

Montréal, le 15 septembre 2010

Dominic Perri
Conseiller de la ville, Saint-Léonard
Président de la commission permanente du conseil
d'agglomération sur l'environnement, le transport et
les infrastructures

Bernard Blanchet
Conseiller d'arrondissement, Lachine
Président de la commission permanente du conseil
Municipal sur la mise en valeur du territoire,
l'aménagement urbain et le transport collectif

OBJET : Étude publique du Bilan 2009-2010 du Plan de transport

Messieurs,

J'ai de la difficulté à comprendre le plan de développement de l'AMT. À mes yeux, la priorité de l'AMT est de desservir les villes de banlieues au détriment de la population de Montréal. Ainsi l'AMT au lieu de prolonger le métro sur la *ligne bleue* vers les arrondissements d'Anjou, St-Léonard, bien que les usagers de ces arrondissements ont contribué depuis longtemps au financement du métro de Montréal, l'AMT a choisi de donner priorité au train de banlieue et favoriser l'étalement urbain.

On a déjà prolongé la ligne orange vers la Ville de Laval, il semble que cette prolongation a connu un vif succès, l'achalandage prévu a été largement dépassé. Or ces usagers prennent le métro à Laval et la majorité d'entre eux se rendent au centre-ville. Si bien que les usagers des stations : Sauvé, Crémazie, Jarry, Jean-Talon, Beaubien, Rosemont, Laurier, Mont-Royal, Sherbrooke sont pénalisés, les usagers de ces stations ont de la difficulté à embarqués dans les rames de métro et ce phénomènes s'amplifient au fur et à mesure qu'on se rapproche de la station Berri-UQUAM. Si bien qu'à la station Beaubien c'est seulement quelques usagers qui peuvent embarqués dans certains des wagons. Je serais curieux de savoir quelles études ont été faites pour s'assurer que les usagers actuels du métro ne seront pas affectés par ce nouvel achalandage provenant de la Ville de Mascouche et de ses environs, j'aimerais également savoir combien de rames de métro sont nécessaires pour qu'un usager de la station Mont-Royal puisse prend le métro.

Bientôt avec ce nouveau train de banlieue le phénomène s'accroîtra, la clientèle actuelle du métro éprouvera de plus de plus de difficultés à utiliser le métro. Ainsi le train de banlieue qui aboutira à la station Sauvé, avec une partie de l'achalandage sur Pie-IX, Lacordaire, Anjou, Rivière-des-Prairies et Pointe-aux-Trembles se retrouveront concentrés à cette station, sans compter les usagers de la Ville de Charlemagne, Repentigny, Terrebonne et Mascouche. Sans doute que les circuits d'autobus qui vont présentement au terminus Radisson (CRT Lanaudière, MRC de l'Assomption, MRC Les Moulins et RTL) ne seront plus nécessaires en raison de ce nouveau train de banlieue.

Cette approche ressemble à une nouvelle autoroute qui viendrait d'être construite. Ainsi au début, tous les gens qui l'utiliseraient seraient ravis de l'emprunter, et vu son immense succès, de nouvelles entrées et sorties viendraient s'ajouter à cette autoroute. Si bien qu'après quelques années cette autoroute ne serait plus vraiment une autoroute, il existerait trop d'accès, les embouteillages seraient de plus en plus nombreux et les gens auraient de plus en plus de difficultés à l'utiliser. Or cette autoroute c'est le *tronçon est* de la ligne orange qui sera sursaturé dès l'inauguration de ce train de banlieue. Aucune mesure, aucune garantie pour assurer que les usagers actuels du métro auront accès à une même qualité de service et le même accès à ce service.

Pourtant les gens qui ont choisi d'habiter en banlieue, ils l'ont fait en toute connaissance de cause, ils savaient les inconvénients liés à l'utilisation obligatoire de leur auto pour se rendre au boulot, malgré ce fait ils ont maintenus ce choix délibérément. Mais les gens de la ville, avec des revenus, en moyenne, plus modestes qu'en banlieue, ont choisi de demeurer en ville faute de moyen de s'établir en banlieue.

Un résidant de la Ville de Montréal soucieux de préserver la qualité du service actuel à la STM.



Jacques Lachance
10 016, rue de Lille
Montréal (Québec)
H2B 2P7