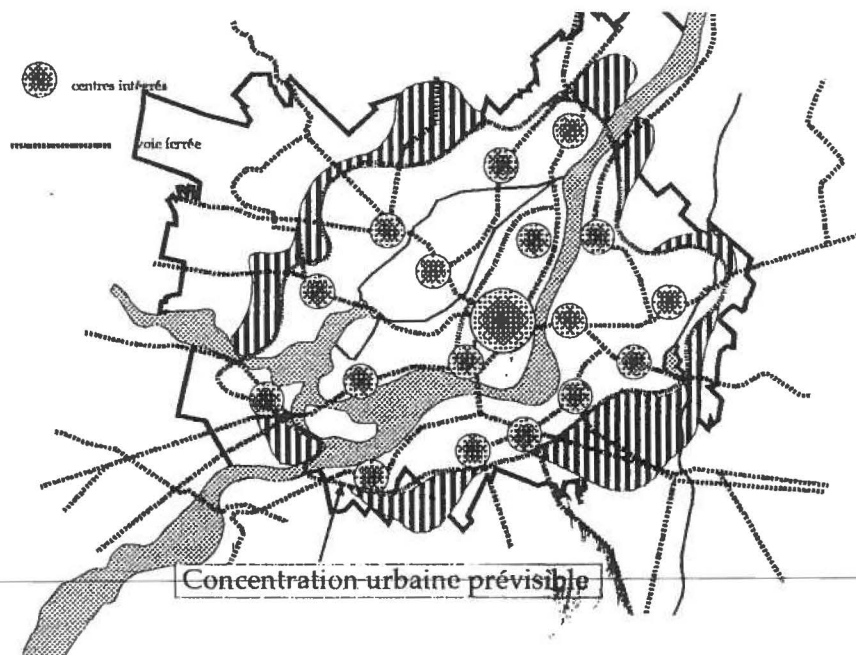


MÉMOIRE PRÉSENTÉ À LA
COMMISSION DU BAPE
Mme Louise Boucher, présidente
M. Alain Cloutier, commissaire
M. Louis Diriger, commissaire
Secrétaire exécutive - Mme Anne-Lyne Boutin

LE TRONÇON NOTRE-DAME
VS
Une organisation métropolitaine polycentrique
POUR UN TRANSPORT EN COMMUN EFFICACE



par Pierre Larouche, urbaniste O.U.Q., O.I.Q.
Pierre Larouche et Associés
URBANISTE-CONSEIL

AVANT PROPOS

PROLONGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME

Les débats soulevés par le prolongement de la rue Notre-Dame vers le pont-tunnel Hippolyte-Lafontaine est symptomatique de l'état de la planification des transports à Montréal. Car dans les faits, il n'existe aucune planification métropolitaine des transports en commun à Montréal, une planification qui INTÉGRERAIT infrastructure de transport en commun et aménagement du territoire. Tout repose sur le réseau routier.

Dans le cas de la rue Notre-Dame, deux philosophies s'affrontent. D'une part ceux pour qui les routes-autoroutes sont une composante essentielle du développement métropolitain. Dirige ce camp, le Ministère des Transports du Québec. Pour ce ministère, le tronçon Notre-Dame n'est en fait qu'un lien manquant entre le centre-ville de Montréal et le réseau autoroutier métropolitain en développement.

Dans le camp opposé se trouvent ceux qui sont sensibles à la vie de leur quartier dont la structure sera fortement modifiée dans le cas où ce tronçon est construit. Pour ce camp, le Ministère des Transports veut introduire dans leur quartier un nouveau "boulevard Décarie", un boulevard qui transformera radicalement leur quartier. Plus encore, ce camp affirme, ce avec raison, que ce tronçon ajoutera à l'étalement urbain.

Comment en sommes nous venus à cette situation? Comment se fait-il que le Ministère des Transports du Québec, dont le but premier est la promotion de l'intérêt commun par la création de routes et d'autoroutes nécessaires à l'individu, en est venu à imposer à la population du quartier un projet si controversé? C'est que dans les faits, la banlieue en développement n'est adéquatement desservie que par la route. Le transport en commun y est, à toute fin pratique, coûteux et inefficace. Pour le banlieusard, le seul moyen logique de se déplacer réside dans l'utilisation de sa voiture. Nouvelles routes et autoroutes génèrent de nouveaux développements immobiliers lesquels en retour génèrent une demande accrue du service routier.

Mais existe-t-il une réponse à ce cercle vicieux? Oui. La réponse réside dans la mise en place d'un AUTRE réseau métropolitain de transport, un réseau métropolitain de transport en commun. Qu'en est-il de

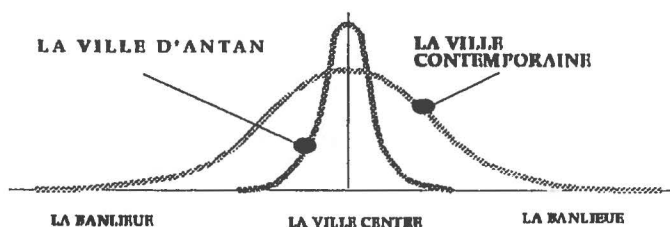
cet AUTRE réseau métropolitain de transport en commun à Montréal? Réponse. L'exception faite du Métro de Montréal et de certaines lignes d'autobus, il est à toutes fins pratiques inefficace. Les quelques 10 à 15 sociétés publiques de transport en commun utilisent à peu près toutes le réseau routier pour le service du transport en commun. De plus, c'est dans l'amélioration de ce réseau routier que le Ministère des Transports du Québec dirige ses efforts de promotion du transport en commun. Dans les faits, une, UNE SEULE société de transport en commun devrait exister. De plus, jugeons l'arbre à ses fruits. Ces sociétés improductives génèrent de plus un déficit annuel de 500,000,000 de dollars (un déficit que les pouvoirs publics se gardent de mettre sur la scène publique). De plus, aucune de ces sociétés ne contrôlent l'aménagement du territoire. La chose n'est pas de leur compétence.

Et qu'en est-il de la planification des transports en commun, de cette planification INTÉGRANT transport en commun et aménagement du territoire. Elle est inexistante. Conséquence. Le banlieusard est obligé d'utiliser sa voiture, une voiture requerrant des infrastructures autoroutières sans cesse croissantes. Le Ministère des Transports du Québec répond à la demande, et ce même si parfois il faut aller contre l'intérêt d'un quartier. Le prolongement de la rue Notre-Dame est de ce type. C'est malheureux.

Les pages qui suivent sont tirées d'un mémoire transmis à l'Ordre des Urbanistes du Québec pour publication éventuelle. Ce mémoire décrit sommairement en quoi consiste une planification du transport en commun INTÉGRÉE à l'aménagement du territoire. Ce mémoire s'inspire de choses faites sous d'autres cieux, en particulier à Washington, DC et à Stockholm, Suède. Dans ce dernier cas, l'achalandage au transport en commun est 10 à 20 fois celui du Montréal métropolitain. Souhaitons que Montréal se mette un jour à la page. Il existera alors moins de ces cas problèmes genre tronçon Notre-Dame.

L'agglomération d'aujourd'hui

VILLE ANCIENNE - VILLE CONTEMPORAINE
(COURBE DE DENSITÉ)



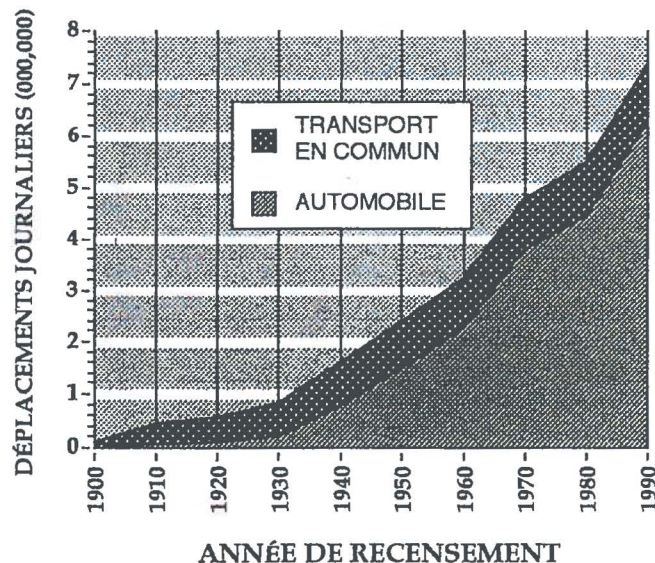
La ville d'aujourd'hui est nécessairement le produit de l'évolution de la ville d'hier, une ville compacte. Habituellement ville industrielle, cette ville ancienne possédait des centres denses aux rues bordées de services variés: lieu de culte, bureau de poste, banques, hôtel de ville, commerces et autres que les gens recherchaient. Ainsi, le citoyen retrouvait alors dans un espace relativement restreint les services désirés. Le week-end arrivé, le train ou le bateau amenait le citoyen loin de la ville, dans un milieu pastoral paisible.

Chose importante, cette ville ancienne était desservie par des compagnies de transport en commun privées. Ces compagnies surveillaient étroitement tout développement immobilier d'importance, s'assurant que la ville

demeure compacte et offre une organisation rentable. Tout nouvel ensemble immobilier d'importance devait être situé dans les limites de desserte par transport en commun. Les autorités publiques supportaient moralement les compagnies en ce sens.

Au milieu du 19^{ème} siècle naquit l'industrie, industrie qui introduisit un nouveau type de commerce: une industrie de service ou industrie tertiaire. Cette industrie tertiaire augmenta rapidement en nombre et en importance. Elle logea d'abord dans les bâtiments industriels, puis elle imposa un nouveau type de bâtiment: l'édifice à bureau. A New York, les gratte-ciel dominant la rue Wall, rue des affaires, donnèrent naissance au Wall Street canyon.

ÉVOLUTION DES MODES DE DÉPLACEMENT (AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL)



Le présent histogramme montre l'évolution des modes de déplacement dans l'agglomération de Montréal. Cette courbe lissée illustre la perte constante qu'a subi le transport en commun face à l'automobile. En 1900, la vaste majorité des déplacements s'effectuait par transport en commun. Vers 1940, l'automobile rejoignait le transport en commun. Aujourd'hui, la majorité des déplacements s'effectuent par automobile. (Source: Villes de Demain)

VENUE DE LA VILLE CONTEMPORAINE

L'arrivée au début du XXI^{ème} siècle de la voiture motorisée signala la fin de la ville d'antan, d'une ville animée mais mal préparée aux transformations profondes qui seraient bientôt exigées d'elle. Offrant le grand avantage d'être détenue en privé, la voiture donna au citoyen le libre choix du lieu de résidence. Elle lui ouvrait la porte à la campagne et ses grands espaces verts, endroits qui jusqu'alors avaient été le privilège de la classe aisée.

mesure qu'augmentait la circulation automobile. Lorsque les dégagements locaux ne suffirent plus, on entreprit de construire des autoroutes. Peu à peu, le ministère des Transport prit à sa charge de construire à travers la banlieue en transformation les accès nécessaires. Involontairement, il assumait le rôle de premier maître d'oeuvre de l'extension urbaine. La ville prit alors une dimension inattendue.

Aussi, nombre de citoyens choisirent la campagne et ses grands espaces verts. Leur départ pour la banlieue fut en outre favorisé par l'élargissement des routes effectué au fur et à

LES ZONES URBAINES APPAUVRISSES -

Les premiers propriétaires de l'automobile, une nouveauté, furent les gens fortunés. Aussi, leur départ pour les zones vertes de banlieue se traduisit par l'appauvrissement des zones centrales.

L'industrie quitta également pour la banlieue, abandonnant des zones centrales souvent polluées par des déchets toxiques trop librement jetés à proximité. Il en résulte des sites aujourd'hui fortement pollués dont le coût de nettoyage s'avère souvent prohibitif. Cette baisse significative de l'attrait des zones centrales anciennes se traduisit par un développement urbain dit "en trou de beigne".

Alors que la banlieue bénéficie d'organismes municipaux restreints où l'exercice de la démocratie est reconnu et accepté, il en est souvent autrement des organismes imposants de la ville-centre.

ISOLEMENT CROISSANT DES GENS

Malgré le confort accru que la technologie a introduit ces dernières décennies, le citadin, le banlieusard en particulier vit souvent un isolement croissant.

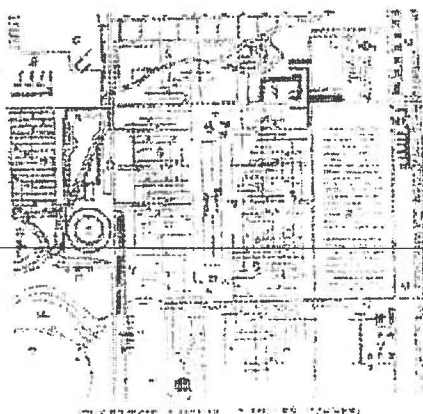
Son automobile l'isole de ses semblables. Plus encore, pour ce conducteur, les autres conducteurs demeurent non seulement des inconnus mais de plus constituent une menace à sa sécurité. Par son automobile, le citadin a donc échangé mobilité contre chaleur humaine.

Autre indice, le nombre de personnes par logement est en diminution. Cet indice habituellement utilisé pour évaluer le niveau de confort et d'enrichissement témoigne de l'isolement grandissant dans lequel vit les gens. Le phénomène "la foule solitaire" croît.

Autre phénomène, la population du Québec, tout comme celle du monde occidental, va en vieillissant. Il est bien connu que le vieil âge est celui de l'isolement. Les enfants sont partis. La maison est vide.

BROADACRES

- 1 TYPE ADMINISTRATIF DU CANTON
- 2 TRANSPORT
- 3 TERRAINS DE SPORTS
- 4 BUREAUX POUR PROFESSIONNELS
- 5 STADE
- 6 HOTEL
- 7 SANATORIUM
- 8 ZONE INDUSTRIELLE
- 9 PARC
- 10 MUSEE
- 11 INDUSTRIE
- 12 CENTRE COMMERCIAL
- 13 ZONES VERDES
- 14 RESIDENCES
- 15 UNITE DE CULTURE ET D'AMUSEMENT
- 16 CENTRE DE RECHERCHE
- 17 ZONE ZOOLOGIQUE
- 18 ZONE



BROADACRES TEL. QUI. CONCU PAR FRANK LLOYD WRIGHT

Au moment où Le Corbusier avançait ses idées d'une ville en hauteur pénétrée par la verdure, un architecte américain, Frank Lloyd Wright concevait Broadacres, une ville aérée dessinée pour l'automobile. Visionnant l'impact majeur de l'automobile dans l'organisation urbaine, il conçut une banlieue de type nouveau offrant tous les équipements requis, mais une banlieue dépourvue de tout centre urbain. C'était les débuts de la ville sans âme..

DES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT EN COMMUN PROBLÉMATIQUES

Les sociétés publiques de transport en commun furent créées au début du siècle passé pour la desserte de villes denses alors habitées par une population ancrée à son quartier. Depuis lors, la nature de la ville a grandement changée. La voiture privée est venu transformer les modes de déplacement. Les gens utilisent de moins en moins les transports en commun. Plus encore, les tendances indiquent que demain les gens utiliseront encore moins ce mode de transport.

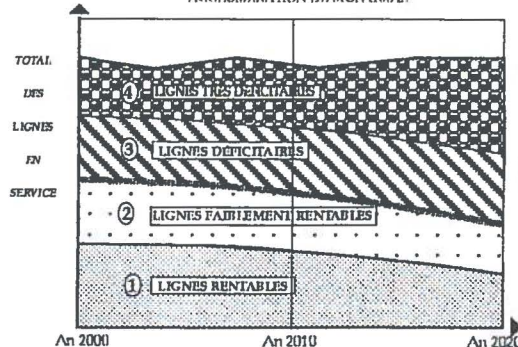
Cette tendance à l'utilisation de l'automobile a aujourd'hui des effets néfastes sur les finances publiques. Le citoyen de l'agglomération de Montréal est appelé à éponger annuellement plus de 500,000,000\$. Ce présent déficit annuel de 500,000,000\$ est en bonne part dû au service que ces sociétés publiques donnent aux territoires faiblement construits de l'agglomération. On peut sommairement distinguer quatre types de lignes selon les revenus qu'ils génèrent:

ZONE No 1 - LIGNES RENTABLES. Ces lignes desservent le centre-ville de l'agglomération. Ce sont les lignes de métro ou celles desservant les grandes artères.

ZONE No 2 - LIGNES FAIBLEMENT RENTABLES. Ces lignes desservent les artères secondaires qui génèrent un achalandage appréciable. Elles desservent habituellement des territoires anciens construits à la fin du siècle précédent ou au début du présent.

ZONE No 3 - LIGNES DÉFICITAIRES. Ces lignes font généralement le lien entre le centre-

TENDANCES DU TRANSPORT EN COMMUN PUBLIC
AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL



ville et la périphérie urbaine. Les volumes générés sont insuffisant pour assurer la rentabilité du service.

ZONE No 4 - LIGNES TRÈS DÉFICITAIRES. Ces lignes sont "les bouts de lignes" desservant les développements immobiliers souvent unifamiliaux souvent isolés. C'est à regret que les sociétés publiques de transport en commun leur donne le service qu'elles savent être déficitaires.

À ce titre, le territoire de Laval desservi par la STL nous offre un bon exemple. Alors qu'un déplacement la STCUM coûte à la STCUM 2,06\$, celui de Laval coûte 4,07\$ à la STL.

Face à cette situation, les sociétés de transport public sont désemparées. Elles sont demeurées étrangères aux transformations en informatique et télécommunication qui pourraient aider à réduire leurs déficits.

La tâche de l'extension en banlieue par l'État est davantage compliquée par le fait que le réseau de métro construit à Montréal ne peut se prolonger en banlieue sinon à des coûts exorbitants.

Planifier DEMAIN - Quelques pistes de solution



Sous l'administration Kennedy, en 1961, le National Capital Planning Commission et le National Capital Planning Council se dotait d'un schéma d'aménagement de l'agglomération de Washington, DC. Du centre de la ville rayonnait un réseau de voies ferrées reliant des centres urbains prévus en banlieue à Washington. À plus d'un titre, ce type de développement répond aux problèmes affligeant la Métropole de Montréal.

Il est un effet néfaste de la culture nord-américaine: le citoyen est tous les jours invité, ce de mille et une façons, à profiter de l'usage de sa voiture. Cette voiture est de plus en plus confortable. Elle lui offre tout ce qu'un citoyen affairé peut désirer: radio, téléphone, climatisation (essentielle pour les parking ensoleillés des centres d'achats), sièges capitonnés, etc, etc, etc..

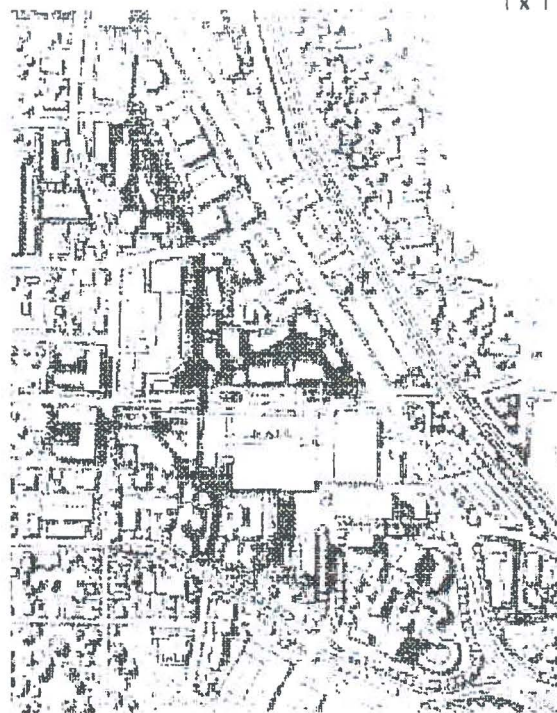
Le citoyen reconnaît que l'automobile lui a apporté un cadre de vie largement améliorée. Par ailleurs, il devient de plus en plus conscient que cette automobile exerce sur lui une influence démesurée qui lui est défavorable. Mais que peut-il faire face à un monde de plus en plus étranger. Certes il reconnaît qu'une nouvelle organisation urbaine est requise. Mais laquelle? Esquissons ici quelques pistes de solution.

DOTER LA VILLE DE CENTRES MULTIFONCTIONNELS

Le présent phénomène d'étalement urbain, phénomène fort controversé, est en fait un phénomène passager transitoire. C'est celui où les habitants de la ville-centre ont pris avantage des facilités que leur offrait un nouveau moyen de transport, l'automobile. Une composante incontournable de l'organisation de la ville est maintenant l'automobile.

Par ailleurs, force est de reconnaître que la ville devenue agglomération ne peut adéquatement fonctionner par un seul moyen de transport. À ce titre, l'agglomération de Los Angeles constitue un exemple type d'une organisation métropolitaine à rejeter. La politique de laissez-faire traditionnelle à cet État de la Californie, celle de bon attentisme, a conduit cette agglomération à une organisation métropolitaine d'étalement à outrance. En résultat, nombre de gens perdent quotidiennement quatre à cinq heures pour se rendre au travail et en revenir.

Telle la ville de jadis, il faut revenir à la ville plus dense. Mais où faire cette densification? Le premier endroit où effectuer cette densification est certes la banlieue. Les avantages de cette densification peuvent être immenses: accroissement de l'achalandage au transport en commun, réduction du périmètre urbain, création de foyers de développement de l'industrie tertiaire, et bien d'autres avantages encore. Si les transports en commun métropolitains sont intégrés à ces centres, ces centres deviendront des points de concentration d'activité humaine où la demande pour le transport en commun sera grandement accrue. En retour, ces centres fourniront alors au transport en commun une clientèle accrue provenant des résidents habitant à proximité. Une étude sommaire de ce phénomène indique que l'on peut facilement par ce moyen doubler et tripler l'affluence au transport en commun ferroviaire.

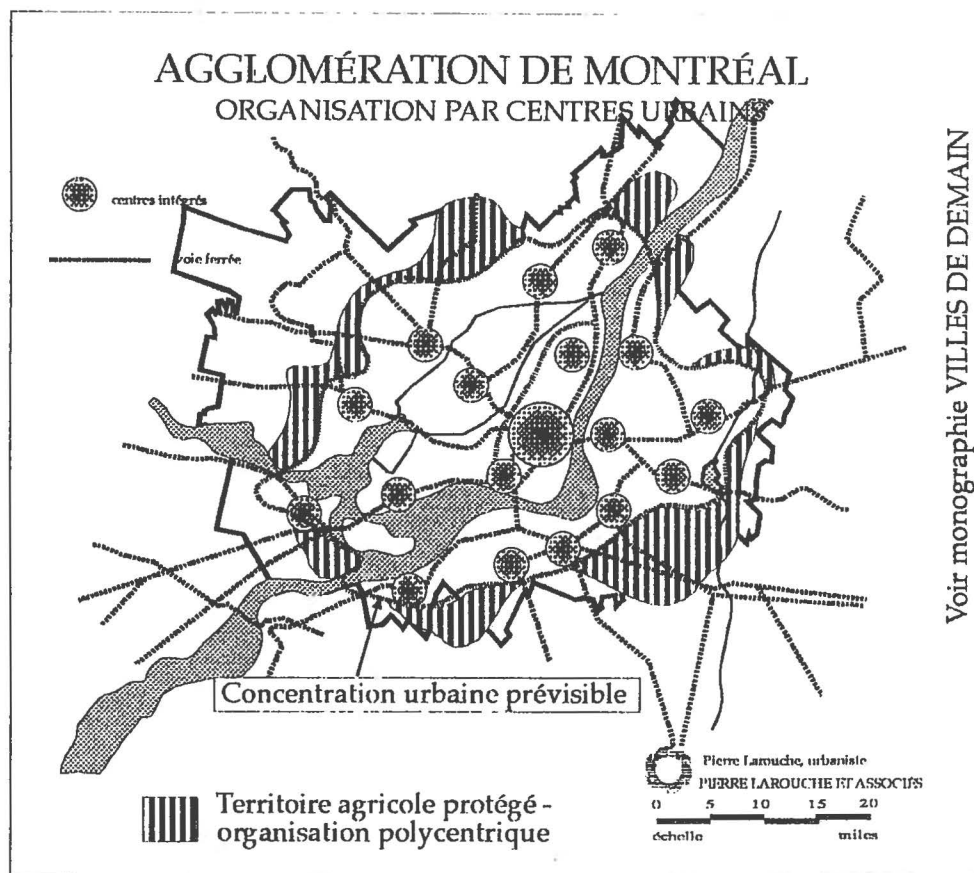


ROCKVILLE, MARYLAND, BANLIEUE DE WASHINGTON, DC.

Rockville, centre multifonctionnel de l'agglomération de Washington, D.C., est né du plan d'urbanisme YEAR-2000 mis au point en 1960 sous l'administration Kennedy. Les pouvoirs publics aujourd'hui reconnaissent le grand avantage que ce type de centre apporte à leur métropole. Les autorités s'efforcent maintenant de favoriser leur mise en place. La situation pour la métropole de Montréal est semblable: des centres urbains sont nécessaires à l'organisation d'une métropole.

INTEGRATION DES FONCTIONS URBAINES

Le regroupement des fonctions urbaines en des centres animés constitue une condition essentielle du retour aux valeurs que jadis la ville d'antan offrait à sa population. Un tel regroupement offre de plus sur le plan de la vie sociale et communautaire des avantages marquants. Il constitue en quelque sorte l'agora qui jadis dominait la cité grecque, agora qui demeure encore aujourd'hui le modèle de la ville humanisante: une ville où les gens prendront plaisir à se retrouver en des lieux communs, ne fût-ce que pour échanger quelques idées et informations.

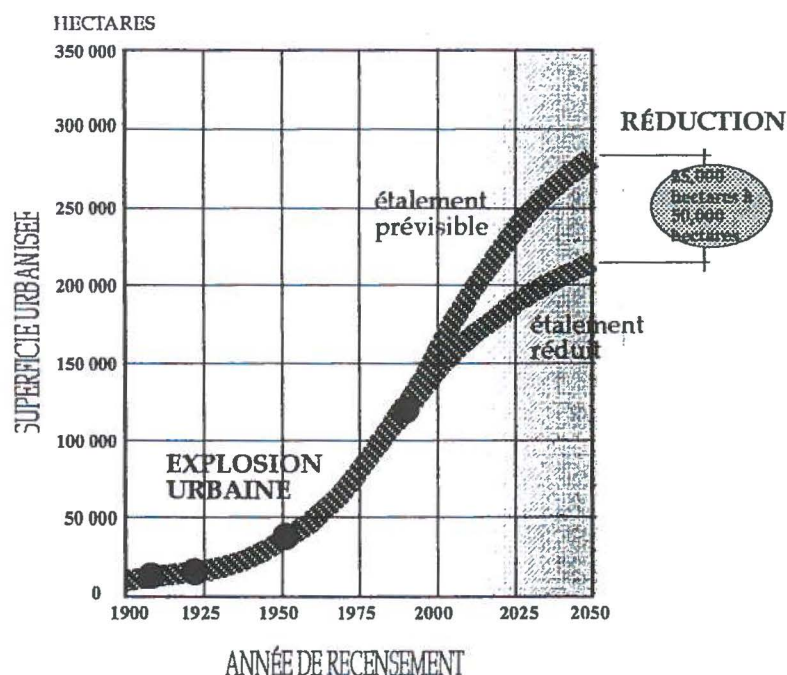


Côté affaire, une telle place publique est l'endroit tout indiqué où le commerçant et le financier peuvent échanger et développer de nouvelles affaires. Le lieu où une telle intégration peut être faite? Les stations de transport en commun. Le nombre des passagers utilisant le transport en commun augmentera d'autant. Ces centres profiteront des nombreux résidents demeurant à proximité.

Aspect aménagement, le regroupement de ces fonctions autour d'une place publique donnera alors naissance à un centre urbain. Il en résultera une intégration des fonctions urbaines, fonctions qui sont présentement dispersées un peu partout

dans la couronne métropolitaine.

Règle générale, de tels regroupements offriront d'énormes avantages. Les gens désirant se rendre à plus d'un établissements pourront alors se déplacer à pied. Autre avantage: une réduction sensible de la circulation automobile des rues et des artères. Pour le citoyen, ce regroupement constitue une économie d'essence en même temps que l'occasion d'un exercice physique salubre. Une fois de retour au foyer, ce citoyen jugera peut-être que le jogging peut être reporté à plus tard.



PROTÉGER LES TERRITOIRES AGRICOLES - La création de centres urbains permettra la protection de vastes superficies présentement agricoles qui le demeureront. Une évaluation de la superficie des territoires ainsi protégés se situe entre 25,000 hectares et 50,000 hectares pour une croissance urbaine de 150,000 hectares, ce selon le niveau d'efficacité de la mise en oeuvre de ces centres urbains par les municipalités concernées.

PRIORITÉ AU TRANSPORT EN COMMUN MÉTROPOLITAIN

Il est bien connu que le meilleur réseau routier ne pourra jamais seul suffire aux besoins en déplacement des gens. La congestion routière aux approches des ponts qui enjambent le Saint-Laurent est un bel exemple. L'agglomération ne pourra jamais fonctionner adéquatement sans un transport en commun métropolitain à haute capacité. De plus, ce transport en commun doit, s'il veut être efficace, faire partie intégrante de l'organisation préconisée pour l'agglomération. Pour ce faire, il est important que le transport en commun constitue l'armature principale de la ville, sorte d'épine dorsale autour de laquelle la ville prendra forme.

En d'autres mots, le mode de transport en commun choisi déterminera le type d'organisation métropolitaine requis. En ce qui a trait à l'organisation de l'agglomération de

Montréal, les réseaux ferroviaires existants offrent des possibilités fort intéressantes. Si intégrés aux centres urbains, ces réseaux ferroviaires peuvent devenir le squelette d'une organisation métropolitaine bien constituée. Conçus au siècle dernier pour un rôle particulier, celui du transport des matières pondéreuses, ils sont appelés à une toute autre fonction, celui du transport des gens. Ces réseaux ferroviaires ont maintenant un rôle nouveau.

INTÉGRER LES FORCES VIVES DU MILIEU

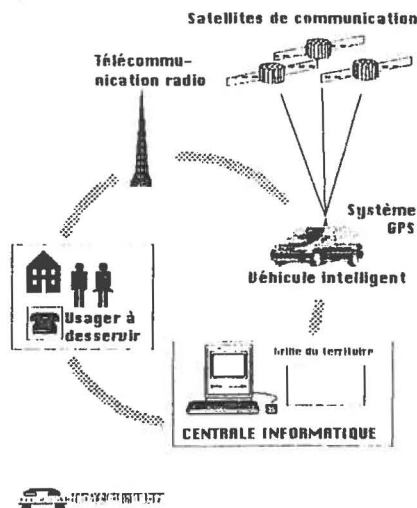
Si d'une part les ministères possèdent les moyens financiers leur permettant de mettre en oeuvre de grands projets, ils ne sont pas pour autant les éléments moteurs du développement immobilier. Ce domaine appartient aux promoteurs et aux municipalités. Plus encore, en transport en commun, l'État doit faire place à l'entreprise privée.

LES MUNICIPALITÉS et MRC - À date, un grand nombre des municipalités ont préféré ignorer la réalité métropolitaine attribuant leur croissance immobilière à leur dynamisme et aux attraits locaux. Nombre d'entre elles reconnaissent maintenant leur appartenance à un tout métropolitain. Aussi, la participation de ces municipalités et MRC à la prise de décision des infrastructures métropolitaines devient tous les jours davantage inévitable. La création récente de la CMM (Communauté Métropolitaine de Montréal) leur en donnera l'occasion.

LES PROMOTEURS - Les promoteurs sont fort malheureusement vus comme les loups du développement urbain. Si certains d'entre eux ne font pas honneur à leur profession, la vaste majorité d'entre eux sont fort ouverts aux opportunités que la société désire leur offrir. La création de complexes immobiliers plus denses et intégrés, tels ceux des centres urbains, ouvre à ces promoteurs d'importantes opportunités que les pouvoirs publics, municipaux et provinciaux, doivent exploiter.

OUVRIR LE TRANSPORT EN COMMUN À L'ENTREPRISE PRIVÉE. L'État se doit d'ouvrir le transport en commun à l'entreprise privée. Certes il existe le taxi. Il doit

SYSTÈME INTELLIGENT - COMPOSANTES



y avoir plus. Avec le retrait des pouvoirs publics supérieurs des programmes de financement du transport en commun, les citoyens sont appelés à éponger des déficits de plus en plus élevés.

D'autre part, l'éventail des moyens de communication: GPS, cellulaire, pagette, FIDO, et le reste sont devenu des instruments de communication courants dont le citoyen doit tirer profit. L'intégration de ces outils de communication en un système opérationnel plus efficace tard et surtout moins coûteux à la population.

Conclusion

La mise en application de la LOI NO 92 sanctionnée le 19 juin 1997 implique la mise au point d'un CONCEPT D'ENSEMBLE d'aménagement du territoire de la MÉTROPOLE. Quelque soit le modèle d'organisation métropolitaine retenu, ce modèle devra répondre aux déficiences qui présentement grèvent la métropole de Montréal:

- l'étalement urbain qui tous les jours avance davantage dans le territoire agricole;
- les déficits énormes de l'ordre de 500,000,000\$ encourus par les diverses agences de transport en commun (1996);
- les bouchons de circulation automobile qui affectent trop d'artères, en particulier à l'approche des ponts;

- absence de vie communautaire dans les aires de banlieue.

Constatons par ailleurs que présentement, les vucs ici exprimées sont singulièrement étrangères à celles qui font les manchettes de la presse:

- Grands débats publics FUSION vs ANTIFUSION, débats qui apportent rien à la question de l'organisation physique métropolitaine;

- Projets d'initiative privée de TRANSPORT

EN COMMUN, projets habituellement contraires à une organisation d'ensemble sensée;

- Projets de nouvelles AUTOROUTES qui ajouteront à l'extension du périmètre urbain et à la dépendance du citoyen envers la voiture;

- Projet de CENTRE HOSPITALIER conçu en marge des impératifs d'organisation urbaine;

- Et encore....

Souhaitons seulement que l'Ordre des Urbanistes du Québec s'intéresse à ces questions vitales et prenne part aux débats.