



L'ASSOCIATION du VILLAGE SHAUGHNESSY VILLAGE ASSOCIATION

Mémoire de l'Association du Village Shaughnessy sur Le Plan de transport de Montréal; portrait et diagnostic

Le document sur le plan de transport de Montréal présente une série d'orientations tout a fait remarquables qui projettent une véritable vision de développement de la ville et suscitent un espoir d'avancement et de progrès. La question qui s'ensuit est évidemment de voir comment la volonté politique va s'exprimer et entraîner les changements qui s'imposent comme le démontre les états de question présentés dans le document.

Il reste malgré tout un certain nombre de questions complémentaires qui mériteraient d'être abordées, ce que nous allons tenter de faire dans les pages qui suivent.

A - LES ORIENTATIONS DE BASE.

Il convient d'abord de signaler les orientations de base du document qui donnent appui aux développements envisagés.

Ces orientations de base dégagent une vision de la ville et de la vie dans la ville portée déjà par un grand nombre de citoyens et qui permettent aux résidents de la ville et notamment du centre-ville de se projeter dans un avenir possiblement amélioré.

Le document parle de chercher à concilier le besoin de se déplacer avec la qualité de vie dans la ville, avec le développement durable et le respect de l'environnement.

Le système de transport, les infrastructures massives qu'il requiert doivent s'intégrer harmonieusement à l'espace urbain.

On parle abondamment de la qualité de vie à la fois des usagers du réseau des transports mais aussi de celle des résidents de la ville qui doivent subir les impacts négatifs des déplacements des biens et des personnes et notamment du transit automobile vers les banlieues- refuges où ces impacts sont largement atténués.

Le document privilégie le transport en commun comme mode de déplacement dominant et considère les mesures susceptibles de le rendre plus attrayant de façon à lui donner la place qui lui revient.

Le document insiste sur une vision où la dépendance à l'auto est questionnée, d'abord, puis entraînée dans un mouvement de réduction progressive et soumise quand nécessaire aux contraintes requises pour y arriver.

La volonté de limiter l'étalement urbain est enfin manifestement exprimé.

Ces éléments constituent une toile de fond solide.

Par ailleurs, le document rappelle qu'il a été élaboré avec la participation des instances et organismes concernés et qu'une très large majorité de citoyens en appuient les recommandations. Cet appui généralisé devrait donner aux

instances qui seront appelées à en faire graduellement l'implantation l'autorité pour agir avec résolution et la force de contrer les résistances qui ne pourront pas manquer de se manifester de la part des grands utilisateurs commerciaux du réseau routier et de la masse des personnes dépendantes de l'auto.

Il faut noter que les citoyens consultés considèrent que cette vision mérite d'être implantée même si la circulation automobile risque d'en être gênée. Ceux qui auront des décisions difficiles à prendre parce qu'elles déplaceront des intérêts pourront trouver exemple et appui dans la volonté affirmée de voir s'instaurer des changements.

Enfin, il convient d'insister sur le fait que le document est un premier pas. Il fait les constats nécessaires et identifie des orientations à poursuivre. Il permet donc d'établir une situation de départ et des axes de changement. Il s'ensuit que cet exercice devrait être répété régulièrement de façon à ce que l'on puisse suivre le niveau de progrès réalisé à chaque nouvel état de question et identifier les points où des efforts renouvelés ont besoins d'être appliqués.

B – LES AJUSTEMENTS AU TEXTE QUI MÉRITERAIENT D'ÊTRE CONSIDÉRÉS.

Afin de rendre le document plus adéquat encore il est un certain nombre de points qu'il serait intéressant d'accentuer ou de compléter.

1 - L'ATTRAIT DU TRANSPORT EN COMMUN EN GÉNÉRAL.

Les services de transport en commun souffrent de deux failles majeures. La première est constituée des temps d'attente que les usagers doivent supporter aux points d'embarquement dans les rames du métro ou aux arrêts d'autobus. Il faudrait tâcher de réduire ces temps d'attente. L'attrait du transport en commun est essentiellement lié à cette question.

Les temps d'attente sont dans un premier temps liés à la fréquence de passage des véhicules. Il faut trouver les moyens d'arriver à les diminuer.

En dehors du fait d'ajouter des véhicules, peut-être que l'un des moyens alternatifs à considérer se trouve dans ce que l'on appelle l'inter-modalité. Cette question est abordée dans le texte à travers la complémentarité et la connexion de moyens de transport existants et généralement lourds. La question pourrait aussi être abordée par la diversification des équipements. On pourrait peut-être augmenter la fréquence de passage en faisant usage de véhicules plus petits et plus nombreux et plus adaptables.

L'autre aspect qui affecte l'attrait du transport en commun se trouve dans le fait que l'usager dans un trajet à faire ne se trouve pas à son départ à son point d'embarquement et qu'à la fin de son parcours il n'est pas encore à destination. La diversification des moyens de transport et l'apport de navettes en véhicules légers et rapides, à parcours prédéterminés ou mobiles et ajustables, pourraient être un plus. Ce genre de système fonctionne déjà en Asie, en Thaïlande (tuk-tuks et motocyclettes) et en Indonésie (bémos) notamment. Ces modes de transport d'appoint et complémentaires fonctionnent de façon courante et même si les conditions de circulation sont difficiles, semblent apporter un plus évident.

2 - L'ATTRAIT DU MÉTRO EN TANT QUE TEL.

Le texte parle abondamment de la position privilégiée du transport en commun et notamment de celle du métro. Cependant le texte ne procède pas à une analyse spécifique du fonctionnement du métro.

Le métro de Montréal peut avoir bien de caractéristiques qui le rendent techniquement intéressant, mais il comporte aussi de nombreuses failles pour les usagers.

Le métro est sale. Cela on le reconnaît généralement. Cet état de fait crée une mauvaise image de la ville et a pour effet insidieux de rabaisser la fierté des citoyens et de là à les inviter à ne pas prendre garde. D'autre part, le fonctionnement du métro est touché par des incidents de toute nature qui en bloquent la marche de façon récurrente et à une fréquence en dehors des toutes normes concevables.

Les temps d'attente entre les rames ont été allongés en dehors de heures de pointe.

Tous ces éléments font que le métro perd de son pouvoir de compétitionner avec l'aisance du transport automobile.

D'autre part, la direction du métro s'est lancée dans une campagne de dégradation planifiée des installations du métro. Tous les murs des stations que l'on dit « rénovées » sont placardés et couverts d'affiches publicitaires, ou d'écrans de télévision - où passent, en surplus, de façon agitée, 10 images à la seconde et sur des thèmes qui ressemblent étrangement à de l'info-pub, - la forme la plus infâme de publicité - tout en créant un stress supplémentaire dont les usagers du transport en commun n'ont pas besoin. Ces installations publicitaires détruisent tout l'aspect architectural des stations du métro et mettent au service du secteur privé des installations publiques qui au surplus s'en trouvent détériorées. On ne peut pas faire fi ainsi des investissements publics et les aliéner au bénéfice de l'entreprise privée. Il s'agit là d'une distortion de l'usage des biens publics. Cette action est totalement inacceptable.

Le métro de Montréal s'est distingué par le souci de faire des stations des milieux uniques et architecturalement travaillés. Les contribuables ont consenti à cet effort supplémentaire pour avoir un métro de classe capable de les rendre fiers. On est en train de sacrifier ces efforts.

Non content de cet état de choses lamentable, la direction du métro entreprend une seconde phase de destruction en lançant une campagne dite de « rénovation » par la commercialisation des stations de métro. Il est difficile de saisir comment un organisme public puisse se faire le promoteur du consummérisme, de la mal-bouffe, induite à la surconsommation et au phénomène de l'obésité, et réduise sa conception des usagers à une conception de consommateurs à exploiter.

Il faut ajouter que les contribuables devront assumer une note de plusieurs millions de dollars pour financer les infrastructures requises par l'installation de ces nouveaux commerces.

L'initiative est d'autant plus étonnante que l'un des problèmes qui affectent le métro est la malpropreté, due pour une bonne part au fait que les usagers ont pris l'habitude de boire et de manger dans le métro en laissant tranquillement leurs miettes de croustilles et de muffins sur les bancs, des traces de gras laissées par les sacs contenant des matières huileuses, ou abandonnent les emballages et les canettes de boissons gazeuses dans les wagons.

On ne peut pas douter qu'avec cette nouvelle initiative le phénomène va se trouver amplifié.

Le risque de saleté se trouvera augmenté mais le risque d'accidents aussi. La proximité des débits de café chauds que les usagers ne manqueront pas de traîner dans les wagons vont risquer de se renverser sur les usagers.

La dégradation à ce plan s'accroît déjà en ce que l'on trouve maintenant de plus en plus souvent des usagers consommant leur bière dans le métro.

Il n'y a pas si longtemps la bouffe dans les transports en commun était limitée au métro. Dorénavant, l'habitude s'étend aux autobus. Avec l'instabilité typiques à ces véhicules, surtout les nouveaux, les dangers deviennent beaucoup plus grands d'échaudage par le café, de multiplication d'enduits gras sur les bancs et les barres de soutien ou de taches de produits glissants sur les planchers.

L'administration du transport en commun est en train de créer un nouveau problème et les contribuables devront payer pour les régler ultérieurement

Les politiques de commercialisation à outrance entreprises par l'administration du métro conduisent à des impasses.

3 - L'EFFET STRUCTURANT DU RÉSEAU ROUTIER.

Comme on l'affirme dans le texte, il ne fait évidemment pas de doute que le réseau routier constitue un élément dominant de la structuration de la ville. Le texte en parle abondamment. Mais la vision qui en résulte est celle d'un déterminant absolu, premier et indiscutable.

La question mériterait d'être présentée plus comme un élément d'un système où le réseau routier n'est pas un élément absolu auquel tout doit se plier, mais une partie d'un système où il est aussi appelé à se concevoir comme soumis à des impératifs d'environnement et à son tour à des contraintes.

Il s'agit au fond de faire un positionnement de valeurs et d'attitudes plus équilibré par rapport aux infrastructures routières.

À Montréal, par exemple, on a tendance à ignorer le relief des lieux et à le faire littéralement disparaître. On nivelle, on redresse, on râpe avec une espèce de rage démente tout ce qui peut être pente, courbe, dénivellation, ... et cela au profit de l'auto et pire encore au profit de la vitesse.

Pourtant, Montréal gagnerait en caractère si sa topographie exceptionnelle était valorisée et mise à profit.

4 – LA RÉDUCTION DE LA DÉPENDANCE À L'AUTO.

Le texte soulève heureusement la question. Mais il n'est indiqué aucun des moyens à mettre en oeuvre pour y parvenir. Il est sûr que la résistance sera extrêmement vive.

Mais fort de l'appui de l'ensemble des citoyens, les moyens doivent être élaborés même quand ils risqueront de créer de la gêne pour le trafic. Il sera question un peu plus loin de proposition de moyens d'agir.

5 - LA CANALISATION DE LA CIRCULATION.

Le texte parle d'une hiérarchisation des voies de circulation... autoroutes, artères collectrices et de dégagement, voies de desserte locales...

➤ Mais les effets qu'entraînent normalement cette hiérarchisation ne sont pas clairement posés.

Il faudrait rendre plus clair que la circulation rapide et de transit doit suivre les grands axes routiers et, dans le tissu urbain, être canalisée dans les axes des grandes artères de circulation. Pour y arriver il est certain qu'il faudra poser des obstacles à l'utilisation des rues de desserte locale.

6 - LES DÉPLACEMENTS SOUTIEN À L'EMPLOI.

Il est assez symptomatique de voir que les déplacements des citoyens dans le texte ne sont vus que comme auxiliaires au développement économique.

Il serait intéressant aussi de considérer que les déplacements des individus puissent avoir des fonctions autres, de nature plus humaine et sociale. Les déplacements amènent aussi les gens à se rencontrer, à partager des activités, à s'éduquer, ...

Peut-être ces considérations pourraient amener à voir les déplacements non seulement comme une course effrénée au travail et à l'accumulation d'argent, mais aussi comme un élément fondamental de la vie en commun et un facteur de convivialité.

7 - LA RÉPARTITION DES EMPLOIS.

Dans le contexte du déplacement – soutien à l'économie, le texte considère évidemment les moyens d'acheminer les travailleurs vers leurs lieux de travail. Il semble convenu aussi dans le texte que les lieux de travail se trouvent concentrés dans des zones industrielles ou des centres d'affaires. On ne met pas en cause le principe de la concentration des emplois dans des endroits loin des endroits de résidence. En conséquence la navette entre ces deux pôles est déterminante.

Pourtant le plan d'urbanisme, lui, commence à considérer la possibilité de juxtaposition de ces deux pôles comme cela a déjà existé au moment de l'industrialisation quand les maisons des ouvriers étaient bâties à proximité des manufactures qui les employaient. Saint-Henri, Maisonneuve ont suivi ces modèles. Avec le développement des emplois du tertiaire où les investissements en capital et en équipement sont moins lourds, il redevient possible de rapprocher travail et domicile.

Le texte mériterait de s'attarder à cette alternative dans une perspective écologique et de réduction des déplacements.

8 - LES PIÉTONS ET LEURS DÉPLACEMENTS.

La ville au fond vit de la présence des citoyens dans la ville et de l'animation que leur activité suscite dans les espaces extérieurs. La convivialité de la ville repose sur l'occupation de l'espace urbain par les humains et non par l'auto.

On parle des piétons dans le texte... à propos de sécurité... des accidents... de la dimension des trottoirs... mais il serait intéressant d'avoir une vision spécifique, plus élaborée et plus dynamique de la place du piéton dans la ville..

Il devrait être question, par exemple, de l'aménagement de lieux de rencontre et d'animation qui ne soient pas strictement commerciaux, d'aménagement de rues piétonnes et d'aménagement des parcours avec des relais de repos, des parcs, des places, des terrasses. Il faudrait qu'on en vienne aussi à penser à l'aménagement de parcours conviviaux entre les différents points d'intérêt dans la ville... centre-ville – vieux port... centre-ville – parc du Mont-Royal... quartier des arts – quartier latin... de façon à créer un réseau de parcours dans un centre-ville intégré et vivant.

Il est déjà difficile pour les piétons de se déplacer en hiver, mais en plus ils doivent faire face à des obstacles majeurs quand il s'agit de traverser une rue en hiver au coin comme il se doit. Très souvent le piéton est confronté à des flaques d'eau qui s'accumulent sur le coin des rues et qui l'obligent ou à piétiner dans l'eau ou à contourner la flaque pour se retrouver à une ou deux longueurs d'auto pour trouver une plage relativement libre d'eau mais souvent parsemée de congères durcies sur lesquels il doit naviguer en se concentrant sur ses pieds pour déboucher dans le trafic.

La position est inconfortable et même dangereuse

Il faudra que des efforts soient faits, soit dans le ré-aménagement des intersections pour éviter l'accumulation d'eau sur les coins, soit par le recours à des modalités de nettoyage et de déblaiement spécifiques aux coins des rues.

9 - LE STATIONNEMENT.

Il est sûr que l'usage de l'auto entraîne la considération des moyens de la garer pour procéder à ses occupations

Le concept de stationnement dans des lieux désignés comme stationnement incitatif aux points terminaux des lignes de métro est à encourager.

Il faudrait sans doute étendre le concept et concevoir un plan d'ensemble de points stratégiquement disposés dans la ville vers où les automobilistes seraient encouragés à concentrer leur stationnement pour atteindre les points de leurs activités à pied ou en complémentarité avec le transport en commun ou avec des services de navettes mues par exemple à l'électricité.

Les dessous des ouvrages de voirie en hauteur (autoroutes, échangeurs,...) pourraient être utilisés comme points stratégiques pour construire des points de concentration de stationnement.

C - LES ENJEUX LOCAUX.

Différents éléments qui répondent à la vision générale proposée concernent des points de préoccupations spécifiques aux résidents du quartier que nous occupons.

1 - LA SORTIE DE L'AUTOROUTE 20 SUR LA RUE SAINT-MARC.

La sortie « Guy » de l'autoroute 20 débouche sur le boulevard René Lévesque juste en face de la rue Saint-Marc. La rue Saint-Marc fait partie des rues de desserte qui structurent le quartier Shaughnessy. Le quartier est désigné résidentiel et est occupée par une population résidente qui a fait le choix de vivre dans la ville et qui se préoccupe de la qualité de vie dans ce petit îlot résidentiel.

Comme la sortie de l'autoroute fait face à la rue Saint-Marc, il est évident que les automobilistes suivent leur réflexe le plus commun de continuer en droite ligne, ce qui les amènent à traverser un espace résidentiel.

Or la circulation à travers le quartier ne peut mener qu'à un virage, à droite ou à gauche, une rue, deux rues ou au maximum trois rues après avoir emprunter Saint-Marc. La rue Saint-Marc court en effet uniquement de René Lévesque à Sherbrooke. Ce parcours à travers un quartier résidentiel n'a pas de justification.

9 (Suivant le principe de la direction de la circulation sur les artères de déplacement majeurs, la circulation à la sortie de l'autoroute devrait être dirigée immédiatement à droite ou à gauche sur le boulevard René Lévesque pour rejoindre soit la rue Guy ou la rue Atwater. Puisque que l'automobiliste doit nécessairement tourner à droite ou à gauche à l'intérieur de trois blocs, pourquoi ne pas l'amener à tourner à droite ou à gauche immédiatement à la sortie de l'autoroute.

La chose serait relativement facile si l'on réglait les feux de circulation à la sortie de l'autoroute de façon à inciter les automobilistes à tourner soit à droite soit à gauche. Le feu permettant la poursuite en ligne droite sur Saint-Marc pourrait ne permettre la poursuite en direct que pour l'espace de quelques secondes pour servir les besoins de desserte. Plus radicalement le sens unique sur la rue Saint-Marc pourrait être inversé de façon à couper tout recours à ce tronçon de rue à partir de la sortie de l'autoroute.

2 - L'ENTRÉE DE L'AUTOROUTE 20 EN FACE DE LA RUE DU FORT.

Il s'agit ici de la même situation mais dans le sens inverse. Les automobilistes traversent le quartier résidentiel à partir de Sherbrooke de la Maisonneuve ou de Sainte-Catherine pour rejoindre l'entrée de l'autoroute en face de la rue du Fort.

^ Suivant la même logique que celle exposée dans le cas précédent et dans le même cadre de pensée concernant l'orientation de la grande circulation vers les artères de dégagement, la circulation sur la rue du Fort devrait être dirigée vers les grandes artères de circulation environnantes, soit Guy et Atwater, vers l'entrée de l'autoroute sur René-Lévesque.

3 - L'AMÉNAGEMENT DES ENTRÉES DES TUNNELS SUR SAINT-MARC ET DU FORT.

Ces tunnels, pour sensément lier le centre-ville ouest aux quartiers en bas de la falaise, constituent une autre des ces emprises brutales imaginée dans les années 60 comme représentant le progrès. Ils ont entraîné la perte d'éléments importants du patrimoine architectural historique, ont perturbé le tissu urbain du milieu et entraîné la dégradation d'un environnement exceptionnel. Ils ont en plus peu d'utilité réelle; les rues Guy et Atwater étant de meilleurs moyens de liaison entre les quartiers séparés par la falaise.

L'investissement est sans doute trop important pour en demander la destruction et l'aménagement de petites rues en courbes suivant le profil de la falaise et marquant la topographie des lieux et plus en harmonie avec le milieu.

Si on ne peut pas reprendre ces malheureux accidents, il faudra au moins qu'on fasse l'effort de réparer les dommages causés et que l'on fasse l'effort de les intégrer architecturalement au milieu qu'ils défigurent.

On les a construits dans le style des années 60, comme des ouvrages de voirie uniquement, sans se soucier d'aucun traitement esthétique et architectural pour tenter de les intégrer dans l'environnement urbain.

4 - LES RUES DE DESSERTE COMME FUITE DE LA CONGESTION.

Les rues du quartier sont souvent utilisées par des conducteurs impatientes pour contourner des points de congestion ou éviter un feu de circulation. Cela est particulièrement le cas dans les rues du quartier; sur Seymour vers le nord pour rejoindre Tupper et déboucher sur Atwater, sur la rue du Souvenir dans le même sens.

Il faudrait trouver les moyens de contrôler ces abus.

Le temps de quelques quarts de secondes sauvées par l'automobiliste pressé est ici mis en balance avec la quiétude des résidents. Pourquoi l'automobiliste pressé de regagner son coin pour jouir de la qualité de vie dans sa banlieue ou son quartier ferait payer le prix de son mieux-être en détruisant celui des autres.

5 - LA VITESSE DANS LES RUES DE DESSERTE.

Les rues de desserte devraient en principe être utilisées à la fin ou au début d'un parcours pour rejoindre une destination.

En principe donc la circulation devrait être plus relaxe, mais tant que les voies de desserte seront utilisées comme axes de déviation pour la circulation rapide, les conducteurs y maintiendront leur vitesse.

Suivant le principe que la grande circulation doit être canalisée sur les grandes artères et que les rues de dessertes doivent recouvrer leur fonction locale, la vitesse sur les rues locales doit être strictement contrôlée.

Étant donné que la population est d'accord pour que l'usage de l'automobile soit soumise à régulation même si cela doit entraîner des contraintes dans la circulation, il faut en dehors des efforts d'éducation sur l'usage de l'auto en ville et sur les principes généraux du civisme, recourir aux moyens de contraintes appropriés.

Dans le secteur qui nous concerne, il faudrait penser à la construction de dos d'âne du genre de ceux que l'on installe à Westmount; plus larges, moins abrupte et peints en jaune. Un programme des périodes de contrôle par un policier muni d'un radar portable pourrait aider aussi.

6 - LE STATIONNEMENT.

SSR

Le quartier bénéficie du programme de zones de stationnement réservées aux résidants. Ces espaces ne sont pas trop nombreux et ils sont souvent mal occupés, dans le sens où les automobilistes stationnent au hasard en prenant souvent la place de deux véhicules. Cet inconvénient pourrait être réduit simplement en marquant la chaussée de lignes jaunes entre lesquelles les automobilistes devraient garer leur véhicule.

La combinaison des horaires de stationnement et des périodes de nettoyage ou de déblaiement de la neige en hiver fait en sorte que certains jours les résidants sont privés tout simplement de leur places réservées. Il serait mieux que le stationnement réservé aux résidants sur toutes les rues inclut les deux côtés de la rue.

Les ruelles servent trop souvent de lieux de stationnement, ce qui provoque des embarras constants et pourrait éventuellement mettre obstacle au passage des pompiers ou des policiers en cas d'urgence.

L'action des policiers et les contraventions qu'ils distribuent ne semblent constituer des dissuasions suffisantes.

Avec le déplacement du centre de l'université Concordia vers l'axe Guy-Maisonneuve et la présence à l'ouest du Collège Dawson, le quartier devient une enclave dans un milieu étudiant. Cela comporte des avantages à certains plans et des inconvénients à d'autres plans. Mais la question du stationnement des étudiants et la circulation engendrée par la recherche d'un espace où se garer est, pour l'heure, laissée dans un vide préoccupant.

Le texte n'aborde pas la question des impacts du développement de nouveaux centres d'affluence dans des quartiers déjà établis. Avec le développement des diverses universités établies dans la ville, il serait opportun que l'on fasse une étude spécifique sur la question.

Texte Préparé par :
Jacques Larin

Août 2005.