

Mémoire
concernant
le Plan de transport 2007
de la Ville de Montréal

Déposé à la
Commission du conseil d'agglomération

par la

Conseil régional FTQ Montréal métropolitain

Août 2007

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|-----------|
| TABLE DES MATIÈRES | 3 |
| LE CONSEIL RÉGIONAL FTQ MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN | 5 |
| Notre représentativité | 5 |
| Nos priorités | 5 |
| L'emploi et le développement socio-économique | 5 |
| La qualité de vie | 6 |
| L'étalement urbain | 6 |
| INTRODUCTION | 7 |
| PARTIE 1 : NOTRE APPROCHE | 9 |
| Il faut agir | 9 |
| Pour un plan global visant la réduction des déplacements en automobile | 10 |
| La priorité au transport en commun | 11 |
| Mais pas à tout prix | 13 |
| Une volonté de résultat | 13 |
| Le financement | 14 |
| Le rôle de la CMM | 14 |
| PARTIE 2 : DES PROJETS QUI RETIENNENT NOTRE ATTENTION | 15 |
| Le Plan de transport de la ville de Montréal | 15 |
| PARTIE 3 : DES CIBLES QUI MÉRITENT NOTRE ATTENTION | 16 |
| Faire du transport en commun la pierre angulaire du développement de Montréal. | 16 |
| Favoriser les déplacements à vocation économique et le transport des marchandises. | 17 |
| PARTIE 4 : DES PROJETS QUI MANQUENT DE PROFONDEUR | 17 |
| Des projets qui doivent être élaborer avec la région | 17 |
| Les péages, les tarifs variables et la taxe versement transport | 18 |

| | |
|---|-----------|
| Le camionnage | 19 |
| PARTIE 5 : D'AUTRES INTERVENTIONS ESSENTIELLES | 20 |
| Le transport en commun et le covoiturage | 20 |
| La continuité des réseaux | 21 |
| Le train de banlieue de Mascouche – Repentigny - Montréal | 22 |
| Les nouveaux ponts | 23 |
| L'autoroute 440 | 25 |
| La situation de la congestion dans le Sud-Ouest du centre-ville jusqu'à Dorval | 26 |
| L'autoroute 30 | 26 |
| L'ajout de voies sur le pont Mercier pour du transport en commun | 27 |
| La voie réservée sur les estacades du pont Champlain | 27 |
| Le plan de développement du Réseau de transport de Longueuil (RTL) | 28 |
| CONCLUSION | 31 |

Le CONSEIL RÉGIONAL FTQ MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN

Le Conseil régional FTQ Montréal métropolitain n'a pas voulu manquer cette occasion d'intervenir dans le dossier du Plan de transport 2007 de la Ville de Montréal compte-tenu de la grande importance de ce dossier pour l'ensemble de la population de la région montréalaise et pour les travailleurs et les travailleuses que nous représentons.

Notre représentativité

Le Conseil régional FTQ Montréal métropolitain représente les affiliés de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ) des villes de Montréal, Laval et Longueuil et de la zone de la Rive-Sud de Montréal qui va de Beauharnois à Varennes, touchant les MRC de Lajemmerais, Champlain et Roussillon. Nous représentons ainsi plus de 200 000 travailleurs et travailleuses de tous les types d'industries et de services, du secteur privé et du secteur public.

Notre mission fondamentale étant l'amélioration des conditions de travail et de vie de nos membres, toutes les questions reliées au développement social et économique de la région nous interpellent. Nous portons un intérêt particulier à la question du Plan de transport de la Ville de Montréal parce que nous représentons des travailleurs et des travailleuses qui doivent régulièrement se rendre à leur travail en empruntant les divers axes de transport et les transports en commun. D'ailleurs, nos constats, nos questionnements et nos solutions émanent des expériences et des connaissances concrètes de ces travailleurs et travailleuses qui vivent quotidiennement au cœur de la problématique. Mais nous abordons également la question d'un point de vue régional qui reflète aussi les préoccupations de l'ensemble de nos membres en tant que citoyennes et citoyens, résidents de quartiers et usagers de divers modes de transport.

Nos priorités

Depuis plusieurs années, nous intervenons au sein de diverses instances de développement local et régional, à la faveur du relèvement social et économique de la population de la région. Comme la problématique du déplacement de la main-d'œuvre et de la congestion va en empirant, la qualité de vie en est autant diminuée. De plus, nous soutenons que cette congestion est un facteur important qui nuit au développement de l'emploi et du développement socio-économique de même qu'à la qualité de vie de la population vivant en périphérie.

L'emploi et le développement socio-économique

Depuis 25 ans, la ville de Montréal a été sérieusement touchée par les fermetures industrielles et les licenciements collectifs; on a assisté au déplacement de l'emploi vers l'Ouest de l'Île, vers Laval, vers les Basses Laurentides, et vers la Rive-Sud de Montréal. Les emplois du secteur tertiaire ont aussi donné lieu à une concentration des

emplois de bureau au centre-ville de Montréal. Le déplacement de la main-d'œuvre est un enjeu majeur pour une grande ville. Le problème de circulation gêne sans contredit le développement économique et devient un frein majeur à la création d'emplois et à la productivité tout en engendrant des problèmes de qualité de l'air. Pour le relèvement économique et social des travailleurs et travailleuses, citoyens et citoyennes, il est urgent de faciliter l'accès à des infrastructures adéquates de transport. En ce sens, pour nous, l'amélioration de la mobilité des personnes et des marchandises sur l'île de Montréal doit aussi s'inscrire dans un objectif de relance de l'emploi dans la métropole du Québec et doit agir directement sur cette problématique.

La qualité de vie

Par ailleurs, les solutions apportées aux problèmes de circulation doivent aller de pair avec l'amélioration de la qualité de vie. À cet égard, nous avons deux préoccupations. Il faut, d'une part, réduire le temps de transport et la fatigue qui en découle pour les personnes, en particulier les travailleurs et les travailleuses qui, au jour le jour, subissent les problèmes de congestion. D'autre part, il faut considérer la qualité de l'environnement des gens, citoyens et citoyennes, qui résident dans les quartiers touchés. Environnement visuel et sonore, qualité de l'air et sécurité sont donc également au nombre de nos priorités.

L'étalement urbain

Toutes les grandes villes ne peuvent s'épanouir sans un accroissement de la population qui développe d'abord les quartiers de la ville pour ensuite développer les banlieues. Montréal n'a pas échappé à cette règle; la population ne pourrait évidemment pas toute loger sur l'île et revendiquer des maisons uni familiales et des jardins. Nous considérons que l'étalement urbain a été grandement facilité, il y a une trentaine d'années, par le développement des infrastructures routières. Amplifié par l'étalement économique et l'étalement de l'emploi sur un plus grand territoire, ce phénomène entraîne d'énormes coûts, tant économiques qu'environnementaux. La congestion routière d'aujourd'hui est l'une des conséquences d'un étalement urbain mal planifié par les gouvernements qui n'ont jamais réagi en limitant le développement à des zones précises et par la mise en place de moyens collectifs de transport efficaces pour les desservir. Par contre, une circulation facilitée était nécessaire pour le développement de la ville mais elle a incité davantage de familles à s'éloigner du centre de la région tout en y gardant leur emploi. La question n'est certes pas simple. Une politique favorisant l'habitation sur l'île est nécessaire. Mais nous croyons aussi que les solutions à envisager pour améliorer la mobilité sur Montréal doivent contribuer à freiner l'étalement urbain plutôt qu'à le favoriser.

INTRODUCTION

Nous partageons toujours certaines observations contenues dans le *Plan de gestion des déplacements Région métropolitaine de Montréal* du ministère des Transports du Québec (MTQ) concernant le développement d'un réseau global de transport pour permettre à Montréal de jouer son rôle de Métropole du Québec :

La capacité d'utiliser plus efficacement les transports comme outil de développement économique aura des répercussions positives sur les entreprises et les emplois de la région métropolitaine de Montréal, mais aussi sur ceux de l'ensemble du Québec...

Il est généralement admis que le développement des réseaux de transport routier et de transport en commun agit comme catalyseur du développement urbain...

La promotion du transport en commun et la gestion de la demande de transport visent à limiter les nuisances liées à l'utilisation de l'automobile, telles que la pollution atmosphérique et le bruit.

Selon nous, le constat que faisait le MTQ dans le dossier de la rue Notre-Dame trouve application dans l'actuel cas de la congestion soutenue des infrastructures reliant Montréal :

Ces mêmes problèmes permettent de définir la problématique « transport et déplacements » à la fois locale et régionale (automobiles, piétons, cyclistes, camions et transport en commun). Ces problèmes montrent également que les particularités du milieu traversé et l'histoire du projet exigent une solution qui va au-delà de la problématique « transport » et mène vers une approche de type « projet urbain » intégrant évidemment la problématique « transport » (circulation, sécurité routière), mais également l'amélioration de la qualité de l'environnement et du cadre de vie, ainsi que le soutien au développement du milieu et le soutien au développement d'une identité collective.

Bien qu'avec la mise en place de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), nous nous questionnons sur le rôle de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), nous tenons compte du travail fait par l'AMT et de son projet de développement des infrastructures qui est un outil pour guider nos actions. Plusieurs projets du Plan de Montréal reprennent les projets souhaités dans les documents de l'AMT. L'AMT joue un rôle comme développeur régional et les problèmes de Montréal passent par un règlement régional :

La région métropolitaine est au cœur des activités économiques, sociales et culturelles du Québec. Le réseau de transport en commun qui dessert la région contribue directement à cette vitalité en permettant chaque jour à près de 750,000 personnes de se déplacer de manière efficace, économique et écologique.

L'AMT a notamment pour mission d'accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région

métropolitaine de Montréal. Ce faisant, elle participe activement à la préservation de l'environnement et de la qualité de vie urbaine.

La clientèle potentielle est constituée des 3 200 000 citoyens de la région qui ont accès aux transports en commun.

L'AMT répond aussi aux besoins d'une clientèle indirecte que sont les entreprises et les employeurs, les établissements scolaires, de santé et autres qui comptent sur des systèmes performants de transport des biens et des personnes pour accomplir leurs activités. Elle cherche à tisser avec eux des liens privilégiés.

Dans la première partie de ce mémoire, nous présenterons l'approche à partir de laquelle nous avons analysé les projets proposés : celle d'un plan global visant la réduction du nombre d'automobiles et accordant la priorité au transport en commun. Par la suite, nous traiterons, en deuxième partie, des solutions qui retiennent notre attention, en troisième partie, des cibles qui méritent notre attention en regard de notre approche, en quatrième partie, des pistes qui manquent de profondeur et, en cinquième partie, des commentaires et des recommandations sur certains projets ne portant pas directement sur le Plan de transport de Montréal mais qui préoccupent les travailleurs et travailleuses. Nous terminons avec une courte conclusion.

Ces commentaires et recommandations doivent être accueillis comme des éléments de solution nécessaires dans un plan global pour faire face aux problèmes de circulation et d'engorgement de l'Île de Montréal dans une optique de développement économique et social.

Partie 1 : NOTRE APPROCHE

Il faut agir

Disons tout d'abord que la situation actuelle est très contraignante et qu'il est essentiel d'agir. Les problèmes de circulation et de congestion des voies routières sur et dans Montréal créent des inconvénients majeurs aux travailleurs et aux travailleuses, aux citoyens et aux citoyennes de même qu'aux entreprises et à l'industrie du camionnage, et par le fait même, à l'économie de Montréal. Personne n'y trouve son compte sauf les entreprises pétrolières et les gouvernements avec la taxation. Circuler dans Montréal comme traverser les ponts pour se rendre sur l'Île demeurent un cauchemar aux heures de pointe qui s'étalent de plus en plus.

De plus, comme on le constate depuis l'ouverture du métro à Laval, Laval et Longueuil ayant développé des pôles d'emploi, tant par l'arrivée d'entreprises de services que par le développement de parcs industriels, la main d'œuvre de Montréal qui s'y rend, subit aussi de grands ralentissements lorsqu'aux heures de pointe les rues sont envahies et bloquées et que le nombre de voies est réduit par les voies réservées. En d'autres mots, il y a du trafic dans tous les sens mais les usagers des voies réservées sont les grands gagnants.

Il est indéniable que la congestion systématique des grandes artères aux périodes de pointe a aussi des retombées désastreuses sur les réseaux routiers locaux. Chacun cherche la rue exceptionnelle qui lui permettrait de se sauver de la congestion. Tout comme nous le disions dans notre mémoire sur la modernisation de la rue Notre-Dame¹, où se retrouvent encore les mêmes problèmes malgré certains travaux d'amélioration, les effets directs sont très néfastes pour la population des quartiers touchés : une forte circulation sur des avenues secondaires et une vitesse accrue des véhicules. Si l'on ajoute à cela les éléments de pollution sonore, visuelle et atmosphérique cela n'a rien de réjouissant pour la population des quartiers avoisinant tant les grands axes qu'à l'approche des ponts.

Jusqu'à maintenant, la solution des voies réservées pour le transport en commun a amélioré le service aux usagers mais n'a pas permis de corriger la situation de la congestion. Oui, cela a produit une nette amélioration et il faut poursuivre dans ce sens. Cela a certes amélioré la mobilité des usagers du transport en commun mais, sur certaines artères, la perte d'une voie de circulation a augmenté la congestion et ralenti l'efficacité pour tous les véhicules, y compris ceux du transport en commun régulier. La cohabitation sur une artère comme le boulevard Pie IX devient plus compliquée avec la perte d'une voie aux heures de pointe : autos, camions, vélos et autobus sur 2 voies, c'est pas facile. Et l'on se retrouve dans un cercle vicieux sauf que les autobus sur les

¹ Mémoire sur le projet du ministère des Transports du Québec concernant le projet de MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME, présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, par le Conseil régional FTQ Montréal métropolitain, janvier 2002, 12 pages.

voies réservées roulent toujours. Les voies réservées doivent donc se multiplier pour poursuivre le travail d'efficacité et ainsi encourager plus d'automobilistes à prendre les transports en commun en y retrouvant la flexibilité qu'ils recherchent pour se rendre au travail.

Il est important d'agir rapidement parce que les problèmes de congestion limitent la région de Montréal dans son développement. Il faut redonner à la région l'efficacité recherchée par les milieux d'affaires pour créer de l'emploi. Et il faut aussi faire en sorte que la région offre à ses résidents des quartiers où il fait bon vivre.

Tout passe par la mobilité de la main-d'œuvre. On parle souvent de conciliation travail-famille. Les travailleurs et travailleuses parlent souvent de conciliation transport-famille.

Pour un plan global visant la réduction des déplacements en automobile

L'amélioration de la mobilité des personnes et des marchandises entre Montréal et ses banlieues doit s'inscrire, elle aussi, dans un plan global de gestion des déplacements des personnes et de la circulation des véhicules pour la grande région de Montréal. Le réseau global de transport de la région métropolitaine doit être mis en chantier et être complété puisque la situation va en s'aggravant un peu plus de jour en jour. On a déjà perdu assez de temps, d'efficacité et de productivité.

Les moyens proposés par la Ville de Montréal semblent aller dans le bon sens mais pourquoi ne pas déjà avoir mis en place les projets qui ne relèvent que de la ville? Toute la question des piétons, des vélos et des voies réservées ne demandent pas une étude ou un plan de transport si poussé, il suffit du bon vouloir des élus.

Selon nous, l'angle sous lequel la région doit aborder le problème de la mobilité est le suivant : il faut maximiser l'utilisation des infrastructures routières existantes en modernisant les équipements et en visant surtout à réduire le nombre de déplacements en automobile dans la région et non pas à développer de nouvelles infrastructures routières qui vont favoriser l'augmentation du nombre de personnes qui voyagent seules dans leur voiture. De nombreuses études s'entendent pour prédire que plus il y aura de routes et de ponts, plus il y aura d'automobiles et plus il y aura de congestion.

Mais il demeure que certaines infrastructures existantes demandent à être complétées pour soulager les artères de Montréal d'un important flux de véhicules. Beaucoup de rues de Montréal ne débouchent pas exigeant de faire de grands détours pour des arrondissements isolés. On parle aussi régulièrement de compléter l'autoroute 30, le pont de la 25, mais on parle peu de la 440 qui devait rejoindre la 40 à l'extrémité ouest de l'île de Montréal; ce tronçon désengorgerait de beaucoup l'autoroute 13, la Métropolitaine et les échangeurs Côte-de-Liesse et Décarie en dirigeant immédiatement les usagers sur le réseau de Laval et la Rive-Nord.

Dans une perspective de développement durable, la région métropolitaine doit donc opérer un changement de comportement de la part des automobilistes. Selon nous,

c'est la meilleure façon de décongestionner les infrastructures existantes tout en facilitant la mobilité des marchandises et en garantissant l'amélioration de la qualité de vie dans la région. Si on veut mettre en place des mesures pour atténuer les gaz à effet de serre, enlevons des automobiles et offrons-nous des autobus électriques ou au bio-gaz.

Il est impensable qu'un seul projet d'amélioration de la mobilité puisse régler les problèmes entre Montréal et ses banlieues de l'île, entre Montréal et Longueuil et Laval; il n'y a actuellement aucun lien efficace pour les autos et camions aux heures de pointe. En fait, bien que très efficaces, il y a le métro et les trains de banlieues mais ils ne suffisent pas à décongestionner Montréal à cause des axes desservis. De même, il ne suffit pas de limiter efficacement les déplacements des personnes et des marchandises sur l'île. Il faut aussi garantir une efficacité sur l'île elle-même et il faut faciliter les liens d'un bout à l'autre de la région, d'est en ouest comme du nord au sud et vice-versa. Le réseau ne peut supporter plus de véhicules, il faut offrir des transports en commun rapidement, c'est une priorité.

À ce niveau, le Plan de transport de Montréal englobe des améliorations aux moyens de déplacements sur l'île entière. Plusieurs projets proposés vont désenclaver des secteurs et permettre une desserte plus efficace tant pour la main-d'œuvre que pour le transport en permettant au transport en commun d'assurer une meilleure desserte.

Aussi l'apport des banlieues extérieures de l'île contribue pour beaucoup aux engorgements majeurs sur l'île. Il faut repenser le sens de nos choix collectifs. Les citoyens et citoyennes doivent en prendre conscience, tout comme les politiciens et les politiciennes. Plusieurs diront que le rôle de la Ville de Montréal est de s'occuper de ses résidents et résidentes et qu'on doit limiter la portée des interventions. Il faut cependant prendre en compte qu'une grande partie de la main-d'œuvre vient de l'extérieur et qu'elle contribue grandement à l'engorgement dont souffre Montréal. Montréal doit convaincre Laval et Longueuil de mettre en place des moyens efficaces rapidement aussi.

La priorité au transport en commun

Un véritable système de transport en commun est la meilleure solution pour diminuer le nombre de déplacements en automobile sur le territoire. Pour nous, cela signifie que ce système réponde efficacement aux besoins de transport des personnes sur l'ensemble du territoire. Le transport en commun doit devenir attrayant et avantageux par rapport à l'utilisation de l'automobile; il faut aussi donner un transport confortable.

Pour cela, nous croyons qu'il faut une véritable politique à long terme du transport en commun, accompagné des budgets nécessaires à sa mise en application. Cette politique doit prendre en compte tous les aspects de la mobilité des personnes, en particulier les besoins d'efficacité (rapidité et fiabilité), d'accessibilité (desserte à proximité des lieux de résidences et des lieux de travail), d'avantage économique (à coûts raisonnables et à motricité de nouvelle génération) et de sécurité (sur des sites

dédiés), et ce, sur l'ensemble du territoire de la région métropolitaine. Il ne nous revient pas d'élaborer une telle politique, mais nous tenons à soumettre ici quelques considérations qui nous semblent majeures.

Notre première considération porte sur les besoins de la main-d'œuvre. Présentement, des entreprises ont encore des difficultés de recrutement auprès des gens qui n'ont pas de voiture et pour qui le système de transport en commun est inefficace. C'est le cas pour les parcs industriels, installés « dans les champs », où aucun transport collectif ne se rend efficacement. Dans la délocalisation des entreprises, souvent à cause de l'expansion des activités sans terrain disponible ou rue assez grande, la Ville doit trouver des moyens de préserver des emplois dans les quartiers puisque le déménagement du vieux quartier vers le parc industriel demande souvent que des citoyens et citoyennes sans auto doivent se rendre dans des lieux peu accessibles efficacement. De plus, à cause de changements de pôle économique, plusieurs déplacements prennent une tangente contraire au mouvement du transport en commun. Des mesures doivent donc être envisagées pour faire en sorte que le transport en commun desserve efficacement les besoins de la main-d'œuvre. Les Sociétés de transport ont commencé, ça paraît, mais manquent de moyens financiers.

Notre deuxième considération, un peu plus spécifique, va dans le même sens que la première. À notre avis, le système actuel est trop « centre-villiste ». Bien que l'emploi soit en grande concentration au centre-ville, actuellement, le service de transport en commun desservant Montréal passe toujours par le centre-ville alors que de nombreux déplacements se font d'est en ouest (et vice versa) mais dans la partie nord (de Pointe-aux-Trembles vers Saint-Laurent et Pointe-Claire). La Rive-Sud se rabat vers le pont Champlain, le pont Victoria et la station Longueuil, qui elle, se dirige vers le métro Berri; pour les trains de banlieues, ils se rabattent au centre-ville. Le réseau de Laval est maintenant branché sur la ligne de métro nord-sud. Le système est très défaillant pour les liaisons est-ouest surtout dans le Nord de Montréal. Il faut absolument développer un service efficace qui réponde aux besoins réels de la population et qui l'incite à l'utiliser. Il faut développer d'autres corridors. Il n'y a pas que les emplois de bureau du centre-ville qui demandent à être desservis; il reste tout le milieu industriel de l'Est de Montréal, de Montréal-Est, d'Anjou, de Pointe-aux-Trembles, de Saint-Léonard, de Saint-Laurent, de Lachine, de LaSalle, de Dorval et de l'Ouest de l'Île. Pensons à tous les terrains occupés par les stationnements des entreprises, à leur coût d'entretien et de déneigement. Combien ça vaut?

Comme troisième considération, nous soumettons l'importance de rapprocher la desserte des transports en commun des lieux de résidence. Plusieurs citoyens sans véhicules doivent prendre le transport en commun. D'autres se départiraient du deuxième véhicule si le transport en commun était plus efficace. De plus, s'il faut prendre sa voiture pour se rendre au métro (même avec des stationnements incitatifs), la tentation de poursuivre un peu plus loin reste là, surtout si la fluidité est améliorée.

Depuis quelques années, l'étalement des heures de travail cause des ennuis pour l'offre de service des transports en commun. On commence plus tôt et on finit plus tard, des horaires de jour, de soirée, de nuit, coupés, des 10 heures, des 12 heures : on regorge d'imagination pour les horaires, mais on ne pense pas à l'autobus.

Enfin, nous tenons à souligner l'importance de l'amélioration des services de transport en commun dans une perspective d'équité sociale. En effet, actuellement, on peut parler d'un système à deux vitesses en matière de transport. Tout le monde n'ayant pas les moyens d'avoir une automobile, ce sont majoritairement les personnes à moindre revenus qui utilisent le système de transport en commun, système dont l'efficacité laisse de plus en plus à désirer par l'abandon de lignes ou par une fréquence peu élevée. Sans voitures, certains emplois rémunérateurs sont inaccessibles pour une partie des résidents de Montréal. L'amélioration de la qualité des services de transport en commun aura donc l'avantage de rehausser la qualité de vie des usagers actuels, tout en gagnant de nouvelles clientèles. Bien que la STM dit avoir amélioré le service, on ne peut le qualifier d'efficace pour les arrondissements éloignés; c'est mieux qu'avant mais il reste beaucoup à faire.

Mais pas à tout prix

L'administration de Montréal se doit d'être vigilante et faire preuve de bon sens dans la priorisation des projets. Dans la conjoncture actuelle, devant la nécessité de réparer le patrimoine routier actuel et des autres infrastructures adjacentes, avec l'état des finances publiques, la ville de Montréal devra y aller avec des projets qui redonnent de l'efficacité au transport en commun sans se lancer dans des projets de tramways ou de train léger sur rail (SLR) dont les coûts sont exorbitants. Les nouvelles technologies de motorisation et de conception des autobus permettent d'améliorer le transport en commun à des coûts beaucoup plus réalistes. L'ajout d'autobus articulés sur les grandes artères est aussi une solution efficace. Si on veut y aller avec des projets coûteux, les prolongements de métro dans l'Est de Montréal tout comme dans l'Ouest devraient être priorités et suffisants.

Une volonté de résultat

L'expérience des dernières années ne reflète pas la volonté réelle de l'administration municipale de réaliser rapidement des projets. On avait pourtant réglé la modernisation de la rue Notre-Dame avant le changement de direction. Depuis 2002, on tourne en rond et la rue Notre-Dame demeure ce qu'elle était avec quelques aménagements au niveau de la sécurité (appréciés) qui n'en font pas une grande artère de circulation mais qui lui a permis de garder son statut de stationnement aux heures de pointe. Jusqu'à maintenant, pour les citoyens et citoyennes, on a parlé de la rue Notre-Dame mais sans résultat significatif. Pourtant ce projet avait un caractère d'urgence pour le développement de l'Est. On a plutôt parlé et fait état de l'importance pour le centre-ville du projet de la Cité du Havre.

Dans le document de consultation du Plan de transport, on retrouve beaucoup d'actions qui ne demandent pas une approbation générale de la population. Parler de marcher à pieds ou de circuler à vélo, tout le monde y croit quand c'est possible. Développer des grandes artères pour désenclaver des arrondissements, surtout qu'elles sont prévues

depuis longtemps sur les planches à dessin, personne n'est contre. Vouloir réduire les émissions de gaz à effet de serre est aussi réalisable pour la Ville par l'achat de matériel roulant adéquat. Ça ne demande qu'une volonté de réalisation de l'administration municipale.

Le financement

C'est la grande question de ce plan de transport. Comment commencer et avec quel argent? Il en faudra puisque les autres villes aussi ont des besoins. Voici pourquoi on pense que le Plan de Montréal doit rapidement être complété avec ceux de Laval et de Longueuil pour que ça devienne le Plan de la CMM. Toutes mesures de transport qui touchent une ville ont des répercussions sur les autres. La Ville regarde les diverses méthodes de financement, comme le péage, la taxe dite versement transport, l'augmentation des tarifs, une taxe sur les stationnements, la taxe sur l'essence, et d'autres. Peu importe ce qui sera retenu, les travailleurs et travailleuses seront sollicités encore. Il faudra que l'offre de transport en commun soit très efficace pour bien accueillir de nouvelles augmentations de taxe. De toute façon, personne ne souhaite d'augmentation de tarifs, de taxes, de péages. On trouve tous qu'on paie déjà trop. On se doit aussi de regarder la taxation vers les utilisateurs que sont les entreprises qui ont besoin de main-d'œuvre avec des horaires qui ne tiennent compte que des activités de leur entreprise et non du déplacement des travailleurs et travailleuses.

Même si le gouvernement ne veut plus participer au financement des sociétés de transports, il faudra qu'il bonifie son intention et trouve les sommes nécessaires au financement des immobilisations à venir mais aussi pour soutenir le développement du réseau jusqu'à ce que l'offre soit efficace. Mettre en place un plan de transport en commun demande de la patience et du financement.

Le rôle de la CMM

En ce qui concerne le développement du transport en commun dans la CMM, nous nous questionnons de plus en plus sur le rôle de l'AMT. Sans demander son abolition, nous croyons que les décisions doivent revenir à la CMM et qu'on devrait intégrer une partie de l'AMT comme rôle-conseil aux élus. Nous savons que les relations entre les villes ne sont pas toujours des plus cordiales mais on tient compte du fait que le partage des responsabilités en matière de développement régional est un des problèmes majeurs à une plus grande harmonie. Le plus grand souci des villes demeurent le financement.

Il faudra une volonté gouvernementale de régler l'étalement urbain pour que les citoyens et citoyennes des régions périphériques participent aux besoins des grandes villes qui sont les donneurs de service. On n'a jamais réglé ce problème qui, à notre avis, est la cause première des désaccords entre les villes. Sans moyens financiers adéquats, il sera difficile d'avoir un organisme régional efficace. Mais cet organisme doit être la CMM.

PARTIE 2 : DES PROJETS QUI RETIENNENT NOTRE ATTENTION

Le Plan de transport de la ville de Montréal

Nous supportons l'objectif tel que spécifié par le maire M. Tremblay :

« Assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. À cet égard, le Plan de transport propose de saisir les opportunités offertes par l'aménagement de rues et l'implantation d'infrastructures de transport pour rehausser l'image de la ville. »

Nous tenons à exprimer notre appui à la démarche de la Ville de Montréal visant l'élaboration et la mise en œuvre d'un Plan de transport. Nous appuyons la volonté de la Ville, exprimée à travers la vision du Plan de transport, de « *réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs* ».

Les projets présentés s'inscrivent dans la démarche de favoriser et d'harmoniser le réseau routier. Nous appuyons des mesures qui favorisent la marche et le vélo pour les gens à qui c'est possible de le faire. Nous appuyons la mise en place de corridors de transport en commun en site propre. Nous rejetons l'ajout de tramways qui demeure un moyen trop dispendieux mais nous favorisons un service rapide par bus (SRB) avec des autobus à nouvelle source d'énergie non-polluante (comme les autobus hybride en essai au Québec). Par soucis de conservation d'énergie mais aussi pour des raisons d'économie tout en favorisant une meilleure desserte dans les zones moins peuplées, nous favorisons aussi le choix de mini autobus. Nous sommes d'accord avec l'ouverture de nouveaux boulevards pour désenclaver certains arrondissements et permettre leur développement. Nous sommes d'accord avec la correction de certains échangeurs pour hausser le degré de sécurité et de fluidité. Mais certains projets devraient aller un peu plus loin.

Toutefois, la lecture du projet de Plan de transport nous a permis d'identifier certaines omissions importantes de données qui risquent de miner le Plan de transport par l'absence d'orientations et d'objectifs précis et quantifiés concernant :

- la réduction du nombre de déplacements en automobile;
- l'amélioration de l'efficacité du transport des marchandises;
- le manque de volonté de réduire l'impact du transport de marchandise;
- la tarification du transport en commun;
- l'égard de l'offre et de la tarification du stationnement;
- la part modale du transport en commun, du transport actif et de l'automobile;
- la réduction des émissions de GES de la Ville de Montréal.

La vision de Montréal est très bien engagée.

« Le défi des grandes métropoles est d'innover afin de proposer au cours des prochaines années des solutions économiquement compétitives pour assurer la desserte et l'approvisionnement des populations, en intégrant les enjeux de développement durable, de préservation de l'environnement et de la qualité de vie.

Un tel défi ne pourra être relevé que par un engagement à transformer le système de transport, à l'amélioration et à repenser son déploiement et son organisation.»

PARTIE 3 : DES CIBLES QUI MÉRITENT NOTRE ATTENTION

Le Plan de transport propose neuf cibles d'interventions sur lesquelles Montréal compte faire porter ses actions :

- Prioriser le piéton;
- Faire du transport en commun la pierre angulaire du développement;
- Développer les infrastructures cyclables;
- Favoriser les usages collectifs de l'automobile;
- Assurer la sécurité des déplacements;
- Partager la voie publique;
- Gérer le stationnement pour la réduction de l'utilisation de l'auto;
- Favoriser les déplacements à vocation économique et le transport des marchandises;
- Utiliser les technologies innovatrices les plus performantes en transport.

Bien qu'elles soient toutes souhaitables, nous nous attarderons à des cibles qui nous interpellent un peu plus.

Faire du transport en commun la pierre angulaire du développement de Montréal.

Nous partageons cette cible puisque la véritable solution à la congestion routière demeure les transports collectifs. L'exemple du métro et des trains de banlieues demeure flagrant : comment déplacer autant de personnes si rapidement et efficacement en diminuant énormément les effets néfastes sur l'environnement.

Nous retrouvons dans le Plan les points importants qui nous ont toujours préoccupés :

« Pour être attrayants, pour séduire et fidéliser la clientèle, les services de transport en commun doivent être compétitifs, tant du point de vue du confort que des temps de transport. Ils doivent permettre une desserte adéquate des quartiers et des grands pôles économiques de la ville.

Pour ce faire, Montréal entend modifier l'offre de transport en commun pour :

- *Accroître la rapidité;*
- *Améliorer la qualité du service, l'accessibilité et le confort;*
- *Accroître l'intermodalité;*
- *Augmenter la capacité;*
- *Modifier les technologies de propulsion.»*

Favoriser les déplacements à vocation économique et le transport des marchandises.

« L'importance du transport routier des marchandises et son rôle dans l'économie de toute la région sont largement reconnus. En raison de sa flexibilité, ce mode de transport est aujourd'hui le plus approprié et le mieux adapté à l'approvisionnement de la ville. Montréal reconnaît cependant les effets néfastes qu'il occasionne sur le plan du bruit, de la pollution, de l'encombrement et de la dégradation des infrastructures routières. Devant ce dilemme, il nous faut rechercher des solutions novatrices afin que le transport urbain des marchandises puisse continuer à jouer son rôle et à contribuer à l'essor et au dynamisme de la ville dans le respect et la quiétude de la population.

Pour ce faire, Montréal entend :

- *accroître l'accessibilité terrestre du port de Montréal;*
- *soutenir la croissance du système aéroportuaire;*
- *préserver la position stratégique du système ferroviaire;*
- *implanter des mesures favorables au transport par autocar;*
- *assurer une circulation efficace des camions;*
- *réduire les risques liés au transport routier des matières dangereuses. »*

Dans cette cible, nous croyons que Montréal doit aller plus loin en exigeant du port de Montréal l'implantation d'une desserte pour les camions avec des entrées et sorties où ça l'exigent. En isolant une grande partie des activités du camionnage dans le port, on sécuriserait énormément les artères déjà encombrées.

PARTIE 4 : DES PROJETS QUI MANQUENT DE PROFONDEUR

Des projets qui doivent être élaborer avec la région

Bien que certains projets envisagés ne reçoivent pas notre appui à 100%, le Conseil régional FTQ n'encourage aucun projet dont la réalisation viendrait augmenter le nombre d'automobiles sur le réseau routier montréalais. Mais nous sommes d'accord avec des projets qui viennent compléter la continuité du réseau et soulager l'encombrement des artères.

Puisqu'une grande partie de la congestion dépend des voies extérieures, il faudra trouver une solution à l'engorgement causé par l'afflux aux ponts en proposant une nouvelle alternative aux automobilistes. D'une part, le réseau routier montréalais est déjà trop congestionné et le parc automobile est en croissance constante. D'autre part, si des moyens efficaces sont mis à la disposition des automobilistes, ceux-ci délaisseront les transports en commun à cause de la flexibilité de l'automobile.

La ville de Montréal annonce qu'elle veut aller de l'avant avec sa volonté de réduire les stationnements :

« L'amélioration progressive et significative du transport en commun et des modes actifs à destination du centre-ville sera accompagnée d'une volonté de la Ville de réduire la capacité excédentaire de stationnement au centre-ville et de ne pas permettre d'ajout de capacité nouvelle. »

Nous comprenons qu'il faudra donc que les places de stationnement disponibles aillent en diminuant. Cependant, la Ville souhaite une augmentation de la taxe foncière par la construction d'édifices sur ces terrains de stationnement ce qui entraînent généralement l'augmentation des places de stationnement. Il devra y avoir une volonté politique très forte de limiter. Ce qui est certain, c'est qu'il faudra compenser par des transports en commun suffisants et efficaces pour les banlieusards de l'île et des rives.

Montréal ne pourra décider pour Longueuil et Laval, mais les trois villes souffrent des mêmes maux et doivent faire front commun pour régler la mobilité des personnes et des marchandises. Le problème du matin pour l'un devient le problème du soir pour l'autre. Le rôle de la CMM demeure donc d'une grande importance.

Les péages, les tarifs variables et la taxe versement transport

Bien que ça devienne une méthode de freinage à l'envahissement du centre-ville de plusieurs grandes villes, nous croyons qu'à Montréal les péages sur les ponts et même sur certaines artères montréalaises seraient des mesures non favorables dans une perspective d'équité sociale. En effet, cette mesure favoriserait ainsi un système à deux vitesses en matière de déplacement de la main-d'œuvre qui pénaliserait encore les travailleurs et travailleuses. Quand l'étalement urbain et économique ne prévoit pas de moyens de transport en commun, les travailleurs et travailleuses deviennent captifs et victimes du système. Les villes qui ont recours à ce moyen de tarification ont développé des moyens de transport en commun suffisants et super efficaces, ce qui n'est pas encore le cas ici.

Avant d'imposer des péages sur les ponts, avant de taxer les travailleurs et travailleuses, il faudra s'assurer que le gouvernement mette en place un plan de transport en commun régional et efficace pour assurer la mobilité de la main-d'œuvre. Alors que les alternatives de transport en commun offertes seront efficaces et qu'on aura le choix, s'il faut du financement, on se tournera vers les péages. Si le péage est retenu comme incitatif à l'utilisation du transport en commun, il devra succéder à l'amélioration de ce dernier pour devenir une source de revenu réaffectée à une politique du transport développée sous l'angle du développement durable.

Bien que le péage est un incitatif très efficace pour dissuader les automobilistes, la question du péage n'est pas assez développée parce que Montréal, c'est aussi Laval et Longueuil. Quand demeurer de l'autre bord du pont est plus prêt de son travail que de demeurer dans certaines banlieues ou arrondissements de l'île, et que c'est la bonne décision pour la qualité de vie et l'environnement, pourquoi être pénalisé? Longueuil et

Brossard sont presque des quartiers du centre-ville. Laval est plus proche des emplois de ville Saint-Laurent qu'Hochelaga-Maisonneuve. C'est ça aussi l'étalement urbain.

Est-ce que la délocalisation des emplois signifierait automatiquement un déménagement des travailleurs et travailleuses? On est loin de l'époque où les travailleurs et travailleuses se déplaçaient à pieds pour se rendre au travail que ce soit dans Verdun, Lachine, Pointe-Saint-Charles, Hochelaga, Maisonneuve et Rosemont. Les grands employeurs du temps, Canadian National, Dominion Bridge, Jenkins, General Electric, Canadian Vickers, Canadian Locomotive Works, Canadian Steel Wheels, Canadian Steel Foundries, Canadian Pacific Shop Angus, Warden King (Crane)... donnaient du travail à des quartiers entiers et tous y allaient à pieds. Des entreprises de quartier pour les gens des quartiers. Il n'y avait pas de grands stationnements et peu de moyens de transport.

Des tarifs variables de transport en commun établis selon la distance parcourue ne sont pas une idée des plus brillantes. Les quartiers sont encore là mais où est l'emploi? Les travailleurs et travailleuses de ces quartiers devraient payer plus pour se rendre à Saint-Laurent, Dorval, Lachine, Pointe-Claire? Pourtant c'est la classe moyenne qui demeure le plus loin de l'emploi. Cette mesure est inéquitable. Dans Hochelaga-Maisonneuve, on poursuit la démolition des anciennes manufactures et on convertit en condos d'habitation tout ce que l'on peut. Les lieux d'emploi s'éloignent et pas toujours dans le sens souhaité par les occupants.

En ce qui concerne le versement transport, taxe prélevée sur la masse salariale des entreprises de neuf employés et plus, les personnes semblent plus favorable à cette forme de taxation mais est-ce que ça serait un frein au développement économique de Montréal au profit des banlieues? C'est un pensez-y bien. Si une telle mesure est favorisée, il faudra qu'elle s'applique à travers la CMM sinon elle va créer l'effet contraire souhaité, soit la déconcentration de l'emploi et l'augmentation des coûts reliés au déplacement de la main-d'œuvre. Le Maire Drapeau avait souhaité une telle taxation sur l'emploi à Montréal mais on n'a jamais donné suite. Dans les faits, souvent on se fait dire que l'on vient de partout pour gagner sa vie à Montréal, et qu'il vaudrait bien contribuer aux coûts sociaux que ça implique. Mais Laval et Longueuil sont aussi des pôles d'emploi en développement et doivent aussi assurer une meilleure desserte aux travailleurs et travailleuses.

Le camionnage

C'est la faiblesse du Plan de transport de Montréal. Nous comprenons que la stratégie adoptée dépendra de discussions des gens de l'industrie, et c'est correct. Mais pour l'instant, peu de mesures concrètes se retrouvent au Plan de transport. Les intentions de faire définir des parcours, d'en assurer la continuité et d'en faire une carte du camionnage est une bonne idée. Vouloir réglementer sur la grosseur des véhicules, sur les horaires et le stationnement des camions sont aussi de bonnes intentions.

Un autre facteur qui change les habitudes du transport est l'accroissement des activités de sous-traitants non pas par entreprises mais par chauffeurs. De plus en plus de chauffeurs possèdent leur camion et doivent le stationner en quelque part et ce n'est pas toujours chez le donneur de travail. Démarrer un camion à 4h30 ou 5h00 AM, ça cause des soucis. Mais c'est la nouvelle façon de faire des entreprises.

Ce qui est un peu dérangeant, c'est le questionnement sur la possibilité de déplacer les centres de distribution en dehors de Montréal alors que 80% des camions ont affaire sur le territoire et qu'ils devront de toute façon y revenir pour la cueillette, la livraison et autres activités de transport. Quand on sait que la congestion des ponts est un problème, mieux vaut limiter les mouvements de camions.

Dans la volonté de mieux desservir le port de Montréal, on devrait faire une entrée spécifique réservée aux camions directement de l'autoroute 25 et exiger du port de Montréal de faire une voie de circulation pour ses poids lourds ce qui soulagerait de beaucoup la rue Notre-Dame. Si la voie ferrée longe le port pourquoi une route ne pourrait en faire autant avec accès aux approches des ponts. Ce qui doit quitter Montréal le ferait rapidement.

PARTIE 5 : D'AUTRES INTERVENTIONS ESSENTIELLES

Comme nous l'avons déjà mentionné, les seules alternatives proposées par le Plan de transport de Montréal ne suffiront pas à régler le problème à plus ou moins long terme. Il faut un plan global de transport qui devra être élaboré pour l'ensemble de la région.

Bien que nous débordions du Plan de transport de Montréal, comme aucune ville n'a les moyens d'assumer les coûts reliés aux nouveaux projets et qu'il faudra que, de toutes façons, le gouvernement du Québec trouve les argentés nécessaires au développement de la Métropole, les intentions de développement du réseau des transports en commun passent par des projets régionaux en continuité.

Ce qui doit être fait à Montréal doit aussi être fait dans les banlieues qui participent à l'engorgement des grandes artères sur des périodes de plus en plus longues. Nous voulons ici souligner quelques interventions qui nous semblent, pour l'heure, essentielles.

Le transport en commun et le covoiturage

Nous l'avons déjà mentionné, c'est dans un système efficace de transport en commun régional que résident les solutions aux problèmes de circulation de l'ensemble de la région. Nous voulons ici souligner l'importance du financement adéquat d'un tel système. Les sociétés de transport municipales ne pourront jamais générer assez de revenu pour financer le développement d'un super réseau. L'AMT tente de régler les déplacements des personnes mais elle doit aussi composer avec des moyens limités.

N'étant pas spécialistes en la matière, nous sommes incapables de donner des chiffres sur la question. Nous sommes cependant persuadés que cela nécessite des investissements majeurs dont la région ne peut faire l'économie. Nous croyons, d'une part, que les divers paliers de gouvernement doivent faire du transport en commun une priorité pour la grande région métropolitaine. Nous croyons, d'autre part, que les sommes prévues pour le développement de nouvelles infrastructures routières devraient être « détournées » vers le transport en commun. Comme on le notait précédemment, les gouvernements touchent de plus en plus de taxes sur les produits pétroliers et sur les immatriculations. C'est de là que doivent venir les sources de financement. Si le gouvernement manque de ressources qu'ils pensent aux péages mais pas seulement pour la grande région de Montréal.

Nous croyons aussi en l'importance de favoriser le covoiturage et d'encourager les expériences, comme celle de Bombardier, en faisant la promotion du programme de l'AMT auprès des employeurs. On peut qualifier ce programme de succès mais il reste encore beaucoup à faire.

Enfin, des incitatifs, tels des crédits d'impôts par exemple, devraient être accordés aux entreprises, et pourquoi pas aux contribuables, pour favoriser le covoiturage et le développement de navettes.

Recommandations :

- **Que les services et l'efficacité de l'ensemble du système de transport en commun soient de beaucoup améliorés et que les budgets nécessaires leur soient affectés par les gouvernements.**
- **Que des incitatifs soient développés auprès des entreprises et auprès des automobilistes pour favoriser le covoiturage.**

La continuité des réseaux

Nous tenons à souligner l'importance de mettre en place des infrastructures de connexion entre les différents moyens de transport collectif. Ceci dans le but de favoriser l'utilisation du transport en commun chez les personnes qui doivent voyager sur de grandes distances. Présentement, la majorité des personnes qui parcourent de longues distances en transport en commun doivent utiliser 2 moyens de transport collectif différents (en plus, la plupart du temps, d'avoir utilisé leur voiture pour se rendre à leur premier moyen de transport en commun). Les structures actuelles ne pourraient-elles pas être prolongées et raccordées entre elles pour faciliter ces déplacements?

Par exemple, tous les jours, il y a des résidents de la Rive-Sud qui doivent se rendre plus loin que le centre-ville. Si le train de banlieue faisait le trajet de Saint-Hilaire jusqu'à Blainville, cela ne desservirait-il pas mieux la population? Le train de banlieue passant par Cartierville, ville Saint-Laurent devient une destination plus accessible.

Recommandations :

- **Que les infrastructures de rail qui sont déjà en place, soient mises à contribution pour améliorer la continuité des réseaux de transport collectif.**
- **Que des transports collectifs soient mis en place en région pour limiter l'implantation d'immenses stationnements incitatifs qui nécessitent l'utilisation de l'automobile.**

Le train de banlieue de Mascouche – Repentigny - Montréal

L'importance de mettre en place des infrastructures pour le train de banlieue de Repentigny doivent demeurer une priorité pour soulager l'apport quotidien des travailleurs et travailleuses des MRC de L'Assomption et des Moulins. Tout a été dit sur ce lien tant souhaité. Nous avons cependant des réserves sur le fait que le train de banlieue doit être un lien rapide entre deux points et que le fait que cette ligne va traverser le nord de Montréal ne donnera pas la rapidité demandée par les usagers de Repentigny qui veulent se rendre au centre-ville. On prévoit que ça prendra le même temps qu'en auto pour les usagers ce qui n'est pas un véritable incitatif.

Ce qui nous a le plus déçu des projets de développement de l'AMT, c'est le train de banlieue de l'Est qui ne répond pas à ce que voulaient les usagers. Majoritairement la population voulait deux projets soit de Mascouche par Laval et de L'Assomption vers Montréal. On ne voulait pas faire le tour de Montréal. On voulait avoir des alternatives selon la destination, le travail.

Pour ce qui est du transport en commun dans Montréal, l'AMT ne devait pas s'occuper de ce dossier puisque la STM peut très bien le faire et a déjà un plan de développement des lignes. Déplacer les travailleurs et travailleuses dans cette section de Montréal peut très bien se faire par des autobus en voie réservée, avec plus de flexibilité. À Montréal, c'est le prolongement du métro qui importe vers l'Est et l'Ouest.

Le nouveau projet de l'AMT revient à dire que toute la population de Mascouche, Terrebonne, Repentigny et L'Assomption travaille au centre-ville, alors que beaucoup de ces personnes travaillent à Laval. Et les deux projets n'auraient pas coûté plus cher. Mais on a opté pour un projet de grandeur qui ne donne aucun gain en temps pour le centre-ville. Pour le bien de Montréal, souhaitons que le nouveau pont de la 25 ne sera pas plus efficace que le train.

Pour une fois que le projet n'était pas centre-villiste, on ne devrait pas le critiquer mais dans ce projet, le train de banlieue ne devait pas être un moyen de transport local (porte-à-porte) mais de déplacement rapide. En faire un métro de surface ne lui donne aucune rapidité et efficacité. Nous voici avec un train de banlieue qui a plus de gares dans Montréal que dans la zone qu'il devait desservir.

Recommandations :

- **Qu'on poursuive les démarches pour que le train de banlieue Mascouche – Terrebonne – Laval – Montréal se concrétise sur des voies déjà existantes.**
- **Qu'on revienne au projet L'Assomption – Repentigny – Montréal en empruntant les voies ferroviaires du sud de l'île et qu'il se rende à la station de métro l'Assomption et vers le centre-ville, si nécessaire.**
- **Que la STM mette en place des voies réservées, beaucoup plus flexibles, pour desservir de Pointe-aux-Trembles vers Montréal-Nord mais aussi vers ville Saint-Laurent.**

Les nouveaux ponts

Le pont de l'autoroute 25 de Montréal à Laval

Bien que nous ayons toujours jugé que le parachèvement de la 25 était essentiel au développement de la région montréalaise et qu'il serait complété en temps et lieu, nous avons adopté en 2002 une position contre le pont de l'autoroute 25 à cause de son effet d'engorgement sur l'échangeur Anjou, à cause de l'absence de projet de développement de transport en commun efficace et à cause de l'absence d'un projet de décontamination des terrains bruns de l'Est.

À l'encontre de la volonté des élus municipaux de Montréal qui souhaitaient d'abord prioriser l'amélioration de la desserte en transport en commun des secteurs de l'Est plutôt que le pont, la décision a été prise par le gouvernement du Québec de parachever l'autoroute 25 en donnant son aval pour que les travaux sont entrepris à Laval et en accordant le contrat de construction du pont. Il faudra travailler à limiter l'ajout de véhicules sur Montréal.

Bien que cet axe souhaité par la CMM soit voulu pour permettre le développement économique de la Rive-Sud, Montréal et Laval, le réseau montréalais aura beaucoup de difficulté à digérer ce nouvel afflux de véhicules. Déjà que le pont-tunnel ne suffit pas, pas plus que la 25 et l'échangeur Anjou, comment se gérera ce nouvel achalandage? Bien que l'AMT a déjà un projet de stationnement incitatif pour Laval et de voie réservée sur le pont, il faudra penser aux Montréalais de l'arrondissement Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles et supporter la position de la Ville pour prioriser la continuité du métro en prolongeant la ligne 5 de Saint-Michel à Saint-Léonard et Anjou, et assurer une meilleure intégration avec les autres services de transport en commun.

Recommandations :

- **Qu'on accélère les projets de transport en commun dans l'est de Montréal par le prolongement des lignes de métro tant par le prolongement de la ligne Saint-Michel vers Anjou que la ligne Honoré-Beaugrand vers Pointe-aux-Trembles.**
- **Qu'on travaille à établir un lieu d'interconnexion des deux lignes de l'est (que les deux lignes se rejoignent pour se poursuivre vers l'est.)**
- **Qu'on accélère la mise en place de services de transport efficaces pour mieux desservir les arrondissements de l'Est afin d'assurer la mobilité de la main-d'œuvre.**
- **Qu'on insiste sur les voies réservées sur le pont à partir de stationnements incitatifs dans Laval, dans Terrebonne et dans Mascouche pour éliminer des véhicules sur le réseau redonnant plus de mobilité et de fluidité au réseau existant par une diminution du nombre de véhicules.**

Le pont de l'autoroute 640 de Repentigny à Varenne.

Si le projet de parachèvement de l'autoroute 30 est préoccupant pour soulager Montréal de l'afflux de véhicules de l'Ouest, la situation dans l'Est est aussi importante. Comme il faudra compléter le réseau de contournement de l'île-de-Montréal, le projet de relier les deux rives en dehors de Montréal soulagerait de beaucoup l'artère du pont-tunnel et de l'autoroute 25. De plus en plus, l'autoroute 640 est utilisée comme voie de contournement de Montréal pour éviter l'autoroute 15 et le boulevard Métropolitain qui sont constamment congestionnés sur de longues distances mais les utilisateurs reviennent par la 40 pour prendre le pont-tunnel. Montréal et la CMM doivent mettre à l'ordre du jour ce pont pour améliorer la mobilité des personnes et des marchandises entre les rives. Ce soulagement d'affluence redonnerait une efficacité au pont-tunnel.

Recommandation :

- **Qu'on modifie le projet au Plan de transport pour réclamer du ministère des transports un pont à l'extrême Est de Montréal pour éliminer des véhicules sur les artères de Montréal redonnant plus de mobilité et de fluidité au réseau existant par une diminution du nombre d'automobiles et de camions.**

Le pont de l'autoroute 440 de l'île Bizard à Laval

Contrairement à nos positions antérieures contre l'ajout de pont sur Montréal, nous croyons qu'un pont devrait être construit entre Montréal et Laval. Nous l'avons déjà mentionné, le réseau montréalais ne peut supporter davantage de véhicules. Mais nous croyons plutôt que ce projet apporterait une réelle correction de la situation en éliminant

des usagers du réseau de Montréal et en les connectant directement au réseau nord.
Pourquoi parler de :

« Construire une nouvelle structure entre l'île Bizard et l'île de Montréal... pour un montant de 28 M\$.

Créer un lien inter rives entre l'île Bizard et Laval pour les piétons, les cyclistes et les véhicules d'urgence .. estimé à 10 M\$. »

alors que le projet de 440 est tout à fait indiqué.

Recommandation :

- **Qu'on modifie le projet au Plan de transport pour éliminer des véhicules sur le réseau redonnant plus de mobilité et de fluidité au réseau existant par une diminution du nombre de véhicules automobiles et camions.**

L'autoroute 440

Ici, nous trouvons que la Ville de Montréal ne suit pas sa volonté de réduire de la circulation de ses axes routiers. Le projet de boulevard urbain pour enrayer toute initiative de parfaire l'autoroute 440 est une erreur :

« Un boulevard sera aménagé dans l'emprise de l'autoroute 440 entre le boulevard Gouin ouest et l'autoroute 40.... En spécifiant un aménagement de type boulevard, Montréal affirme son opposition à tout projet autoroutier dans ce corridor. »

Selon les plans originaux, l'autoroute 440 devait se prolonger vers l'Ouest dans le corridor de l'avenue des Bois dans Laval puis traverser la Rivière-des-Prairies pour atteindre l'Île Bizard, où son corridor est actuellement occupé par un parc régional. Sur l'île de Montréal, l'autoroute 440 passerait à l'ouest du Boulevard Château-Pierrefonds, avant de se terminer sur l'autoroute 40 à la hauteur de l'échangeur Sainte-Marie.

Cette autoroute n'ajouterait pas de circulation sur Montréal mais la soulagerait au même titre que l'autoroute 30. Bien sûr, ce projet de passer sur l'île Bizard ne réjouit personne mais faut bien passer en quelque part. Nous croyons que la situation alarmante de la circulation à Montréal ne sera pas améliorée si on ne termine pas la voie de contournement de la Rive-Nord tant attendue qu'est l'autoroute 440. Nous parlons ici des véhicules provenant de l'Ontario et de l'Ouest de Montréal se dirigeant vers Laval, la région des Laurentides comme vers le Nord-Ouest québécois et la région de Lanaudière, et qui doivent présentement transiter par Montréal. Les véhicules utilisent présentement les voies de Montréal et viennent congestionner les autoroutes 13 et 15, comme une partie de la 40, et n'auront plus besoin de traverser Montréal si l'autoroute est complétée. Ceci est prioritaire pour assurer qu'un flot de véhicules se dirigeant vers le Nord ait accès plus facilement. Cela constituerait un soulagement significatif.

Recommandation :

- **Que la Plan de transport de Montréal réactive le projet de l'autoroute 440 et insiste sur la mise en place de voies réservées au transport en commun et aux vélos afin qu'il soit finalisé dans les plus brefs délais.**

La situation de la congestion dans le Sud-Ouest du centre-ville jusqu'à Dorval

Pour ce qui est de la zone du Sud-Ouest jusqu'au delà des villes de LaSalle, de Lachine et de Dorval, une situation préoccupante concerne la congestion grandissante causée par la circulation sur les ponts Victoria, Champlain et Honoré-Mercier. En effet, bien qu'il y ait à Montréal un service de transport en commun efficace dans ce grand secteur, on ne peut dégager efficacement les artères. L'afflux de véhicules provient de l'extérieur du secteur et il semble y avoir un manque d'efficacité et de flexibilité inter-secteurs à Montréal pour le déplacement de la main-d'œuvre.

Les projets de Montréal pour la Cité du Havre devraient corriger l'engorgement pour une partie du secteur mais pas pour ce qui vient d'un peu plus à l'Ouest. Bien que des projets concernant la future configuration de l'échangeur Turcot puissent amener de la fluidité, c'est l'afflux des banlieusards qui vient saturer tout ce secteur.

L'achalandage provenant des autoroutes 720 et 15 et de la convergence par la 20 et la 13 est déjà très lourd pour les voies actuelles. En y combinant l'achalandage provenant des ponts, on ne peut qu'étouffer ce quadrilatère de la ville. Déjà l'afflux provenant de Montréal est trop lourd pour les infrastructures actuelles. En y ajoutant tout le transport des marchandises, tout le secteur est rapidement saturé et bien souvent radicalement étouffé. Le parachèvement de l'autoroute 30 soulagera ce tronçon d'une bonne partie du trafic causé par le camionnage. Mais pour apporter un désengorgement dans ce secteur, il vaudra une contribution plus grande des banlieues. Les trains de banlieue de Delson - Candiac et de Rigaud sont des liens efficaces mais il semble que ça ne soit pas suffisant.

L'autoroute 30

L'activité économique grandissante de la région de Montréal augmentera sans contredit l'utilisation du camionnage. Et inversement, un camionnage efficace favorisera le développement de la région.

Nous croyons que la situation alarmante de la circulation à Montréal ne sera pas améliorée si on ne termine pas la voie de contournement de la Rive-Sud tant attendue qu'est l'autoroute 30. Nous parlons ici des véhicules provenant de l'Ontario et se dirigeant vers Québec et les Maritimes qui doivent transiter par Montréal. C'est 30% des camions qui utilisent les voies de Montréal et les ponts vers la Rive-Sud qui n'auront plus besoin de traverser Montréal si l'autoroute 30 est complétée. Ceci est prioritaire pour assurer qu'un flot de véhicules se dirigeant vers la Rive-Sud ait accès plus facilement au pont-tunnel Lafontaine. Cela constituerait un soulagement significatif pour les ponts.

Recommandation :

- **Que l'autoroute 30 soit finalisée dans les plus brefs délais.**

L'ajout de voies sur le pont Mercier pour du transport en commun

Dans son document, la Commission sur la mobilité des personnes Montréal – Rive-Sud souligne qu'

«... il semble que seul le pont Honoré-Mercier pourrait supporter une augmentation de charge suffisante pour couvrir l'ajout d'une voie en porte-à-faux sur chacune des deux structures. Dans un tel cas, l'usage de ces nouvelles voies pourrait être limité cependant à l'usage des automobiles et camions légers. »
(Section 2, Des informations pour alimenter la consultation, p.33)

Comme cette alternative va dans le sens de la pleine utilisation d'une infrastructure existante, le Conseil régional FTQ appuie toujours cette mesure. Cependant, conformément à la priorité que nous accordons au transport en commun, nous pensons que cette voie libérée devra être consacrée au transport en commun et au covoiturage.

Actuellement, la population de cette partie de la Rive-Sud est dépendante de ce seul pont et nous croyons que toutes les personnes qui ont à utiliser leur automobile le font déjà, sans autre alternative. Bien sûr, il y a le train de banlieue de Delson - Candiac mais il n'offre pas la flexibilité recherchée par la main-d'œuvre. Nous considérons que cet ajout de voie n'engorgerait pas davantage les voies du centre-ville de Montréal puisque la majorité des utilisateurs se rendent dans des arrondissements adjacents au pont, là où il serait facile d'aménager, à faible coût, des infrastructures qui augmenteraient la fluidité.

Recommandations :

- **Que la Plan de transport de Montréal appuie ce projet pour permettre l'élargissement du tablier et que ces nouvelles voies soient dédiées au transport en commun et au covoiturage.**
- **Qu'on améliore la desserte en transport en commun des régions adjacentes en interconnexion pour donner la flexibilité recherchée par la main-d'œuvre.**

La voie réservée sur les estacades du pont Champlain

Originellement, les estacades devaient recevoir un SLR mais comme nous croyons que les sociétés de transport n'ont pas les moyens financiers de se payer ce projet faramineux, le Conseil régional FTQ souhaite que le Plan de transport de Montréal

appuie plutôt un projet de modification du projet de l'AMT en développant le Service rapide par autobus (SRB) en site propre sur les estacades du pont Champlain. Le projet de voie réservée sur le pont Champlain était une solution temporaire, il serait temps de le finaliser en site propre. Ce projet répond à un besoin de mobilité vers le centre-ville et nous semble une bonne solution pour cette partie de la Rive-Sud. Avec des nouveaux autobus, soit électrique ou au bio-gaz, un SRB en site propre sera un moyen efficace, économe en consommation d'énergie et qui permettra d'assurer la liaison en tout temps par les estacades. C'est un moyen de transport beaucoup plus flexible et donc très efficace. Ce projet permettrait d'affecter la voie réservée au covoiturage ou au camionnage.

Nous considérons ce projet comme un élément clé pour l'élaboration d'un meilleur réseau pour désengorger le centre-ville. En effet, il va permettre la décongestion en réduisant le nombre d'autobus sur le pont Champlain. À notre avis, les autobus « libérés » par le projet, devraient être utilisés pour mieux desservir le réseau local et favoriser les déplacements des domiciles vers le SRB. Présentement, on procède par parc de stationnement incitatif mais pour éliminer des véhicules du réseau, la desserte aux domiciles doit être améliorée.

Montréal doit travailler vers ce grand projet qui prend tout son sens dans ses possibilités de développement et dans le potentiel d'accroissement de la capacité de mobilité tant souhaitée.

Recommandation :

- **Que le Plan de transport de Montréal appuie le projet de SRB sur les estacades du pont Champlain afin qu'il soit mis de l'avant pour rendre fiable la desserte des usagers en tout temps.**

Le plan de développement du Réseau de transport de Longueuil (RTL)

À première vue, ce projet ne devrait pas relever d'un plan de transport de Montréal mais le Conseil régional FTQ souhaite que la ville de Montréal appuie le Réseau de transport de Longueuil (RTL) et que soient poursuivies les démarches afin de convaincre le gouvernement de mettre le financement nécessaire à la réalisation des deux projets suivants : le prolongement du métro vers le parc industriel Marie-Victorin et le développement d'un SRB sur le boulevard Roland-Therrien plutôt qu'un SLR trop dispendieux.

Selon nous, ces projets seront pour Longueuil ce qu'est le métro à Montréal : des voies de transport qui desservent la population et les industries. Bien sûr, les projets vont rendre plus accessible le métro vers Montréal, mais ils vont également faciliter les déplacements des Longueillois et Longueilloises vers des entreprises de la Rive-Sud. Et c'est très bien car, à notre avis, cela incitera des automobilistes à devenir des usagers du transport en commun.

C'est en voulant aller plus loin dans sa volonté de soustraire des automobiles sur son territoire que le Plan de transport de Montréal devient concerné. Nous pensons qu'il faut aller plus loin et penser aux besoins des travailleurs et des travailleuses qui utilisent actuellement les ponts Jacques-Cartier et Lafontaine. À cet effet, le projet de SRB devrait être bonifié de deux façons : il devrait se rendre jusqu'à Saint-Bruno et il devrait être raccordé à l'Est de Montréal, au métro l'Assomption. Nous savons qu'il y a la problématique du fleuve mais si on veut développer le transport en commun, il va falloir se décider à traverser cet important obstacle (sans toutefois construire un pont pour les automobiles) et à donner de la continuité dans le réseau du transport en commun sans toujours passer par le centre-ville.

Sans ces deux ajouts, nous ne voyons pas comment désengorger les ponts Jacques-Cartier et Lafontaine, car pour les travailleurs et les travailleuses qui doivent se rendre dans l'Est de l'île, le détour obligatoire par le centre-ville (et par conséquent l'augmentation de la durée du trajet) restera un désavantage certain du transport en commun.

Recommandations :

- **Que le Plan de transport de Montréal soutienne le développement du transport en commun du Réseau de transport de Longueuil**
 - **en favorisant le prolongement du métro sur la Rive-Sud.**
 - **en soutenant le projet de SRB sur Roland-Therrien en portant un intérêt à son prolongement jusqu'à Saint-Bruno et à son raccordement au métro l'Assomption qui deviendrait une station intermodale.**

CONCLUSION

Que Montréal profite de la reconstruction de ses infrastructures pour apporter des solutions à la mobilité des personnes et des marchandises est tout à fait correct. Nous sommes d'accord avec les autorités montréalaises et en profitons pour les louer de leur vision dans le développement à venir. Montréal veut corriger ses rues et les causes de la dégradation de celles-ci par un plan global de modernisation en passant par un plan de transport pour lui redonner de la mobilité.

Nous jugeons qu'il est grand temps de corriger la situation de la mobilité des personnes et des marchandises. Que la Ville de Montréal propose des solutions, c'est tout à fait normal, elle étouffe sous la congestion. Mais cette immobilité afflige autant la Rive-Sud que Laval et la Rive-Nord, et autant les banlieues de l'Est que celles de l'Ouest de l'Île.

Il faut redonner une mobilité à la grande région de Montréal pour lui permettre de créer de l'activité économique et de l'emploi tout en assurant une qualité de vie pour les résidents. Et nous croyons qu'il est possible de le faire par l'amélioration du transport en commun.

Nous disons oui à l'amélioration de la mobilité en tant qu'élément essentiel au développement économique de la région métropolitaine. Mais les solutions doivent s'inscrire dans un plan d'ensemble régional visant à freiner l'étalement économique et urbain mais aussi dans un plan de desserte adéquate pour les banlieusards.

Selon nous, l'amélioration de la mobilité et de la fluidité passe par la réduction du nombre de déplacements en automobile. Pour réaliser cet objectif, il faut développer une vision à long terme; il faut une volonté politique de mettre en place un véritable réseau de transport collectif pour la région de Montréal. C'est la seule voie pour désengorger le réseau routier montréalais, pour permettre à la région de poursuivre son activité économique en tant que métropole du Québec et pour faire en sorte que Montréal soit une ville où il fait bon vivre.

Bien que non complet, le Plan de transport de Montréal relève beaucoup de projets pour compléter son réseau routier et mérite d'être soutenu et la grande région doit joindre le mouvement en proposant aussi des plans.

Comme une telle proposition nécessitera un financement important et que les villes n'ont pas les moyens de l'assumer, le Plan de Montréal doit faire partie du Plan de la CMM pour inciter le gouvernement à prioriser ce dossier et à y investir les fonds nécessaires pour sa réalisation. Si on ne réussit pas à convaincre le gouvernement du Québec d'injecter les sommes nécessaires, rien ne pourra être assez efficace pour obtenir une mobilité essentielle au développement de la Métropole du Québec. Si rien ne débute, il n'y aura rien à compléter. Plus on retarde les projets, plus il sera difficile de réaliser l'objectif de diminuer le nombre de véhicules. Et si on se fixe des objectifs pour la réduction des gaz à effets de serre en prévision des objectifs de Kyoto, il n'y a plus de temps à perdre.