

Notes

pour un allocution de

Monsieur Claude Trudel

Maire de l'arrondissement de Verdun

Leader de la majorité au conseil municipal de Montréal

Président du conseil d'administration de la STM

Président de l'assemblée du conseil d'agglomération

**devant les membres de la Chambre de commerce
du Montréal métropolitain**

Le jeudi 5 octobre 2006 à 7h30

à l'hôtel Bonaventure Hilton de Montréal

L'allocution lue fait foi

Madame la Présidente,

Mon collègue André Lavallée,

Chers collègues du conseil d'administration

Membres de la direction de la STM

Mesdames et Messieurs,

C'est un véritable plaisir de me trouver parmi vous ce matin afin de vous présenter la Société de transport de Montréal, de souligner avec vous l'anniversaire de notre métro qui aura 40 ans le 14 octobre prochain et enfin, de vous entretenir de la vision d'avenir de la STM, notamment quant à ce mode de transport que je considère être, plus que jamais, l'épine dorsale du réseau de transport collectif dans la région métropolitaine.

Entreprise publique de transport en commun, génératrice de plus de 20 000 emplois directs et indirects liés à ses activités, la STM, qui assure près de 85 % des déplacements en transport en commun de la région métropolitaine et plus de 70 % de ceux réalisés au Québec est, sans contredit, partie intégrante du développement économique de la région de Montréal.

Avec ses 4 lignes de métro, ses 192 lignes d'autobus, ses services de transport adapté et de taxis collectifs, la STM offre une alternative de choix à l'utilisation de l'automobile et apporte une contribution significative à la mobilité des personnes. En effet, le TEC représente souvent la seule solution pour le tiers des ménages de l'Île de Montréal qui sont sans voiture.

Dans une étude qu'elle publiait en décembre 2004 sur le transport collectif dans la région de Montréal, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain concluait que le transport en commun constituait non seulement un élément majeur de la mobilité des transports, mais qu'il représentait également un élément incontournable de développement économique pour la métropole et le Québec.

La Chambre mentionnait aussi que, pour chaque kilomètre parcouru, la personne qui se déplace au moyen des transports en commun pollue quatre fois moins l'atmosphère, consomme cinq fois moins d'énergie et utilise vingt fois moins d'espace qu'un automobiliste. Les économies générées par le transport collectif

représentent des gains de plus de 937 millions de dollars dans la région de Montréal.

Voilà qui témoigne hors de tout doute que le transport en commun est non seulement un puissant moteur de développement économique mais aussi, celui d'une véritable stratégie de développement durable, puisqu'il constitue un instrument privilégié pour réduire les gaz à effets de serre. En ce sens, il ne fait aucun doute que les investissements qu'on y consent rapportent à toute la collectivité.

Les différentes instances publiques de la région de Montréal reconnaissent d'ailleurs le rôle joué par le transport en commun aux plans économique et environnemental. Autant les plans d'urbanisme, de transport, de développement économique et de développement durable de la Ville de Montréal, que le schéma d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal et le plan stratégique du ministère des Transports du Québec le confirment.

Si, comme je le mentionnais tout juste, les différentes instances publiques de la région de Montréal reconnaissent le rôle du transport en commun aux plans économique et environnemental, il est approprié de rappeler qu'elles reconnaissent aussi celui qu'il joue dans les domaines social et culturel.

La STM s'investit en effet pleinement dans la vie montréalaise et son rôle sur le plan social n'est peut-être pas aussi connu que je le souhaiterais. J'aimerais porter à votre attention quelques uns des nombreux événements auxquels s'associe régulièrement la STM : la Fête des enfants, Montréal en lumière, En Ville sans ma voiture, sans oublier son association comme transporteur officiel lors d'événements sportifs tels la FINA l'an dernier et les Premiers Outgames mondiaux cette année, ou encore, son partenariat avec le club de football Les Alouettes.

L'implication sociale de la STM va toutefois bien au-delà de son association à de tels événements. En effet, la Société sait aussi poser d'importants gestes de solidarité. J'en veux pour preuve l'aide apportée aux ressortissants libanais alors que, du 24 juillet au 19 août dernier, la Société mettait à leur disposition un

service de navette afin de faciliter leurs déplacements entre l'aéroport Montréal-Trudeau, le centre de coordination de l'hôtel Hilton, certaines universités et de nombreux hôtels impliqués dans cette opération d'aide humanitaire. Des chauffeurs d'autobus et des chefs d'opération de la STM, de concert avec des bénévoles, des membres de la Croix-Rouge, des représentants de la sécurité publique et des gardiens de sécurité privés se sont affairés à rendre ce service de navette le plus efficace et le plus sécuritaire possible. D'autres membres du personnel de la STM ont vu leur routine modifiée par ces événements inattendus : des employés du Centre de coordination, de l'entretien et des commis divisionnaires du réseau autobus ont aussi été sollicités et tous sont fiers d'avoir participé à la réussite de cette vaste et complexe opération d'aide humanitaire. Plus récemment, la Société mettait une navette d'une vingtaine d'autobus à la disposition des étudiants du Collège Dawson afin de leur permettre d'aller rendre hommage à leur consœur victime d'une tragédie aussi cruelle qu'inutile. Vous ne m'en voudrez sûrement pas de saisir l'occasion pour féliciter chaleureusement les employés de la Société et leur dire publiquement merci !

Quant à son rôle au plan culturel je vous assure que la Société n'est pas en reste. En effet, elle a développé d'intéressants partenariats avec le milieu culturel, ce qui l'amène à offrir, non seulement à sa clientèle mais aussi, à toute la population montréalaise, de multiples activités. Certains d'entre vous se rappelleront peut-être *Mozart prend le métro*, une série de concerts offerts à la clientèle du métro grâce à un partenariat avec l'Opéra de Montréal afin de souligner, d'originale façon, le 250^e anniversaire de naissance de Mozart. La STM s'est aussi associée aux opéras *Carmen* et *Aïda sous les étoiles*, deux événements qui ont connu un succès retentissant.

Depuis 20 ans, en fait depuis ses tous débuts, la STM est partenaire de la *Journée des musées*. À cette occasion, les autobus de la STM sont vraiment partie de la fête des musées.

Je ne peux passer sous silence une autre belle association de la STM avec la Société des directeurs des musées montréalais. À l'instar de Paris, Londres, New-York et d'autres grandes villes du monde, depuis deux ans, une trentaine d'institutions muséales montréalaises peuvent compter sur la Carte musées, un

outil qui favorise à la fois le développement touristique culturel et l'utilisation du transport en commun.

Ceux d'entre vous qui prenez le métro ou l'autobus avez sans doute remarqué les poèmes qui défilent sur les écrans qui s'y trouvent. Ainsi, tout comme vous, la culture prend le métro et l'autobus !

Puisque nous en sommes au volet de l'implication de la STM au plan culturel, il est opportun de se rappeler que, dès sa construction au début des années '60, les concepteurs du métro de Montréal ont voulu lui donner un caractère unique en confiant la réalisation de chacune des stations à un architecte différent. Ce qui, au lieu d'une suite de stations identiques comme celles que connaissent les voyageurs de la majorité des métros dans le monde, fait en sorte que les voyageurs qui empruntent le métro de Montréal profitent de stations uniques, toutes différentes les unes des autres et de surcroît, agrémentées d'œuvres d'art.

Le métro de Montréal, par l'architecture de ses stations et la véritable galerie d'art qu'on y retrouve, est un témoin important

de l'époque qui l'a vu naître. Ce sont des dizaines de murales, vitraux, sculptures de toutes les couleurs et de toutes les formes qui ont été installées dans la plupart des stations, au plus grand bénéfice des voyageurs. Quel Montréalais, quel voyageur n'a pas déjà admiré les œuvres de Marcelle Ferron, Jean-Paul Mousseau, Charles Daudelin ou Frédéric Back pour ne citer que ces artistes ?

Je vous invite à voir ou à revoir ces œuvres du métro et je suis persuadé que, tout comme moi, vous vous sentirez fiers de toute cette richesse culturelle qui constitue notre patrimoine et, en quelque sorte, nous appartient.

C'est d'ailleurs avec cette même fierté que j'avais le plaisir d'annoncer avant hier que la STM, souhaitant confirmer l'envergure et le potentiel créatif de Montréal mettra sur pieds un programme d'art public dans le métro. Nous débuterons dès cette année par un projet d'installation d'art dans une voiture de métro qui pourra prendre différentes formes. Par exemple : divers traitements de surfaces existantes à l'intérieur d'une voiture de métro en faisant appel à divers médiums tels le pochoir, images

numériquement imprimées. Nous pourrions également voir l'ajout d'éléments sculpturaux et des interventions sonores.

Cette initiative permettra notamment de définir les paramètres et les limites techniques de ce type de projet. Pour ce faire, la STM a retenu les services de madame Rose-Marie Goulet, artiste reconnue dans le domaine des arts visuels. Sa capacité d'appropriation et de transfiguration des lieux, la perspective englobante de ses interventions, laissent présager une œuvre qui, permet le temps d'une visite, d'un déplacement, d'une traversée de la ville, de voir s'ouvrir des horizons nouveaux, de forger des liens différents dans le quotidien des voyageurs et peut-être, apporter une interprétation nouvelle de la vie.

Au début de mon allocution, je disais vouloir profiter de ma présence pour souligner les 40 ans du métro car cet événement mérite que nous le célébrions tous ensemble. D'ailleurs, avant hier, la Société invitait le grand public à célébrer avec elle en lui faisant part d'une programmation fort diversifiée.

Exceptionnellement la STM offrira, le samedi 14 octobre, la gratuité à tous ses clients dans le cadre de son service régulier sur l'ensemble de son réseau intégré du métro et des autobus, y compris son service de transport adapté et de mini-bus. Les usagers pourront donc se déplacer gratuitement à compter de l'ouverture du métro dès 5 h le 14 octobre, jusqu'à la fermeture à 1 h 30, dans la nuit du 14 au 15 octobre.

Je suis tenté de faire référence à une publicité en disant que notre métro est jeune depuis 40 ans puisque, comparé à d'autres autres métros dans le monde, notamment ceux de Londres, de Paris, ou même, plus près de nous, ceux de Boston et New-York, il est vrai que 40 ans, c'est jeune !

Le temps me manque pour brosser, même à grands traits, la riche histoire de notre métro. Je rends hommage aux hommes et aux femmes (malheureusement rares à l'époque, il est vrai) qui ont bâti le métro de Montréal. Ce métro est le fruit de la ténacité d'hommes et de femmes de vision et de décision.

Dans un autre ordre d'idée, inspiré, celui-ci encore, des décisions visionnaires des bâtisseurs du métro, je rappelle que la ville de Montréal procède dès 1961, en consultation avec ses comités de toponymie, à la nomination de toutes les stations du réseau initial. L'option privilégiée par la Ville pour ce faire est d'utiliser le nom des rues adjacentes aux futures stations afin de simplifier les déplacements et l'orientation de sa clientèle.

À ce jour, seuls quatre changements de nom de stations ont été autorisés. Il s'agit des stations Guy, devenue Guy-Concordia, Berri-de-Montigny aujourd'hui connue sous le nom de Berri-Uqam, Longueuil, maintenant connue comme la station Longueuil - Université-de-Sherbrooke et enfin Sainte-Hélène, que l'on a renommée Jean-Drapeau.

Depuis 1989, plusieurs requêtes de changement de nom ont été présentées à la STM qui les a toutes refusées. La Société a d'ailleurs instauré un moratoire sur ce dossier et ce, pour une période indéterminée. Il n'est donc pas question de procéder à quelque changement de nom de stations au cours des prochaines années.

Dans la même veine, j'aimerais mettre fin aujourd'hui, de façon très claire, aux inquiétudes quant à d'éventuelles commandites du nom des stations du métro de Montréal. Celles-ci ne sont tout simplement pas à vendre. Les ou les projets qui ont pu être dessinés en ce sens ont été rayés de nos cartons. Ce qui n'empêche aucunement, bien au contraire, notre filiale Trangesco de continuer à chercher les moyens d'augmenter les revenus autonomes de la Société. Dans cette recherche nécessaire, elle a l'appui du Conseil et de la Direction de la STM.

Le métro de Montréal assure actuellement quelque 800 000 déplacements chaque jour de la semaine. Au total, 759 voitures

répondent à la demande actuelle, 336 M-63 construites en 1963 et 423 voitures MR-73 dont la construction remonte à 1973.

L'ouverture des trois nouvelles stations à Laval entraînera une hausse d'achalandage et nous nous devons d'être en mesure de répondre à cette augmentation. Pour combler les besoins futurs, les voitures actuelles nécessitent certaines interventions. La STM devait donc, d'une part, remplacer les voitures MR-63 arrivées à la fin de leur vie utile et d'autre part, rénover et réaménager l'intérieur des MR-73.

Le réaménagement des voitures MR-73 s'effectue dans le cadre d'un vaste programme de modernisation du métro, en cours depuis quelques années. Ce réaménagement est le résultat de deux ans d'essais pendant lesquels trois types d'aménagement, ont été testés dans le réseau du métro. C'est finalement le modèle préféré par la clientèle qui a servi de base à la reconfiguration des voitures.

Ainsi, les voitures réaménagées offriront aux voyageurs, au fur et à mesure de leur mise en circulation, un aménagement mieux

adapté à leurs besoins tout en augmentant le degré de confort pour les usagers.

Pour mener à bien ce projet, la STM est fière de compter sur l'expertise de ses employés à qui elle a confié l'ensemble des travaux de réaménagement des 423 voitures. Des équipes dédiées ont ainsi été mobilisées et sont à l'œuvre 7 jours par semaine, jour et nuit afin de relever ce défi de taille.

À la fin septembre 2006, 59 voitures réaménagées circulaient sur le réseau. D'ici la fin de l'année, le nombre devrait être porté à 115 voitures. À compter de janvier 2007, la cadence devrait permettre d'ajouter une trentaine de voitures réaménagées par mois sur le réseau et ce, jusqu'à l'ouverture des trois stations à Laval. La cadence sera diminuée par la suite de telle sorte qu'à la fin de 2008, toutes les voitures MR-73 réaménagées seront en service.

Ce projet de 35,6 millions de dollars est réalisé grâce à la contribution de 25,2 millions de dollars du gouvernement du Québec.

Quant au remplacement des MR-63, vous vous rappelez sans doute qu'en mai dernier, le gouvernement du Québec demandait à la STM de procéder de gré à gré avec Bombardier Transport pour la fabrication des voitures de nouvelle génération, une formule qui permettra d'obtenir le meilleur produit, au juste prix tout en garantissant des retombées économiques et sociales optimales pour le Québec.

En lançant un appel d'offres en juin dernier, la STM a posé le premier jalon du processus devant mener à l'acquisition et à la mise en service des nouvelles voitures. Suite à cet appel d'offres, la Société annonçait, le 6 septembre dernier, plusieurs semaines en avance sur son échéancier, l'octroi d'un contrat de services professionnels pour le bureau de projet.

Le contrat a été octroyé à un consortium de firmes d'ingénieurs-conseils et d'experts internationaux formé par Dessau-Soprin, SNC-Lavallin et Tecsalt qui, pour mener à bien le mandat, fera appel à la collaboration des firmes Labbé Design, la RATP, Semaly et Léger marketing.

Le bureau de projet, dirigé par la STM, aura entre autres pour mandat de définir à quoi ressemblera les nouvelles voitures du métro de Montréal. À l'instar des visionnaires que furent MM. Drapeau, Saulnier et L'Allier, nous les souhaitons uniques, d'une conception qui s'inspirera de ce qui se fait de mieux à travers le monde. Chose certaine, la STM met tout en œuvre pour faire les bons choix puisque ce matériel devra être en service à tout le moins, pour les 40 prochaines années.

Les premières voitures de la nouvelle génération devraient être livrées à compter de 2010. D'ici là, les MR-63 continueront de rouler et d'assurer le service grâce, entre autres, à l'expertise très poussée d'employés de la STM qui, pour entretenir ces voitures, font preuve d'ingéniosité au quotidien, notamment en créant des pièces de remplacement puisque souvent, compte tenu de l'âge des MR-63, plusieurs des pièces d'origine sont disparues du marché.

Outre le réaménagement des MR-73 et le remplacement des MR-63, décisions qui visent avant tout à répondre aux besoins futurs, la STM a aussi entrepris dans le cadre de divers

programmes tels Réno-Système et Réno-Stations, des actions qui lui permettront de poursuivre son objectif d'amélioration du service à la clientèle.

Par exemple, à la fin de 2007, un centre de contrôle à la fine pointe de la technologie prendra le relais du centre actuel. Tous les systèmes de radio et de télécommunication seront remplacés. Cela implique pour les gens qui y travaillent une importante mise à jour de leurs compétences et de leurs connaissances puisque nous passerons d'une technologie à relais à une technologie numérique.

Parce que la sécurité des usagers demeure une priorité pour la STM, celle-ci a déjà pris et mis en place de nombreuses mesures pour protéger le public et assurer sa sécurité. Par exemple, nous disposerons, d'ici la fin de l'année 2006 de 1200 caméras de surveillance placées dans des endroits stratégiques dans les stations.

En plus des caméras de surveillance, les stations sont patrouillées par du personnel membre du service de surveillance,

formé pour faire face à des situations d'urgence. Par ailleurs, l'année 2007 sera témoin de l'arrivée des policiers du SPVM à temps plein dans le métro.

Il n'est pas superflu de souligner que le système de contrôle de vitesse des trains, nos bonnes règles d'exploitation et notre centre de contrôle sont autant d'éléments qui contribuent à la sécurité des gens.

J'aimerais porter à votre attention le fait qu'en 2004, l'American Public Transit Association a évalué le métro de Montréal sur tous ses aspects incluant le terrorisme afin de comparer nos pratiques aux standards de l'industrie. Suite à cette évaluation, l'APTA a conclu que le métro de Montréal est clairement l'un des plus sécuritaires au monde.

L'amélioration de notre service à la clientèle passe aussi par l'accessibilité du métro pour les personnes à mobilité réduite. Dans le cadre du programme Réno-Système phase II, la STM est à effectuer des études de faisabilité pour l'installation d'ascenseurs dans certaines stations du réseau, donnant ainsi

accès au métro, notamment aux personnes en fauteuil roulant, ce qui faciliterait leurs déplacements.

En ce qui concerne l'accessibilité, je rappelle que la STM est la seule société de transport collectif au Québec qui permet aux personnes en fauteuil roulant de monter à bord d'autobus à planchers surbaissés. Le Centre de transport adapté par lequel la STM remplit sa mission d'assurer le transport des personnes à mobilité réduite sur l'île de Montréal est l'un des mieux organisés et des plus performants en Amérique du Nord.

Voici que le temps qui m'était alloué s'achève. Je me permets d'espérer que mes propos vous auront convaincu du fait que la STM se compare avantageusement aux meilleures sociétés de transport dans le monde.

Il va de soi qu'avec un véritable cadre financier la STM pourrait jouer encore davantage son rôle sur les plans économique, social et environnemental, ce qui lui permettrait d'atteindre son ambitieux objectif de devenir, tout en poursuivant sa mission, la

meilleure société de transport en Amérique du Nord, au plus grand bénéfice des usagers de la région métropolitaine.

La Société est à un tournant important de son existence. À cet égard, elle a, cette année encore, réitéré sa volonté de poursuivre ses efforts en matière d'optimisation des ressources et d'amélioration de la qualité et de la fiabilité de ses services. Malgré un cadre financier extrêmement étroit, elle maintient le cap sur son objectif d'augmentation de son achalandage.

Nous l'avons vu, les enjeux sont majeurs mais, les différents paliers de gouvernement, y compris les partenaires de la CMM, ont pris position en faveur du transport en commun. La STM a la ferme intention de profiter de ce contexte qu'elle juge propice à poser des gestes concrets et porteurs de changements profonds.

Dans la mesure où la elle bénéficiera d'un financement adéquat la STM devrait pouvoir, malgré un contexte de rareté des ressources et d'augmentation des coûts, relever les défis de taille dont je vous ai entretenus ce matin.

En terminant, vous me permettrez de remercier et de saluer mes prédécesseurs dont le travail a permis à la Société de transport de Montréal de devenir ce qu'elle est aujourd'hui : Madame Louise Roy et Messieurs Robert Perreault, Yves Ryan, Frank Zampino, Pierre-Yves Melançon et Claude Dauphin.

Je vous remercie de votre attention et, puisque nous disposons de quelques minutes pour ce faire, il me fera plaisir de répondre à vos questions.