

Qui est Paul Bourque

Semi-retraité depuis 1999

Ouvre en circulation- sécurité routière, signalisation

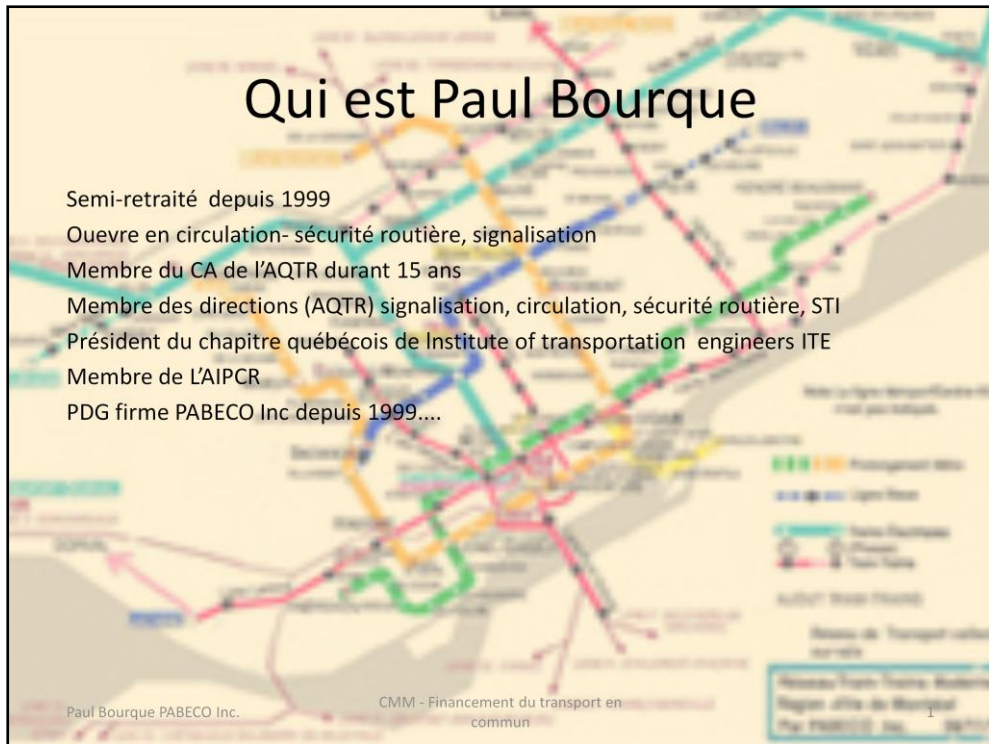
Membre du CA de l'AQTR durant 15 ans

Membre des directions (AQTR) signalisation, circulation, sécurité routière, STI

Président du chapitre québécois de Institute of transportation engineers ITE

Membre de L'AIPCR

PDG firme PABECO Inc depuis 1999....

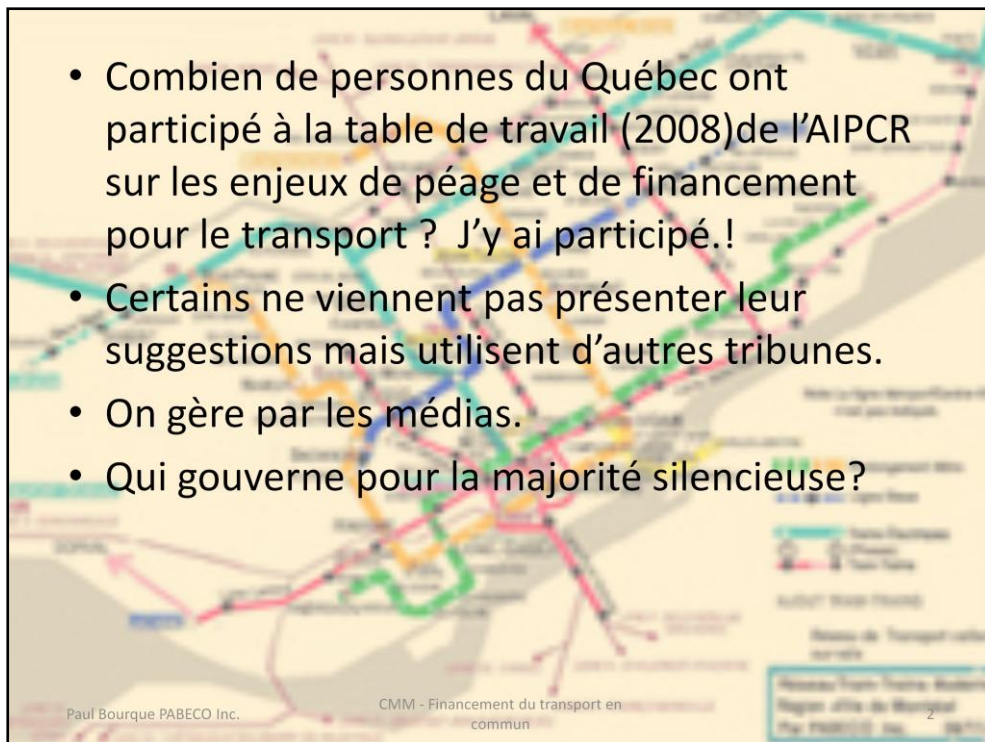


Bonsoir Madame Ramacieri,

M. Laroque,

Messieurs les commissaires,

merci de me donner cette occasion de vous faire part de mes réflexions sur les différents moyens de financer le transport en commun.



Combien de personnes du Québec ont participé à la table de travail (2008) de l'AIPCR sur les enjeux de péage et de financement pour le transport ?

J'y ai participé.!

Certains ne viennent pas présenter leur suggestions mais utilisent d'autres tribunes.

On gère par les médias.

Les journalistes souvent vont interviewer seulement ceux qui s'opposent

Qui gouverne pour la majorité silencieuse



On avance 4 approches pour financer le transport en commun.

- Taxe sur l'essence?
- Augmentation du coût des titres de transport?
- Instauration d'une taxe sur la masse salariale?
- Avoir des péages?
- Y en auraient-il d'autres ?

Quelle mesure devrait-on privilégier?



Certains préconisent l'augmentation des coûts des titres de transport!
Utilisateurs payeur!

L'augmentation maintenant n'aurait-elle pas pour conséquence de réduire son attractivité?

Si le bon service est là, l'utilisateur va payer!



Quels sont les 3 points importants pour un bon système de transport en commun?

- Densité

- Densité

- Densité

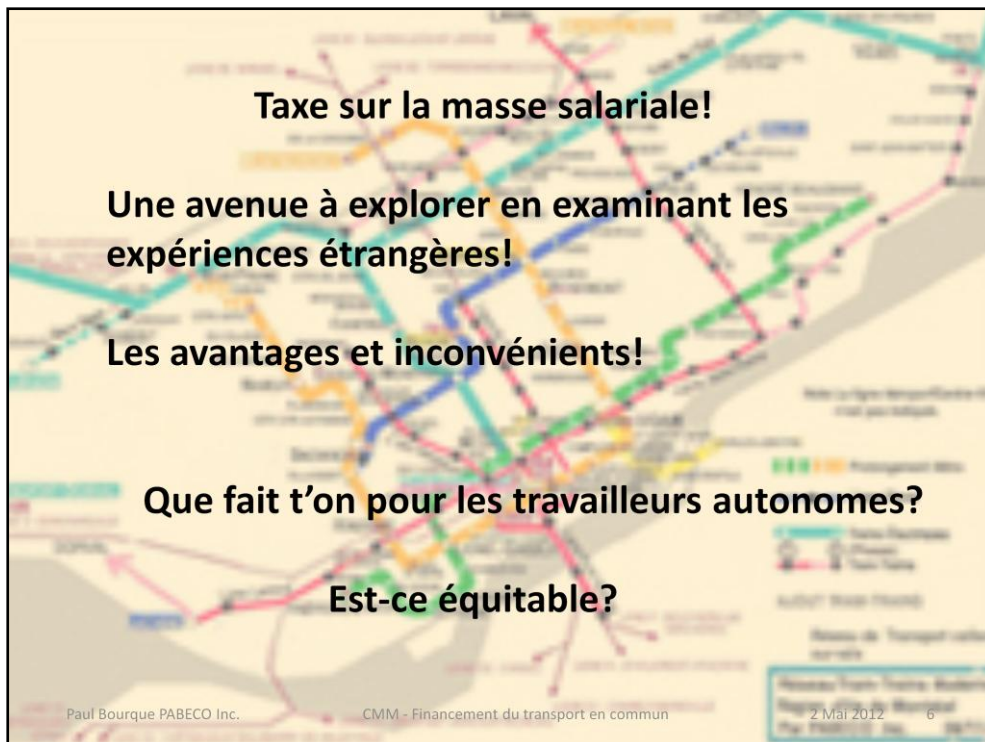
- Donc un plan directeur de développement !

- Taxer l'étalement et développer en TOD

Paul Bourque PABECO Inc.

CMM - Financement du transport en commun

Nouveau Réseau Transport Moderne
Région d'Île de Montréal
Plan PABECO Inc. 2012



Taxe sur la masse salariale!

Une avenue à explorer en examinant les expériences étrangères!

Les avantages et inconvénients!

Que fait t'on pour les travailleurs autonomes?

Est-ce équitable?

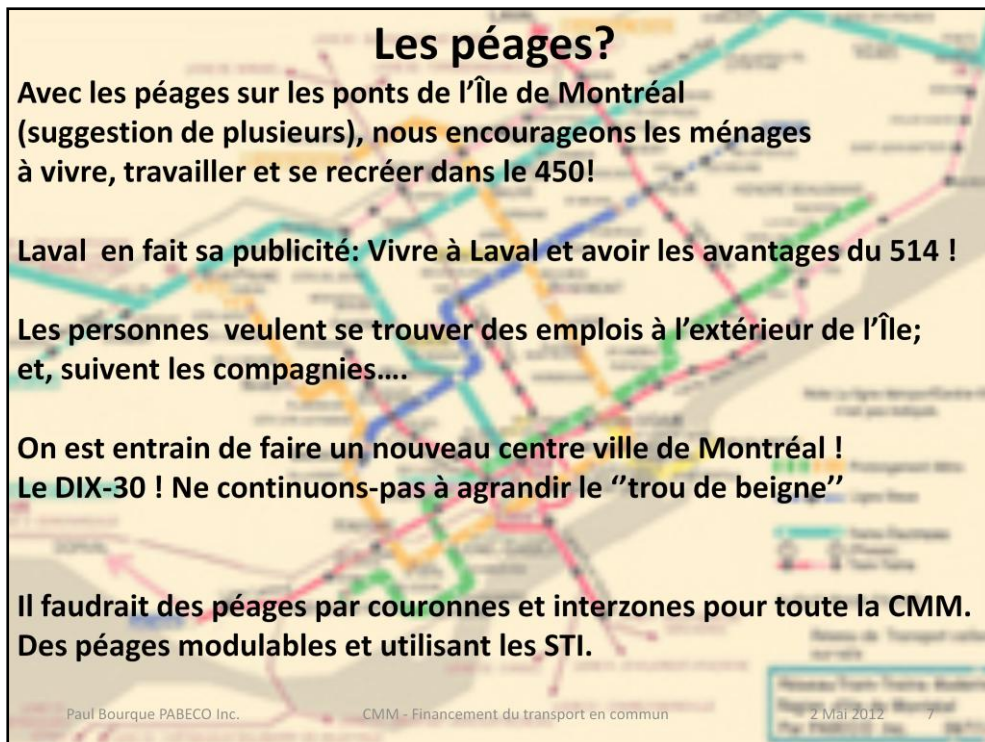
Taxe sur la masse salariale!

Une avenue à explorer en examinant les expériences étrangères!

Les avantages et inconvénients!

Que fait t'on pour les travailleurs autonomes?

Est-ce équitable?

A map of the Montreal area, including the island and surrounding regions like Laval. The map is overlaid with several colored lines (red, green, blue, orange) representing different transportation routes or zones. Text is overlaid on the map in several blocks.

Les péages?

Avec les péages sur les ponts de l'Île de Montréal (suggestion de plusieurs), nous encourageons les ménages à vivre, travailler et se recréer dans le 450!

Laval en fait sa publicité: Vivre à Laval et avoir les avantages du 514 !

Les personnes veulent se trouver des emplois à l'extérieur de l'Île; et, suivent les compagnies....

**On est entrain de faire un nouveau centre ville de Montréal !
Le DIX-30 ! Ne continuons-pas à agrandir le "trou de beigne"**

**Il faudrait des péages par couronnes et interzones pour toute la CMM.
Des péages modulables et utilisant les STI.**

Paul Bourque PABECO Inc. CMM - Financement du transport en commun 2 Mai 2012 7

Les péages?

Le centre-ville de Montréal n'a pas l'attraction des villes de Londres et Stockholm. Il ne faudrait pas encourager l'étalement.

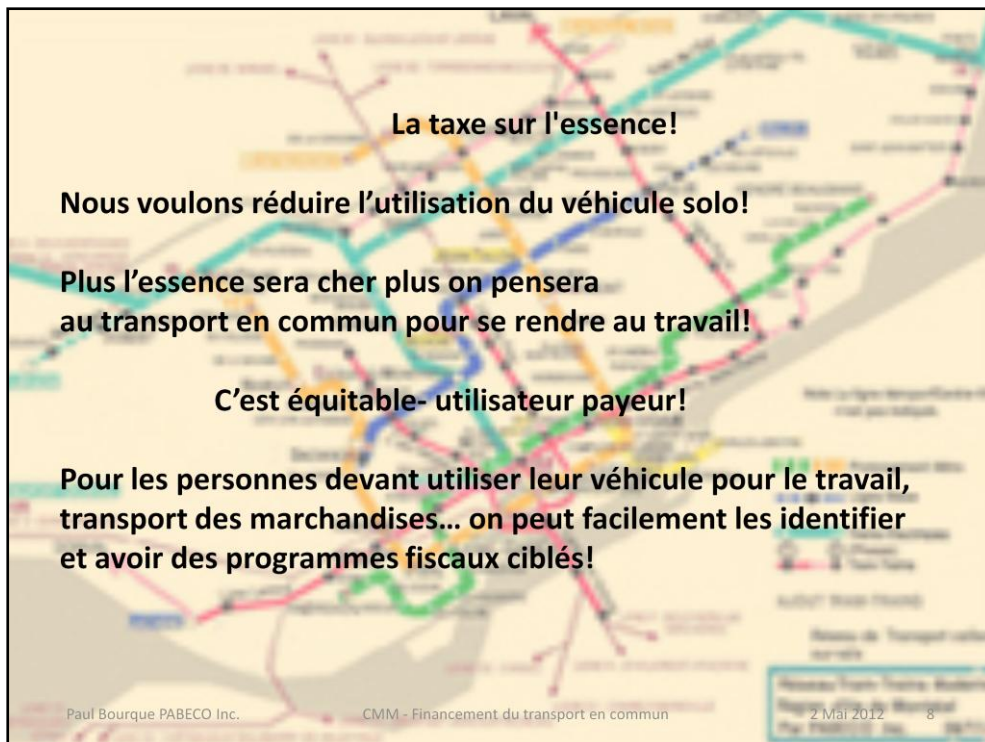
Avec les péages sur les ponts de l'Île de Montréal (suggestion de plusieurs), nous encourageons les ménages à vivre, travailler et se recréer dans le 450!

Laval en fait sa publicité: Vivre à Laval et avoir les avantages du 514 !

Les personnes veulent se trouver des emplois à l'extérieur de l'Île; et, suivent les compagnies....

**On est entrain de faire un nouveau centre ville de Montréal !
Le DIX-30 ! Ne continuons-pas à agrandir le "trou de beigne"**

**Il faudrait des péages par couronnes et interzones pour toute la CMM.
Des péages modulables et utilisant les STI.**



La taxe sur l'essence!

Nous voulons réduire l'utilisation du véhicule solo!

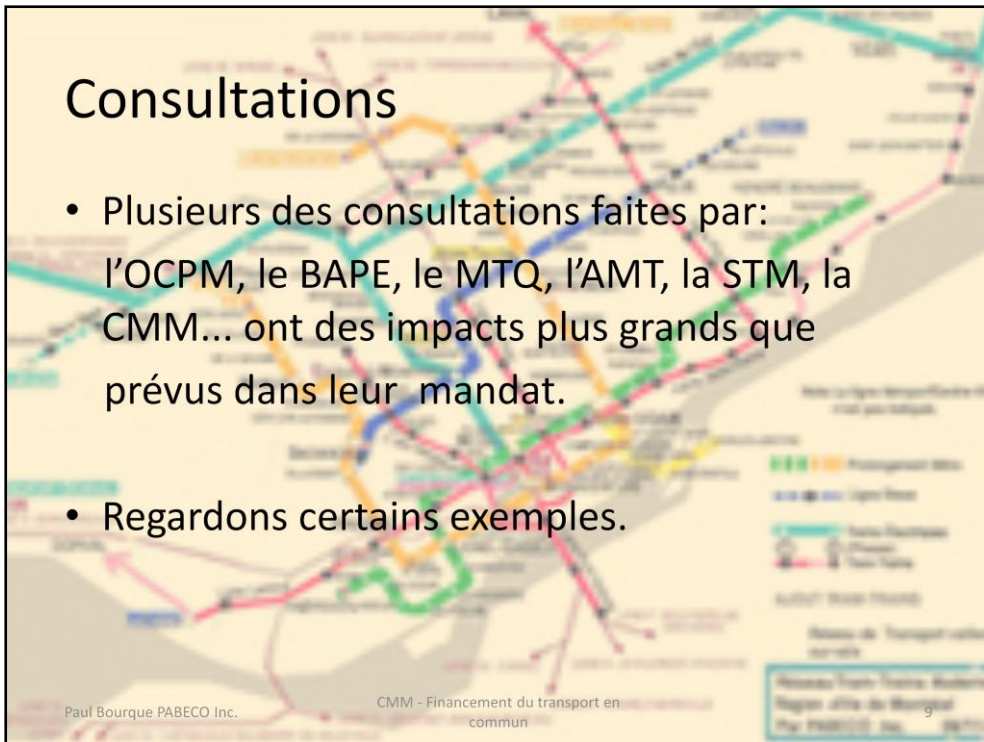
**Plus l'essence sera cher plus on pensera
au transport en commun pour se rendre au travail!**

C'est équitable- utilisateur payeur!

**Pour les personnes devant utiliser leur véhicule pour le travail,
transport des marchandises... on peut facilement les identifier
et avoir des programmes fiscaux ciblés!**

Consultations

- Plusieurs des consultations faites par: l'OCPM, le BAPE, le MTQ, l'AMT, la STM, la CMM... ont des impacts plus grands que prévus dans leur mandat.
- Regardons certains exemples.



Plusieurs des consultations faites par:

l'OCPM, le BAPE, le MTQ, l'AMT, la STM, la CMM... ont des impacts plus grands que prévus dans leur mandat.

Regardons certains exemples.



En 1989 on a opté pour Dorval pas Mirabel !

Raison: Coûts de parachèvement de l'A-13 et monorail trop chers. 500M\$ "

Le Maire Yeomans disait **"On va tuer Dorval" !**

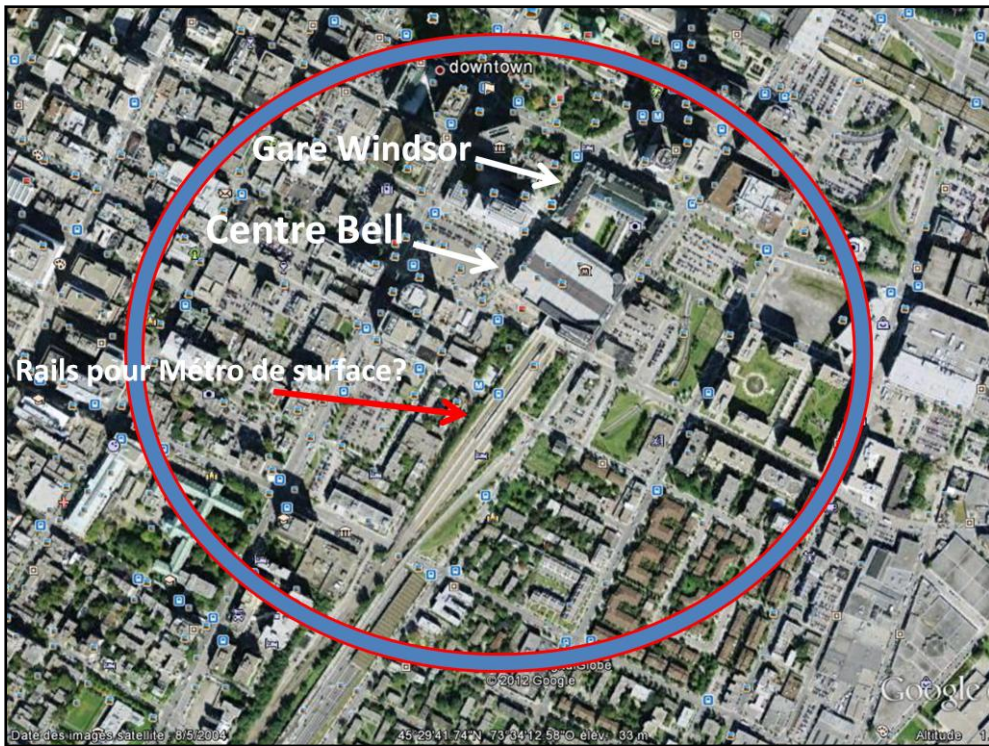
Dorval ne sera pas permanent!

On est à des investissements de plus de 2G\$

Pas de vols de nuit! Pas de navette! rond-point ???

Maintenant on veut finir la 13 pour les emplois déménagés à Mirabel....

On aurait pu avoir une vision plus lointaine!



Avec le centre Bell on a banni le développement futur avec la Gare Windsor et le prolongement des rails en métro de surface.



Voici le plan de Griffintown en 2008

5/1/12 LaPresseSurMonOrdi.ca
lapresse.newspaperdirect.com/epaper/viewer.aspx 1/1
Artrtiiclle pprreéccéédeenntt Arrtticlle ssuuiivaanntt
La Ville doit reprendre le contrôle «
d'urgence »
L'OCPM recommande une meilleure protection du patrimoine bâti plutôt que de laisser les nouveaux projets faire table rase sur le passé du quartier.

La Ville de Montréal doit reprendre « d'urgence » le contrôle du développement du quartier Griffintown plutôt que de le laisser aux mains des promoteurs immobiliers, conclut un rapport de l'office de consultation publique de Montréal (OCPM).

« La commission considère qu'il n'est pas encore trop tard pour infléchir la tendance, mais estime que le temps presse et qu'il y a urgence. De l'avis général, le rythme actuel du développement est trop rapide et la Ville doit sortir d'une situation où elle ne peut que réagir à la pression des promoteurs pour rattraper le retard qu'elle a pris sur l'élaboration d'un plan d'ensemble », peut-on lire dans le rapport de la consultation publique menée l'automne dernier.

L'OCPM recommande une meilleure protection du patrimoine bâti plutôt que de laisser les nouveaux projets faire table rase sur le passé du quartier. « Loin d'être une friche industrielle, Griffintown est un quartier ancien qui possède une profondeur historique peu commune. La Ville devrait prendre le parti de protéger ce patrimoine et de le faire revivre », écrivent les commissaires.

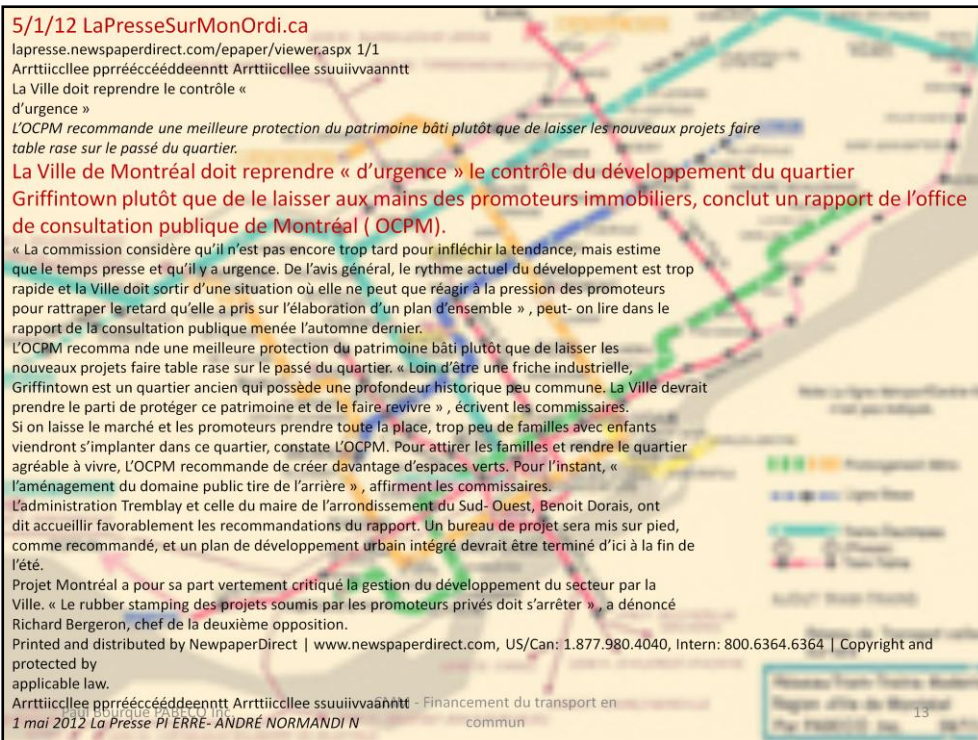
Si on laisse le marché et les promoteurs prendre toute la place, trop peu de familles avec enfants viendront s'implanter dans ce quartier, constate L'OCPM. Pour attirer les familles et rendre le quartier agréable à vivre, L'OCPM recommande de créer davantage d'espaces verts. Pour l'instant, « l'aménagement du domaine public tire de l'arrière », affirment les commissaires.

L'administration Tremblay et celle du maire de l'arrondissement du Sud-Ouest, Benoit Dorais, ont dit accueillir favorablement les recommandations du rapport. Un bureau de projet sera mis sur pied, comme recommandé, et un plan de développement urbain intégré devrait être terminé d'ici à la fin de l'été.

Projet Montréal a pour sa part vertement critiqué la gestion du développement du secteur par la Ville. « Le rubber stamping des projets soumis par les promoteurs privés doit s'arrêter », a dénoncé Richard Bergeron, chef de la deuxième opposition.

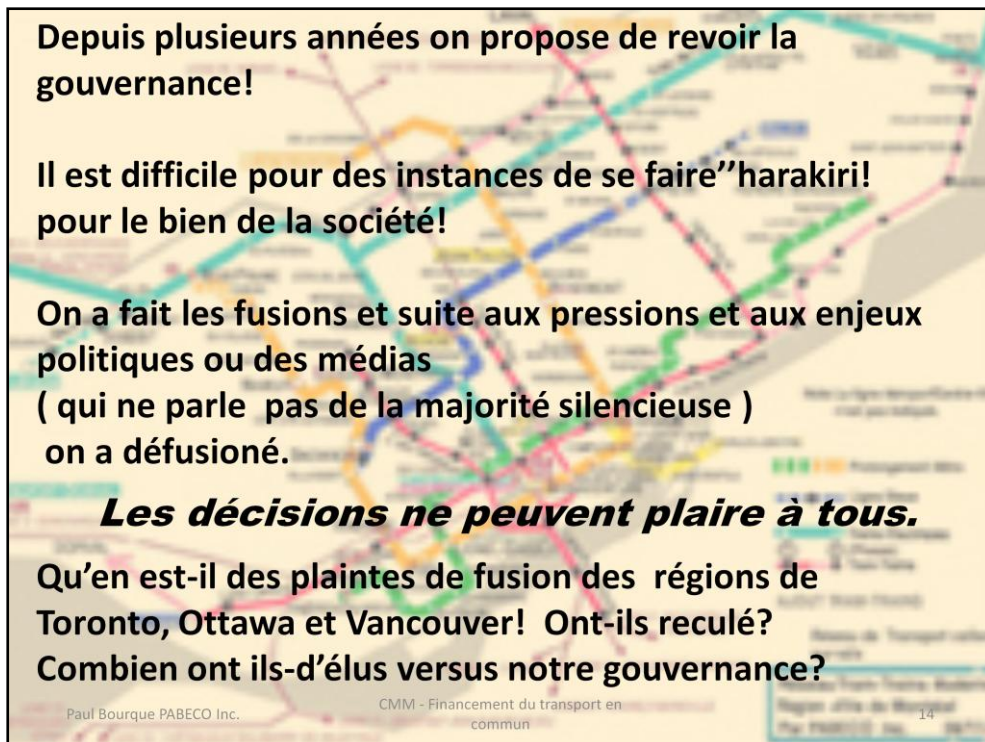
Printed and distributed by NewspaperDirect | www.newspaperdirect.com, US/Can: 1.877.980.4040, Intern: 800.6364.6364 | Copyright and protected by applicable law.

Artrtiiclle pprreéccéédeenntt Arrtticlle ssuuiivaanntt - Financement du transport en commun
1 mai 2012 La Presse PI ERRE- ANDRÉ NORMANDI N



Ce dossier n'est pas nouveau, et a un impact majeur pour la région et non seulement le quartier.

Voici les commentaires dans La Presse d'hier.



Depuis plusieurs années on propose de revoir la gouvernance!

Il est difficile pour des instances de se faire "harakiri" pour le bien de la société!

On a fait les fusions et suite aux pressions et aux enjeux politiques ou des médias (qui ne parle pas de la majorité silencieuse) on a défusionné.

Les décisions ne peuvent plaire à tous.

Qu'en est-il des plaintes de fusion des régions de Toronto, Ottawa et Vancouver! Ont-ils reculé?
Combien ont ils-d'élus versus notre gouvernance?

Paul Bourque PABECO Inc. CMM - Financement du transport en commun 14

Depuis plusieurs années plusieurs mentionnent de revoir la gouvernance!

Il est difficile pour des instances de se faire "harakiri" pour le bien de la société!

On a fait les fusions et suite aux pressions et aux enjeux politiques ou des médias (qui ne parle pas de la majorité silencieuse) on a défusionné.

Les décisions ne peuvent plaire à tous.

Qu'en est-il des plaintes de fusion des régions de Toronto, Ottawa et Vancouver! Ont-ils reculé?
Combien ont ils-d'élus versus notre gouvernance?

Dans la foulée de ce grand chantier, la STM mettra en place quatre nouvelles lignes de bus Express, de nouveaux stationnements incitatifs et de nouvelles voies réservées.

Pourquoi planifier qu'un futur usager de transport en commun devra prendre son véhicule pour aller le stationner ailleurs pour prendre le transport en commun.

Ne pouvons-nous pas avoir des plans de développement TOD sur l'île de Montréal?

Dans le Sud-ouest, les quartiers Griffintown, Lachine-est etc., ne pourrait-on pas planifier maintenant un réseau de MÉTRO en surface qui pourrait traverser vers la rive Sud, et englober les futures lignes de Tramway et ce, à des coûts abordables!



Paul Bourque PABECO Inc. CMM - Financement du transport en commun 2 Mai 2012 15

Sur les cartons de L'AMT en fin de semaine dernière on montrait un tracé potentiel pour le tramway dans Turcot .

Le SRB sur PIE-IX !

Coûts rendu à + 300M\$

On pourrait changer à un tramway plus tard
À quels coûts ! ?

Qu'arrivera t'il lorsqu' on annoncera de devoir
couper plusieurs arbres matures
pour permettre le passage des SRB.

Tramway = emprise moins large qu'un SRB!

Combien coûterait une ligne de tramway
maintenant ???

"La mise sur pied de cette «autoroute
d'autobus» entre Montréal et Laval va coûter
au moins 305M\$..."
(Bruno Bisson - La Presse 18 septembre 2010)



Paul Bourque PABECO Inc. CMM - Financement du transport en

On pourrait étudier le réseau de surface maintenant avant de dire
"On aurait donc dû "

Mémoires déposés et documentation	
Quartier Bonaventure Arrondissement Ville-Marie	http://www.ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P42/8a9.pdf http://www.ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P42/8a9a.pdf
REVITALISATION du PONT VICTORIA pour le TRANSPORT EN COMMUN	http://pabeco.com/rapports/Relance%20Tramway%20sur%20pont%20Victoria%2025-08-08%20(2).pdf
Charte du piéton de la Ville de Montréal	http://pabeco.com/rapports/Charte-Pieton_Paul-Bourque.pdf
Projet pilote de tram-train reliant Lachine et le centre-ville de Montréal	http://pabeco.com/rapports/tram-train%20Lachine_v26.pdf (mesure de mitigation pour Turcot)
Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM	http://pmad.ca/fileadmin/user_upload/pmad2011/memoire/M038_Pabeco_Memoire.pdf
Les feux pour piétons	http://pabeco.com/rapports/Feux_pour_pietons_Paul_Bourque.pdf
Stationnement incitatif sur rue	http://pabeco.com/pabeco_stationnement.html
<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> Paul Bourque PABECO Inc. CMM - Financement du transport en commun Page 17 de 17 </div>	

Voici des Mémoires que j'ai présentés et des dossiers pertinents.
Lors de la présentation de mon mémoire sur le Plan de transport de la ville de Montréal j'ai souligné qu'il n'y avait pas de photo dans le contexte hivernal!

Ma proposition = Taxibus de Lachine versus expropriation pour stationnement incitatif .



Maintenant la ville de Montréal a un projet pilote de taxibus!
Qui en sont au fait et quelle concertation y a-t-il eu!



Il n'y a pas de table de concertation sur les enjeux de stationnement.
Avec des coûts de stationnement de 6\$ par jour, pour certains stationnements intérieurs avant 8 heures, c'est attrayant.

- Les gens reviennent aux centres-villes
- Métro versus tramway (Métro de surface) pour la suite à Montréal?



Dans les pays scandinaves, le climat est moins sévère que le nôtre, plusieurs terrasses sont ouvertes à l'année; des bandes cyclables sont larges à sens unique pas bidirectionnelles. Pas des pistes cyclables sur rue. Les tramways peuvent circuler l'hiver au même titre que les autobus contrairement à ce que certaines personnes de la STM disent.



Le plan de transport de 2008 citait le transport collectif comme levier de développement économique et urbain!
Mais il faut un plan directeur et non des plans de chaque instance de gouvernance qui se compétitionnent à savoir qui va gagner.

Gestion de la circulation

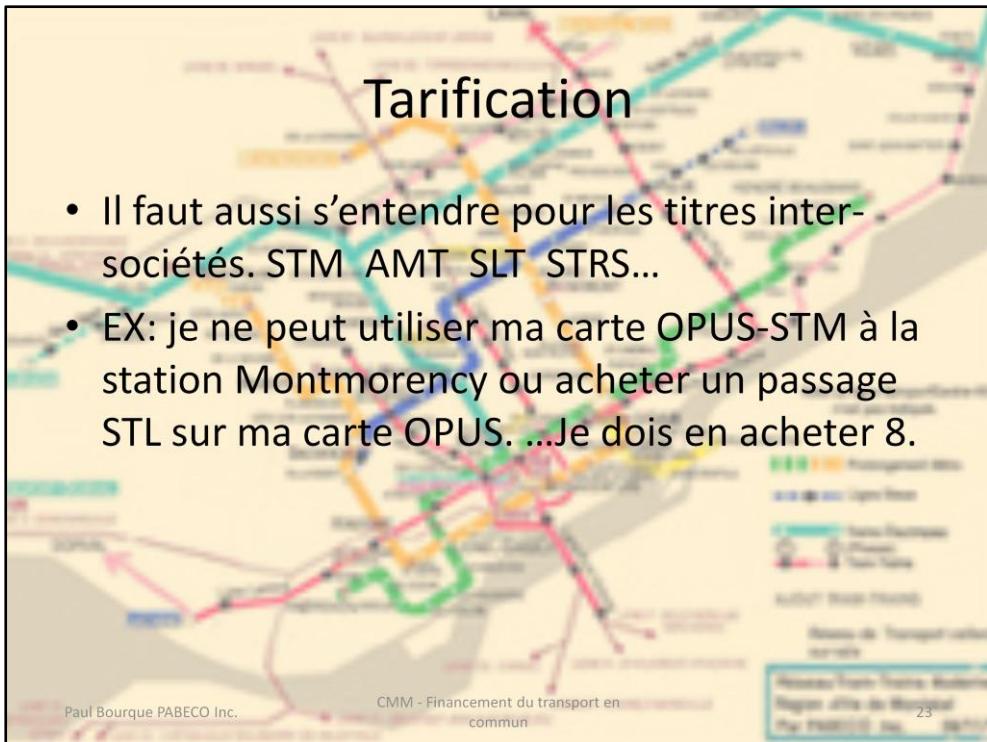
- Je ne m'attarderai pas au problème de congestion à Montréal faute de temps...

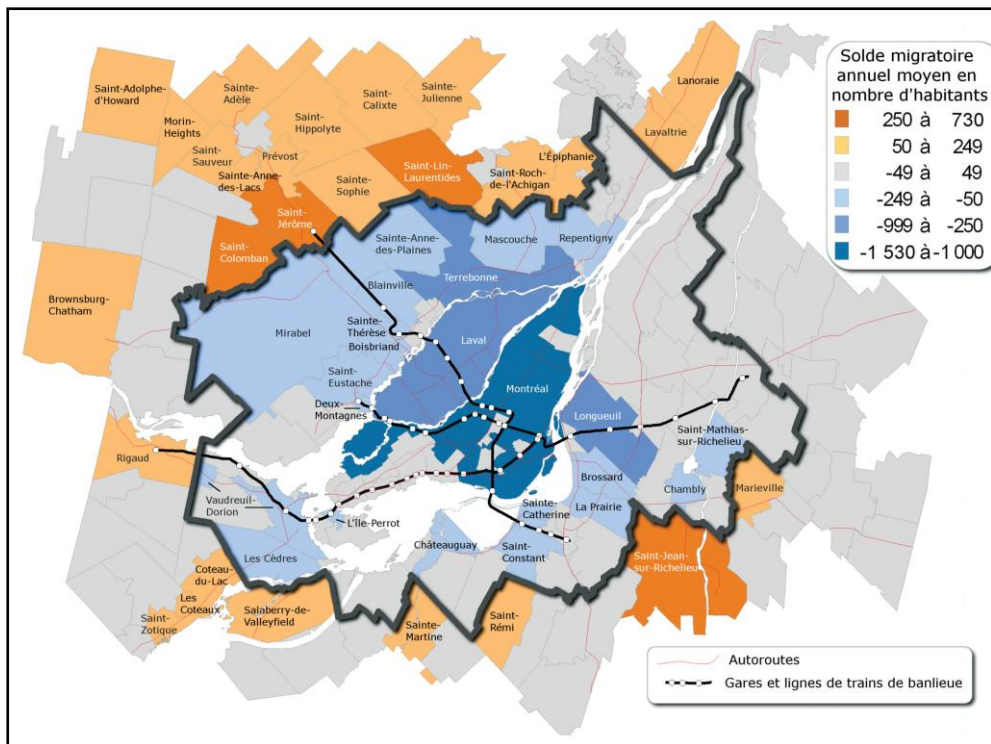
Planification urbaine (UBCC) inc.

CMM - Programme de planification
communale

Tarification

- Il faut aussi s'entendre pour les titres inter-sociétés. STM AMT SLT STRS...
- EX: je ne peut utiliser ma carte OPUS-STM à la station Montmorency ou acheter un passage STL sur ma carte OPUS. ...Je dois en acheter 8.





Au cours de la dernière décennie, en moyenne chaque année, environ 93 000 personnes ont déménagé d'un secteur géographique à un autre au sein même du Grand Montréal. Le gain annuel net de population dû à la migration intramétropolitaine s'est élevé à environ 7 900 personnes pour la couronne Nord, 6 300 personnes pour la couronne Sud, 3 700 personnes pour Laval et 500 personnes pour l'agglomération de Longueuil. Pour l'agglomération de Montréal, toutefois, la migration intramétropolitaine s'est traduite par une perte nette d'environ 18 400 personnes annuellement .

Merci

Si vous avez des questions,
 Communiquez avec moi:

Paul Bourque
[514-984-2234](tel:514-984-2234)
paul@pabeco.com
www.pabeco.com