

Le PUM montre des cartes d'un possible futur réseau de transport collectif structurant. Mais quel est le pouvoir de Montréal de réaliser ce réseau alors que c'est dans le mandat de l'ARTM de planifier le transport collectif et de le financer. Le PUM indique qu'avant de procéder à la réalisation du réseau projeté, les instances de planification désignées devront faire les études requises et obtenir l'aval de Québec. Donc le système de transport collectif actuel est contrôlé par Québec. Au moment d'écrire ce mémoire, des spécialistes du transport sont entendus aux auditions sur le projet de la loi 61, créant Mobilité Infra Québec (MIQ). Beaucoup d'intervenants dénoncent cette centralisation du transport collectif à Québec.

Tout le monde est d'accord sur papier qu'il faut de nouveaux projets de transport collectif, si nous désirons réduire l'utilisation de l'auto solo. Mais il faut étudier les faits, pas faire la planification pour remplir une commande politique. Le PSE est rendu un projet politique. Ce n'est pas le projet de l'ARTM qui propose de mettre un tramway sur la rue Sherbrooke qui va changer les habitudes des automobilistes. Le projet est questionnable. La rue Sherbrooke est la route provinciale 138, et une artère importante de Montréal.

Pour réduire le nombre d'autos, il faut utiliser les axes de développement du passé, les autoroutes. Le projet structurant de l'est pourrait suivre la voie de service de l'A40, comme le REM le fait dans l'ouest. Si on désire un transfert modal, il faut un train léger rapide. En suivant l'A40, l'insertion urbaine est moins problématique, parce que le bruit est déjà présent. Le train léger pourrait desservir les stations Anjou et Radisson en suivant la voie de service de l'A25. Des lignes d'autobus nord-sud aux différentes stations du train léger le long de l'A40 permettrait de desservir les différents secteurs de l'est de Montréal.

La vision du transport collectif structurant ne se limite pas à la ville de Montréal, c'est au niveau de la CMM qu'il faut planifier, donc peut-être que l'ARTM devrait organiser des consultations; sur sa vision 2050, le PSE, l'implantation du terminus à Anjou et le réaménagement du terminus à Radisson.

L'erreur courante dans les enjeux de financement pour de nouveaux projets est de ne pas prévoir le coût du cycle de vie. Il faut inclure lors de la décision d'investir dans un projet, le financement pour les opérations et l'entretien. Lors de l'ajout de sentiers ou de verdure sur un terrain, il faut prévoir qui va remettre du gravier et entretenir la végétation et ramasser les vidanges. Les équipes des villes sont déjà débordées et les parcs vieillissent mal. La vision PUM 2050 est peut-être trop ambitieuse, il faut penser plus modestement, et faire des petites améliorations qui seront entretenues.