

# **"À QUEL PRIX POURRIONS-NOUS ACCEPTER L'AUTOROUTE A-720-EST?"**

Mémoire soumis au **B.A.P.E.**

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, Québec

à propos du projet "**Modernisation de la rue Notre-Dame**"

promoteur: Ministère des Transports du Québec

par **Franco-Sois Dandurand**

f\_dandurand@yahoo.com, soisfranc@hotmail.com  
514.273.9882 — 5155, Drolet, Montréal, Qc H2T 2H3

Jeudi le 10 janvier 2002

# **SOMMAIRE**

pages	titre
2	<b>INTRODUCTION</b>
	<b>OBSERVATIONS SUR LA SITUATION ACTUELLE</b>
3	TENDANCES À LA DÉRIVE: PROJECTIONS
4-5	TRANSPORT EN COMMUN ET COVOITURAGE vs ATTRAITS DE L'AUTOMOBILE
5-6	AUTOMOBILE ET APPAUVRISSEMENT AUX VISAGES MULTIPLES
6-7	ÉTALEMENT URBAIN ET NORMES D'URBANISME
7-10	ERREURS COMMISES DANS DIVERS AMÉNAGEMENTS EXISTANTS
11	LACUNES FLAGRANTES DU PROJET PROPOSÉ
12-13	EXEMPLES D'AMÉNAGEMENTS EXISTANTS PRISÉS DE LA POPULATION
13-14	AVANTAGES SIGNIFICATIFS DU PROJET PROPOSÉ
	<b>PROPOSITIONS GLOBALES ET MODIFICATIONS SUGGÉRÉES AU PROJET</b>
15	PARCS ET VÉGÉTATION: RETOUR À LA TERRE ET AU FLEUVE
15-16	AMÉNAGEMENTS CYCLABLES: OPPORTUNITÉ ET NÉCESSITÉ D'INNOVER
16-17	TRANSPORT ALTERNATIF: MESURES DE SÉCURITÉ ET RÉSEAUX ACCRUS
18	CIRCULATION AUTOMOBILE: MESURES EFFICACES D'APPAISEMENT
18-20	TRANSPORT EN COMMUN ET COVOITURAGE: MESURES CONCRÈTES ET EFFET D'ENTRAÎNEMENT
20-21	AMÉNAGEMENTS AUTOROUTIERS vs QUALITÉ DE VIE
21-22	PLAN DIRECTEUR D'URBANISME DE MONTRÉAL: MODIFICATIONS NÉCESSAIRES
23	<b>CONCLUSION</b>
	<b>ANNEXE</b>
24	AMÉNAGEMENTS CYCLABLES EXISTANTS ET PROPOSÉ (voir détails trajet pp.15-16)

## INTRODUCTION

Par la présente, je souhaite transmettre mon opinion à Mme la présidente de l'audience de ce projet controversé et à Messieurs les commissaires. Mon opinion recoupe en plusieurs points celles de plusieurs citoyens et organismes ayant intervenu lors des audiences et celle d'autres qui présenteront leur mémoire (et probablement celle de dizaines de milliers de citoyens ayant perdu toute confiance face à l'utilité réelle des consultations publiques, face à un gouvernement qui a souvent fait fi des opinions de multiples groupes et personnes de la société civile).

Je souhaite contribuer à propager des solutions peu reconnues et facilement oubliées au Québec en matière d'alternatives à l'automobile individuelle et aux moyens de transport motorisés, ainsi que dans le domaine du transport en commun et de l'habitation. Je tenterai d'illustrer clairement ces solutions, dans leur simplicité et viabilité. Dans un premier temps je vous ferai part d'observations face à la situation actuelle, puis ensuite de propositions visant divers champs d'action de notre société ainsi que mes suggestions de modifications au projet proposé.

En tant que citoyen concerné par la qualité de vie, je cherche d'abord surtout à ce que mon opinion et mes réflexions soient entendues des fonctionnaires et décideurs des palliers municipal et provincial des gouvernements impliqués dans l'élaboration de ce projet. Et aussi incluses dans le rapport qui sera présenté au Ministère de l'Environnement et rendu public par la suite. Nous sommes très nombreux et nombreuses à souhaiter que certains enjeux de taille affectant notre qualité de vie quotidienne ne soient plus relégués aux tablettes par les gouvernements au pouvoir.

Ce mémoire s'inscrit principalement dans une optique urbaniste humaniste et environnementaliste. Je tenterai de démontrer des pistes que toute société ne puisse plus feindre d'ignorer ni refuser d'explorer, dès le moment où elle a en tête le projet de prendre en main son développement durable à long terme.

Et n'est-ce pas là le projet de société qui tienne tant à coeur à tant de québécois et québécoises?

## OBSERVATIONS SUR LA SITUATION ACTUELLE

### TENDANCES À LA DÉRIVE: PROJECTIONS

"Si la tendance se maintient...", disait l'*autre*. Je ne pourrai apporter que mes observations et réflexions, n'étant pas spécialiste des *tendances* en question.

En bref: diminution constante de la qualité de l'offre et de l'image du transport en commun; insécurité des piétons, patineurs à roues alignées et cyclistes; prestige de l'automobile, fréquence et agressivité de sa publicité accrus; conduite agressive devenant graduellement la norme et courtoisie en chute libre; congestion accentuée des artères, routes et autoroutes; hausse constante des émissions de rejets d'hydrocarbures dans l'atmosphère; réchauffement et déstabilisation graduels du climat; accroissement des maladies respiratoires et cristallisation de la pauvreté dans les quartiers fortement pollués par les industries et les autoroutes.

La publicité automobile accapare en ce moment une part de lion croissante sur le marché; elle envahit nos écrans, les panneaux publicitaires de tout acabit et nos médias imprimés. La rage au volant et, à une échelle plus répandue, l'agressivité et le non respect du code de la route font malencontreusement partie du vécu hebdomadaire urbain de presque toute personne effectuant des déplacements à pied, à vélo, en auto. Elle serait en hausse flagrante et apparemment attribuable à la congestion sur nos routes, à une banalisation de la violence dans la culture cinématographique (notamment américaine), puis à l'agressivité mordante de plusieurs campagnes publicitaires persistantes à la télé. La courtoisie de l'ensemble des automobilistes disparaît tristement; cela s'effectue de façon plus marquée en milieu densément urbanisé. À un tel point que maintes gens en viennent à souhaiter de se procurer une automobile en partie afin de ne plus être autant vulnérables aux inquiétants faux-pas des automobilistes, qui semblent à plusieurs égards sur le point de devenir la norme.

Les autoroutes sont et seront de plus en plus congestionnées. On estime à 300,000 le nombre de voitures de plus qui seront en circulation dans la seule région de Montréal dans les 10 ans suivant l'année 1997. Ce qui attend les usagers et résidents voisins de l'A-720-Est est tout aussi prévisible que le sort actuel des ponts reliant Montréal à la banlieue et les régions périphériques extérieures: embouteillages *monstre*, reflux de la circulation dans les quartiers, frustration et pollution décuplés.

Une part croissante de la population est ainsi affublée de maladies respiratoires. Et si nous nous fions aux observations effectuées dans des villes où circulent plus d'automobiles qu'à Montréal, les choses ne vont que se détériorer si nous ne prenons pas rapidement les devants face à la dégringolade de la situation.

Les personnes à faible revenu sont plus susceptibles d'être affectées de telles maladies. Les quartiers où elles habitent sont souvent situés à proximité d'industries moyennes à lourdes et/ou sont coupés par des autoroutes à haut débit. Le quartier Hochelaga-Maisonneuve où passerait l'A-720-Est se rajouterait dorénavant à ceux-ci.

## TRANSPORT EN COMMUN ET COVOITURAGE vs ATTRAITS DE L'AUTOMOBILE

Le fait de simplement mettre sur pied des campagnes publicitaires et des sites web faisant la promotion et offrant des services de covoiturage reviendrait à ne pas investir l'argent des contribuables là où des changements bénéfiques et vraiment efficaces à long terme puissent être amorcés. Pour que cette méthode simpliste ait de l'effet, il faudrait que les publicités en question soient au moins aussi fréquentes et convaincantes que celles de l'industrie automobile. (!)

Dans la réalité quotidienne, l'automobiliste prend le volant parce que son véhicule représente le confort de son logis transposé dans la plupart de ses déplacements personnels ou liés au travail. C'est pour lui ou elle un moindre mal en général que d'utiliser le transport en commun, et exception faite du métro et des circuits d'autobus sur voies réservées, son véhicule mène en général plus rapidement à destination.

Son véhicule lui offre aussi plus de souplesse à ne pas devoir autant planifier ses déplacements qu'en empruntant un circuit d'autobus offrant un départ à toutes les 30 à 60 minutes et n'aboutissant pas nécessairement à la destination voulue, ce qui est le cas de la plupart des circuits d'autobus du Montréal Métropolitain en période hors-pointe. Et si son trajet n'est pas rectiligne, il lui faudra fort probablement attendre à nouveau un autre autobus ou le métro, puis peut-être par la suite prendre un autobus supplémentaire à la sortie du métro. Et puis répéter le tout pour rentrer au bercail.

Les personnes travaillant dans les secteurs industriels très développés en banlieue périphérique doivent composer avec des circuits d'autobus souvent interrompus hors-pointe, ou sinon une fois l'heure en raison du peu d'adeptes s'en servant alors. Cela est sans compter que souvent les circuits sillonnant les parcs industriels n'aboutissent pas directement à une station de métro. Il n'est pas aisé de s'y déplacer autrement qu'en ayant une automobile pour quelqu'un qui fait des heures supplémentaires.

L'automobiliste n'a pas à endurer d'être nez à nez à, ou collé contre des étrangers. Et pire encore, le trajet doit souvent s'effectuer en totalité debout, ou le cas échéant assis sur un banc de plastique rigide, ce qui fait que presque quiconque en ayant les moyens n'hésite pas à opter pour le confort personnel. Bon, il y a les embouteillages, mais ce n'est pas si mal d'écouter sa musique préférée ou parfois d'être absorbé par la vue d'un paysage urbain, c'est probablement un moindre mal que d'être debout et entassé dans le métro, "entre quatre murs", sans vue ni musique, à respirer les odeurs de transpiration de tous ces gens n'ayant de place l'hiver pour enlever leur manteau et pressés d'arriver à destination.

Le covoiturage présente à prime abord presque tous les côtés avantageux de l'automobile individuelle, et a le net avantage aussi d'être plus ou moins 2, 3 ou 4 fois moins coûteux. Au chapitre des inconvénients, il ressort une certaine perte de prestige et d'identité du fait de ne pas être le chauffeur associé au fabricant du véhicule, de ne pas agir tel que désiré ni écouter la musique souhaitée. Les délais de transport peuvent se prolonger du fait des multiples lieux de cueillette et/ou de descente des passagers.

Quant au transport en commun et sa trame de circuits, il évoque vaguement davantage l'idée d'une pieuvre cubiste que celle d'une toile d'araignée. Il est un peu comme le dicton "Tous les chemins mènent à Rome", vers le centre. Combien plus complexe est-il de partir de Dorval pour aller travailler à St-Bruno que de partir de St-Jean-sur-Richelieu pour se rendre au centre-ville de Montréal? Et que penser du fait que ce soit beaucoup plus long de se rendre en autobus du métro Côte-Vertu jusqu'au secteur industriel de Pointe-Claire que de faire le trajet entre Laval et ce même secteur?

Et si nous n'observions que le coût du transport en commun vers le centre-ville, il semble que d'habiter à l'extérieur de l'île de Montréal soit un fort dissuasif en raison des tarifs qui s'additionnent ou se multiplient.

Voilà donc en partie pourquoi nous n'arriverons pas à faire changer d'idée la majorité de la population, même avec de belles publicités. Une bonne part des personnes ayant des idées écologiques utilisent déjà les transports alternatifs à l'automobile. Mais il reste évidemment une solution que je décrirai dans la section "propositions" de ce mémoire.

## **AUTOMOBILE ET APPAUVRISSEMENT AUX VISAGES MULTIPLES**

Selon une étude comparative universitaire récente effectuée par plusieurs urbanistes, Montréal se situerait au deuxième rang en Amérique du Nord quant au nombre de km d'autoroute *per capita*, derrière Richmond, Virginie. Malgré la notoriété de son vaste et complexe réseau, Los Angeles traîne de la patte en raison de sa population élevée.

L'automobile est *reine* dans nos sociétés contemporaines. Au Québec, elle constitue le mode de transport *idéalisé* et choisi par la majorité des citoyens. Une simple lecture, au hasard, un roman de Réjean Ducharme ou de Michel Tremblay, pour ne choisir que ceux-ci, nous ramène au fait qu'il y a 20, 30 ou 40 ans beaucoup de personnes se déplaçaient davantage à pied et à vélo, et souvent sur des distances de plus de 10 km. Nous nous déplaçons ainsi d'un quartier à l'autre. Aujourd'hui, c'est plutôt chose rare: l'auto individuelle est souvent le mode de transport préféré pour parcourir des distances très courtes comme aller à l'épicerie située à quelques rues. Et c'est sans compter qu'elle soit une des principales causes d'appauvrissement économique, physiologique et environnemental collectif. Les pauvres, sportifs ou écolos se déplacent autrement.

Pourrions-nous dire que notre société était, il y a 20, 30 ou 40 ans, plus pauvre économiquement qu'aujourd'hui? Je ne saurais y répondre en détail. Une chose est sûre en ce moment: nous vivons globalement, à l'unisson avec presque toutes les nations de la planète, un appauvrissement économique s'accélégrant rapidement et se propageant dans presque toutes les classes sociales (inversement proportionnel à l'enrichissement des classes les plus aisées, tout en lui étant directement attribuable).

C'est d'ailleurs la première fois que tel phénomène se produise sur l'ensemble de la planète; première fois aussi que la menace globale face à notre environnement, les changements climatiques provoqués par l'humain, les catastrophes et épidémies récurrentes liées à ces changements se manifestent dans la plupart des régions du globe et gagnent rapidement du terrain. Une partie tout aussi incommensurable que disproportionnée du désastre écologique et humanitaire qui attend d'éclater couve toujours grâce à la réticence de gouvernements de sociétés contemporaines à prendre les mesures appropriées: décider urgemment d'un changement concret, afin que l'avenir ne tourne pas au cauchemar pour l'humain et des milliers d'espèces vivantes.

Le Québec fait partie pour l'instant de ces sociétés qui situent l'argent comme étant la valeur suprême nationale, loin au devant des valeurs sociales et environnementales.

Mais sommes-nous prêts à assumer les conséquences (sur notre environnement et notre santé) de notre manque de vision face à un avenir rapproché? Et que dire du "long terme"? Allons-nous enfin marquer un temps de réflexion devenu urgent? Allons-nous poser des gestes concrets et cesser de simplement continuer à afficher nos convictions en n'agissant que minimalement, pour éviter d'avoir à consentir trop d'efforts ou de faire face à la critique acerbe de ceux qui perdront quelque avantage *personnel*?

## ÉTALEMENT URBAIN ET NORMES D'URBANISME

Il existe dans presque toutes les villes de plus de 100,000 habitants et les grands centres urbains en Ontario des normes récentes précises de densification du territoire incluses dans les plans d'urbanisme. C'est le cas de plusieurs états des États-Unis et presque partout en Europe, mais pour des raisons historiques d'utilisation intensive du territoire dans cette dernière. Dans l'ancienne Ville de Montréal, il existe tout au plus des règles délimitant des secteurs précis où *pourraient* être construits des édifices pouvant dépassant les 3 / 4 étages, mais aucune contrainte.

Loin de me faire l'apôtre de la "manhattanification" à outrance des quartiers centraux, je constate toutefois que l'actuel manque d'espaces (taux de vacance jamais vu de 0.6%, encore à la hausse, pour l'ensemble de l'ancienne Ville de Montréal) pour se loger près de la ville-centre crée une propension forcée à se loger davantage vers les couronnes. Je contaste aussi la présence de nombreux terrains vagues, stationnements et édifices désaffectés tout près du centre-ville et dans certains secteurs ayant graduellement abandonné leur vocation industrielle datant en moyenne du tournant du siècle dernier.

Lorsque nous faisons le constat de l'absence de mesure favorisant la création de secteurs concis et précis où pourraient être construits des édifices résidentiels en hauteur, il est impératif d'admettre que nous encourageons indirectement l'étalement urbain et tout ce qu'il entraîne irrémédiablement et à long terme: l'éloignement d'une vaste partie des citoyens de leur lieux de travail, la congestion des routes et le stress vécus lors du transport, la pollution atmosphérique et sonore accrue spécialement dans les quartier centraux, les effets néfastes sur la santé publique et l'environnement.

Le plan directeur d'urbanisme de Montréal ne semble pas ou peu avoir tenu compte des tendances démographiques à long terme. Il ne présente pas de politique *sérieuse* d'éradication des terrains de stationnement, ni d'augmentation de la densité et de la hauteur des nouvelles constructions résidentielles des quartiers de la ville-centre. Le cas du Faubourg-Québec, à l'est du densément bâti secteur du Vieux-Montréal est navrant:: on y construit de petites maisons de ville luxueuses de trois étages, alors qu'il y a plus ou moins deux ans un promoteur planifiait y construire un superbe ensemble résidentiel constitué d'au moins 6 tours de 8 étages, séparées par de nombreux espaces verts. Cela aurait permis à plus de gens d'habiter ce secteur, plutôt que de le continger. Une fois de plus nous nous dirigeons à long terme vers la démolition d'édifices existants, patrimoniaux ou non, et peut-être de larges portions de quartiers pour construire des tours qui permettront à davantage de gens d'habiter près du centre.

Une autre illustration de ce manque de vision est le dossier de l'épicerie à grande surface que le groupe alimentaire Loblaw souhaite construire sur l'avenue du Mont-Royal Ouest, entre Clark et St-Urbain. Le gouvernement municipal de Vision-Montréal (sic!) souhaitait faire passer ce projet sans exiger du promoteur qu'il construise des logements au-dessus des deux étages qu'occuperait l'épicerie, car celui-ci se montrait réticent. Trois édifices d'au moins 8 étages sont adjacents au projet; ce dernier pourrait se situer dans l'alignement d'au moins deux édifices pour sa façade, son côté et son toit, selon les dispositions du plan directeur d'urbanisme de Montréal. Le Plateau Mont-Royal est le quartier possédant le plus faible taux de vacance résidentiel au Québec.

## **ERREURS COMMISES DANS DIVERS AMÉNAGEMENTS EXISTANTS**

De nombreuses erreurs ont été commises par la Ville de Montréal dans la planification du territoire urbain et l'aménagement de parcs, de voies cyclables, et par le gouvernement provincial sur plusieurs autoroutes, et ce, en partie parce que certaines conséquences n'étaient pas prévisibles au moment des décisions, ou sinon parce que les instances décisionnelles n'ont pas daigné écouter les avertissements et propositions provenant d'experts, de citoyens et d'organismes oeuvrant dans divers milieux.

Voici quelques exemples généraux d'erreurs dues à un manque de vision à long terme:

- 1.) Avoir créé un réseau entrecoupé de pistes cyclables incomplètes et dangereuses et visant une clientèle principalement récréo-touristique, et ce, quasi systématiquement sans avoir consulté la population. Pire encore, dans l'ancienne Ville de Montréal ces pistes ne sont systématiquement pas déneigées l'hiver, malgré les demandes répétées des cyclistes, ce qui rend la situation extrêmement périlleuse pour le nombre croissant des centaines de cyclistes devant alors emprunter les artères principales et secondaires déneigées plus régulièrement pour se rendre au travail et/ou faire leurs courses.
- 2.) Avoir apparemment systématiquement *oublié* de prévoir qu'en moyenne environ 8 ans après l'inauguration ou l'élargissement de tout tronçon autoroutier en milieu très urbanisé, il finisse par dépasser sa capacité maximale évaluée de débit de circulation.

En matière de parcs contemporains, je n'ai que quelques exemples à offrir de lieux considérés comme "dénaturés", "laid", inintéressants ou simplement non attrayants par la majeure partie des citoyens qui devaient *a priori* en profiter.

Voici quelques exemples typiques de parcs offrant certains intérêts sur les plans esthétique et utilitaire, mais qui sont boudés par la majorité de la population:

1.) Le carré Viger, situé sur des dalles de béton au-dessus de l'A-720. Un lieu public à prime abord bétonné, puis parsemé de quelques végétaux et arbustes épars. L'ensemble comprend trois îlots, dont deux sont majoritairement bétonnés. Celui plus à l'est est plus verdoyant et nous fait oublier qu'une autoroute s'agite sous nos pas. Mais toutefois, même si les lieux comportent des éléments d'architecture paysagiste et sculpturaux intéressants à voir, il n'en demeure pas moins une "masse de béton au-dessus d'une autoroute" et un "ramassis à robineux" dans l'esprit de la plupart des citadins. Les itinérants y ont *gagné* un domicile, probablement en partie grâce au fait que les autres citadins l'ont déserté, et donc ne se plaignent pas de leur présence.

2.) Le parc sis au coin des rues Roy et Mentana dans le Plateau Mont-Royal est une place publique entièrement recouverte de béton au sol. Le périmètre est marqué de sculptures métalliques poétiques représentant divers modèles de chaises (que l'on imagine à l'image d'anciens modèles en bois) et de quelques arbres implantés dans des espaces carrés recouverts de grillages métalliques. Une installation métallique est installée au centre, comprenant une fontaine située sous une représentation plane horizontale des cinq continents. Avant l'existence de cette place, les citoyens du quartier ont à maintes reprises manifesté leur désir d'avoir une place publique verdoyante à cet endroit. Depuis l'inauguration, un nombre important de citoyens ont protesté contre la présence de ce lieu bétonné en contactant leur conseiller municipal, le maire, en écrivant dans les médias, et de façon plus virulente en marquant des coups d'éclat comme: marquer le sol de graffitis tels les mots "gazon", "arbre", "fleur", "vert". À plusieurs reprises des citoyens ont contacté les médias pour les inviter à des gestes symboliques où ils ont "entreposé" une quantité imposante de leurs vieux meubles sur le site. Cette place a coûté 1,7 M \$, alors que l'espace vert tant désiré en aurait coûté probablement moins que le cinquième, quelques centaines de milliers de dollars.

3.) Le carré Émilie-Gamelin, la Place Gérald-Godin où est sis l'édicule de la station de métro Mont-Royal, la place de la Paix face au Monument national sur le boulevard St-Laurent au nord de René-Lévesque, ainsi que plusieurs autres parcs de taille moyenne récemment réalisés où les surfaces bétonnées occupent un fort pourcentage du sol et où les végétaux et arbres ne s'insèrent qu'avec parcimonie, dans une trame quadrillée qui semble toujours être la même. Ce sont des lieux assez fréquentés de par leur localisation géographique: les deux premiers sont adjacents au métro de Montréal. Ils attirent l'attention par le fait qu'ils comportent des éléments d'aménagement artistiques, mais laissent aussi une forte impression de froideur chez les résidents, les travailleurs et usagers qui vivent ces lieux presque au quotidien. Lors des consultations publiques sur l'aménagement de la place Gérald-Godin, il ressortait que le souhait le plus cher des citoyens était d'avoir un espace vert; puis il est bétonné aux trois quarts.

Concernant les aménagements cyclables, je tiens à citer l'exemple des pistes cyclables et piétonnières du canal Lachine. Nous pouvons certes parler d'une réussite sur le plan esthétique et récréo-touristique. Il convient de rajouter que sa centralité contribue à en faire un lieu fortement prisé.

Mais du point de vue des cyclistes et patineurs à roues alignées "utilitaires" (se déplaçant principalement pendant leur travail ou pour s'y rendre) qui croient aux moyens de transport alternatifs aux véhicules motorisés, l'enchantement disparaît rapidement lors des périodes de pointe estivales. Les déplacements qu'ils doivent y effectuer s'en trouvent désagréablement prolongés par la fréquentation élevée du site par les multiples usagers (vélos, patins à roues alignées et piétons) récréatifs et touristiques, puis par l'étroitesse physique du site dans sa partie "non aquatique".

De plus, il est important de mentionner qu'étant sise dans un parc, ces pistes cyclables et piétonnières sont officiellement fermées dès 22h00 (comme la traverse du pont Victoria), ce qui force alors les cyclistes et patineurs à roues alignées fonctionnels et récréo-touristiques à effectuer maints détours et utiliser des itinéraires leur étant moins agréables sur le plan visuel et celui de la piètre qualité de la chaussée. La peur du danger est également fortement ressentie la nuit en raison de la haute vitesse des véhicules motorisés et de la mauvaise conduite observable sur les artères principales et secondaires. Et bien sûr, les pistes ne sont pas déneigées systématiquement l'hiver.

---

Et quant aux aménagements autoroutiers du Québec construits il y a plus de 10 à 15 ans, ils comportent des lacunes graves à corriger. Elles sont source de vive frustration et de stress chez les usagers et contribuent passablement à la congestion, tout en créant des risques graves inutiles. Nous pourrions croire à une mauvaise planification ou à une forme de pensée magique, genre: "Bah! il ne s'y passera rien de grave. Les gens repassent par là tout le temps: ils vont s'adapter." Rien de plus faux: certaines des situations ci-dessous mentionnés sont la cause de maints accidents tragiques. Il n'y a qu'à écouter les bulletins de circulation à chaque semaine pour s'en convaincre.

Aux États-Unis et en Ontario, notamment à Ottawa et Toronto, les autorités semblent avoir partout compris qu'en de multiples endroits névralgiques les rampes d'accès et bretelles d'échangeurs doivent comporter plus d'une voie. Le Québec ne semble peu avoir mis à jour ses normes en matière de rampes d'accès et bretelles d'échangeurs en milieu densément urbanisé depuis le début de la construction de plus de vingt autoroutes et tronçons inter-autoroutes dans le sud de la province.

Voici quelques exemples absurdes de mauvais aménagements autoroutiers:

1.) L'A-40 se rétrécit à deux voies dans le secteur de l'échangeur A-40 / A-15-Décarie, alors que la circulation est-ouest sur la portion de cette autoroute comprise entre l'A-13 et l'A-25 soit parmi les plus denses de toute l'agglomération et de tout le Canada. Les conséquences, puisqu'il y a déjà présence de plusieurs échangeurs autoroutiers sur ce tronçon, se mesurent en embouteillages se chevauchant et s'étendant à l'occasion sur près de 10 kilomètres, surtout l'été lors des travaux routiers.

2.) L'A-15-Décarie au nord du pont Champlain se rétrécit à deux voies dans chaque direction sur plus ou moins un km entre Wellington et Atwater, ce qui contribue largement à bloquer le pont Champlain le matin, puis Décarie jusqu'à Queen Mary, et parfois même jusqu'à la rue Jean-Talon (environ 5 km en amont!) en période de pointe.

3.) L'A-20 entre l'arrondissement Notre-Dame-de-Grâce et celui de Dorval se rétrécit à deux voies dans les deux directions sur plus de 2 km, occasionnant des embouteillages et prolongeant de plusieurs km vers l'ouest celui dû à la proximité du pont Mercier. Il découle aussi de ce rétrécissement que l'A-13-Sud soit plus congestionnée que si l'A-20 comportait 3 voies dans les deux sens.

4.) L'A-13-Sud se rétrécit à deux voies quelques centaines de mètres avant d'arriver à l'échangeur A-20 / A-13, ce qui paralyse inutilement les usagers à destination de l'A-20-Ouest qui doivent ainsi emprunter sur ce tronçon les deux voies congestionnées menant à la bretelle débouchant sur l'A-20 en direction du pont Mercier et de l'est.

5.) L'échangeur Turcot comporte une bretelle de deux voies partant de l'A-720 direction ouest vers l'A-15-Nord, et qui convergent en une seule avant de rejoindre cette dernière. L'embouteillage est créé du fait que la bretelle venant de l'A-720 comporte deux voies au départ et que le débit de circulation partant du centre-ville vers le nord y soit élevé. (Ce court secteur de Décarie devrait avoir 4 voies jusqu'à Queen Mary)

6.) Les bretelles de l'échangeur A-40 / A-15, ainsi que la bretelle menant de l'A-40 direction ouest vers l'A-15-Décarie-Sud ne comportent qu'une seule voie, ce qui a des répercussions paralysant la circulation plusieurs km en amont.

7.) L'échangeur A-40 / A-25 à Anjou comporte sur l'A-40 direction ouest deux bretelles de deux voies chacune, dont 2 voies convergent brusquement en une seule dans la voie du centre. Il n'y a pas en ce lieu l'espace d'insertion approprié permettant le transfert sécuritaire des usagers des deux provenances vers une même voie. (La même situation est notable à Québec sur l'A-73 direction sud vers le pont Pierre-Laporte, au sud de la rampe d'accès du boulevard Laurier.)

8.) Les rampes d'accès des A-15-Décarie au nord du pont Champlain, A-20-Ouest, A-40 en périphérie de la ville-centre, qui souvent ne comportent que très peu d'espace d'insertion dans la circulation, alors que ces tronçons sont parmi les plus achalandés.

9.) L'échangeur A-40 / A-520 comporte encore des feux de circulation. À défaut de l'existence d'un véritable échangeur autoroutier, il se produit dans ce secteur des embouteillages spectaculaires ayant des répercussions sur la circulation des autoroutes avoisinantes telles l'A-13-Sud, l'A-15-Décarie et l'A-20-Ouest.

10.) Les 2 parties surélevées de l'A-40, sachant que nous devons les démolir tôt ou tard, pour faire place soit à un boulevard urbain ou une autoroute en tranchée comme l'A-15-Décarie ou en tunnel comme l'A-720 au centre-ville avec boulevard au-dessus.

## LACUNES FLAGRANTES DU PROJET PROPOSÉ

Il semble que la portion de piste cyclable longeant l'A-720 dans l'axe Souigny soit vouée à être coincée entre l'autoroute et un secteur industriel. Pour le moment, c'est une bande de gravier coincée entre deux interminables clôtures. Quand je me mets dans la peau d'une femme ou d'un homme y circulant le soir après la tombée du jour, je n'ose pas imaginer me sentir à l'aise à cet endroit si j'étais poursuivi par des étrangers.

Pour sa part, la longue partie de la piste cyclable qui se trouverait au sud de l'A-720 serait coupée des quartiers qu'elle vise à desservir. Le fait de devoir contourner l'autoroute pour l'emprunter constituera pour plusieurs une barrière psychologique fortement dissuasive, ainsi qu'une source de stress et d'inconfort. Le vélo n'est-il pas supposé être un moyen écologique pour nous déplacer en toute direction, tout en stimulant notre système cardio-vasculaire et musculaire? Cela perd beaucoup d'intérêt s'il faut s'exercer dans le bruit constant et la pollution qu'émet une autoroute.

De plus, la vocation récréo-touristique que le M.T.Q. et ses partenaires, dont Tourisme Hochelaga-Maisonneuve, semblent persister à insuffler au tronçon cyclable longeant le fleuve sera source de nuisance et de conflits entre les nouveaux usagers et les cyclistes qui ont l'habitude d'emprunter actuellement le tronçon Notre-Dame afin de se déplacer entre leur résidence et leur lieu de travail, d'emplètes ou autre.

Les voies en site propre réservées aux "viabus" sont une initiative louable du M.T.Q., mais le problème de la ponctualité et de l'efficacité des autobus réside dans la rampe d'accès Souigny, où la congestion ne tardera pas à se présenter, au plus tard quelques années après l'inauguration de l'A-720.

Un autre problème découle du fait qu'il n'est pas proposé de bloquer la rampe de sortie de l'A-720 vers l'est sur la rue Souigny. Les résidents riverains et ceux habitant à proximité de ce lieu ont maintes fois fait état de plaintes, étant donné la vitesse excessive à laquelle les automobilistes y déambulent déjà. La signalisation n'y changerait presque rien; le problème est qu'un segment d'autoroute débouche directement dans un secteur résidentiel où vivent beaucoup d'enfants

Et concernant l'autoroute proprement dite, le fait qu'il ne soit proposé que d'en couvrir une minime proportion avec des dalles de béton là où il y aura des espaces verts sème des vagues d'inquiétude bien au-delà de cette audience. La pollution sonore et atmosphérique odoriférante sera de toute évidence directement propagée dans les parcs, puisqu'ils sont directement adjacents à l'autoroute en tranchée qui ne s'arrête que sous ces parcs. Elle sera balayée dans quartiers avoisinants quand les vents souffleront entre le nord-nord-est et le sud-sud-ouest, selon les rapports présentés par le M.T.Q. et la C.U.M. en matière de pollution de l'air. Il est clair que le faible taux de couverture par dalles soit là une des principales nuisances potentielles du projet.

Les espaces couverts et *en tranchée* à intervalles irréguliers créeraient aussi des risques d'accidents accrus en raison de l'adaptation relativement lente de l'oeil humain.

## EXEMPLES D'AMÉNAGEMENTS EXISTANTS PRISÉS DE LA POPULATION

Voici quelques parcs et lieux d'attraction qui attirent la population et comportent aussi plusieurs avantages nets sur le plan esthétique:

1.) Ce parc d'envergure moyenne dont le nom m'échappe est situé au sud de la rue Notre-Dame, immédiatement à l'est de l'A-25. Et quoiqu'à l'époque où j'y aie mis les pieds il ne comportait que très peu d'arbres, il était gazonné et parsemé de végétaux bien entretenus dans toute son étendue. Les voisins du parc apprécient énormément la perspective unique qu'il offre sur le fleuve et les collines montérégiennes. Son avantage net se situe dans l'accès direct au fleuve qu'il constitue. On peut descendre une légère pente et se retrouver nez à nez avec le courant du fleuve, ce qui est impossible à faire dans quelque lieu public que ce soit entre ce parc et l'arrondissement de Verdun, puisque l'autoroute Bonaventure et le port de Montréal occupent presque tout l'espace terrestre adjacent au fleuve et qu'il est interdit de se déplacer dans le port sans autorisation.

2.) Les parcs Jarry et Lafontaine, avec le réaménagement de leurs étangs, de certaines esplanades et aires végétales, l'insertion de monuments publics et d'oeuvres d'art, sont des exemples que les citoyens ont pu largement apprécier car ils n'ont pas perdu leurs attraits reconnus. Des interventions contemporaines y ont été effectuées avec respect pour l'environnement établi et sans exagérer les aires bétonnées.

3.) Le site du Vieux-port de Montréal fait partie des sites ayant tenu à proposer une vaste variété d'usages, ainsi qu'une variété d'aménagements répondant à ses usagers. On y retrouve le monument architectural du quai de la vieille horloge; une piste cyclable, des aires gazonnées et une végétation luxuriante au nord; une aire pour la randonnée à pied et le patin à roues alignées et des activités pour toute la famille au centre iSci et au cinéma Imax; d'immenses bassins aquatiques au sud où l'on peut faire du patin l'hiver; un site où ont lieu des sculptures végétales et florales: les Mosaïcultures. Et justement là où ces dernières se déroulent, à l'embouchure du canal Lachine, se trouve un aménagement alliant une architecture paysagiste des plus innovatrices et la mise en valeur des silos à grains, qui contribuent à donner une perspective historique et architecturale marquant les visiteurs.

4.) Le canal Lachine reçoit aussi son impressionnant lot de visiteurs qui apprécient sa proximité du centre, son accessibilité, mais surtout son caractère enchanteur naturel qui est un critère de choix pour une foule d'activités en famille, en groupe ou *solo*: pique-nique, lecture, photographie, sports de groupe, randonnées à pied, patin à roues alignées et vélo.

5.) Les parcs et pistes cyclables longeant la rivière-des-Prairies à Montréal et le fleuve entre les arrondissements de Verdun et Dorval sont d'admirables exemples où les citoyens sont assurés de retrouver la nature qui fait défaut à la ville et de pratiquer toute activité. À Lasalle et Verdun, les observateurs noteront la présence de dizaines de milliers de plantes à fleurs qui ont poussé de façon naturelle et qui ne sont pas éradiquées pour faire place à du gazon "plus vert et égal". Avoir la chance de retrouver des portions d'écosystèmes tels qu'ils existent dans la nature n'est pas chance donnée à la majorité des citoyens. Ces pistes ne sont pas traversées de rues sur de longs tronçons, ce qui les rend d'autant plus attrayantes, agréables et performantes.

6.) Le tronçon de piste cyclable Trans-île situé entre la rue Beaubien ouest et la rue Masson, longeant la voie ferrée du C.P., est lui aussi intéressant par le fait qu'il ne traverse aucune intersection, améliorant le sentiment de sécurité et la performance.

7.) Certains tronçons de pistes cyclables de la région de la Ville de Québec construites en site propre sur l'emprise de voies ferroviaires désaffectées se comparent à l'exemple précédant, mais avec en plus une dense végétation sur plusieurs tronçons.

8.) Les parois de pierre de l'A-25 et les murs pare-bruits de l'A-15 au nord de l'A-40 et peut-être à plusieurs autres endroits. Ces strates de pierre évoquent la sédimentation qui s'est effectuée sur l'île de Montréal au cours des dizaines de milliers ou millions d'années ayant précédé l'arrivée des colons européens. Les lierres poussent et gagnent beaucoup de terrain à chaque année à plusieurs endroits sur ces murs pare-bruits, ce qui met un peu de vie dans ces voies urbaines déshumanisées et brise la monotonie des panneaux de béton aggloméré préfabriqués en série. Ont-ils été plantés là par les entrepreneurs contractants du M.T.Q., ou est-ce l'oeuvre des riverains?

## **AVANTAGES SIGNIFICATIFS DU PROJET PROPOSÉ**

Il ne faudrait surtout pas les passer sous silence, tant ils pourront être observables et appréciés des citoyens du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Mais une partie de ces avantages risque tout aussi de n'être appréciable que pour un laps de temps relativement éphémère.

L'avènement de A-720-Est réduira en partie la circulation "est-ouest", "nord-sud" (sic!) à destination et en direction du centre-ville dans les quartiers riverains et les quartiers centraux, tous traversés par un flot important de circulation de transit (ne pouvant accéder au centre par une autoroute), ainsi que sur les artères principales nord-sud (au moins pour le début de la première décennie suivant l'inauguration). Ces dernières seraient moins encombrées, ce qui réduirait, selon les études effectuées pour le M.T.Q. et l'analyse qu'ont effectuée la Ville de Montréal et divers organismes, les reflux de circulation dans les rues résidentielles locales dus aux personnes tentant d'échapper au ralentissement sur les artères. Cette circulation de transit est actuellement une des plus grandes sources d'insatisfaction des citoyens de mon arrondissement, le Grand-Plateau, et des quartiers chevauchés par les grands axes de transit.

Certes il y aura des impacts d'atténuation de la circulation sur les ponts Jacques-Cartier et Champlain, sur l'A-15-Décarie et sur l'A-40 entre l'A-25 et Décarie. Cette atténuation sera particulièrement instable lors de la période des chantiers sur les ponts et les autoroutes.

Le centre-ville de Montréal serait pour la première fois ceinturé d'autoroutes situées sur l'île. Cela pourrait réduire les temps de déplacement, la circulation et la pollution dans les quartiers adjacents à l'A-720-Est à long terme en période hors-pointe, ainsi que la réponse des services d'incendie, de la police et des ambulances en situation d'urgence.

Une meilleure répartition de la circulation sera aussi possible grâce à cette nouvelle "ceinture" et aux informations sur l'état de la circulation qui seraient retransmises aux automobilistes par des bulletins à la radio et des panneaux lumineux.

Côté parcs, je salue l'initiative d'en profiter pour agrandir le parc Dézéry, joindre les parcs Morgan et le méconnu Champêtre, en plus de créer un nouveau parc et revamper le triste parc Bellerive... drôle de nom pour un parc surplombant des voies ferrées, des hangars et, occasionnellement, d'impressionnants monticules de ferraille.

Côté fleuve, les citoyens de ce quartier et des arrondissements avoisinants auraient enfin la chance de se réapproprier un accès au fleuve, quoique celui-ci serait partiel étant donné la nature bétonnée des quais qui se succèdent, semble-t-il, de façon quasi-ininterrompue sur le territoire du port.

Et à moins qu'il me manque des informations pertinentes, le projet laisse plutôt présager la réappropriation d'une *vue sur* que d'un véritable *accès au* fleuve St-Laurent.

## **PROPOSITIONS GLOBALES ET MODIFICATIONS SUGGÉRÉES AU PROJET**

### **PARCS ET VÉGÉTATION: RETOUR À LA TERRE ET AU FLEUVE**

Puisque les parcs en milieu urbain visent à prime abord à redonner aux citoyens un lieu de tranquillité et de réflexion, de récréation et d'appartenance, et aussi puisqu'ils sont prisés par de nombreuses espèces animales et aviennes, il conviendrait d'accorder aux nouveaux espaces qui seront créés en cours de réalisation du projet la place qui revient aux végétaux, c'est-à-dire presque tout la place. Un parc situé en bordure d'autoroute n'a pas le même attrait qu'un autre intégré dans un décor enchanteur et/ou pouvant inviter à la tranquillité. Une place publique bétonnée n'a pas autant d'attrait que la verdure et les arbres pour les utilisateurs des parcs qui recherchent la tranquillité, un lieu champêtre et de récréation, un endroit à parcourir à pied ou autrement.

Les alignements quadrillés d'arbres préconisés par plusieurs écoles de pensée en architecture paysagiste plaisent avant tout aux architectes, car ils deviennent la matérialisation de leur *idéal esthétique*, ainsi que celui d'autres citoyens, il va sans dire. Ces alignements à géométrie redondante sont tout-à-fait appropriés dans des lieux où ce ne sont pas les végétaux que l'on veut mettre en évidence, mais plutôt un édifice institutionnel ou commercial adjacent, tel un musée, un ministère, ou sinon une allée, une artère de prestige comme l'avenue McGill Collège dans le centre-ville de Montréal.

Certains parcs urbains plus anciens comportent aussi des alignements géométriques, mais avec l'extrémisme actuel en moins. Ils comptent des allées longues d'arbres ou buissons, mais souvent les arbres à l'intérieur du parc semblent avoir été plantés sans trame déterminée; le parc semble ainsi plus naturel, à l'image d'une forêt, et non celui de l'alignement des rues de la ville.

D'autres écoles de pensée actuelles préconisent un mélange des genres et des espèces végétales, des formes et des couleurs, et c'est ce qui semble plaire au plus grand nombre: les aménagements évoquant le côté organique et diversifié de la nature, tout en ne délaissant pas la créativité, le jeu des formes, des couleurs et textures.

### **AMÉNAGEMENTS CYCLABLES: OPPORTUNITÉ ET NÉCESSITÉ D'INNOVER**

Étant donné que la piste cyclable proposée dans le projet semble impliquer la démolition et le remplacement de celle existant actuellement au nord de la rue Notre-Dame, et puisque cette piste serait située au sud de l'A-720 (selon les informations présentées par le M.T.Q. lors des audiences du B.A.P.E. auxquelles j'ai assisté), malgré la barrière psychologique qu'une autoroute représente et les inconvénients auxquels devraient faire face les cyclistes utilitaires, je propose donc que soit établie en parallèle une nouvelle piste cyclable dans un tracé qui emprunterait d'anciennes voies ferroviaires désaffectées et traverserait d'est en ouest le quartier Hochelaga-Maisonneuve, à moins d'un km au nord de l'autoroute.

Le tracé que je propose débiterait à l'ouest, à partir de l'emprise de la piste actuelle et la conserverait à l'est de la rue DeLorimier du côté nord de l'actuel boulevard René-Lévesque. Elle longerait ensuite l'A-720 du côté nord, mais à une certaine distance, dans le tracé de la piste actuelle, pour ensuite bifurquer vers le nord et emprunter brièvement le tracé de la piste Trans-île le long des voies du C.P., puis quelques rues de l'ouest du quartier Hochelaga-Maisonneuve (pour ce tronçon, plusieurs tracés pourraient être étudiés dans ce secteur précis). Elle pourrait ensuite emprunter l'axe de la rue Lafontaine et bifurquer en diagonale vers le nord dans le tracé toujours visible des anciennes voies désaffectées. Elle traverserait la rue Ontario à l'angle de la rue Valois et bifurquerait à nouveau vers l'est dans l'emprise des voies ferrées. Elle croiserait la piste cyclable nord-sud de la rue Bennett et se poursuivrait vers l'est le long des voies ferrées du C.N. dans l'axe de Souigny jusqu'à rejoindre le tronçon parallèle à la rue Souigny.

Il est essentiel de planter des arbres tout le long de cette piste et d'y installer au moins à tous les 2 km une fontaine d'eau. Il faudrait aussi planifier que la bande devant parfois être comprise entre deux clôtures ne soit pas trop étroite et soit aussi parsemée d'arbres à l'intérieur ou à l'extérieur des clôtures.

Quant à la bande cyclable prévue au sud de l'A-20 dans un cadre récréo-touristique, elle pourrait parcourir les espaces verts et serait plus appropriée à des fins principalement récréo-touristiques que si elle était le seul lien est-ouest du secteur.

## **TRANSPORT ALTERNATIF: MESURES DE SÉCURITÉ ET RÉSEAUX ACCRUS**

Il suffit de traverser la frontière de l'Ontario, du Nouveau-Brunswick, des états de New York, du Vermont, du New Hampshire et du Maine pour nous rendre compte que le piéton règne en maître en milieu légèrement et densément urbanisé. À Toronto et Ottawa: les automobilistes s'arrêtent généralement pour laisser traverser les piétons. Il est clair que nous sommes en général au Québec très loin de cette situation idyllique: à peu près aucun automobiliste ne s'arrêtera si nous tentons de traverser à une de ces traverses marquée par des lignes parallèles jaunes sur la chaussée. Si nous nous avançons dans la chaussée en signalant à l'avance notre intention d'utiliser notre priorité de passage, l'indifférence tourne souvent rapidement aux coups de klaxon dissuasifs signalant que nous sommes en territoire hostile.

Il y a de multiples gestes que les instances de gouvernement provincial et/ou municipal puissent mettre de l'avant en vue d'encourager l'utilisation du vélo, du patin à roues alignées et de la marche en tant que modes de transport alternatifs aux véhicules motorisés:

1.) Resserrer le code de la sécurité routière pour y inclure des dispositions et des campagnes de sensibilisation rendant concrète la priorité des piétons, patineurs et cyclistes, qui actuellement est davantage un principe qu'une pratique courante. Par exemple, les automobilistes devraient être tenus de ne jamais rouler à moins d'un mètre (approximatif) des piétons, patineurs à roues alignées et cyclistes immobilisés ou en mouvement. Le droit des patineurs à roues alignées et cyclistes et de garder approximativement 1 m de distance (afin d'éviter l'ouverture subite d'une portière) avec les autos stationnées devrait être reconnu, avec une disposition permettant de contourner des automobiles immobilisées sur le point de démarrer et/ou de se déplacer.

2.) Augmenter significativement les effectifs policiers affectés uniquement à la circulation et accroître leur visibilité sur les rues et sur les autoroutes, afin que ceux-ci puissent agir face aux nombreux automobilistes délinquants. Les automobilistes sentent qu'ils ont carte blanche car les policiers sont débordés avec les appels d'urgence. C'est le cas des postes 36, 37 et 38 du Plateau Mont-Royal qui n'interviennent que minimalement par rapport à la vitesse excessive et presque jamais pour des questions de clignotants non utilisés tant ils sont débordés: une quinzaine d'autos-patrouille pour un quartier central d'environ 55,000 habitants.

3.) Compléter les tronçons manquants de la trame actuelle des pistes cyclables à Montréal (Maisonnette entre Westmount et Notre-Dame-de-Grâce, Trans-île au nord-ouest de Beaubien et au sud-est de Masson, Clark au sud de Laurier jusqu'à Rachel, etc.) et en banlieue. Construire de nouvelles pistes traversant le centre-ville dans les deux axes et densifier la trame existant déjà par l'ajout de nouvelles pistes cyclables dans les deux axes. Construire les liens permanents manquants sur les ponts routiers et autoroutiers (séparés des travées autoroutières par des murets protecteurs) enjambant les deux rivières et le fleuve.

4.) Construire des pistes en site propre le long de voies ferrées ou ailleurs, afin de permettre des déplacements rapides, et d'éviter les intersections pour les cyclistes.

5.) Assurer le déneigement de chacune des voies cyclables, et ce, durant tout l'hiver, puisque le nombre de cyclistes hivernaux augmente beaucoup à chaque année.

6.) Créer plus d'espaces de stationnement pour vélos sur rue et étudier la possibilité d'un projet-pilote d'utilisation de cases de stationnement automobile pour installer un système de stationnement à vélos en rangée, compact et visuellement attrayant pour que l'usage du vélo soit davantage visible comme solution de rechange à l'automobile.

7.) Assurer meilleure intermodalité du transport des vélos à toute heure dans les trains de banlieue, les longs circuits d'autobus et ceux rejoignant des points plus éloignés du centre, puis les rames de métro dans la mesure où une augmentation satisfaisante de la fréquence est rendue chose possible.

8.) Créer davantage de rues piétonnières dans le centre-ville de Montréal et dans divers secteurs d'intérêt. Créer des zones du centre-ville qui seraient piétonnières.

## **CIRCULATION AUTOMOBILE: MESURES EFFICACES D'APPAISEMENT**

Plusieurs grandes villes de ce monde, dont la plupart des grandes villes européennes, ont mis en place des mesures dissuadant la circulation de transit à l'intérieur des quartiers résidentiels, tout en réduisant la vitesse des déplacements qui s'y effectuent, en plus d'éliminer graduellement les automobiles des villes-centre.

À San Francisco, des rues rectilignes ont été réaménagées en courbes successives avec des séries de stationnements à angle alternant d'un côté à l'autre de la rue, pour compenser le fait que ces rues ne sont plus vouées au stationnement des automobiles sur toute leur longueur. Cela réduit fortement le désir des conducteurs de rouler à haute vitesse. De plus, la réduction de la largeur de la travée et le remplacement de cet ancien espace asphalté par des végétaux et jardins communautaires a eu des retombées bénéfiques dépassant le plan écologique pour améliorer la vie de quartier et le sentiment de sécurité des résidents.

Plus près de nous, à Toronto, la direction des sens-unique des rues de plusieurs quartiers localisés près du centre-ville et près des rampes d'accès et de sortie des autoroutes a été modifiée, afin de rendre la traversée de ces quartiers essentiellement résidentiels encore moins attrayante que la congestion chronique des grands axes à proximité. Le schéma torontois des sens-unique dans le quartier *The Annex* est celui de rues résidentielles nord-sud et est-ouest changeant de direction à chaque intersection. Ainsi, il faut se déplacer dans ces quartiers en effectuant des zig-zags et en revenant parfois sur nos pas si on ne connaît pas bien les lieux.

## **TRANSPORT EN COMMUN ET COVOITURAGE: MESURES CONCRÈTES ET EFFET D'ENTRAÎNEMENT**

Le transport en commun était utilisé à 78% à Toronto il y a 15 ans. Pourquoi ne l'est-il plus autant? Réponse par une question à laquelle vous trouverez un important indice de solution: Serait-ce parce le gouvernement ontarien et la Ville de Toronto s'étaient désengagés graduellement du financement du transport en commun dans les années '90, afin de construire de nouveaux km d'autoroute en banlieue de Toronto?

Faire en sorte que le transport en commun attire plus de gens, c'est avant tout s'obliger à réunir les conditions (que je ne prétends pas énumérer en ordre d'importance) pour qu'il livre une compétition aussi féroce que déloyale à l'automobile:

- 1.) Voter une augmentation massive à court terme des budgets provinciaux pour les transports en commun.
- 2.) Instaurer un tarif plancher pour les passes mensuelles et les droits de passage uniques pour tout le Montréal Métropolitain et invalider le chevauchement des tarifs entre l'île de Montréal et les sociétés de transport de Laval et Longueuil.

- 3.) Augmenter drastiquement et mieux répartir la fréquence de passage des métros en tout temps, sauf tôt le matin et après environ 22h30 le soir; puis celle des autobus en période de pointe surtout, et aussi en période hors-pointe. Le métro est souvent surchargé en période hors-pointe les après-midi et jusqu'à 21h30 / 22h le soir; le samedi connaît une forte période de pointe vers les banlieues entre 16h30 et 17h30, puis vers le centre-ville (surtout lors de festivals) à partir de 20h00.
- 4.) Construire de nouveaux stationnements incitatifs, augmenter la capacité de ceux le nécessitant et s'assurer que tous soient gratuits et accessibles au moins en tout temps pendant les heures de desserte. Actuellement, le stationnement de Longueuil est payant, ce qui incite les automobilistes à poursuivre leur chemin vers le centre-ville ou vers toute autre destination au nord du fleuve.
- 5.) Fusionner des circuits d'autobus se relayant, afin d'éviter les multiples transferts. Par exemple, pour parcourir la rue Sherbrooke d'ouest en est il faut emprunter quatre circuits: 105 (Notre-Dame-de-Grâce), 24 (Westmount-Iberville), 185 (Iberville-Honoré-Beaugrand) et choisir un des deux circuits y roulant vers Pointe-aux-Trembles.
- 6.) Créer de nouvelles voies réservées là où la performance du service est susceptible d'être améliorée.
- 7.) Instaurer des lignes de tramway ou SLR en site propre sur certaines artères névralgiques à haut débit d'utilisation du transport en commun, telles l'avenue du Parc, Côte-des-Neiges, St-Laurent, Papineau, Pie IX et Jean-Talon Est.
- 8.) Réaliser le plus rapide que possible l'échéancier du M.T.Q. pour la relance des infrastructures du transport en commun. (À ne pas confondre avec "relance du transport en commun".)
- 9.) Encore faudrait-il revenir à l'époque où le métro et les autobus étaient dotés de sièges rembourrés de mousse, largement plus confortables que les actuels en plastique indestructible. Est-ce qu'une poignée de délinquants les déchirant seraient à la source de la diminution du confort pour l'ensemble des usagers, ce qui à mon avis a été aussi un plus grand incitatif qu'on pourrait le croire pour s'acheter une automobile?
- 10.) Lancer une campagne de promotion du transport en commun coïncidant avec ces mesures et soulignant l'amélioration des services, afin que le mot se passe que le transport en commun n'est plus l'apanage de ceux-celles qui *n'ont pas les moyens* de se payer le véhicule personnel ou familial, mais une solution efficace et confortable.

Je suis souvent passé par plusieurs grandes villes de la Côte-Est des États-Unis pour me rendre à la mer en Caroline du Sud. La dernière fois était il y a environ 16 ans, et déjà sur les autoroutes de Washington et Baltimore, j'avais remarqué des affiches obligeant les voitures sur certaines voies à contenir 3 un minimum de 3 passagers (incluant le chauffeur); aux postes de péage le montant le plus élevé était pour un simple usager, baissant à chaque passager.

Maintenant, il semble que le covoiturage soit en voie de devenir la norme dans la plupart des grandes villes européennes et nord-américaines. Toronto et Ottawa ont récemment emboîté le pas, et pas seulement sur les autoroutes. Qu'attendons-nous?

Nous avons ici l'opportunité d'effectuer un projet-pilote avec cette nouvelle autoroute avec voies réservées en site propre pour autobus sur l'accotement. Un projet-pilote de voie réservée au covoiturage juxtaposé avec une présence policière afin de la faire respecter au même titre que l'usage de l'accotement permettrait d'habituer les citoyens à ce qui pourrait devenir la norme au Québec, et plus particulièrement à Montréal.

L'idée n'est pas ici de faire ce qui est en cours sur certaines tronçons autoroutiers de grandes villes états-uniennes: interdire l'accès aux véhicules comptant moins de 3 passagers. Il s'agit plutôt d'offrir une voie réservée strictement au covoiturage de 3 passagers et plus par véhicule dans la direction la plus achalandée durant les heures de pointes. Peut-être pourrions-nous débiter avec 2 passagers, mais cela n'aurait pas de résultats aussi probants, puisqu'une bonne partie des véhicules comptent déjà 2 passagers à leur bord. (Je ne sais s'il existe quelque statistique à cet effet.)

Il est clair qu'il sera nettement plus rapide de se déplacer dans cette voie, et ce, même en période de congestion, et c'est précisément là que l'effet d'entraînement se produira. Si tous ces usagers prisonniers de la circulation s'aperçoivent qu'il y a une voie qui soit presque toujours plus rapide que la leur, ils seront forcés au moins d'y réfléchir et de désirer pouvoir emprunter un jour cette voie afin de profiter des avantages reliés.

## **AMÉNAGEMENTS AUTOROUTIERS vs QUALITÉ DE VIE**

On ne peut espérer construire une autoroute n'ayant pas ou peu d'incidence sur la santé humaine de l'ensemble d'une population donnée à moins de réunir plusieurs conditions préalables.

Lors des séances d'audience portant sur les questions du public, j'ai suivi attentivement les explications des experts en santé, les tableaux sur les taux d'émission des poussières, COV (composés organiques volatiles) et autres gaz polluants. Une experte en santé publique est venue étaler le résultat d'études concluant à un lien direct entre un de ces polluants et une forme de cancer relativement plus ou moins rare, selon les niveaux de concentration dudit polluant dans l'air (est-ce l'ozone? ça échappe à ma mémoire... peut-être que la perte de mémoire est l'un de ses effets!).

Ce qui m'a le plus frappé est le fait que les intervenants du M.T.Q. banalisaient sans cesse le projet comme étant en deçà des normes de la CUM et de Santé Canada, et ce, même si les études préliminaires faisaient déjà état à moyen terme (dans quelques années) d'épisodes de congestion et d'augmentation drastique de la pollution atmosphérique chroniques (principalement l'été, à cause du SMOG). De plus, les études démontrent que certaines normes de l'O.M.S. (Organisation mondiale pour la santé, Nations Unies) seraient fréquemment dépassées l'été.

Ce ne sont certes pas les experts mandatés par le M.T.Q. qui nous ont mis en garde de ne pas respecter les accords de Rio, Kyoto ou Bonn; ni ce ne sont pas eux qui vont pousser le gouvernement à aller au-devant de l'intention de réduire de quelque faible pourcentage l'achalandage en misant sur l'offre de nouvelles infrastructures de transport en commun.

Ce ne sont pas eux qui vont aviser le gouvernement que chaque dollar sauvé dans un aménagement autoroutier nous en coûtera des dizaines en soins de santé à long terme.

Ma proposition dans le contexte socio-économique du quartier Hochelaga-Maisonneuve, afin qu'il ne soit pas aux prises avec un nouveau "boulevard Décarie" bruyant et polluant: le recouvrement de l'autoroute dans tous les secteurs résidentiels est la création d'un espace vert "naturalisé" qui pourrait croître par lui-même, sans entretien, et qui serait parcouru de sentiers piétonniers et de la piste cyclable actuelle.

Mais il nous reste toutefois à poser la question cruciale:

Souhaite-t-on vraiment réduire les déplacements automobiles individuels? Ou souhaite-t-on attendre que la situation soit devenue catastrophique, irréversible? Surtout que ces déplacements constituent l'une des principales sources de pollution atmosphérique, sonore et visuelle en milieu urbain, et bien au-delà, dans les champs nous nourrissant et les forêts nous fournissant toit où vivre et papier pour communiquer et commercer.

À moins que la position du M.T.Q. ait changé, il m'a semblé que les réponses à peine voilées à ces deux questions soient simples et claires: "Non. Oui."

Osons toutefois espérer que l'ensemble des commentaires reçus lors des audiences sauront convaincre nos responsables de l'urgence de ne pas agir que sur les plans des infrastructures; ce serait là une grave erreur qui serait longtemps pointée du doigt par les générations qui vivront avec les conséquences.

## **PLAN DIRECTEUR D'URBANISME DE MONTRÉAL: MODIFICATIONS NÉCESSAIRES**

Montréal fait figure d'exception parmi les plus grandes villes nord-américaines quant à la grande quantité de terrains vagues et d'édifices abandonnés dans et à proximité de son centre-ville (hormis New York et Baltimore), et le relatif peu d'édifices en hauteur que l'on y retrouve. Toutefois, Montréal est l'une des villes les plus anciennes d'Amérique du Nord; les vieux quartiers entourant son centre sont étendus et beaucoup plus denses en comparaison à la majorité de villes plus récentes dont une plus grande part est constituée de maisons semi-détachées et unifamiliales.

Pour avoir un impact efficace sur la diminution des déplacements automobiles, il importe que la Ville de Montréal exproprie petit à petit les terrains de stationnement à ciel ouvert du centre-ville et des alentours, afin de faire place à de l'habitation.

Il importe tout autant d'instaurer des politiques encourageant et encadrant l'investissement dans les nouveaux projets d'immeubles, afin qu'un bon nombre d'entre ceux-ci soient des immeubles locatifs répondant aux pressions actuelles énormes de la demande.

Voici une énumération de secteurs peu peuplés ou de portions de secteurs où, à mon avis, l'érection de plusieurs édifices en hauteur (10 à 30 étages, selon la densité et le zonage des édifices avoisinants) n'aurait que très peu ou pas du tout d'impact négatif en termes d'ombrage projeté sur le voisinage et d'obstruction à une vue extérieure:

- 1.) Les terrains au sud des voies ferrées du C.P., au centre nord du Plateau Mont-Royal.
- 2.) Le secteur du pied du pont Jacques-Cartier où se trouvent déjà des édifices en hauteur: l'ancien centre de détention Parthenais, Télé-Québec, Radio-Canada.
- 3.) Le Faubourg-Québec, enfin, le peu de terrains disponibles, si jamais il en restait.
- 4.) Le Faubourg St-Laurent et les terrains de stationnement à l'est du quartier chinois.
- 5.) Le Quartier international de Montréal, où se trouvent plusieurs terrains de stationnement.
- 6.) La Cité du Havre, entourée de terrains non bâtis.
- 7.) La Cité du multimédia, dont l'occupation commerciale et résidentielle se densifie.
- 8.) Le secteur du Planétarium et du Forum de Montréal, au pied du centre des affaires, et où abondent terrains de stationnement et terrains vagues.
- 9.) Les rives du canal Lachine, où l'habitation pourrait être densifiée et surélevée dans les secteurs industriels en voie de perdre cette vocation.
- 10.) Le secteur du Technoparc de Montréal; ce dernier ne semble pas connaître le succès escompté, probablement en raison du coût élevé des terrains qui n'est pas rentable à faible densité.
- 11.) L'Île-des-Soeurs.
- 12.) L'ouest du centre-ville de Montréal, où se trouvent d'innombrables terrains de stationnement à superficie variable disséminés.

## CONCLUSION

Si nous ne prenions pas *maintenant* les décisions qui s'avèrent être devenues urgentes depuis déjà plus d'une décennie, je ne vois pas pourquoi on réagirait *avant* qu'une catastrophe sociale et/ou écologique n'éclate.

Je ne croirai aux avantages de la construction de cette autoroute qu'à condition que soient pris en compte les conditions essentielles afin que ce projet n'amoindrisse pas la qualité de vie, la santé physique et mentale, ni l'environnement: recouvrement de l'autoroute à proximité des secteurs résidentiels denses, construction de deux pistes cyclables, dont une en parallèle au projet, mais circulant au coeur du quartier Hochelaga-Maisonneuve et rejoignant l'axe Souigny.

Je vois ce projet comme une opportunité *rêvée* de contribuer à améliorer la qualité de vie des résidents d'Hochelaga-Maisonneuve et des quartiers centraux, pourvu que l'on se fixe des objectifs ambitieux et réalistes face au "réaménagement" des moyens et infrastructures de transport, dans une optique de réduction à court terme de l'utilisation individuelle de l'automobile et à long terme des transports motorisés.

Il m'apparaît essentiel de modifier sans attendre notre plan directeur d'urbanisme conservateur de Montréal. Il est nécessaire d'émettre moins de permis pour la construction de condos et d'encourager financièrement la construction de logements afin que les habitants souhaitant rester sur l'île de Montréal puissent ne pas être chassés par les conversions en condos et demeurer dans leur quartier. Nous devons ainsi contrer l'étalement urbain en densifiant l'habitation tout en offrant un environnement et des services de qualité dans la ville-centre, qui va ainsi pouvoir attirer des habitants des banlieues et de la périphérie travaillant en ville. La densification créerait aussi des logements pour les immigrants et migrants provinciaux qui n'en trouvent actuellement que très peu de libres dans la ville-centre.

Il nous faut agir rapidement sur le plan de la sécurité des usagers des moyens de transport alternatifs non motorisés en lançant des campagnes de promotion de la courtoisie et en amendant le code de la sécurité routière, ainsi que les normes de diffusion des publicités sur l'automobile. Nous devons aussi cesser de reléguer aux tablettes le projet peu coûteux de compléter et construire de nouvelles infrastructures légères en site propre, telles des pistes et voies cyclables et des abreuvoirs sur leur trajet. Nous devons améliorer la piètre intermodalité actuelle avec les transports en commun en période de pointe et hors-pointe.

Il est primordial aussi d'investir dans la qualité de l'offre et la diminution des coûts-utilisateur et l'élimination du chevauchement des tarifs du transport en commun et de mettre des contraintes puissantes face à l'utilisation de l'automobile individuelle afin de rendre le covoiturage attrayant.

Il importe de ne pas voir les investissements en coûts absolus immédiats, mais d'avoir une vision des retombées à long terme pour le développement durable de notre société.

**ANNEXE**



Ci-dessus: réseau cyclable et transport en commun (métro et trains de banlieue)  
Ci-dessous: routes et artères principales, réseau cyclable et transport en commun

