

Pour un quartier sain, prospère et vibrant :
LA PERSONNE AVANT LA VOITURE !



Comité de citoyens
Mont-Royal Avenue Verte

Mars 2004

Mémoire - Plan d'urbanisme Ville de Montréal 2004

DÉCLARATION DE PRINCIPE

Juin 2003

Vers une ville centrée sur la personne !

Le comité de citoyens Mont-Royal Avenue Verte propose une alternative à un mode de vie qui résulte souvent en un environnement plus adapté à l'automobile qu'à l'être humain.

Nous proposons aux citoyens du Plateau Mont Royal et de la ville de Montréal un engagement personnel et collectif pour concilier les aspects économiques, sociaux et environnementaux du développement durable en milieu urbain, en répondant à nos besoins présents sans compromettre ceux des générations futures.

Dans cette optique, nous mettons de l'avant une autre façon de vivre en ville, à l'échelle humaine. Nous proposons une avenue Mont Royal sans voitures, avec transport en commun efficace et écologique. Cette proposition fait partie d'une stratégie de réduction de l'utilisation de la voiture, dans une ville centrée sur la personne !

Nous sommes convaincus que cette initiative améliorera la vitalité du commerce local, la qualité de vie de tous et bien évidemment la qualité de l'air. Ce projet réduira stress, bruits et pollution causés par l'omniprésence de la voiture en ville. Une avenue verte permettra aussi d'assumer nos responsabilités locales dans l'application du Protocole de Kyoto tout en réduisant notre dépendance au pétrole, une réalité quotidienne de plus en plus en corrélation avec la paix mondiale.

Guidé par la perspective d'agir à l'échelle locale pour résoudre un problème global, le comité Mont-Royal Avenue Verte est déterminé à ancrer sa démarche sur la volonté populaire et la démocratie participative.

Le comité de citoyens Mont-Royal Avenue Verte :

Martin Audet
Jean Ouimet
Sébastien Gagné
Claude Mainville
Marie-France Pinard
Owen Rose

TABLE DES MATIÈRES

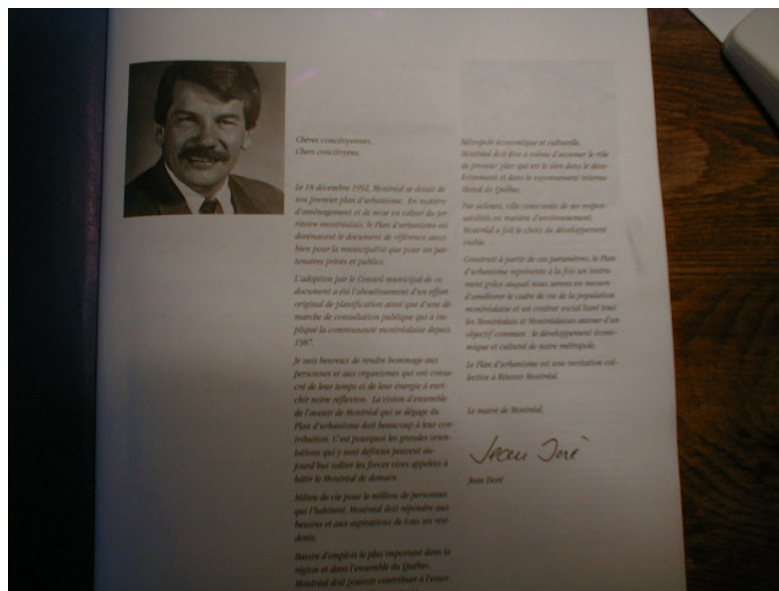
TABLE DES MATIÈRES	3
1. INTRODUCTION	4
2. NOTRE HISTOIRE : DU TRAMWAY À L'AUTOMOBILE	5
La belle époque du tramway	6
Le règne actuel de l'automobile	10
Perspective économique	11
Perspective sociale	13
Perspective environnementale	16
3. LA PERSONNE AVANT LA VOITURE	20
La vision globale à long terme	21
La consultation, les étapes et l'échéancier	21
A) Le transport urbain du 21^{ième} siècle : pistes de solution	22
La revitalisation des transports collectifs au Québec	22
L'apaisement de la circulation	25
Les rues piétonnes : un succès inspirant à travers le monde	26
1- COPENHAGUE	27
2- STRASBOURG	28
3- PORTLAND	29
4- STOCKHOLM	30
B) Une avenue du Mont-Royal sans voitures	31
La petite histoire de Mont-Royal Avenue Verte	32
La pétition	32
Les conférences	33
Les randonnées vertes	34
La Journée internationale sans voitures	34
Le projet	34
Les conditions gagnantes	37
Les questions	39
La vitalité des commerces	39
La circulation automobile environnante	39
Le stationnement	40
La fermeture des rues transversales	41
Les livraisons	42
La « Prince-Arthurisation »	42
La gentrification	42
L'hiver	43
4. CONCLUSION	44
RÉFÉRENCES	45

1. INTRODUCTION

Le comité de citoyens Mont-Royal Avenue Verte remercie les élu-e-s municipaux de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal, Mme Hélène Fotopoulos, M. Michel Prescott, Mme Christine Poulin et M. Nicolas Tétréault, d'avoir organisé la démarche de consultation populaire en cours auprès des citoyens, concernant le 2^{ième} plan d'urbanisme de la ville de Montréal 2004.

Dans le cadre de cette démarche, voici notre contribution à la construction d'un projet qui ferait du Plateau un arrondissement d'avant-garde en *développement durable*, c'est-à-dire en termes de réalisations *économiques, sociales et environnementales*.

Nous savons qu'en 1992, lors du premier plan d'urbanisme de la ville de Montréal, le maire de l'époque, Jean Doré, avait signé : «*Par ailleurs, ville consciente de ses responsabilités en matière d'environnement, Montréal a fait le choix du développement viable*».



Plus de onze longues années ont passé depuis ce plan d'urbanisme, qui n'a jamais été appliqué. Il est grandement temps de chercher des partenaires pour construire un quartier viable dans une ville autour de la personne, où le respect de la santé et de l'environnement sont autant de gages de prospérité.

Ce mémoire est un appel à tous pour contribuer à la construction d'une avenue du Mont-Royal verte, dans notre nouvelle ville.

2. NOTRE HISTOIRE : DU TRAMWAY À L'AUTOMOBILE

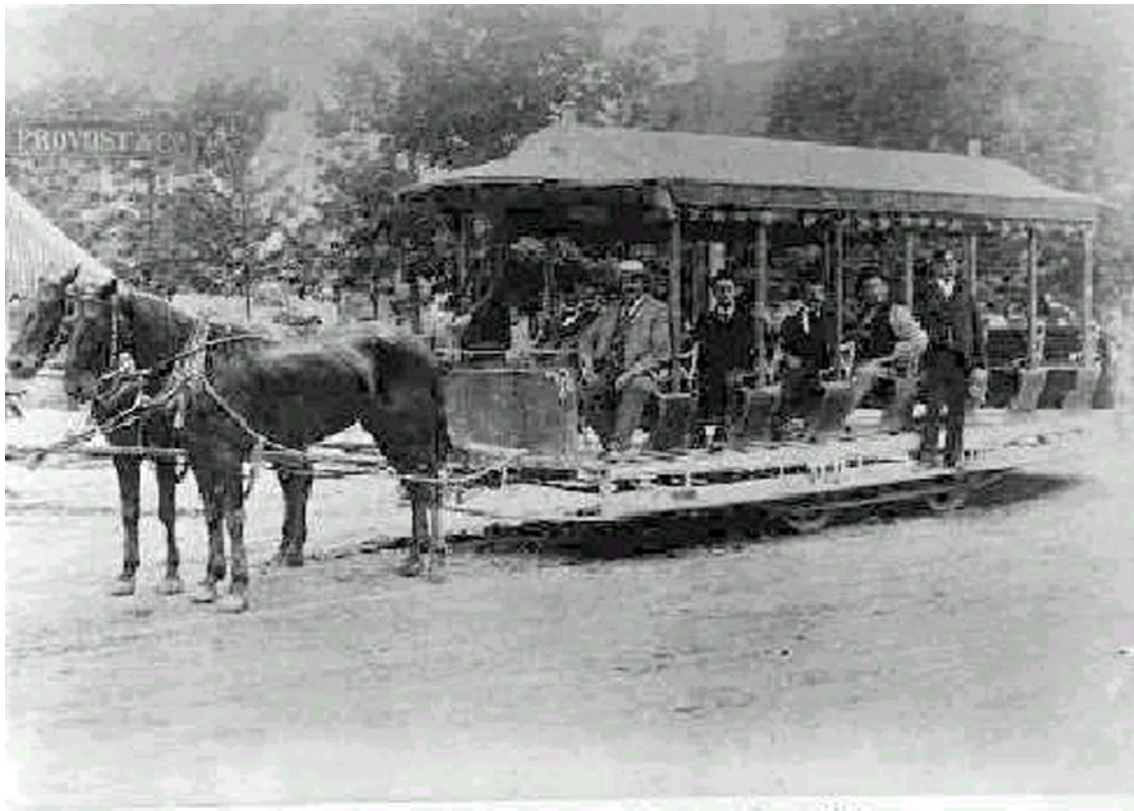
Les nombreux touristes qui le visitent l'ont compris : le Plateau Mont-Royal montre des caractéristiques uniques. **Il s'agit d'un des quartiers les plus densément peuplés en Amérique du nord.** En effet, il concentre près de 100 000 personnes sur une superficie de 7.7 km² seulement, ce qui l'apparente plus aux villes européennes qu'aux villes américaines. C'est un quartier reconnu internationalement pour sa richesse culturelle, sa mixité ethnique, la vitalité de ses commerces et la variété de son patrimoine architectural. Il s'illustre aussi par l'implication de ses citoyens dans les affaires publiques. L'arrondissement reflète bien cet esprit, puisqu'il a appuyé la ratification du Protocole de Kyoto avant la ville de Montréal¹.

Cette grande **vitalité** ne peut faire oublier cependant qu'il ne s'agit pas d'un quartier riche de privilégiés, comme la légende urbaine le laisse entendre. En fait, les ménages du quartier ont des revenus plus faibles que ceux de 21 arrondissements de Montréal sur 27. La situation des familles, à 78% locataires, risque de se précariser davantage puisque le rôle d'évaluation des propriétés a monté de 32% en trois ans pour atteindre le 5^{ième} rang parmi les 27 arrondissements¹.

La **desserte de transport en commun** du quartier est excellente, avec plusieurs stations de métro et lignes d'autobus. D'ailleurs, autant par choix de vie que par nécessité financière, la moitié des ménages de l'arrondissement n'ont pas de voiture et 60% des gens se rendent au travail en transport en commun, à pied ou à vélo : c'est 20% de plus que dans l'ensemble de Montréal¹. Cependant, comme nous allons le voir, le Plateau Mont-Royal n'échappe pas à la domination automobile : son histoire est en effet intimement liée à celle du transport des biens et des personnes à Montréal.



Vue aérienne du Plateau Mont-Royal



Archives de la STM
www.stcum.qc.ca

La belle époque du tramway

Les agglomérations urbaines illustrent notre besoin ancestral de favoriser les échanges sociaux, en réduisant les distances et en regroupant les services. Montréal ne fait pas exception à la règle. Jusqu'au dernier quart du 19^{ième} siècle, toutes les distances s'y couvrent en effet en une heure et demie de marche environ, sur une superficie réduite de Papineau à Atwater, et de Sherbrooke au fleuve. Les quartiers sont alors desservis par un réseau de tramways à traction animale dont les usagers passent rapidement de 1 million à 10 millions par année. Ce sont des chiffres remarquables pour une ville qui compte à peine 100 000 habitants en 1861².

Petit à petit, aux déplacements à pied ou à cheval devenus insuffisants, s'ajoute à partir de la fin du 19^{ième} siècle un réseau de plus en plus étendu de transport en commun par tramways électriques. À Montréal, comme dans les autres villes où il est introduit, le tramway est immédiatement très populaire. Entre les années 1861 et 1891, 40 kilomètres de lignes s'ajoutent au réseau initial.

Déjà 15 ans plus tard, 140 millions de passagers profitent d'un réseau de plus de 350 km de voies sur lesquelles circulent 1 250 tramways. L'apogée du tramway est atteinte dans les années trente. Il s'agit d'un transport efficace même l'hiver, sécuritaire (aucun accident mortel en 50 ans), non polluant et très économique².

C'est au tramway que les quartiers centraux de la métropole doivent alors leur vitalité exceptionnelle².

Notre quartier ne fait pas exception. Le Coteau St-Louis et le quartier des tanneries de Saint-Louis du Mile End font partie du **patrimoine historique** de la ville de Montréal. Les pieds noirs des carrières Dubuc et Limoges, qui occupent l'actuel parc Laurier, et les nombrils jaunes de la tannerie Plessis-Bélair, au coin de Mont-Royal et Henri Julien, en sont les premiers habitants au 19^{ième} siècle. C'est grâce au tramway et au « p'tit train du Nord » Montréal-Saint-Jérôme, qui passe au coin de Bernard et Saint-Laurent, que ces villages se développent en devenant le quartier du Plateau Mont-Royal³.



Tramway # 350 « Rocket » (1926). Archives de la STM.
www.stcum.qc.ca/en-bref/tramways/description

Pendant l'été 1910, on pave l'avenue du Mont-Royal, on y aménage des trottoirs et on y installe des lampadaires. On assiste à l'ouverture de nouveaux commerces à l'est de la rue Papineau, dont deux banques. En 1920, c'est le début du règne des commerces à « grandes surfaces ». Des magasins à rayons, comme Woolworth et Métropolitain, s'implantent entre Garnier et Papineau⁴.

Dans les années quarante et cinquante, avant le démantèlement des lignes de tramways, l'avenue du Mont-Royal vit une grande période de prospérité égale à celle de la rue Sainte-Catherine⁴.



Défilé d'ouverture du Festival du commerce de l'avenue du Mont Royal en octobre 1941

www.mont-royal.net

Puis, après la Deuxième guerre mondiale, Montréal, tout comme le quartier, ne peuvent échapper au contexte nord américain de domination de l'automobile.



C'est à cette époque aux États-Unis, que Ford, Standard Oil et Mac Trucks rachètent ensemble la totalité des petites compagnies de tramways américaines pour ensuite les démolir, avec la bénédiction des autorités publiques qui investissent alors en masse dans la construction d'infrastructures routières⁵. Le tramway est remplacé par un service d'autobus à essence délibérément réduit pour favoriser le marché de l'automobile.



Autobus et tramway : Avenue du Parc et Mont-Royal 1957. Archives de la STM
www.stcum.qc.ca/en-bref/tramways/description



Tramway sur Avenue Mont-Royal. Archives de la STM
www.stcum.qc.ca/en-bref/tramways/description

On assiste, comme aux USA, au démantèlement de la ligne de tramway Bélanger (1950), qui est suivi de celui des lignes Saint-Laurent (1952), Côte des Neiges (1954) et des 14 lignes desservant Sainte-Catherine (1956). « Les traces honteuses » du dernier tramway disparaissent de Montréal en 1959². Le dernier tramway quitte son circuit de la rue Papineau le 30 août 1959 sous les yeux de 200 000 montréalais venus marquer la fin d'une époque.

La même année, l'avenue du Mont-Royal est fermée à la circulation pendant cinq mois. On y effectue en effet d'importants travaux au réseau de gaz naturel. L'avenue paie très cher pour ces rénovations. La clientèle déserte le coin et l'avenue perd de son prestige. Les années 60 et 70 font vivre aux commerçants une stagnation commerciale. L'avenue décline tandis que la clientèle de plus en plus motorisée déménage en banlieue et fréquente les centres commerciaux de périphérie⁴.



Avenue du Mont-Royal et St-Hubert en 1960

Le règne actuel de l'automobile

À cause de sa situation géographique stratégique, le Plateau Mont-Royal sert de **zone de transit** entre les banlieues nord et le centre-ville. La circulation des voitures et des camions y est très dense et en augmentation régulière, année après année. Ce n'est pas étonnant puisque la croissance du parc automobile de la région métropolitaine a été de 44% entre 1987 et 1998⁶ et que le phénomène continue de s'accroître, avec un autre 30% de croissance entre 1998 et 2002⁷. En fait, la grande majorité des véhicules présents ne proviennent pas du quartier, encore l'un des moins motorisés à Montréal.

«L'américain type consacre plus de 1 500 heures par an à sa voiture : il y est assis, en marche ou à l'arrêt, il travaille pour la payer, pour payer l'essence, les pneus, les péages, l'assurance, les contraventions et les impôts. Il consacre quatre heures par jour à sa voiture, qu'il s'en serve, s'en occupe ou travaille pour elle.» (Ivan Illich, 1970)

Cette observation d'il y a 30 ans reste très actuelle, à Montréal comme dans le quartier: dans nos sociétés très urbanisées, la vitesse automobile est, pour une bonne part, un leurre. L'hypermobilité a fini par tuer la mobilité !



Quartier Rosemont, Montréal (2003) Claude Mainville. « Crever ? Non merci! »

Contrairement à ce que l'« american way of life » nous inculque depuis notre tendre enfance, l'auto, ce n'est plus la liberté mais la dépendance avec les interminables bouchons de circulation, la course au stationnements, et ce malgré un investissement moyen pour chaque automobiliste qui atteint \$13 000 par année au Québec⁷.

Les multinationales de l'automobile et les grandes pétrolières prennent bien garde de ne pas mettre en évidence dans leur publicité les conséquences désolantes de l'omniprésence de la voiture en ville.

La course aux profits à court terme du complexe industriel automobile et pétrolier va à l'encontre de tout développement urbain viable, que ce soit du point de vue économique, social ou environnemental.

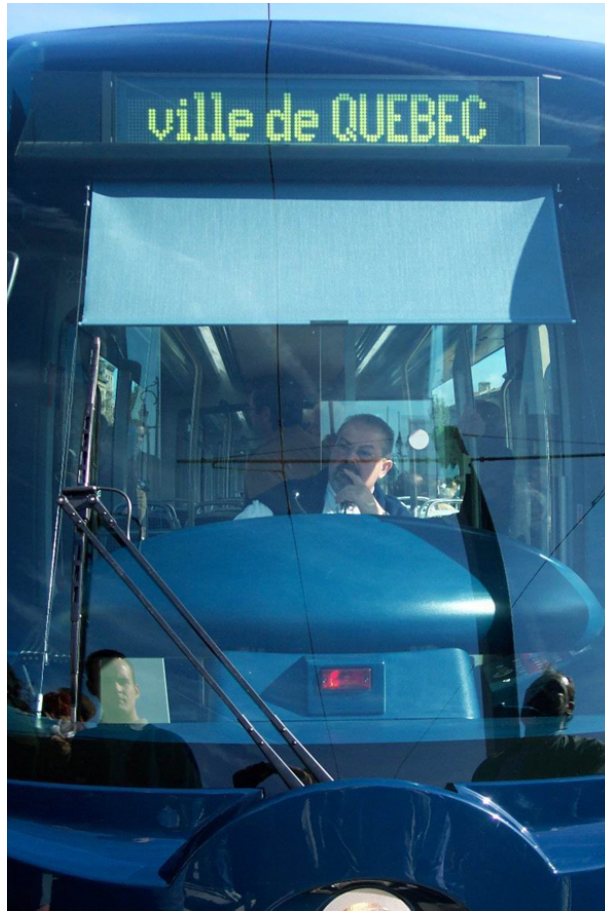
Perspective économique

Du point de vue strictement économique, un premier constat s'impose : le passage du tramway électrique à la voiture à essence est un non-sens. En effet, le Québec ne possède ni usines de fabrication automobile, ni pétrole, contrairement à l'Ontario ou l'Alberta. C'est pourquoi la balance commerciale québécoise (exportations versus importations) dans le secteur auto-pétrole est déficitaire de \$21 milliards annuellement. **L'économie de l'automobile correspond au Québec à un astronomique \$47.5 milliards par année**, soit 20% du produit intérieur brut (PIB), dont \$29 milliards en ventes de véhicules neufs, pièces et essence, pour atteindre un nombre record de 4 millions de voitures et camions légers⁷. Les bénéfices de cette économie se retrouvent dans les poches des Ford, Toyota ou Exxon.... À Montréal, plus d'un million de véhicules traversent les ponts de l'île chaque jour. Il s'agit là d'une source potentielle importante de financement pour tous nos projets de développement de transport en commun. Nous y reviendrons.



Le pont Jacques-Cartier à l'heure de pointe

La situation est d'autant plus surprenante que le Québec produit un excédent d'hydroélectricité et possède déjà une expertise de pointe dans la construction de tramways électriques ou de rames de métro. Bombardier semble cependant réserver son savoir-faire aux villes européennes : le Nouveau Tramway électrique en usage depuis peu dans la ville de Bordeaux, par exemple, a été construit par Bombardier et, quelle ironie, la première rame de ce tramway s'appelle « Ville de Québec » !⁸ Elle fut inaugurée par le maire de Bordeaux, Monsieur Alain Juppé, ainsi que par le ministre des Transports du Québec, Monsieur Serge Ménard, le samedi 12 octobre 2002.



La première rame du Nouveau Tramway de Bordeaux,
baptisée « Ville de Québec »

www.amt.qc.ca/grandsprojets/slr/nouveaux_tramways/bordeaux.asp

Perspective sociale

L'augmentation incessante du nombre de voitures en ville s'accompagne d'un cortège d'inconvénients qui provoquent une **baisse indéniable de la qualité de vie** de tout le monde, y compris les automobilistes.

L'étalement urbain et le développement des dortoirs de banlieues s'accroissent en parallèle avec le nombre de véhicules. Cette situation dévitalise le centre ville, qui risque de plus en plus de devenir un ghetto pour les plus pauvres, alors que le tissu urbain se déshumanise. Il n'y a qu'à se promener sur le boulevard Taschereau à Longueuil ou sur Cartier à Laval pour se désoler d'un paysage de stationnements et de centres d'achat, beaucoup plus propice à la déprime qu'aux interactions sociales stimulantes que les citoyens sont en droit de demander dans leur ville.

Sans parler de la laideur de ces centaines de mètres carrés d'espace public monopolisé par des stationnements au centre ville. Montréal tient-elle vraiment à ressembler à Houston ?



Vue aérienne de Houston

La qualité de vie s'est détériorée suffisamment dans notre quartier pour que l'omniprésence de l'auto soit devenu un sujet de préoccupation majeur pour les citoyens, comme ils en ont abondamment fait mention lors des récentes soirées du Plateau organisées par l'arrondissement, en automne 2003.

Il suffit de quelques exemples tirés de la vie quotidienne pour s'en convaincre.



La personne ou la voiture ? Berri et Avenue du Mont-Royal (2002)
www.montroyal-avenueverte.org

Parmi les problèmes quotidiens : **le bruit** incessant dans toutes les rues, même résidentielles, où les autos comme les camions dépassent systématiquement les limites de vitesse, souvent à plus de 60 km/h, et stationnent en laissant leurs moteurs en marche, incluant les camions lourds de livraison. La qualité de vie des résidents en est affectée, et **le stress** grandit ⁶.

L'insécurité des piétons augmente. Traverser les artères comme l'avenue du Mont-Royal ou le boulevard Saint-Joseph relève de l'exploit. Les intersections sont occupées par les véhicules pendant les bouchons de circulation quotidiens aux heures de pointe, ne laissant aucune chance aux piétons, même si les feux de circulation leur donnent le droit de traverser. Les zones hachurées de priorité piétonnière sont en nombre insuffisant et les automobilistes, loin de les respecter, semblent les considérer comme une décoration. Le quartier ressemble de plus en plus à un champ de course où les automobilistes transitent de la banlieue au lieu de travail. Est-ce le genre d'espace public que nous souhaitons pour nos enfants ?

La baisse de qualité du transport en commun, associée au règne de l'automobile, est un facteur de discrimination envers les plus pauvres qui dépendent du transport public pour se déplacer. Rappelons que les usagers du transport en commun, même s'ils sont majoritaires dans le quartier, n'ont aucunement la priorité sur la voie publique. Pour s'en convaincre, il suffit de prendre la ligne d'autobus 97, la plus lente à Montréal, aux heures de pointe sur l'avenue du Mont-Royal pour constater que les autobus avancent péniblement à cause de la circulation automobile et que la qualité du service s'en ressent, et cela sur le dos des plus pauvres et de ceux qui ont choisi de ne pas participer à l'économie de l'automobile.

L'empiètement grandissant de la voiture sur un espace public déjà réduit devient de plus en plus irritant. Le nombre de places réservées au **stationnement** augmente sans cesse, mais ne semble pas combler les besoins, toujours croissants. Pendant que la place réservée à l'auto grandit, le Plateau Mont-Royal reste dans les derniers rangs parmi les arrondissements, en ce qui a trait à la superficie d'espaces verts par 1 000 habitants ¹. Combien de ruelles du quartier, malgré des programmes comme Ruelles vertes, restent le domaine incontesté du béton et des stationnements. Qu'il suffise de mentionner la ruelle Saint-André/Saint-Hubert, à la hauteur de Laurier, où certains résidents ont gagné de haute lutte la permission de planter quelques arbres pour humaniser le paysage et fournir quelques zones ombragées dans cette étuve estivale que peut être Montréal. Il n'est pas surprenant dans cette situation que notre quartier soit aux prises avec un plus grand nombre d'**îlots de chaleur urbaine** que les arrondissements voisins ¹.



Une ruelle « verte » Le Plateau 2003. Claude Mainville.

Perspective environnementale

Du point de vue environnemental et de santé publique, le règne de l'auto est inséparable des changements climatiques : **le transport contribue en effet pour 38% des gaz à effet de serre** qui sont responsables du réchauffement de la planète.⁹ Cette situation est d'autant plus préoccupante que l'efficacité réduite du moteur à combustion devrait suffire à le mettre au rancart. En fait, le cycle thermodynamique utilisé par les moteurs à combustion interne fait en sorte que seule une faible partie de la chaleur libérée par la combustion de l'essence est transformée en mouvement, le reste est gaspillé.

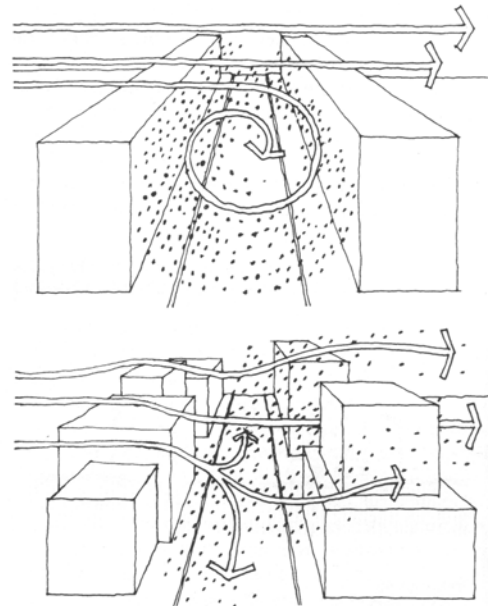
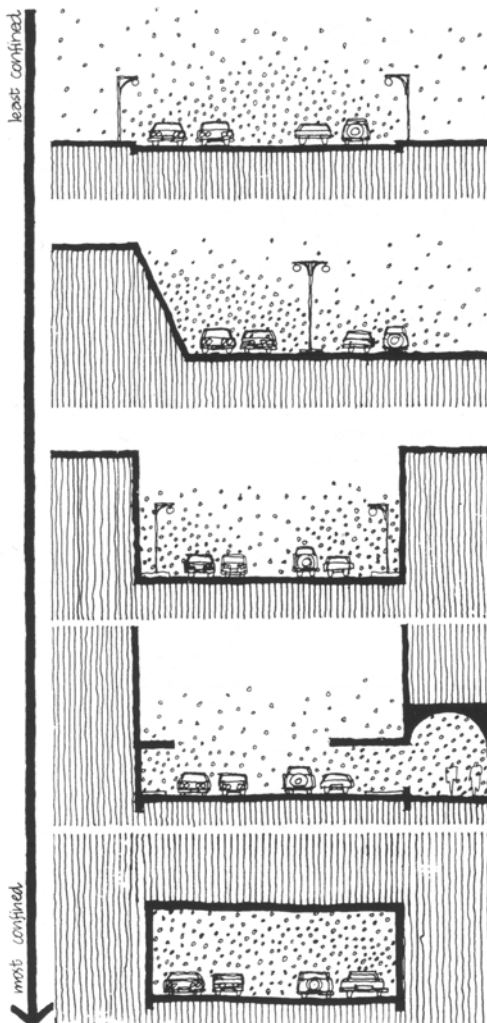
Les épisodes de smog dont nous sommes affligés augmentent en fréquence et en durée chaque été. Ils sont associés à une augmentation des hospitalisations pour les asthmatiques et les autres personnes à risque⁶. Près de 2 000 décès directement reliés à la pollution automobile sont enregistrés annuellement à Montréal (Fondation David Suzuki). Selon le Centre de recherche fédéral sur les transports, **la pollution automobile occasionne annuellement un surcroît de \$875 millions de dépenses dans le secteur de la santé, en plus des 42 000 hospitalisations et des 700 morts reliés aux accidents de la route.**



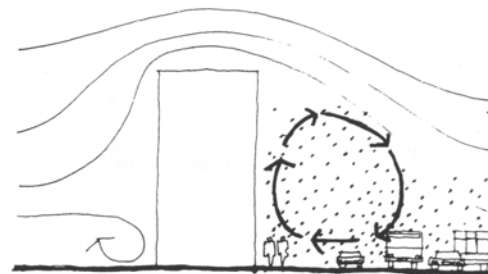
Le smog de l'Action de Grâce 2003 sur Montréal. Claude Mainville

Le smog est particulièrement préoccupant sur l'avenue du Mont-Royal, à cause de l'« effet cuvette », c'est-à-dire l'emprisonnement et la concentration des polluants automobiles au niveau des piétons, à cause des bâtiments qui en freinent l'évacuation.

26-4. The more enclosed a space, the more likely the accumulation of pollutants. (Adapted from Kurtzweg 1973)



26-2. Street canyons lined with buildings of similar height, oriented perpendicular to the wind direction (*top*), tend to have poorer air circulation than street canyons that are lined with buildings of different heights and interspersed with open areas (*bottom*).



26-3. Wind shadows have reduced air circulation, and pollutants emitted with them may tend to build up.

Sans oublier que ...



La Presse, Montréal, 21 septembre 2002

De plus, la quantité de matériaux laissés dans l'environnement à la mise au rebut de chacun de ses véhicules est inacceptable : pneus, plastiques, carcasses de métal, etc.

Rappelons aussi les incessantes catastrophes pétrolières à l'échelle planétaire :



À l'échelle de la planète, l'accession graduelle de certains pays du Tiers Monde aux « bienfaits » de la consommation passe par une augmentation exponentielle du nombre de voitures. Certaines grandes capitales des pays en voie de développement, comme Mexico par exemple, sont déjà aux prises avec un problème majeur de santé publique en lien avec la pollution automobile. En Chine et aux Indes, le marché potentiel est colossal pour l'industrie automobile. Il est inutile de procéder à de savants calculs pour réaliser que cette situation est périlleuse pour la planète entière, et pour nos enfants.



Inondations en Pologne (2002)

De toute évidence, les échanges sociaux qui ont toujours fait la richesse du Plateau Mont-Royal, loin d'être favorisés par la voiture, sont au contraire rendus plus difficiles puisque l'espace public pollué, bruyant, non sécuritaire et stressant, n'incite pas aux contacts humains mais plutôt à la course contre la montre entre deux stationnements. Il suffit de constater le succès retentissant des quelques jours annuels de vente trottoir où l'avenue du Mont-Royal est laissée au piétons, et inaccessible à l'auto : les citoyens du quartier ont **besoin de récupérer l'espace public**, pour en refaire un lieu privilégié d'échanges sociaux, comme c'était le cas avant l'avènement de la voiture.

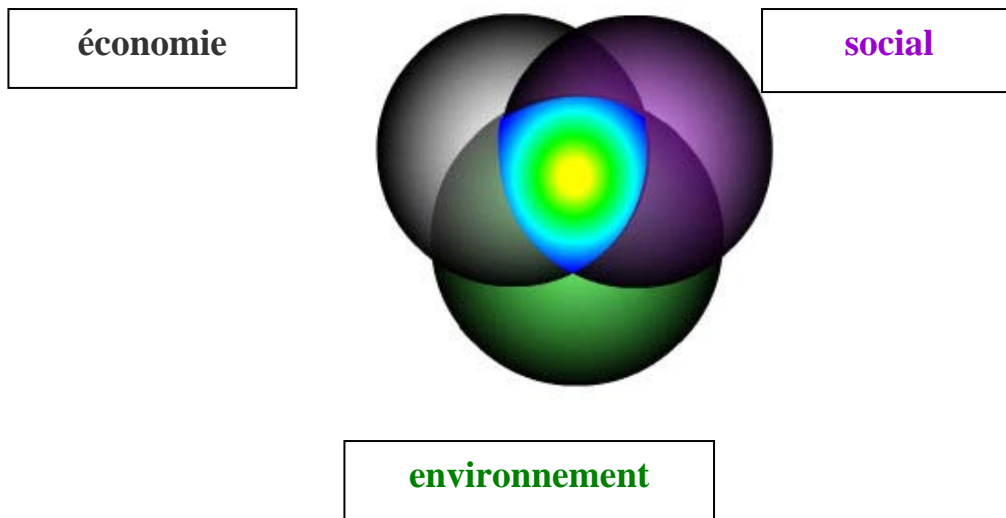
Dans cette situation, il est grand temps de poser la question à nos concitoyens,
comme aux élus qui les représentent :

Voulons-nous un quartier centré sur la personne ou sur la voiture ?

3. LA PERSONNE AVANT LA VOITURE

Bien que l'« american way of life » fasse de l'Amérique du nord un bastion de l'automobile, ce n'est plus pour longtemps. Le temps de l'abondance et du gaspillage effréné des ressources tire en effet à sa fin. Le monde occidental, avec 20% de la population, monopolise encore impunément 80% des ressources. C'est de gré ou de force que les pénuries, les changements climatiques, la détérioration de l'environnement et le terrorisme international nous amèneront à changer de priorités, en partageant non pas seulement une liste de **droits et libertés**, mais aussi les **responsabilités** qui leur sont inévitablement associées. Mieux vaut changer maintenant dans le calme, que plus tard dans des conditions qui risquent d'être pénibles.

Espace de durabilité



Plusieurs grandes villes du monde ont déjà formulé les principes d'un urbanisme responsable et entrepris de les appliquer. Ces principes sont ceux d'un **développement viable** qui comble les besoins des générations actuelles sans compromettre ceux des générations futures, et ce à l'échelle planétaire. Un tel développement urbain respecte les contraintes sociales et environnementales autant qu'économiques.

Cette nouvelle vision de la Ville à long terme se traduit dans le domaine des transports par la mise en place d'un plan d'urbanisme axé sur le citoyen au lieu de la voiture. Ce plan d'urbanisme conçu les citoyens doit être intégré, graduel et respecter des échéanciers précis. Il ne peut en aucun cas dépendre de la bonne volonté d'élus municipaux qui risqueraient de le mettre sur les tablettes, au lendemain de chaque élection.

La vision globale à long terme

Écoutons Roland Ries, le maire de Strasbourg en 1999, après l'implantation successive en 9 ans de 4 lignes de son Nouveau Tramway. Ce texte est tiré d'un document intitulé « Politique des transports. Les enjeux du développement viable ¹⁰ » :

«Vers la discrimination positive.

Quelle est la meilleure façon d'organiser et de faciliter le transport des personnes et des biens, qui est indispensable au développement des échanges ? Comment augmenter l'accessibilité des zones urbaines tout en décourageant la tendance à l'utilisation de l'automobile dans les villes et les banlieues ?

La supposée « liberté du choix » des moyens de transport au centre et en périphérie des villes nous mène directement à un statu quo en ce qui a trait au développement. Elle provoque la saturation de l'espace urbain par la circulation automobile et, en conséquence, l'échec de la raison d'être historique de la ville en tant que lieu de résidence, de commerce, de culture et d'échanges.

Le Conseil Municipal de la Ville de Strasbourg a adopté une approche extrêmement claire depuis la fin des années 80. Cette approche, intégrée dans le temps, implique le développement d'un système de transport urbain, autour de trois axes majeurs : organiser et réduire la circulation automobile et le stationnement, développer des alternatives à l'automobile en favorisant le transport en commun et la bicyclette, et transformer et embellir les espaces urbains, pour obtenir une ville plus agréable pour nous piétons.

Il est clair que nous avons opté pour le développement viable. Seule une politique de transport cohérente nous permettra de trouver le bon compromis entre le développement, un pré-requis essentiel à la cohésion sociale, et le respect de l'environnement.»

La consultation, les étapes et l'échéancier

Copenhague a montré la voie à cet égard : c'est depuis 1962 que les autorités de cette ville danoise ont mis en application petit à petit un plan de réduction de la place de la voiture. La première étape fut la piétonisation de la principale artère commerciale de la ville, la rue Stroget, équivalente à notre rue Sainte-Catherine. Les espaces sans voitures sont passés de 16 000 m² en 1962 à 96 000 m² en 1999 et le nombre de stationnements a été réduit de 2 à 3% chaque année alors que les tarifs ont été augmentés graduellement ¹¹.

Voici un résumé de l'expérience de Copenhague, commentée par son maire en 1996 :

« Quand la rue Stroget, à Copenhague, a été transformée en rue piétonne en 1962, c'était après un gros débat et de nombreuses réticences. Si, à cette époque, quelqu'un avait prédit que le centre ville comporterait six fois plus d'espaces sans voitures 34 ans après, et que la circulation automobile et les possibilités de stationnement seraient réduites substantiellement, il aurait été reçu avec un grand scepticisme. De nos jours, le centre ville est passé de façon évidente d'une orientation vers la voiture à une orientation vers la personne. Ce développement a possible simplement parce que ces changements majeurs ont été introduits par étapes bien planifiées.....à l'intérieur du cadre unique d'une grande vision.... La ville a été embellie et humanisée à un rythme acceptable pour tous ses citoyens ³.»

A) Le transport urbain du 21^{ème} siècle : pistes de solution

« L'avenir, c'est la marche. Le transport dans une ville civilisée du 21^{ème} siècle, c'est une vieille dame qui traverse paisiblement une intersection, en toute sécurité... »

Cette boutade de Richard Bergeron, pendant une entrevue radiophonique récente à CIBL, résume tout à fait la ville du futur : un espace public qui donne toute la place au citoyen.

Comme nous l'avons vu, les déplacements en ville et dans les quartiers doivent tenir compte autant du domaine économique, que du social et de l'environnemental.

C'est ainsi qu'un transport urbain viable passe inévitablement par la diminution de la place de la voiture en ville.

Il s'agit pour le citoyen de se réapproprier l'espace public, maintenant accaparé par l'automobile. Si un tel changement radical d'orientation est possible en Amérique du nord, c'est bien au Québec. Nous l'avons vu, Montréal est capable de grands accomplissements dans le domaine du transport des personnes. Ses tramways des années trente et l'inauguration d'un métro d'avant-garde dans les années 60 en font foi. Il est temps de s'inspirer de notre histoire et de mettre à profit nos abondantes ressources hydroélectriques et nos compétences techniques pour redonner au citoyen la place qui lui revient, dans l'intérêt de tous : une place centrale en ville !

La réduction de la place de l'automobile en ville passe par la revitalisation des transports collectifs, l'application de mesures d'apaisement de circulation et l'augmentation du nombre d'espaces piétonniers.

Les villes européennes nous ont montré la voie. Il est plus que temps pour Montréal de s'orienter dans la même direction, comme le maire Tremblay s'y est engagé en octobre 2003 ¹².

La revitalisation des transports collectifs au Québec

La situation actuelle n'est pas reluisante et elle se résume en un mot : sous-financement. **Le Canada est le seul pays membre de l'OCDE à ne pas financer son transport en commun**, et cela malgré le fait qu'il prélève en taxes de vente et droits divers sur les véhicules plus de \$3 milliards de revenus annuels, au Québec seulement⁷. Pour sa part, la Belle Province, loin de combler ce manque à gagner, l'a aggravé en 1991 avec le plan Ryan, en coupant \$100 millions de sa part de 40% de financement annuel du transport en commun, pour un total de \$1.3 milliard de coupures en 2003, refiletant ainsi la facture aux usagers et aux municipalités. **La part de financement du transport en commun par le gouvernement du Québec n'est plus maintenant que de 16%**⁷. Il n'est donc pas surprenant que la Société de Transport de Montréal (STM) soit aux prises actuellement avec un déficit annuel de \$50 millions. Dans cette situation, les services ne cessent de se détériorer avec les conséquences que l'on sait. Entretien déficient des stations de métro et de l'équipement lourd, pannes de plus en plus fréquentes, réductions de service, hausse des tarifs, etc.

Ce n'est pourtant pas par manque de demande : 40% des ménages montréalais n'ont pas de voiture et plus de 440 millions d'usagers empruntent le transport en commun à Montréal chaque année, avec une

augmentation moyenne de 1.8% par année depuis 1996, ce qui place la métropole plus près des villes européennes que des autres villes nord-américaines à cet égard⁷. En fait, **le transport en commun montréalais a été utilisé, en 2002, par 41 millions de passagers de plus que six ans avant, tout en disposant de \$43 millions de moins de budget**⁷. Malheureusement, la position du Conseil des services essentiels, pendant la grève des employés d'entretien de la STM en novembre 2003, était éloquent :

« Le transport en commun n'est un service essentiel que si son absence engorge la voie publique et empêche la circulation des véhicules d'urgence » (La Presse du jeudi 20 novembre 2003).

Cette affirmation ne fait que malheureusement que confirmer « le préjugé favorable » de la société québécoise envers l'automobile.

Pourtant, l'argent est là : \$47.5 milliards sont dépensés au Québec chaque année dans le secteur de l'automobile, comme nous l'avons déjà mentionné auparavant. Il faut tout simplement le déplacer du secteur de l'automobile vers les transports publics. Dans sa publication « L'économie de l'automobile au Québec »⁷, Richard Bergeron suggère des moyens pour y arriver. Voici les grandes lignes de cette « Stratégie de Kyoto », élaborée par l'Agence métropolitaine de transport (AMT)¹³ et inspirée sans aucun doute par l'exemple de plusieurs pays d'Europe, en Scandinavie, en Allemagne et en France, entre autres. Elle comporte quatre mesures.

Un **système de redevances remises** imposerait, à l'achat d'un véhicule qui consomme beaucoup d'essence, une redevance proportionnelle au surplus de consommation. D'autre part, l'achat d'un véhicule à faible consommation, donne droit à une remise. Grâce à l'abaissement graduel du niveau « acceptable » de consommation d'essence, ce système permettrait l'accumulation d'excédents annuels prévisibles de \$350 millions.

Des **droits d'immatriculation proportionnels à la consommation** fourniraient un revenu annuel prévisible d'environ \$150 millions.

L'ajout d'une **taxe de stationnement**, sous la forme d'un tarif journalier par espace de stationnement institutionnel ou commercial, générerait des revenus prévisibles de \$375 millions par année.

Finalement, une **hausse de la taxe sur l'essence** générerait à elle seule environ \$425 millions de revenus annuels prévisibles.

<p>L'application des quatre mesures de cette Stratégie de Kyoto transférerait \$2 milliards par année de l'économie de l'automobile vers les transports publics au Québec !</p>
--

Rappelons qu'il s'agit de moins de 4% de l'argent investi actuellement par les citoyens du Québec dans l'automobile : est-ce trop demander ?

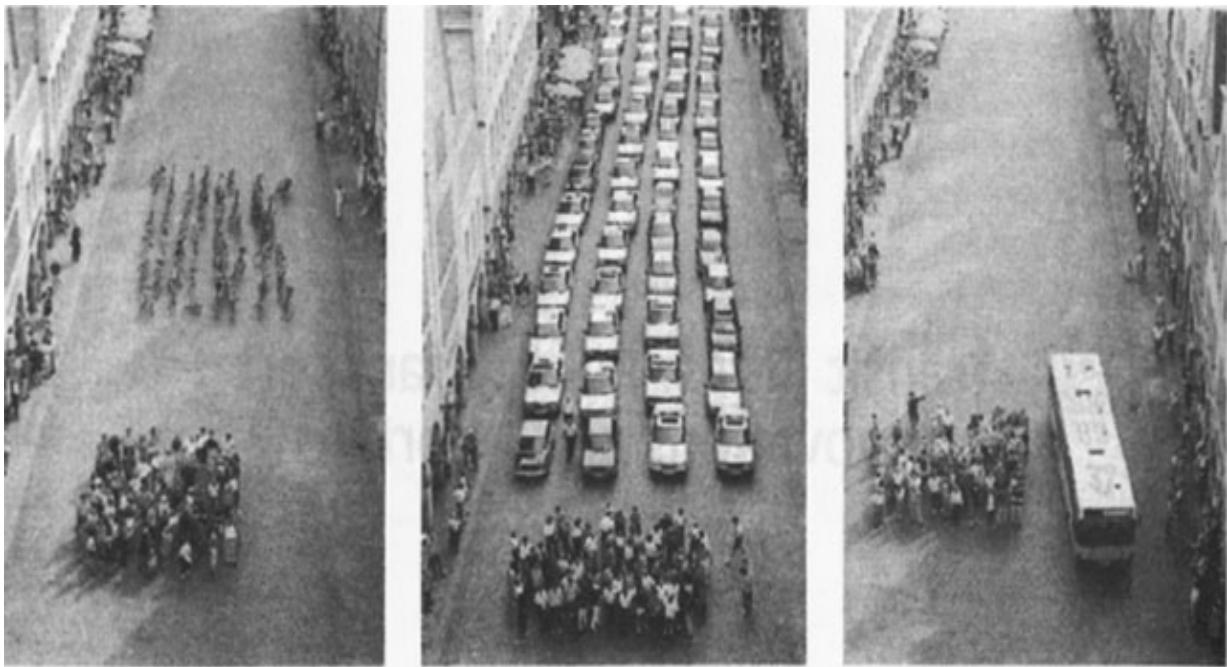


Figure 4.1. Comparison of bicycles, cars, and buses

Shown is a creative visual comparison of the alternative modes of mobility available in cities. Prepared by the German city of Münster, these photographs show how the same number of people might be accommodated by bicycle, auto, or bus.

Avec cet argent, le Québec et la Ville de Montréal, en s'inspirant de leur riche histoire collective et des initiatives européennes récentes, pourraient revitaliser le transport en commun et mettre en chantier des projets ambitieux comme l'implantation graduelle du **Nouveau Tramway**, à l'étude actuellement pour l'avenue du Parc, le boulevard Henri-Bourrassa, le boulevard Roland-Therrien et l'autoroute 10¹⁴. L'expérience du Nouveau Tramway dans une quarantaine de villes en France a fait l'objet d'un document de travail de l'AMT⁸, à l'issue de leur tournée européenne.

Le Nouveau Tramway peut être intégré au réseau de **trains de banlieue**, au **métro** et à une **flotte d'autobus électriques à batteries**, moins chers et tout aussi efficaces sur les rues moins achalandées. Ces autobus, déjà disponibles sur le marché américain, pourraient facilement être produits au Québec. Rappelons aussi le Groupe de traction Couture, mis au point par Hydro-Québec dans les années 1990, qui a mis sur pied les bases pour la construction de puissants moteurs à propulsion électrique. Mis sur les tablettes sous le gouvernement Landry, les 52 brevets de ce Groupe de traction sont toujours protégés et pourraient servir de base technologique à la future industrie des transports terrestres électrifiés. La pile ACEP de l'Institut de recherche en électricité du Québec (IREQ) pourrait aussi trouver un excellent terrain d'application de sa technologie au transport électrique des marchandises et aux véhicules d'entretien ou d'urgence.



Autobus électriques en démonstration à Montréal (1998). Claude Mainville. ÉcoVia

L'apaisement de la circulation

L'apaisement de la circulation vise à réduire le transit dans les rues résidentielles pour augmenter la qualité de vie des résidents qui y habitent, en leur assurant la priorité sur la voie publique, le calme et la sécurité. Le respect de la réglementation et son amélioration constitue l'autre volet de l'apaisement de la circulation.



Christian Boulais. Rue pour Tous

Pour **réduire la circulation automobile de transit** des banlieues vers le centre et vice-versa, il faut diminuer l'espace réservé aux véhicules en appliquant tout un éventail de mesures, dont voici quelques exemples :

- limitation du stationnement de transit avec des vignettes réservées aux résidents
- réduction du nombre de voies sur les rues
- sens uniques inversés et dos à dos aux intersections de grandes artères, comme Mentana au coin de Saint-Joseph
- interdiction des camions sauf les petits pour livraison locale
- intégration des pistes cyclables à la nouvelle rue

Il s'agit aussi de faire respecter les **règlements de la route** déjà existants et de les améliorer, par exemple :

- limites de vitesse : il est fréquent que des voitures, et même des camions, circulent à plus de 60 km/h à l'heure dans les rues résidentielles du quartier. La limite actuelle de 50 km/h à l'heure doit être abaissée à 30 et respectée. Le stationnement oblique en alternance d'un côté ou de l'autre de la rue avec mobilier urbain (îlots de verdure, bancs publics) peut ralentir la circulation automobile
- arrêt des moteurs à l'arrêt du véhicule
- inspection obligatoire des véhicules usagés avec retrait de la route à défaut de les réparer
- réintroduction des « avertissements d'infraction avec 48 heures de délais pour réparer » tous problèmes de silencieux et autres sources de bruit
- respect par les automobilistes de la priorité des piétons sur les traverses cloutées

Les rues piétonnes : un succès inspirant à travers le monde

Owen Rose, récipiendaire d'une bourse de voyage de l'École d'architecture de l'Université McGill, de retour d'une tournée dans les villes scandinaves, nous expliquait à quel point, à Stockholm par exemple, la vie quotidienne était agréable pour les piétons. Selon une de ses expressions favorites, ces villes sont « écosensuelles ». Elles illustrent de façon éclatante que la préservation de l'environnement n'est pas associée à corvées, sacrifices et vie monastique, mais bien à la redécouverte de tous les petits plaisirs de la vie quotidienne, oubliés dans la course folle du mode de vie nord-américain.



Helsinki (2003). Owen Rose

Il existe actuellement des milliers de rues et places piétonnes dans le monde, incluant plus de 5 000 en France, dont la moitié ont été réalisées après 1986.¹⁵

Pour illustrer la richesse des choix qui s'offrent à Montréal dans ce domaine, voici quelques exemples¹⁶.

1- COPENHAGUE

Capitale du Danemark :

- 1.7 millions d'habitants
- Centre-ville en majeure partie inaccessible aux voitures



Amagertorv before the square was closed to traffic in 1962.

Copenhague (2003) Owen Rose.

www.ecosensual.net

Historique de la mise en place du centre-ville piétonnier :

Les citoyens de Copenhague ont une longue tradition de cyclisme et transport en commun. Devant l'augmentation constante du nombre de voitures avec l'introduction du mode de vie nord-américain dans les années 60 et 70, l'opinion publique a réagi très vite. La population s'est opposée à la destruction de la qualité de vie au centre-ville par la pollution automobile et le bruit. Les autorités municipales ont donc pris les mesures suivantes échelonnées sur plusieurs années:

- Réduction de 2 à 3% des places de stationnement par année pendant 15 ans
- **Nouvelles rues piétonnières à chaque année**
- Installation de bancs publics, verdure, marchés publics et aménagement d'espaces pour les artistes de rue dans le centre-ville
- Augmentation annuelle des zones de 30 km/h
- Augmentation des taxes sur l'essence et coûts d'immatriculation très élevés pour décourager l'utilisation de la voiture

Transport en commun :

Par train électrique et autobus avec aménagement de centres de service locaux et boulevards piétonniers autour des stations.

Bicyclette :

Programme « City Bike » où un ensemble de 2 500 bicyclettes aux couleurs vives sont gratuitement mises à la disposition du public en échange d'un dépôt dans le lieu de stationnement de la bicyclette.

Commerce et vitalité :

Depuis 25 ans, le nombre de voitures n'a pas augmenté à Copenhague.

Le centre-ville montre une prospérité de plus en plus grande alors que l'attraction vers les banlieues diminue graduellement et que le marché résidentiel y est stagnant.

Voici le commentaire de Jens Rorbech, ingénieur pour la Ville de Copenhague, en 1997, sous la menace de certains automobilistes de désertir le centre-ville pour la banlieue :

« S'il vous plait, faites-le, parce que le trafic réduit en ville en fera un meilleur environnement, et nous obtiendrons par le fait même encore plus d'investissement et de population en ville. »

2- STRASBOURG

Siège du Parlement européen (France)

- 435 000 habitants
- aucune circulation de transit au centre-ville
- Politique de priorité absolue au Nouveau Tramway



Nouveau Tramway à Strasbourg. AMT 2003

De 1980 à 1990, le nombre de véhicules avait augmenté de 20% et 240 000 voitures traversaient le centre-ville quotidiennement et en détruisait la qualité de vie. Sous la direction de la mairesse Catherine Traumbert, un plan de revitalisation urbain fut conçu pour donner la priorité aux piétons, vélos et transport en commun, tout en réduisant considérablement la circulation automobile.

La première étape fut la construction d'une route périphérique encerclant le centre-ville qui fut simultanément fermé à la circulation de transit. Il fut ensuite possible d'inaugurer la ligne A du premier Nouveau Tramway en Europe, en novembre 1994. La ligne B a été mise en service en 2000, pour un total de 12.6 kms. En 2010, le réseau atteindra 34 kms.

Le TRAM

Ce tramway électrique ultramoderne, à plancher bas et larges surfaces vitrées peut transporter 240 passagers à la fois. Le nombre de tramways a doublé depuis 1990 et le nombre d'usagers a augmenté de 43%. Le Nouveau Tramway est relié au métro et aux trains de banlieue. Les stations de jonction, comme la place Kléber, sont aménagés pour le confort de piétons et cyclistes.

Le vélo

Strasbourg est la ville la mieux pourvue de France en pistes cyclables, et les vélos ont accès sur le Tram et les trains de banlieue, ainsi qu'à des milliers de places de stationnement à proximité des stations.

3- PORTLAND

Capitale de l'état de l'Orégon (Etats-Unis)

- 1.4 millions d'habitants
- Réduction à une voie pour les voitures dans plusieurs rues du centre-ville
- Politique de priorité absolue au transport en commun



www.montroyal-avenueverte.org

Le train léger sur rail MAX :

Dans les années 70, le projet de construction de l'autoroute de Mont-Hood, aux abords du centre-ville, aurait entraîné la destruction de 3 000 habitations. Sous la pression populaire, la Ville a abandonné le projet et construit le système MAX de train léger sur rail. Il fut ridiculisé à l'époque et surnommé « street-car named expire » par certains professionnels du transport qui étaient convaincus que, dans une ville américaine moderne, il était impossible de sortir les gens de leurs autos.... On

entend plus parler de ces experts aujourd'hui : le train léger MAX a fait doubler l'usage du transport en commun à Portland !

Un centre-ville pour la personne et la qualité de vie :

La Ville de Portland et les commerçants ensemble ont organisé le centre-ville autour de MAX avec les mesures suivantes:

- Introduction d'un grand nombre d'espaces verts, avec bancs publics, arbres et fleurs, sculptures et autres œuvres d'art...
- Destruction d'un garage central à étages multiples et son remplacement par un parc sur le bord de la rivière, à proximité du centre-ville
- Plusieurs rues n'ont plus qu'une voie ouverte aux voitures alors que les autres voies sont réservées au transport en commun, ou élargies pour les piétons seulement
- Plafonnement du nombre de stationnements
- Développement d'un village urbain près de la rivière : le River Place développement, où tous les services sont accessibles à pied pour les habitants
- Mesures d'apaisement de la circulation en banlieue

Commerce et vitalité :

Depuis le réaménagement de la ville et l'entrée en service du train MAX, le nombre d'emplois a doublé au centre-ville et le commerce prospère.

4- STOCKHOLM

Capitale de Suède :

- 1.8 millions d'habitants
- Vieux centre-ville inaccessible aux voitures
- Boulevards piétonniers autour des stations de transport en commun



www.montroyal-avenueverte.org

Historique de mise en place de zones piétonnières :

Depuis les années 80 surtout, de nouveaux développements ont vu le jour selon le concept de villages urbains autonomes autour des stations de train dans la ville. Au lieu de banlieues dortoir où tous les services sont loin et nécessitent une voiture, ces noyaux urbains possèdent tous les services à petite distance accessibles à pied ou à vélo.

- Les mesures suivantes ont été prises pour diminuer l'usage de la voiture :
- Priorité au transport en commun depuis 50 ans
- Apaisement de la circulation avec zones extensives de 30 km/h
- Peu ou pas de construction de nouvelles routes
- Péage sur les quelques nouvelles routes
- Prix élevés pour le stationnement
- Imposition de taxes supplémentaires sur l'essence et coûts d'immatriculation très élevés pour décourager l'utilisation de la voiture

Transport en commun :

Trains, métro, tramways et autobus en usage coordonné complémentaire : le « Dennis Package » prévoit de doubler le service de train et d'ajouter un nouveau réseau d'autobus « semi-express ».

Commerce et vitalité :

Le nombre de voitures à Stockholm diminue sans arrêt depuis les années 80 et la densité de population augmente partout, y compris au centre-ville, à cause de la diminution du bruit, du stress et de la pollution.



Stockholm 2003. Owen Rose

B) Une avenue du Mont-Royal sans voitures

Faire une crise d'asthme en magasinant sur Mont-Royal à pied un jour de smog, être immobilisé dans l'autobus 97 à l'heure de pointe, risquer sa sécurité en traversant les zones hachurées pourtant prévues pour les piétons, subir la voiture des autres et le transit de banlieue... : tous ces irritants sont devenus intolérables pour de plus en plus de citoyens.

La petite histoire de Mont-Royal Avenue Verte

Le comité de citoyens Mont-Royal Avenue Verte est donc né dans une rare unanimité, au printemps 2002, parce qu'il faut que ça change. Que faire pour contribuer à réduire la place de la voiture dans notre quartier ?

Depuis ses débuts, le comité a travaillé sur plusieurs plans :

- contribuer à concilier les aspects économiques, sociaux et environnementaux du développement de l'avenue du Mont-Royal, du quartier et de la ville de Montréal
- encourager les citoyens à s'impliquer personnellement dans leur communauté
- donner un exemple concret, avec une avenue du Mont-Royal sans voitures, d'une action locale face à un problème global

La pétition

Comment rejoindre la population ? L'idée d'une pétition a surgi tout d'un coup ! Il s'agissait de réclamer des audiences publiques pour consulter tous les intervenants afin de rendre inaccessible à l'auto cette magnifique avenue du Mont-Royal.

Quelques mois plus tard, après plusieurs jours à notre petit kiosque à proximité de la station de métro Mont-Royal, nous avons accumulé plusieurs milliers de signatures d'une majorité de citoyens du quartier sur notre pétition réclamant une avenue du Mont-Royal sans voitures, avec transport en commun efficace et écologique.



Séance de signatures de la pétition en été 2002. Claude Mainville

La pétition de près de 20 000 noms fut déposée, sous les applaudissements du public, à la réunion mensuelle du Conseil d'arrondissement du Plateau le 12 décembre 2002.

Nous avons l'appui dans cette démarche de nombreux organismes : le CRE Montréal, Greenpeace, Équiterre, le Conseil Central de Montréal CSN, Transport 2000, Environnement Jeunesse, Rue pour Tous, le Centre d'écologie urbaine, Option Transport durable, le Monde à bicyclette et Cyclo Nord-Sud, le Groupe de Recherche Urbaine Hochelaga Maisonneuve, l'Association Montréalaise pour l'Apaisement de la Circulation, l'Association québécoise de lutte contre les pollutions atmosphériques (AQLCPA) et Vivre en ville

Une couverture médiatique régulière et un site web www.montroyal-avenueverte.org achalandé et bien documenté ont contribué grandement à étendre au grand public un débat déjà bien amorcé pendant les séances de signature de la pétition.

Les conférences

Pour alimenter le débat, Mont-Royal Avenue Verte a organisé une série de 4 conférences publiques au café Toast-Thé, sur l'avenue du Mont-Royal, dont le propriétaire nous appuie avec enthousiasme depuis le début de nos activités.

Les conférenciers suivants ont généreusement accepté de participer à cette série :

Jean Décarie, urbaniste de 30 ans d'expérience à la ville de Montréal, maintenant retraité et spécialisé dans la question de la réappropriation des espaces urbains vacants.

Louis Drouin, médecin responsable du Département de Santé publique Montréal Centre, qui nous fait le portrait des effets de la pollution automobile sur la santé.

Dinu Bumbaru, directeur d'Héritage Montréal, organisme voué à la préservation du patrimoine architectural de la métropole et de ses espaces verts.

Richard Bergeron, responsable des analyses stratégiques à l'AMT, qui nous a parlé de l'expérience française du Nouveau Tramway.

Ces conférences, les réactions du public à notre kiosque du métro, et le contenu du forum de discussion de notre site web, nous ont donné l'occasion de prendre note des commentaires et questions que notre projet ont suscités le plus souvent. Des pistes de réponses à ces préoccupations légitimes font l'objet de la dernière partie du présent mémoire.

Les randonnées vertes

Le vendredi 1^{er} août 2003, 75 cyclistes partaient du parc Jeanne Mance et envahissaient l'avenue du Mont-Royal, jusqu'à Frontenac. Le nombre de cyclistes atteignait plus de 250 au retour, dans une ambiance festive inspirée de la tradition des « masses critiques » popularisées dans plusieurs grandes villes dans les années 1990.

La Journée internationale sans voitures

Le lundi 22 septembre, avec l'accord de l'arrondissement, Mont-Royal Avenue Verte a organisé une fête populaire et une troisième randonnée verte à l'occasion de la Journée internationale sans voitures. Cette petite fête, en fin d'après-midi et en soirée, faisait suite à la fermeture plus tôt dans la journée d'une portion de la rue Sainte-Catherine aux voitures, organisée par l'AMT malgré l'opposition de certains commerçants et politiciens. La Journée a été couronnée de succès sur l'avenue du Mont-Royal, comme sur Sainte-Catherine, où un nombre record de piétons en ont profité pour se promener en toute sécurité et faire du « lèche-vitrine ». De plus, la pollution de l'air a diminué de façon significative dans le quadrilatère fermé aux voitures cette journée là ¹⁷.

L'installation devant le métro Mont-Royal du véhicule utilitaire sport « accidenté » d'Action Terroriste Socialement Acceptable (ATSA) fut le clou de la soirée dans le Plateau en attirant une foule de passants curieux.



Journée internationale sans voitures 22 septembre 2003

Le projet

Voici le projet, tel qu'il est décrit sommairement sur le libellé de la pétition :

Pétition pour une avenue verte sur Mont-Royal

Je soussigné(e), appuie le projet des citoyens du Plateau pour transformer l'avenue du Mont-royal en avenue piétonne entre Frontenac et avenue du Parc avec des aménagements pour un transport en commun efficace et écologique, pour les cyclistes, patineurs, planchistes et piétons avec des traverses aux grandes artères nord-sud pour les véhicules.

Je demande à la mairie de Montréal de tenir des audiences publiques sur ce projet.

Le projet propose de fermer l'avenue du Mont-Royal en tout temps à la circulation automobile, d'un bout à l'autre, sur une distance totale de 2.8 kilomètres. Aucune circulation de transit nord-sud ne serait permise sur les rues résidentielles, fermées en cul de sac aux intersections de l'avenue sans voitures. Le transit nord sud des véhicules serait maintenu sur les artères principales, comme l'avenue du Parc, Saint-Urbain, Saint-Laurent, Saint-Denis, Papineau, De Lorimier, Iberville et Frontenac.

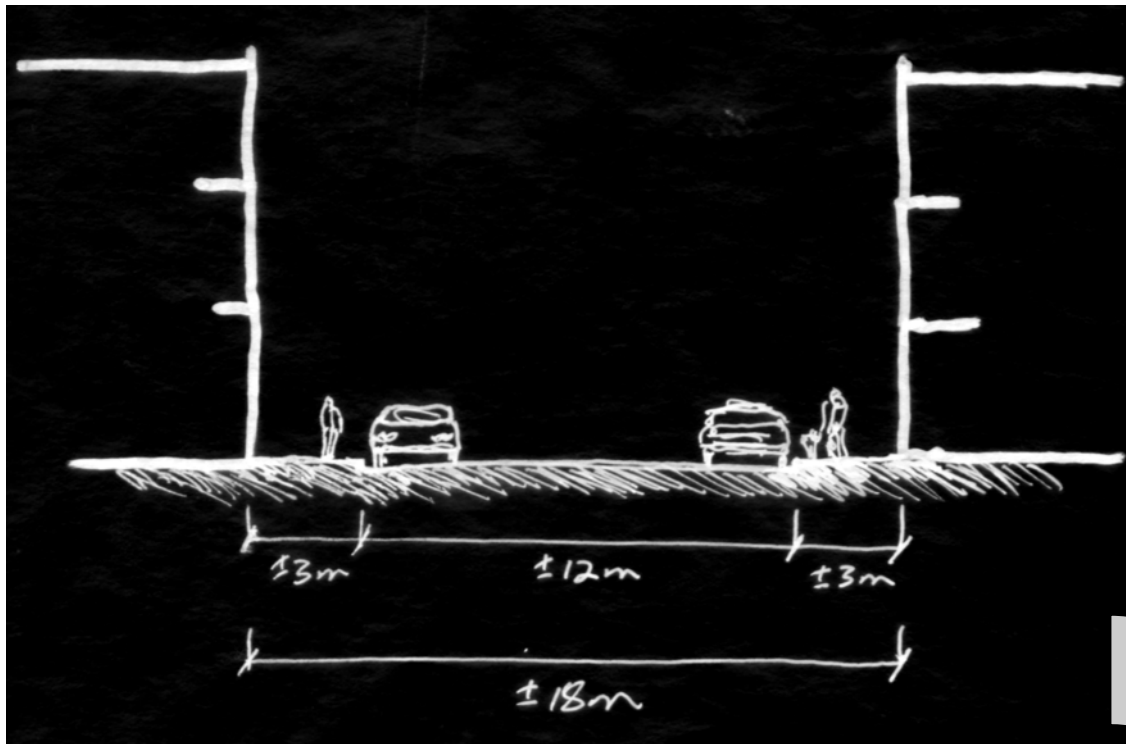


Le quartier et l'avenue du Mont-Royal, avec les principales artères nord-sud ouvertes à la circulation automobile

Le transport en commun actuel serait maintenu au départ. Puis, dans un avenir rapproché (1 à 2 ans) des autobus électriques pourront y être mis à l'essai et/ou éventuellement le Nouveau Tramway pourrait y être installé. Une piste cyclable bien délimitée et séparée de la zone piétonne assurerait le retrait définitif des vélos des trottoirs. La plantation d'arbres et l'installation de mobilier urbain (bancs publics, plantes...) complèteraient l'aménagement de cette nouvelle avenue du Mont-Royal, conviviale, sécuritaire et à l'image de notre identité locale.

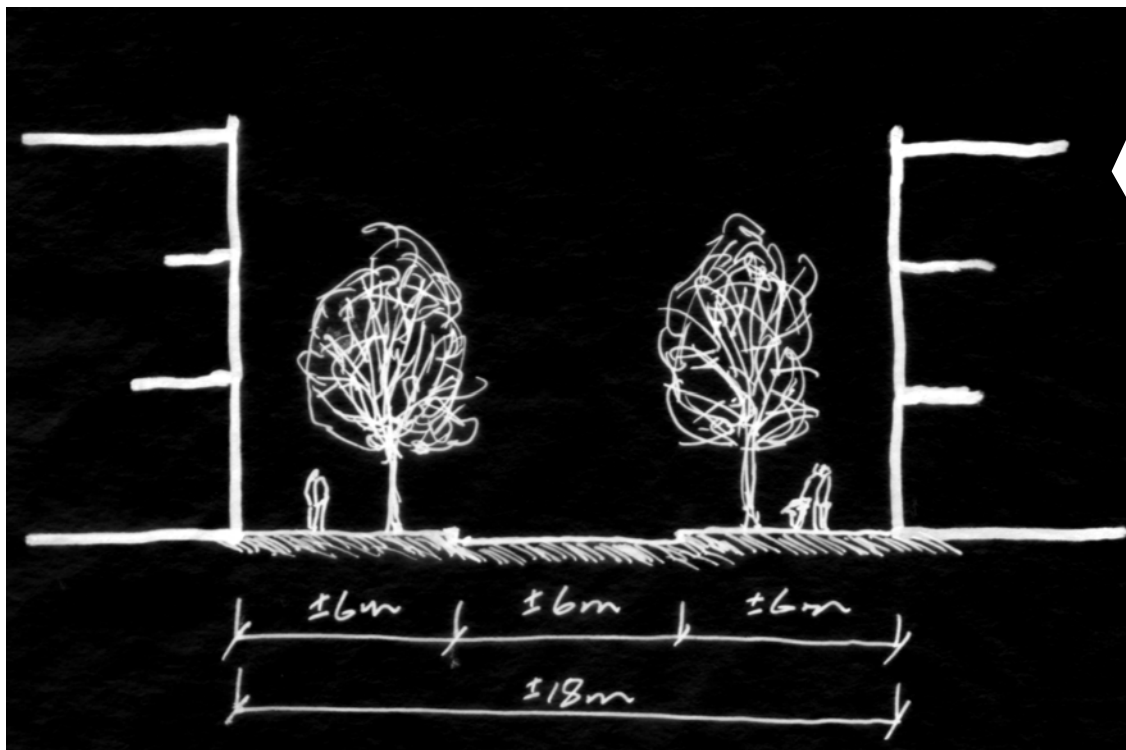
La situation actuelle :

66% de la superficie dédiée aux automobiles.



Avenue du Mont-Royal vue autrement :

33% de la superficie avec transport en commun et une piste cyclable, 66% pour les piétons



La circulation des véhicules d'urgence et d'entretien ou de déneigement serait permise en tout temps. L'accès à l'avenue pourrait leur être assuré à l'aide de bornes rétractables ou de bornes flexibles, comme il en existe actuellement aux extrémités de la zone piétonne de la rue Prince Arthur.



Prince-Arthur, Montréal, 2002. Claude Mainville

Les conditions gagnantes

Les expériences vécues dans les villes où se trouvent les centaines de rues sans voitures déjà existantes, permettent de déterminer quelles sont les conditions de succès. Toutes ces conditions sont remplies sur l'avenue du Mont-Royal¹⁸.

- La **densité de population résidentielle** constitue une condition essentielle qui assure aux entreprises et aux services un bassin de clientèle suffisant. L'avenue du Mont-Royal, au cœur de l'un des quartiers les plus densément peuplés d'Amérique du nord, satisfait certainement cette condition. En fait, 55% de la clientèle vient de l'arrondissement, 35% du reste de Montréal et seulement 10% de l'extérieur de Montréal, dont 4% de la banlieue¹⁹.
- La **mixité des services** assure que la clientèle locale puisse remplir sur l'avenue tous ses besoins quotidiens et qu'elle ne la déserte pas pour les satisfaire ailleurs. De toute évidence, l'avenue du Mont-Royal montre une telle variété de commerces et de services.

- La **prospérité des commerces** constitue aussi un facteur important de succès. L'avenue du Mont-Royal jouit d'une grande vitalité commerciale et, contrairement à d'autres rues montréalaises, sa clientèle provient en majorité du quartier. De plus, 80% de cette clientèle locale fait ses emplettes à pied, ou en vélo, avec une piste cyclable à proximité.
- Une **bonne desserte de transport en commun** qui permette à la population un accès facile à l'avenue, et ce sans voitures. L'avenue du Mont-Royal est choyée à cet égard, avec une station de métro, deux lignes d'autobus, en plus des circuits d'autobus à proximité, sur les grandes artères nord-sud.
- Des bâtiments à l'**échelle humaine** avec une proportion suffisante de logements résidentiels pour permettre l'achalandage de l'avenue, même après les heures de fermeture des commerces, et assurer la sécurité des citoyens. Sur l'avenue du Mont-Royal, la plupart des locaux situés aux étages supérieurs des commerces sont occupés par des résidents et les bâtiments ne dépassent pas 4 étages.
- La **proximité d'espaces verts** incite les piétons à la promenade et au repos. L'avenue du Mont-Royal est bordée à l'ouest par le Parc Jeanne Mance et le Parc du Mont-Royal, et le Parc des Chevaliers de Saint-Laurent permet une halte de repos, près De Lorimier, environ aux quatre cinquième du parcours total jusqu'à Frontenac.



Vue du quartier à partir du parc du Mont-Royal (2003) Claude Mainville

Les questions

Depuis le lancement du projet et plusieurs mois de débats, certaines questions du public sont revenues régulièrement. Nous avons voulu apporter ici quelques éléments de réponse à ces préoccupations, pour alimenter la réflexion sur la possibilité d'une avenue du Mont-Royal sans voitures.

La vitalité des commerces

« Si les voitures n'ont pas accès à la rue, le commerce va dépérir. »

La mise en place d'espaces publics sans voitures a des conséquences économiques bénéfiques pour tous : accessibilité accrue, meilleure gestion de l'espace, réduction des coûts de transport et développement commercial.²⁰⁻²¹

L'implantation de rues sans voiture à l'étranger a occasionné dans la plupart des cas un grand succès commercial, au point où les commerçants, réticents au début, ne retourneraient jamais en arrière et tiennent absolument à conserver, ou même étendre les espaces piétonniers dans leur ville²².

À Copenhague, par exemple, la piétonisation de la rue Stroget fut un tel succès que la rue fut rapidement envahie par les étals des commerçants. La ville a donc instauré un règlement limitant les commerces et exige maintenant un loyer pour l'utilisation de l'espace extérieur dans la rue.

Dans les cas où la vitalité commerciale a diminué, ou stagné, les conditions gagnantes n'étaient pas réunies au moment de la piétonisation. L'exemple suivant illustre bien ce genre de situation

Il s'agit de l'avenue du Mont-Royal dans les années 70 : un essai de piétonisation avec trottoirs de bois fut un échec pour plusieurs raisons. Il s'agissait d'une tentative improvisée, isolée, pour sauver « in extremis » des commerces agonisants à cause des travaux extensifs d'installation de canalisations souterraines de gaz qui avaient défiguré l'avenue et l'avait rendue non fonctionnelle les années précédentes. De plus, aucun service de transport en commun n'a été maintenu sur l'avenue pendant cette période. Et, finalement, c'était la belle époque du début de la construction accélérée de centres d'achats périphériques et les commerces locaux en souffraient beaucoup⁴. Cette malheureuse histoire illustre bien que la vitalité commerciale pré-existante est une condition gagnante essentielle au succès d'une avenue sans voitures.

La circulation automobile environnante

« Si elles ne vont plus sur Mont-Royal, où les voitures vont-elles se retrouver : sur Marianne, Rachel ou Gilford... »

Les apparences sont souvent trompeuses. L'argumentation reprise dans les médias en fait foi : on y affirme que, puisque le Plateau subit déjà des problèmes de circulation automobile de plus en plus préoccupants, une rue piétonne ne peut qu'empirer la situation en réduisant la place déjà insuffisante pour les véhicules.

La réalité est tout autre.

En fait, l'histoire de l'expansion automobile à Montréal, comme ailleurs, s'est déroulée depuis ses débuts selon le **principe de l'induction de la circulation** ²³. Plus les infrastructures routières et les stationnements ont pris de l'expansion, plus le nombre de véhicules a augmenté. Les autoroutes de la métropole ont été construites dans les années 60 justement pour soulager le centre ville de ses bouchons de circulation. Depuis, cette infrastructure a provoqué la croissance rapide du nombre de véhicules, jusqu'à la saturation actuelle. Et nous connaissons maintenant les pires problèmes de congestion routière de notre histoire.

Les villes européennes ont compris que le principe d'induction de la circulation s'applique dans les deux sens.

**En fait, diminuer l'espace disponible pour les véhicules,
que ce soit le nombre de stationnements ou le nombre de voies de circulation,
ne provoque pas une aggravation de l'engorgement,
mais bien une diminution du nombre de véhicules** ²⁴⁻²⁵.

Copenhague en est un exemple frappant : grâce à l'application d'une politique de réduction graduelle de l'espace motorisé, le nombre de véhicules n'a pas augmenté en 25 ans. Ce n'est certainement pas le cas de Montréal.

Le stationnement

*« C'est déjà difficile de stationner, ce sera à peu près impossible
avec une rue piétonne »*

Selon une étude préliminaire commandée par l'arrondissement en automne 2003²⁶, qui a d'ailleurs fait la manchette du journal du quartier, une avenue du Mont-Royal sans voitures supprimerait « 3508 espaces de stationnement, soit 53% des places disponibles » sur l'avenue et dans les rues transversales fermées en cul de sac.

Trois commentaires s'imposent à ce sujet.

En premier lieu, il faut donner la **priorité absolue de stationnement aux résidents**. L'accroissement du nombre de vignettes réservées aux résidents est encore possible sur plusieurs rues. Rappelons que le projet vise à réduire principalement la circulation de transit, sans pénaliser les résidents.

En deuxième lieu, **user d'imagination** et s'inspirer de ce qui se fait ailleurs. Les chiffres de cette étude proviennent d'un calcul simple d'aménagement des rues selon les stationnements traditionnels. Cependant, l'utilisation judicieuse du stationnement oblique en quinconce de chaque côté de la rue permettrait à elle seule de réduire la vitesse de circulation des véhicules, tout en réservant le stationnement aux résidents. Ce mode de stationnement est déjà utilisé spontanément lors de fortes tombées de neige.

En fait, pour permettre un double sens à proximité du cul de sac sur la portion de chaque rue transversale située près de l'avenue du Mont-Royal, il faut enlever les stationnements d'un côté de la rue, parce qu'elle est trop étroite. Il y a donc perte de la moitié des stationnements sur cette portion, mais seulement

si l'aménagement des stationnements de l'autre côté reste inchangé, c'est-à-dire en bord de trottoir. Si, au contraire, le stationnement oblique est utilisé, 15 voitures en oblique prendront environ le même espace que 10 stationnements conventionnels.



Rue Brébeuf, stationnement en oblique (hiver 2003) Claude Mainville

Enfin, **procéder graduellement**, avec une bonne campagne d'information. Les résidents du quartier ont démontré leur ouverture d'esprit et leur intérêt pour les affaires publiques à maintes reprises. Les 20 000 signataires de notre pétition le montrent encore une fois.

La fermeture des rues transversales

« Les rues transversales sont trop étroites : comment aménager les cul de sac ? »



Christian Boulais - Rues pour tous

Cette photo parle plus que les mots; elle montre l'un des aménagements possibles dans les rues étroites, de façon à réduire le transit automobile et augmenter la sécurité des résidents.

Les livraisons

« Les commerces ont besoin de leurs livraisons en tout temps, certains le matin, d'autres l'après-midi, d'autres le soir. »

En Europe, les villes ont aménagé les livraisons selon deux principes de base.

Tout d'abord, réduire le plus possible la livraison par gros camions, en ayant recours à des dépôts périphériques pour le chargement de camions plus petits, parfois électriques ou en ayant recours à des « pools de livraison » avec un camion qui dessert plusieurs commerces à la fois. De tels « **pools de livraison** » existent d'ailleurs déjà à Montréal, comme par exemple le système « À la carte express » qui regroupe 39 restaurants pour des livraisons de repas à domicile.

Ensuite, établir des **horaires fixes** de livraison sur les rues piétonnes : de 6h à 9h le matin, par exemple. Ces horaires doivent être flexibles, pour accommoder tout le monde. Sur l'avenue du Mont-Royal, la présence de ruelles parallèles utilisables pour les livraisons, comme la ruelle Généreux par exemple, permettrait d'obtenir une telle flexibilité. Mentionnons cependant que des dispositions sont nécessaires pour interdire le stationnement de camions de livraison dans ces ruelles avec le moteur en marche, pour éviter d'incommoder les résidents avec le bruit et les odeurs de diesel.

La « Prince-Arthurisation »

« Personne ne veut d'une accumulation de bars et de restos comme sur Prince-Arthur ! »

La raison d'être d'une rue sans voiture, c'est de redonner la voie publique aux citoyens, en leur permettant de satisfaire tous leurs besoins quotidiens, tout près de chez eux, sans recourir aux centres d'achat périphériques. Cela implique nécessairement la **préservation de la mixité des services**. Il faut garder sur la rue les quincailleries, pharmacies, épiceries, fruiteries, boucheries, fromageries, cliniques, bibliothèque, garderie, magasins divers...

Dans cette optique, il est clair qu'il ne s'agit pas de transformer l'avenue du Mont-Royal en un espace permanent de vente-trottoir, ou une succession sans fin de bars, terrasses et restaurants touristiques. L'arrondissement et la ville ont les pouvoirs de promulguer un **règlement de zonage** à cet effet.

La gentrification

« Les prix des loyers vont encore augmenter et les plus pauvres auront plus de problèmes encore pour se loger... »

Il faut tout d'abord garder à l'esprit que l'aménagement d'une avenue du Mont-Royal sans voitures, en redonnant la voie publique aux piétons comme aux usagers d'un transport en commun enfin devenu efficace, confortable et non polluant contribuera beaucoup à l'amélioration de la qualité de vie des plus pauvres. Quant à la gentrification, elle est déjà amorcée depuis longtemps dans le quartier, où plusieurs des nouveaux arrivants ont des revenus supérieurs à la moyenne existante et peuvent se permettre d'acheter ou de louer des logements de plus en plus chers :

« Il est de ces personnes qui ont fait grimper de 44 %, de 1991 à 1996, le nombre de personnes ayant un revenu supérieur à 30 000 \$ sur le Plateau. Ces personnes, également, qui ont chassé par leur seule présence les moins fortunés, faisant diminuer sans cesse le nombre de chaises sur les galeries²⁷. »

Notons cependant que le Québec s'est doté d'un outil de contrôle adéquat. L'un des mandats de la **Régie du Logement** n'est-il pas d'empêcher toute hausse abusive des loyers ? Il est possible aussi de recourir à des fixations de loyer dans les zones les plus sensibles, comme c'est le cas dans certaines villes américaines. D'autre part, une bonne **politique de logement social**, inexistante actuellement, permettrait d'augmenter le nombre d'habitations à prix modiques, en exigeant par exemple que toute nouvelle construction résidentielle comporte une bonne proportion de ce type de logement. Les terrains du concessionnaire Ford à l'est de l'avenue du Mont-Royal, par exemple, pourraient fort bien servir à construire de tels logements, avec des espaces verts.

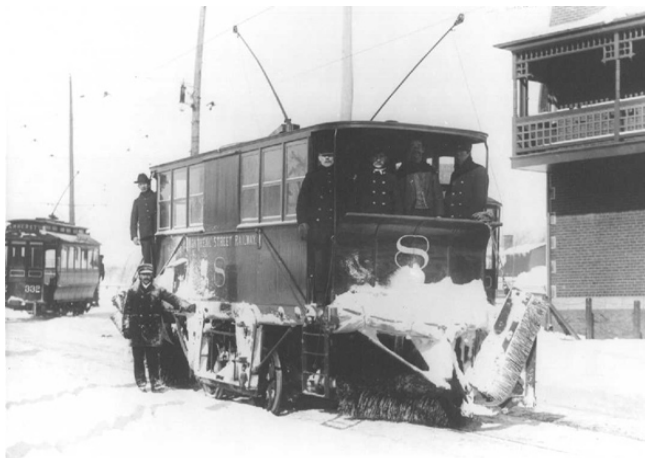
L'hiver

« Prince-Arthur est presque déserte l'hiver, ça va être pareil pour Mont-Royal. »

Ce constat de la diminution de clientèle sur Prince Arthur l'hiver, en partie véridique, peut s'expliquer par une situation particulière, qui n'existe pas sur Mont-Royal. Rappelons en effet que Prince-Arthur, avec ses bars et restaurants, a essentiellement une vocation de divertissement et n'est pas aménagée pour satisfaire les besoins quotidiens des résidents des environs. De plus, sa desserte en transport en commun est insuffisante : ni métro, ni autobus sur la rue. Au mois de février, les terrasses et les restaurants n'ont pas la cote pour les résidents, qui vont plutôt faire leurs commissions quotidiennes, là où les services sont disponibles, et non sur Prince-Arthur. Quant aux touristes, ils sont absents. Dans ces conditions, il n'est pas surprenant que la rue Prince-Arthur soit moins achalandée l'hiver que l'été. L'avenue du Mont-Royal, par contre, montre un achalandage plus constant puisque les résidents ont besoin, à l'année longue et sur une base quotidienne, de tous les services qu'elle fournit, en plus de ses bars et restaurants. En outre, sa station de métro et ses lignes d'autobus favorisent l'achalandage hivernal.

« Les tramways électriques avec des rails, ça ne marcherait jamais l'hiver ! »

Malgré le « Je me souviens » affiché sur les plaques d'immatriculation de nos véhicules, nous avons la mémoire courte ! Voici même un des chasse-neige tramway du début du siècle :



Tramway chasse-neige vers 1904. Archives de la STM.

Les trolleybus ainsi que le tramway électrique de Montréal, ont fonctionné pendant des décennies très efficacement, et transporté des millions de passagers, hiver comme été. Nous y sommes parvenus, et avec des hivers beaucoup plus rigoureux que ceux des dernières années ! En fait, le tramway est tout à fait compatible avec l'hiver de Montréal¹⁸.

4. CONCLUSION

Ce mémoire ne prétend pas répondre à toutes les questions soulevées par l'occasion inespérée qui se présente maintenant, dans le contexte du protocole de Kyoto, de réorienter notre Ville et notre quartier vers la personne au lieu de la voiture. Il s'agit d'alimenter un débat nécessaire qui est bien amorcé mais doit continuer ! Il est primordial que tous s'expriment à ce sujet pour que l'orientation choisie en soit une de consensus. C'est dans ce but qu'il est souhaitable d'organiser des audiences publiques municipales pour discuter du projet d'une avenue du Mont-Royal verte, sans voitures.

Un comité de citoyens n'est pas un comité d'experts.

Nous laissons à d'autres le soin d'aplanir les inévitables embûches techniques qui ne manqueront pas de se présenter lors de la réalisation d'un projet innovateur comme celui d'une avenue du Mont-Royal sans voitures, dans un quartier centré sur les citoyens.

Ce mémoire fait appel à notre conscience collective, à notre cœur et surtout, à ce goût inné de bien vivre en ville qui distingue Montréal des autres villes d'Amérique du nord. Avec l'imagination au poste de commande, tout est possible chez nous.

Dans les temps reculés de l'après conquête, la légende populaire raconte que nos ancêtres se seraient fait confisquer leurs instruments de musique par le pouvoir britannique dans le but d'assimiler leur culture. Qu'à cela ne tienne, ils ont tapé du talon et joué de la cuillère. Nous sommes toujours là et notre culture est plus florissante que jamais, dans le respect des différences qui font la richesse d'une ville aussi multiethnique que Montréal.

Souhaitons maintenant que nos descendants parlent un jour entre eux avec étonnement de l'obscurantisme de cette époque révolue où des chambres à gaz motorisées régnaient encore sur nos villes. Cette époque où quelques uns d'entre nous ont eu l'audace de rêver, et la patience de construire un nouveau monde.

Pour terminer, laissons la parole à Nelson Mandela, dans ce magnifique extrait de son discours d'inauguration comme président du gouvernement sud-africain, en 1994 :

« Ce n'est pas l'impuissance qui nous fait le plus peur, mais bien d'être capables d'accomplissements qui dépassent la mesure. C'est notre côté lumineux, non pas notre côté sombre, qui nous effraie le plus. Les petites ambitions ne servent pas le Monde. »

Le comité de citoyens Mont-Royal Avenue Verte :

Martin Audet
Jean Ouimet
Sébastien Gagné

Claude Mainville
Marie-France Pinard
Owen Rose

RÉFÉRENCES

1. Soirées du Plateau Mont-Royal. Documentation affichée. Automne 2003.
2. Pharand, Jacques : « À la belle époque des tramways. » 1997.
3. Agence de tourisme du plateau Mont-Royal. «Le Plateau Mont-Royal» 1999.
4. www.mont-royal.net
5. Alvord K.T., Alvord K. and Mills S. «Divorce your car ! Ending the love affair with the automobile» New Society Pub. 2000.
6. Dr Drouin, Louis. Santé publique Montréal. Présentation. Soirées de l'AMT. 2003.
7. Bergeron, Richard. « L'économie de l'automobile au Québec» 2003.
8. Bergeron, Richard. «Le Nouveau Tramway» AMT. 2003.
9. Houle Gérard, Chamrith Chhem, Bougie René et al : « Inventaire québécois des gaz à effet de serre. » Ministère de l'Environnement du Québec. 1990-2002.
10. Communauté Urbaine de Strasbourg: « Politique des transports. Les enjeux du développement viable » 1999.
11. Gehl, Jan et Gemzoe, Lars. «Public spaces. Public life» 1996.
12. Tremblay, Gérald: « Déclaration de principe de la collectivité montréalaise en matière de développement durable ». 2 octobre 2003.
13. AMT. «Kyoto; une stratégie de transport des personnes pour la région métropolitaine de Montréal» Février 2003.
14. www.amt.qc.ca/grandsprojets/SLR
15. Boisvert, Michel : « Piétonisation et nouvelles formes de transport collectif: revitalisation des artères commerciales ? » Conférence, mercredi de l'AMT du 12 février 2003.
16. www.montroyal-avenueverte.org.
17. Gagnon, Claude : « Lundi 22 septembre 2003. Première journée sans voitures à Montréal. Impact sur la qualité de l'air au centre ville de Montréal » Ville de Montréal. Octobre 2003. www.rsqa.qc.ca
18. Carfree planning. Victoria Transport Policy Institute 2003. www.vtpi.org.
19. « Enquête auprès des usagers des artères commerciales. Avenue du Mont-Royal. Centre d'intervention pour la revitalisation des quartiers » (CIRQ) 2002.
20. Local Government Commission. "The economic benefits of walkable communities." 2001. www.lgc.org
21. Litman, Todd A. "Economic value of walkability" Victoria Transport Policy Institute 2003. www.vtpi.org
22. « Déplacements et commerces.Enquête auprès des commerçants de la rue de Marseille et du cours de la Liberté à Lyon. » CERTU. 2001.
23. Litman, Todd : «Generated traffic and induced travel. Implications for transport planning". Victoria Transport policy Institute. 2003. www.vtpi.org.
24. Cairns, Sally, Hass-Klau, C. et Goodwin, Phil: "Traffic impacts of highway capacity reductions: assessment of the evidence." 1998.
25. Cairns, Sally, Hass-Klau, C. et Goodwin, Phil: "Disappearing traffic ? The story so far." Proceedings of the institution of civil engineers. Municipal engineer, vol. 151 , 1. 2002. www.municipalengineer.com
26. Bédard, Gilbert : « Avenue Mont-Royal-Rue piétonnière : étude préliminaire d'impacts sur le stationnement » Service des travaux publics de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal. 2003.
27. www.ledevoir.com/2002/08/14
Le tramway de Québec. Une nouvelle vision de la mobilité urbaine. Étude d'opportunité et de faisabilité d'un SLR dans l'agglomération de la capitale. » Réseau de transport de la Capitale. Mars 2003. www.rtc.qc.ca