
Équiterre

M. Ribaux présente dans un premier temps Équiterre, un organisme a but non lucratif, actif depuis 1993 dont la mission est de bâtir un mouvement citoyen en prônant des choix individuels et collectifs à la fois écologiques et socialement acceptables. Équiterre intervient sur deux enjeux plus globaux que sont les changements climatiques et la consommation responsable. Dans son programme sur le transport écologique, Équiterre cherche à réduire l'impact de la pollution qu'engendrent les déplacements et par conséquent réduire l'émission de GES, cause importante des changements climatiques.

Mme Létouneau poursuit la présentation du mémoire de Équiterre et insite sur les points suivants :

1. Réduire la présence de l'automobile en ville, notamment :
- implanter les péages routiers;
- réduire l'offre de stationnement de longue durée (objectif de réduction de 10% de l'offre au centre-ville d'ici 2021);
- augmenter le prix du stationnement;
- réduire le nombre de voies de circulation;
- implanter de nombreuses mesures d'apaisement de la circulation.

2. Réduire les nuisances liées au transport des marchandises, notamment :
- favoriser le transport maritime et ferroviaire plutôt que le camionnage pour le transport de marchandises;
- implanter des mesures de contrôle du poids et des dimensions de véhicules lourds ainsi que des horaires et des aires de livraison dans certains secteurs sensibles du territoire, pour ainsi limiter à l'essentiel les déplacements à vocation économique et non les encourager;
- voir à ce que les entreprises ayant pour vocation "centre de distribution" ne s'installent par sur l'Île de Montréal;
- voir , à long terme, à ce que certaines activités génératrices de déplacements de véhicules lourds n'ayant pas pour origine ou destination l'Île de Montréal soient déplacées à l'extérieur du territoire.

3. Adopter des objectifs quantifiables et mesurables, par exemple:
- identifier une cible de réduction du nombre de voitures circulant sur l'Île de Montréal. L'organisme propose un objectif de réduction de 20% du nombre de déplacements en automobile et du nombre de km parcourus à Montréal d'ici 2021;
- identifier une cible d'augmentation de la part modale des divers modes de transports alternatifs;
- assurer le suivi annuel de nombreux indicateurs pour vérifier l'atteinte des objectifs.

Sur la question des projets du réseau routier, Équiterre recommande que la Ville maintienne son opposition face aux projets de l'autoroute 25 et de la transformation de Notre-Dame en autoroute ainsi qu'à tout autre projet susceptible de favoriser le développement et la capacité du réseau routier permettant l'accès à l'Île. L'organisme recommande que le MTQ réévalue ses projets routiers à la lumière des priorités définies par la Ville de Montréal.

Enfin en matière de financement et de mise en œuvre du plan, l'organisme propose que la Ville mette en branle dès maintenant certains chantiers et projets, dont ceux sous sa responsabilité, qui auront des résultats tangibles, qui ne sont pas trop coûteux par rapport aux résultats et qui ne nécessitent pas d'investissements. L'organisme appuie les diverses mesures proposées par la Ville pour aller chercher un meilleur

financement.
L'organisme recommande de travailler en étroite collaboration avec les différentes sociétés de transport de la région métropolitaine, avec l'AMT ainsi qu'avec les autres municipalités afin de faciliter l'accès à l'Île de façon flexible et efficace tout en diminuant l'importance du parc automobile.

M. Sydney Ribaux reprend la parole pour mettre l'emphase sur une des mesures jugées essentielles par Équiterre et à mettre en œuvre rapidement : le péage qui constitue une mesure techniquement faisable, économiquement rentable, écologiquement nécessaire et politiquement réalisable. Il souligne que toutes les conditions de succès sont réunies pour l'application de cette mesure qui a des impatcs à
plusieurs niveaux. Il rappelle que cette mesure existe ailleurs dans le monde (New York, Londres, Singapour), et que de nouvelles technologies permettent maintenant d'appliquer le péage tout en assurant la fluidité de la circulation. Il souligne également que le gouvernement du Québec a déjà précisé que Montréal a la capacité juridique pour le faire. Il s'agit d'une mesure qui est donc juridiquement et techniquement faisable.
Du point de vue économique, il estime qu'on envoie de cette manière un signal de prix très clair à la population en appliquant le principe de l'utilisateur payeur. L'organisme évalue de 10 à 15% de nombre de véhicules qui circulent sur le pont sans vraiment en avoir la nécessité. L'application de postes de péages permettra aussi de lever des fonds évalués à 300M$ par année selon les prévisions du plan de transport.
M. Ribaux soumet enfin quelques statistiques à l'attention de la commission : suite à l'implantation du péage, on a noté, ailleurs dans le monde, une diminution de 16% du volume de la circulation et une baisse de 20% du nombre d'accidents. Du point de vue environnemental, cette mesure peut permettre d'abaisser de 14% le taux d'émission des
GES, en plus d'avoir un impact sur des infrastructures qu'on a pas besoin de construire.

M. Ribaux termine son intervention sur le péage en précisant que de récents sondages, ont confirmé que le projet est politiquement et socialement acceptable : 68% des Montréalais sont pour alors que 61% des balieusards le sont aussi. Il insiste sur le fait que le péage fait l'unanimité de tous les experts et de toutes les études consultées pour atteindre des objectifs de réduction de la circulation, d'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement. Il conclut en spécifiant que la ville a entre les mains un bon plan de
transport et que pour démontrer sa volonté de changer les choses, la ville doit mettre en place le péage en premier lieu.

Le président de la commission remercie les intervenants de Équiterre et donne la parole à M. Bernard Blanchet qui souhaite leur poser une question. M. Bernard Blanchet souligne qu'Équiterre est le premier organisme à être allé aussi loin sur la question du péage. Il souhaite savoir si l'organisme dispose de documents supplémentaires à l'appui de leur mémoire.

M. Ribaux précise que toutes les études qui existent sur la question du péage se trouvent sur internet et que les représentants de la ville peuvent facilement y avoir accès. Toutes ces études confirment ce qu' Équiterre avance dans son mémoire sur la question du péage.

M. Pierre Barrieau
Citoyen

M. Barrieau a participé à la préparation du mémoire de Lachine, mais il intervient aujourd'hui à titre de citoyen, résidant du centre-ville. Il se présente comme doctorant en études urbaines à l'UQAM avec des titres de professeurs à temps partiel aux universités Concordia de Montréal et York de Toronto.

Il souhaite apporter quelques recommandations qui permettraient de bonifier le plan de transport et d'en étendre l'impact sur toute la région de l'Île de Montréal.

Parmi les projets jugés prioritaires, il mentionne notamment :

- le développement d'un réseau RER comme il en existe à Paris, pour consolider les axes de déplacement de moyenne distance et les développer dans un

réseau intégré (par exemple la ligne Deux Montagnes jumelée au SLR du Pont Champlain permettait une diminution des coûts de 300M$);
- l'augmentation de la capacité du train de l'Est;
- le développement de la ligne Doney Spur;
- l'augmentation de la capacité de la ligne Montréal/Dorion;
- l'automatisation du métro pour diminuer les coûts d'opération et augmenter la fluidité;
- le développement d'un tramway sur l'Île de Montréal, dans un premier temps vers Lachine, puis en boucle au centre-ville, et sur l'Avenue du Parc. Une deuxième phase du tramway sur Notre-Dame, Pie-IX et CDN et en prolongement de la ligne bleue du métro;
- le développement de lignes de trolleybus en site propre sur 200 km.

M. Barrieau souhaite que le plan de transport émette une politique plus ferme en matière de taxis pour les rendre hybrides. M. Barrieau demande également d'augmenter la sécurité et l'intérêt de la marche par une série de mesures (éclairage, toilettes publiques, poubelles, bancs avec appui-bras, réduction de la mendicité, élargissement et réparation de trottoirs) car si on veut que les gens marchent plus, il faut plus de sécurité. Sur la question d'accessibilité, il souligne l'importance d'établir un programme de mise à niveau des stations de métro et de trains pour permettre l'accessibilité universelle aux personnes à mobilité réduite.

Sur le chantier du financement, M. Barrieau estime nécessaire de trouver de nouvelles sources de financement, d'établir un péage sur l'Île de Montréal et de récupérer le point de pourcentage de la TPS.

Il ajoute enfin trois éléments de réflexion à l'intention de la commission : le développement d'une politique de stationnement du scooter, la levée de la restriction d'âge pour accéder au tarif étudiant et la mise en place d'une politique de stationnement pour les citoyens qui résident au centre-ville.

M. Applebaum lui demande préciser s'il s'agit des scooters à deux roues, ou des voitures à trois roues utilisées par les personnes à mobilité réduite.

M. Barrieau lui mentionne que ce genre de voiturette n'a pas la possibilité de circuler sur les voies cyclables car elle dispose d'un moteur et il encourage la ville à faire une réflexion sur le sujet.

Mme Valentine Poch
Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME)

Madame Poch est directrice générale du GRAME. Elle est accompagnée de l'ancien directeur général, M. Jean-Francois Lesage qui présente le mémoire de l'association. Il mentionne que le GRAME existe depuis 18 ans, qu'il s'agit d'un groupe de recherche indépendant qui vise à trouver des solutions locales en tenant compte des enjeux globaux du transport.

Il fait ressortir les points essentiels du mémoire. Tout d'abord, il mentionne que les transports en commun ne doivent plus se limiter aux seuls autobus et métro. Il indique que le plan de transport doit absolument favoriser une diversification de l'offre de transports publics : trolleybus, taxibus, bus articulés, différents formats de tramways, etc. et accroître l'ouverture pour ces options.

Sur le chantier concernant le tramway, M. Lesage pense que le plan doit proposer le développement d'un réseau plus étendu de tramway que celui présenté et rendre prioritaire l'axe vers l'ouest du territoire, ce qui ferait de cette option l'une des principales mesures de mitigation des travaux de réfection de Turcot. L'organisme propose aussi de transformer la ligne bleue du métro en réseau de tramway sous-terrain et de surface.

M. Lesage souhaite que le plan soit bonifié en y intégrant des objectifs chiffrés de réduction de l'usage et de la possession de véhicules. L'organisme maintient son opposition au prolongement de l'A-25 et favorise la recherche de solutions alternatives.

En terme de financement, le GRAME estime que la ville n'aura tout simplement pas le choix d'utiliser les outils de financement sur lesquels elle a juridiction : péage routier et

taxe sur le stationnement. Outre les deux mesures ci-devant mentionnées, le GRAME propose les mesures suivantes pour financer le plan de transport : la taxe sur l'essence, les redevances fédérales et les frais d'immatriculation.

Michel Tremblay, président
Association des résidants de Cité Jardins

Dans le mémoire présenté à la commission, l'Association des résidants de Cité Jardins a principalement fait valoir les points suivants en matière de marche, de sécurité et de cyclisme **:**

- rendre plus visibles et mieux protégées les traverses pour piétons et cyclistes;
- élargir les trottoirs sur les boulevards (Viau et Rosemont) car les véhicules roulent très vite près des piétons, en plus de les éclabousser lorsqu'il y a accumulation d'eau;
- réduire la vitesse près des écoles, notamment près de l'école Notre-Dame-du-Foyer;
- ajouter des pistes cyclables en site propre et relier les tronçons existants avant d'en développer de nouveaux;
- désigner la Cité-Jardin comme Quartier vert;
- 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;
- devancer le prolongement du métro vers Anjou en priorité.

Mme Marie-France Bellemare
Concert'Action Lachine
Madame Bellemare coordonne une table de concertation sur le développement social local qui regroupe des représentants des milieux communautaires, institutionnels, parabublics, des citoyens et des gens d'affaires de Lachine. Le but de la présentation est de démontrer l'appui de Lachine au plan de transport et d'exposer les préoccupations de Lachine en regard de ce plan.

Mme Bellemare fait d'abord état des problématiques vécues dans l'arrondissement de Lachine :

- une problématique quant au transport vers les centres hospitaliers et de santé du centre-ville pour les personnes âgées en perte d'autonomie (personnes non admissibles au transport adapté);
- une problématique importante quant au transport collectif pour accéder aux emplois dans les parcs industriels de Lachine : nord de l'A-20 et rue Norman;

- une problématique quant au transport collectif du centre-ville de Montréal vers l'arrondissement Lachine (à l'exception de la période de pointe du soir) et de l'arrondissement Lachine vers le centre-ville de Montréal (à l'exception de la période de pointe du matin);

- une problématique importante quant au transport collectif à l'intérieur même de l'arrondissement Lachine (difficulté d'accès à plusieurs secteurs de l'arrondissement);

- une problématique quant au transport collectif entre l'arrondissement Lachine et l'arrondissement Lasalle;

- la situation vécue par Lachine au niveau du transport en commun est similaire à celle vécue par les banlieues périphériques : longueur des trajets, nombre de trajets restreints, faible fréquence des passages, etc.

En conclusion, l'organisme souhaite que les orientations du plan de transport en faveur du transport collectif soient développées par des mesures concrètes, que ces mesures se rendent dans les arrondissements plus éloignés comme Lachine, et que soit pris en compte le fait que certains arrondissements partent quelques pas derrière les arrondissements centraux. L'organisme demande de considérer ces arrondissements prioritaires dans le calendrier des mesures qui seront appliquées. Mme Bellemare insiste sur le fait qu'on a besoin de joueurs régionaux pour appuyer le plan de transport.

M. Applebaum donne la parole à M. Bernard Blanchet qui souhaite faire un commentaire. M. Blanchet indique que le message reçu est qu'au lieu de régler les problématiques à la pièce, il faut travailler en équipe en mettant à contribution tous les intervenants impliqués.

M. Jean-François Hallé
Les amis de la montagne

M. Hallé représente Les amis de la montagne, un organisme fondé en 1986 dont la mission est la conservation et la mise en valeur de la montagne en privilégiant l'engagement de la communauté et l'éducation à l'environnement. Le mémoire présenté par l'organisme s'inscrit dans une longue tradition de collaboration avec la Ville de Montréal.

M. Hallé rappelle que la majorité des chantiers proposés dans le plan de transport vont tous dans le sens des interventions demandées par Les amis de la Montagne. Toutefois, le premier chantier sur l'implantation d'un réseau de tramways au centre de l'agglomération touche directement l'intégrité de la montagne. Ce projet évalue la possibilité de relier les lignes de l'avenue du Parc et de Côte-des-Neiges dans le parc du Mont-Royal.

Le mémoire présenté par Les Amis de la montagne propose d'amorcer une réflexion sur la place de la montagne dans la ville, de préserver son caractère unique et d'en améliorer les accès tout en diminuant les impacts visuels et environnementaux des voies routières. Les mesures suivantes sont proposées afin d'atteindre ces objectifs :

- augmenter la fréquence des autobus sur la ligne 11 avant d'évaluer la pertinence d'implanter un tramway sur Camilien-Houde;
- démanteler l'échangeur Remembrance-Côte-des-Neiges plutôt que de le réparer;
- réduire le chemin Remembrance et la voie Camilien-Houde à une route à deux voies bordées de trottoirs et récupérer la voie libérée pour aménager une piste cyclable;
- mesurer l'impact des transports sur le paysage du Mont-Royal et prendre des mesures pour protéger son identité spécifique;
- enfin, diminuer l'impact des stationnements sur le paysage de la montagne.

M Applebaum remercie M. Hallée et lui demande de précisions sur la proposition concernant le Chemin Remembrance. M. Hallé explique que ce Chemin est composé de quatre voies sans trottoirs. Un des projets porté par la table de concertation sur le Mont-Royal est de réduire le Chemin à une seule travée à deux voies qui se rencontreraient, ce qui permettrait de diminuer la vitesse et l'impact sur le paysage.

M. Dinu Bumbaru
Héritage Montréal

M. Dinu Bumbaru présente Héritage Montréal, un organisme indépendant créé en 1975 par des Montréalais engagés dans la promotion de la conservation et de la mise en valeur du patrimoine historique, architectural, naturel et culturel des communautés du Québec. L'organisme a évidemment une forte préoccupation pour l'aménagement du territoire et la conservation du patrimoine.

M. Bumbaru remercie la commission de lui donner l'occasion de s'exprimer et apporte quelques éléments d'observation sur le plan de transport. Il apprécie d'abord l'importance accordée aux questions d'aménagement et la reconnaissance faite aux déplacements à pied et il salue toutes les mesures qui sont mises de l'avant à ce chapitre dans le plan de transport. Il insiste sur la notion des impacts patrimoniaux qui est absente du plan et dont il faut tenir compte. Il aurait aimé que le plan de transport soit présenté dans un contexte historique qui offre à la population des repères pour mieux examiner les propositions avancées.

Les principales propositions d'Héritage Montréal concernent la mise en œuvre de mesures réalisables dans le cadre politique et financier actuel de la Ville et la priorisation de propositions associées à l'amélioration des déplacements pédestres au centre-ville et dans les quartiers ainsi que des mesures favorables à l'utilisation du vélo.

L'organisme suggère d'intégrer au plan de transport le développement d'une desserte d'éco-navettes urbaines reliant les ensembles emblématiques du cœur de la métropole que sont le Vieux-Montréal, le canal Lachine, le centre-ville, le Mont-Royal et le Quartier latin plutôt que de miser sur un nouveau tramway. Héritage Montréal recommande de limiter l'accroissement de l'offre de stationnement au centre-ville pour réduire les pressions automobiles sur les quartiers anciens qui l'entourent.

Héritage Montréal se dit préoccupée par le traitement réservé aux quartiers anciens adjacents au centre-ville et souhaiterait plus de fermeté dans la mise en oeuvre de certains éléments du plan d'urbanisme dont ceux qui visent à réduire le nombre de stationnements.

L'organisme juge essentiel de mettre en place un mécanisme formel et obligatoire de suivi et de rapports qui porte tant sur les projets que sur les objectifs, notamment en terme de cohérence, de qualité d'aménagement et d'impact réel sur la qualité de vie.

Héritage Montréal salue les progrès réalisés et espère que des suites seront rapidement données au plan de transport, surtout pour les mesures qui peuvent être appliquées rapidement sur le terrain.

M. Applebaum remercie M. Bumbaru qui comme M. Hallé des Amis de la montagne a apporté un point de vue intéressant et a rappelé à la commission l'importance que l'on doit accorder aux questions patrimoniales.

M. Pierre Marcoux
Citoyen

M. Marcoux est ingénieur et réside dans le quartier du sud-ouest. C'est à titre de citoyen qu'il présente son mémoire qui aborde trois aspects du plan de transport : les pistes cyclables, les aménagements piétonniers et la sécurité des piétons.

M. Marcoux fait d'abord le relevé de plusieurs situations hasardeuses en ce qui a trait aux pistes cyclables. À l'aide de photos et de cartes, il démontre que les schémas d'aménagement des pistes cyclables comportent certaines lacunes. Il démontre qu'il y a des liens manquants dans certains pôles d'emplois, notamment la piste cyclable de la rue Jolicoeur qui n'est pas prolongée. Il mentionne que les citoyens qui utilisent le vélo comme mode de déplacement doivent avoir la possibilité de se rendre au travail, mais aussi dans les commerces et les centres d'achats. Il expose une autre lacune entre St-Henri et Westmount où il manque un lien sur le Chemin Glenn, dans la liaison nord-sud. Il faut également mention de la situation sur la rue Peel où l'on propose une piste cyclable et il se demande où les voitures vont pouvoir circuler avec le projet de tramway proposé. Dans ce secteur, il lui apparaît évident qu'il faut des liens entre le centre-ville et le projet de développement de Griffintown. Ce qu'il faut retenir selon lui, c'est que les cyclistes ont besoin de liaisons pour aller au travail et dans les commerces, c'est ce qui fait cruellement défaut dans son quartier.

Sur les aménagements piétonniers, M. Marcoux fait remarquer que la situation est inadéquate et inhospitalière aux abords des centres d'achats, autour de Lasalle notamment. Il cite l'exemple du Carrefour Angrignon, construit en 2004, et du magasin Canadian Tire en face duquel on ne trouvait que de l'asphalte. On a remédié à la situation l'an dernier seulement en aménageant des ilôts de verdure et des installations pour piétons. Il déplore que les comités d'urbanistes acceptent de projets qui ne comportent pas d'aménagements adéquats pour les piétons et les cyclistes et il dit espérer que le plan de transport change les façons de faire.

Sur le point de la sécurité des piétons, M. Marcoux estime qu'il faut améliorer la situation par le biais de campagnes d'éducation de la population tant aux niveaux municipal que provincial.

De son mémoire, mentionnons quelques-unes des recommandations proposées à cet égard :

- prévoir des voies prioritaires pour le covoiturage aux abords des ponts de la Rive-sud;
- revoir la carte d'ensemble du réseau cyclable présentée dans le plan de transport (figure 13) et s'assurer de la pertinence des liens cyclables qui y sont proposés;
- modifier les règlements de zonage pour obliger les propriétaires de centres commerciaux à prévoir un nombre suffisant de stationnements pour vélos;
- faire respecter la priorité des piétons à bon nombre de passages piétonniers et d'intersections;
- s'assurer qu'une campagne conjointe Ville et gouvernement du Québec soit réalisée en matière d'éducation populaire sur la sécurité des piétons et améliorer la signalisation relative aux traverses piétonnières;
- revoir l'ensemble des dispositions actuelles qui sont mises en place dans le but de permettre le déplacement sécuritaire des piétons aux intersections;
- faire appliquer par le SPVM le règlement concernant l'interdiction de stationner à moins de 5 mètres d'un signal d'arrêt;
- demander au gouvernement du Québec que des modifications soient apportées au Code de sécurité routière sur les questions suivantes : stationnement prohibé, limites de vitesse dans une zone scolaire, priorité aux piétons dans les intersections.

M. Applebaum remercie M. Marcoux pour sa présentation bien documentée, un travail exhaustif qui dénote une très bonne connaissance du quartier. Il remercie M. Marcoux d'avoir pris le temps de présenter à la commission l'état de la situation de son quartier et suggère de remettre ce document aux élus de son quartier.

M. Normand Noel
Croisières Navark

M. Noel est capitaine et président de la société les Croisières Navark qui opère une flotte de 10 bateaux strictement dédiés aux piétons et aux cyclistes dans la région de Montréal. M. Noël débute sa présentation en faisant un bref historique du transport par voie d'eau et des navettes nautiques.

Son mémoire tente de faire la lumière sur trois points : les navettes nautiques peuvent-elles être considérées comme un transport en commun et devraient-elles faire partie du réseau de transport en commun ? Les navettes nautiques sont-elles en mesure de déplacer des gens aux heures de pointe ?

Pour M. Noël, on oublie souvent que Montréal est une île et que la meilleure façon de se rendre sur une île, c'est par bateau. Il précise que les navettes nautiques exploitées par sa compagnie permettent principalement de relier les pistes cyclables entre elles, par exemple aux îles de Boucherville, entre Lachine et Châteauguay.

Il considère que les navettes fluviales peuvent être considérées comme du transport en commun, dans la mesure où c'est une façon d'encourager le transport collectif. Selon lui, le principal défi est de répondre aux demandes aux heures de pointe. Il faudrait également disposer de plus gros bateaux, comme ceux qui assurent la navette quotidiennement entre Staten Island et Manhattan aux États-Unis. Il faudrait que les installations portuaires permettent d'accueillir le flot de voyageurs et que des systèmes de transport les prennent en charge pour les disperser dans la ville. Pour lui, le réseau tramway serait un excellent véhicule.

En résumé, si on veut intégrer un service de transport en commun aux navettes fluviales, il faut: des quais d'embarquement plus faciles d'accès, des espaces de stationnements adéquats, et des équipements adaptés à la navigation sur une base annuelle.

En conclusion, M. Noël estime qu'il n'est pas difficile de convaincre les gens de prendre le bateau; le plus difficile serait de mettre en place et d'organiser les équipements nécessaires : bateaux, installations portuaires, horaires de traversées. Il note que l'expertise existe à Montréal et que celle de la Société des traversiers du Québec pourrait être mise à profit.

M. Jean-Sébastien Dufresne, président
Forum jeunesse de l'Île de Montréal

M. Dufresne est président du Forum jeunesse de l'Île de Montréal, un organisme de concertation de la Conférence régionale des élus de Montréal représentant plus de 500 groupes jeunesse de la région. Ses 26 membres élus proviennent des milieux étudiant, socio-économique, socio-communautaire, des arts et de la culture, de l'environnement ainsi que des sports et des loisirs.

Il débute sa présentation en précisant que Montréal compte plus de 400 000 jeunes âgés de 15 à 29 dont un peu plus de la moitié sont des étudiants de niveau secondaire. et qui utilisent dans une très forte proportion le transport actif et collectif comme mode de déplacement quotidien.

M. Dufresne salue le plan de transport comme étant ambitieux, et dans lequel l'organisme privilégie les projets concrets et simples à réaliser.

Au titre des recommandations d'ordre général, M. Dufresne souligne la nécessité de prioriser la qualité de vie des jeunes et de l'ensemble de la population et de miser sur des actions concertées et une vision intégrée pour la mise en œuvre du plan. M. Dufresne rappelle également l'importance de soumettre l'utilisation de la voiture solo à des mesures contraignantes et de maintenir une tarification abordable.

Sur la question du transport en commun, l'organisme souhaite que seuls les chantiers réalistes et abordables soient priorisés comme l'ajout d'autobus, l'amélioration des services de la STM, l'aménagement de voies réservées. L'organisme ne soutient pas en priorité la réalisation de projets d'envergure et coûteux tels que la construction d'un réseau de tramway et le prolongement du métro, mais insiste sur l'importance d'avoir des horaires flexibles qui répondent aux besoins de la clientèle jeunesse.

En ce qui a trait à la question du vélo, le Forum jeunesse fait valoir la nécessité de relier les pistes cyclables aux institutions d'enseignement postsecondaires et de développer un réseau cyclable qui réponde à des critères rigoureux de sécurité en favorisant par exemple les pistes avec des délimitations physiques entre les voitures et les cyclistes. M. Dufresne ajoute que les nouvelles pistes cyclables doivent s'étendre aux secteurs non desservis, aux quartiers périphériques ainsi qu'aux principaux pôles d'emplois. Quant au stationnement de vélos, le Forum jeunesse recommande à la Ville d'intervenir auprès des exploitants actuels de stationnements intérieurs et extérieurs pour qu'ils prévoient des espaces avec supports sécuritaires pour les vélos. L'organisme souhaite que des supports à vélo fiables soient installés dans des endroits stratégiques tels que les stations de métro, les stationnements extérieurs et intérieurs.

Le Forum jeunesse propose dans son mémoire des mesures concrètes pour améliorer la situation des piétons à Montréal. L'organisme recommande entre autres à la Ville de mettre en oeuvre dès maintenant la charte du piéton et d'établir des plans de gestion de déplacements pour tout projet de piétonisation. Notamment, M. Dufresne suggère que les rues Ste-Catherine, Mont-Royal et Duluth soient réservées exclusivement aux piétons, de façon sporadique, et que des événements du type *En Ville sans ma voiture* se multiplient afin de faire la promotion de la marche.

Pour les étudiants, la tarification du transport en commun est un enjeu important. Sur cette question, le Forum jeunesse insiste pour que le transport en commun demeure accessible à tous et que les hausses de tarifs ne dépassent pas le taux d'inflation. M. Dufresne propose qu'un tarif étudiant, sans discrimination d'âge, soit mis en vigueur et que cette mesure soit réalisée en partenariat avec les institutions post secondaires et universitaires. Un programme de laissez-passer universel devrait aussi être mis en place selon l'organisme, tel qu'il en existe ailleurs au pays et plus particulièrement à l'Université de Sherbrooke qui propose le transport en commun gratuit à tous ses étudiants.

La question du financement du plan de transport a aussi soulevé des préoccupations de la part du Forum jeunesse qui propose à la Ville d'évaluer la possibilité de mettre en place un système de versement transport, de prélèvement d'une taxe sur la masse salariale des entreprises privées et des institutions publiques de neuf employés et plus. L'organisme recommande également que des postes de péages, flexibles et adaptés

selon les modes de transport, soient mis en place sur toutes les infrastructures menant à l'Île.

En conclusion, le Forum jeunesse de l'île de Montréal souhaite qu' un suivi rigoureux quant à la mise en œuvre du plan soit effectué et pour ce faire, l'organisme propose la création d'un comité de suivi représentatif et composé des acteurs du domaine des transports et des divers usagers, les jeunes et les aînés notamment. M. Dufresne propose que des indicateurs de résultats quantifiables soient déterminés.

M. Applebaum demande des précisions à M. Dufresne sur sa proposition de contribuer à un fonds supplémentaire pour mettre en place des tarifs réduits ou un laissez-passer pour les étudiants.

Étant lui-même titulaire d'un laissez-passer de l'Université de Sherbrooke, M. Dufresne explique que dans le milieu des jeunes, on est conscient et ouvert à l'idée de contribuer à ce financement, mais dans une perspective d'utiliser le transport collectif. Dans le cas de l'Université de Sherbrooke où de nombreux étudiants possèdent une voiture, on a évalué le coût engendré par la construction de nouveaux stationnements.

M. Bernard Blanchet trouve importante cette préoccupation soulevée par les jeunes. Il trouve périlleux toutefois d'établir des comparables avec la Ville de Montréal où les masses critiques ne sont pas les mêmes. Pour mettre en place des mesures de ce genre, il soulève la nécessité de s'allier à des partenaires.

M. Dufresne précise que son mémoire indique clairement que le Forum jeunesse appuie la Ville pour diversifier ses sources de financement. Il trouve important de mesurer le coût engendré par le fait de ne pas prendre de telles mesures justement, le coût du stationnement, le coût environnemental.

M. Martin St-Pierre
Chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord

M. Saint-Pierre est directeur général de la Chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord qui compte 300 membres et dont l'objectif est de favoriser le développement économique de ce secteur de la ville. Il concentre sa présentation sur des extraits essentiels du plan de transport qui touchent les problématiques et les enjeux dans le nord-est de Montréal.

La question du réseau routier est un point central de son intervention. La CCIMN soutient la Ville dans son effort d'améliorer le réseau routier, ce qui favorise l'accessibilité au territoire de Montréal-Nord. À cet égard, la Chambre de commerce se réjouit du projet de raccordement du boulevard Langelier entre Des Grandes-Prairies et Henri-Bourassa. Les projets de réouverture d'une voie réservée pour autobus sur le boulevard Pie-IX et d'une voie en site propre sur le boulevard Henri-Bourassa et de la mise en service du train de l'Est prévue en 2009 vont aussi dans ce sens.

Toutefois la CCIMN déplore l'omission du projet de parachèvement de l'autoroute 25, le grand oublié du plan de transport. Il rappelle que l'ajout de nouveaux liens routiers dans la desserte nord-sud des secteurs de l'Est de Montréal est essentiel afin de désenclaver l'est de Montréal et de Laval et mieux mettre en valeur des terrains à haut potentiel de développement.

En matière de financement, la Chambre de commerce dit s'inquiéter que le Plan fasse abstraction des modalités de financement. Pour M. St-Pierre, il serait intéressant d'envisager qu'un consortium privé puisse s'impliquer dans certains chantiers du Plan, car les gouvernements pourraient consacrer leurs efforts et leurs budgets à améliorer le transport en commun dans toute la région métropolitaine. Il estime que la taxe prévue sur les espaces de stationnement par exemple n'est pas une mesure efficace pour réduire les déplacements en automobile.

M. André Bélisle, président
Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)

M. Bélisle remercie la commission de lui permettre de présenter un point de vue différent. Il commence par présenter son organisme : l'Association québécoise de lutte

contre la pollution atmosphérique a été fondée à Montréal en 1982, elle fait la promotion de mesures permettant de réduire les émissions polluantes et la consommation d'énergie provenant du secteur des transports. Dans cette perspective, l'AQLPA encourage le recours aux transports collectifs comme moyen de réduire les émissions à l'origine du smog, des pluies acides, de la destruction de la couche d'ozone et du réchauffement planétaire.

M. Bélise mentionne que le mémoire de l'Association met l'accent sur des mesures qui peuvent être appliquées rapidement et qui apporteront des résultats concrets. M. Bélisle précise que l'amélioration du transport en commun a toujours figuré parmi les priorités de la ville. Il souligne le travail remarquable effectué par le réseau de surveillance de l'air, un outil qui a permis de connaître la situation de la pollution atmosphérique sur le territoire de Montréal.

Le mémoire de l'AQLPA propose quelques pistes de solutions pour améliorer le plan de transport, il s'agit de mesures simples et peu coûteuses :

- prioriser la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation lors de tout nouvel aménagement routier et lors des travaux de réfection;
- assurer la libre circulation des bus sur les voies réservées par l'application d'une réglementation prévoyant des sanctions financières pour les contrevenants;
- assurer la libre circulation des vélos sur les pistes cyclables par l'application d'une réglementation prévoyant des sanctions financières envers les contrevenants;
- mettre en place un programme d'inspection des véhicules car la Ville possède les outils réglementaires et les connaissances requises;
- accélérer la mise au rancart des vieux véhicules tout en favorisant le transport en commun par le biais du programme "Faites de l'Air", un programme qui offre un abonnement de transport en commun aux gens qui se débarrassent de leur vieux véhicules.

M. Bélisle termine sa présentation en soulignant le travail réalisé dans ce plan de transport qui intègre ce que l'organisme demande depuis longtemps.

**M. Guy Raynault, directeur du développement urbain,
Conférence régionale des élus de Montréal (CRÉM)**

M. Raynault est accompagné de M. Nicolas Gagnon qui a participé à la rédaction du mémoire. Il présente ce mémoire au nom du président de la CRÉ de Montréal et rappelle que la CRÉ de Montréal regroupe les élus locaux de la ville et des villes défusionnées, mais aussi les 28 députés de l'Île.

Il souligne la qualité et l'originalité du plan de transport, son parti pris pour le transport en commun et il salue le fait qu'on reconnaisse enfin que le modèle de « tout à l'auto » est dorénavant obsolète. Il est heureux de constater enfin l'importance accordée aux transports collectifs et actifs et au transport des marchandises.

Il mentionne quelques suggestions d'ordre général : se donner des objectifs clairs et quantifiables liés aux transports modaux, à la réduction des GES et au nombre de places de stationnements.

Bien que le mémoire de la CRÉ intervienne sur chacun des 21 chantiers du plan de transport, M. Raynault n'a présenté que les chantiers qui ont été priorisés par son organisme :

1. Le projet de navette ferroviaire entre l'aéroport Trudeau et le centre-viille est jugé prioritaire et essentiel par la CRÉ. Il y a 11 millions de personnes qui entrent chaque année à Montréal et il est important que les entrées et les accès au centre-ville soient bien faites.

2. La CRÉ appuie l'ensemble des mesures proposées pour améliorer l'offre de services de la STM. Le choix d'un seul l'indicateur de résultat (achalandage) est insuffisant pour la mise en oeuvre efficace du plan de transport. La CRÉ recommande qu'un objectif visant la part modale du transport en commun soit adopté dans la version finale du plan de transport.

3. La CRÉ appuie le chantier de la modernisation de la rue Notre-Dame. La rue Notre-Dame fait partie des grands axes routiers par lesquels sortent chaque jour plus de 200 camions du port de Montréal.

4. La CRÉ appuie la réalisation du train de l'est, un projet intéressant qui fait le lien avec
la banlieue. M. Raynault fait ressortir des éléments du rapport Bernard qui concluait qu'il ne faut pas construire une muraille de Chine autour de Montréal, mais faire en sorte
qu'on puisse arriver en ville par transport en commun.

5. La CRÉ appuie toutes les mesures qui favorisent la sécurité des déplacements et recommande la mise en place d'un programme de sensibilisation au civisme dans les transports en commun.

6. La question de la vocation économique de Montréal et du transport des marchandises
est soulevée par la CRÉ qui a mis en place avec d'autres partenaires le CTIM afin de trouver des solutions au transport des marchandises.

7. Sur la question du financement, la CRÉ estime que tout le monde devrait payer pour le transport en commun, y compris les entreprises, par le biais d'un impôt basé sur la masse salariale, comme ça se fait en France.

Il termine sa présentation en parlant de la notion de l'accessibilité universelle qui doit être considérée comme une priorité.

M. Blanchet remercie la CRÉ d'avoir abordé la question du transport des marchandises, un volet important du plan de transport. M. Raynault estime qu'à cet égard, le plus grand défi pour la CRÉ sera l'harmonisation des mesures avec la Ville, car 85% du transport des marchandises se fait à Montréal.

La liste des personnes inscrites ayant été épuisée, M. Michael Applebaum mentionne en terminant le nom des personnes et des organismes qui ont déposé un mémoire à cette séance sans le présenter oralement. Il s'agit de M. Gilles Beaudry, de M. Robert Desvignes, de M. Michel Ducharme, président du Conseil régional de la FTQ du Montréal métropolitain, de Mme Lucie Verret, du Regroupement des résidants du secteur Toupin, Ville St-Laurent et de M. Paul Wren, président directeur général de Transdev Canada.

4. Période de questions des membres de la commission

M. Blanchet remercie publiquement les membres de la commission de lui avoir permis de siéger à la commission tout au long des travaux sur le plan de transport.

5. Varia

Sans objet

6. Levée de l'assemblée

Avant de lever l'assemblée, M. Applebaum rappelle que la date de l'assemblée d'adoption des recommandations sera annoncée ultérieurement dans les journaux. Toutes les personnes ayant déposé un mémoire en seront informés via leur courriel. Tous les mémoires peuvent être consultés sur le site de la commission.

Il prend le temps de remercier toutes les personnes qui sont venues présenter leur mémoire devant la commission et toutes celles qui l'ont fait parvenir par la poste. Il remercie aussi chaleureusement les représentants du SITE et de la STM pour le soutien constant apporté tout au long du processus d'étude publique du plan de transport. Il remercie la secrétaire-recherchiste pour l'organisation de la logistique de l'ensemble des assemblées, la préparation des documents d'analyse et la compilation des mémoires. Il

rappelle que cette consultation a connu un succès sans précédent.

Sur une proposition de M. Campbell Stuart, appuyée par M. Sylvain Lachance, la séance est levée à 13h15.

ADOPTÉ LE : 27 MARS 2008

Original signé

M. Michael Applebaum
Président

Original signé

Mme Christiane Bolduc
Secrétaire recherchiste