

MÉMOIRE PRÉSENTÉ À LA

COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL MUNICIPAL SUR LA MISE EN
VALEUR DU TERRITOIRE, L'AMÉNAGEMENT URBAIN ET LE
TRANSPORT COLLECTIF

PAR

GABRIEL DESCHAMBAULT
AU NOM

**DU COMITÉ DES RÉSIDANTES ET DES RÉSIDANTS DE
L'AVENUE CHRISTOPHE-COLOMB**

**PLAN DE TRANSPORT 2007
«RÉINVENTER MONTRÉAL»**

PROPOSÉ PAR LA VILLE DE MONTRÉAL

23 AOÛT 2007

PRÉSENTATION DU COMITÉ

Le comité des résidentes et des résidents de l'avenue Christophe-Colomb (tronçon Laurier-Rachel) existe depuis plus de dix-sept ans. Il poursuit encore aujourd'hui les mêmes objectifs qu'à l'origine, concernant la problématique de l'auto (Trop d'autos; Trop vite) dans le quartier et plus particulièrement sur notre rue. Ces objectifs avaient à l'époque été communiqués aux résidents de la rue qui les avaient appuyés par voie d'une pétition de près de 500 noms ; pétition qui fut déposée à la Ville. Cet exercice s'était soldé, au début des années 90, par l'élaboration d'un *Plan de circulation du Plateau* et sa mise en place partielle. Force est de constater aujourd'hui que l'exercice est à actualiser ; sinon à refaire. Pour le comité, l'avenue Christophe-Colomb est, et doit être considérée par la Ville, comme une voie locale, à caractère exclusivement résidentiel. Le Plan d'urbanisme de 1992 (chapitre du Plateau Mont-Royal) reconnaissait d'ailleurs cette réalité.

Le Comité Christophe-Colomb est associé activement au regroupement « *comité circulation du Plateau* » parrainé par la Maison d'Aurore et qui réunit des représentants d'une douzaine de rues du quartier. Il participe également à la coalition « circulation-ville », parrainée par le CRE-Mtl.

Nous canalisons actuellement nos efforts dans la campagne de sensibilisation «*NOTRE RUE, UN MILIEU DE VIE*» ; campagne qui vise à redonner aux citoyens, la qualité de vie que l'automobile leur a enlevée en milieu urbain.

LE MÉMOIRE PRÉSENTÉ À LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL MUNICIPAL SUR LA MISE EN VALEUR DU TERRITOIRE, L'AMÉNAGEMENT URBAIN ET LE TRANSPORT COLLECTIF

C'est dans le cadre du travail de cette commission, qui est chargée d'acheminer la consultation publique sur le sujet du **Plan de transport 2007** proposé par la Ville de Montréal, que nous déposons ce mémoire. Une démarche parallèle se déroule au niveau de la Commission du Conseil d'agglomération.

Notre comité n'a pas procédé à une analyse exhaustive du Plan de transport et limitera donc ses commentaires à certains aspects du document qui lui sont plus directement ou immédiatement pertinents. Sans nécessairement se traduire par des recommandations formelles, il s'agira surtout pour nous d'exprimer certaines opinions qui, dans bien des cas, ont déjà été énoncées depuis plusieurs années auprès de la Ville, sans trouver d'échos positifs.

Ainsi, les aspects du Plan qui retiendront le plus notre attention concernent la question de l'amélioration de la qualité de vie via la hiérarchisation des réseaux (?); ainsi que la constatation que le Plan n'énonce aucune mesures directes de réduction de la demande de circulation et, en conséquence, aucun objectif précis ou quantifiable qui permettrait de «monitorer» l'évolution de cette situation.

Nous souhaitons donc que la mise en œuvre de ce Plan (ainsi que celles des plans de déplacements locaux dont l'élaboration est souhaitée par le document) soit couronnée de succès.

LE PLAN DE TRANSPORT 2007

Il est indéniable que le Plan de transport élaboré et présenté par la Ville de Montréal a reçu, lors de son dépôt, un accueil enthousiaste parmi le public et les médias. Bien que certains aspects particuliers comme celui du péage urbain ou celui des coûts importants de mise en œuvre aient fait l'objet de commentaires, on peut quand même dire que l'opinion publique semble relativement favorable à sa réalisation. Même le retour du péage aura fini par trouver grâce aux yeux du public, pour autant que l'on puisse lui garantir que les recettes serviront véritablement à solutionner la problématique de la congestion automobile et à aider le transport en commun.

Bien sûr, l'opinion publique peut difficilement être contre une approche favorisant le transport collectif ; puisqu'il s'agit là du principal remède à nos maux de congestion routière et à l'encombrement de nos rues et de nos quartiers centraux.

L'organisation du document par «chantiers» est également intéressante en ce sens qu'elle favorise la compréhension d'une problématique qui est vaste et complexe, qu'elle cerne des projets prioritaires et qu'elle facilitera aussi un suivi plus rigoureux de sa mise en œuvre.

NOTRE PERCEPTION DE LA PROBLÉMATIQUE DU TRANSPORT

Dans notre quartier, la problématique du transport résulte essentiellement d'une circulation de transit en continuelle augmentation ; ce qui se traduit plus simplement par :

- Trop d'autos
- Trop vite
- Dégradation importante de la qualité de vie sur les rues sur-utilisées

Bien sûr, les questions de transport collectifs, de vélo ou encore celles du transport commercial, sont importantes pour Montréal ; mais nous laisserons aux professionnels du transport et autres spécialistes le soin de se prononcer sur ces questions. Nous nous concentrerons sur les aspects que nous connaissons mieux, soit l'automobile et la circulation de transit.

Selon nous, Montréal a toujours préféré gérer la «demande» de circulation plutôt que de gérer «l'offre». Toutes les interventions en cette matière ont toujours favorisé la «fluidité» d'un nombre sans cesse grandissant d'automobiles transitant vers le centre-ville, sans se préoccuper de freiner cette augmentation. Par exemple, depuis plusieurs années, Montréal propose une politique de diminution du nombre des espaces de stationnement au centre-ville ; mais celui-ci ne cesse plutôt d'augmenter. On a beau ré-inscrire cette volonté au Plan de transport ; nous pouvons demeurer sceptiques. Cela mériterait des explications supplémentaires dans le Plan.

La notion de «fluidité», une notion qui accompagne obligatoirement la gestion de la circulation à Montréal, devrait faire l'objet d'une réflexion sérieuse et, qui sait, peut-être faire l'objet d'un changement de paradigme fondamental. Une situation souhaitable par un ministère des transports ou par une grande région économique, ne l'est peut-être pas nécessairement pour le cœur d'une ville. Ce ne devrait pas toujours être obligatoirement à la ville, ou à ses résidents, de s'ajuster aux désirs des autres. La question du retour du péage serait un bon exemple de cet éventuel ajustement mutuel.

Pour nous, cette gestion axée exclusivement sur la demande de circulation, se traduit par une augmentation continue du nombre d'automobiles empruntant notre rue. Nous considérons notre rue comme une rue «locale»; une rue qui a pourtant malheureusement été sacrifiée au fil des années, afin de satisfaire cette fluidité tant souhaitée par les ingénieurs en circulation.

Nous ferons donc une lecture du Plan de transport à la lumière des réponses que celui-ci pourrait apporter afin de solutionner nos problèmes immédiats.

Nous croyons qu'un plan de transport doit **penser globalement**; mais qu'il doit aussi, **agir localement**.

Pour nous, un bon plan de transport sera justement celui qui induira une diminution du nombre d'automobiles traversant notre quartier et qui réduira la vitesse de la circulation automobile dans les quartiers centraux plus densément peuplés. Un excellent plan de transport, sera celui qui nous garantira une véritable amélioration de notre qualité de vie.

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX CONCERNANT CERTAINS ASPECTS DU PLAN

A. LE TRAMWAY (1^{er} chantier)

La question du tramway est un dossier complexe et sollicitant une expertise que nous n'avons pas. Nous nous permettrons seulement de souligner que malgré des expériences européennes qui semblent concluantes; l'implantation de ce mode de transport chez nous devrait faire l'objet d'études exhaustives quant à ses coûts d'implantation et à sa fréquentation estimée. Les montages financiers et les modes de partage des coûts à l'européenne sont-ils possibles à Montréal ?

L'expérience de Paris sur le boulevard des Maréchaux sud, que l'on cite souvent en exemple, possède certaines caractéristiques qui lui sont propres. Cette ligne au sud de la ville, s'étendant d'Est en Ouest, se retrouve dans un secteur où les lignes de métro rendaient justement ce déplacement transversal difficile. De plus, les secteurs traversés avaient aussi besoin de ce coup de pouce d'aménagement urbain offert par la mise en place de cette ligne. Finalement, les caractéristiques physiques du milieu traversé rendaient possible cette ligne en site propre qui bénéficie grandement de cette disponibilité d'espace. Il ne faut pas négliger non plus le très fort achalandage du transport collectif parisien; ce qui n'est pas encore le cas à Montréal.

Cet assemblage de situations urbaines ne se retrouve pas nécessairement à Montréal. Il faudrait peut-être être plus prudent dans l'évaluation de ce projet ambitieux et bien évaluer le rapport coûts vs bénéfices. La solution de lignes d'autobus dédiées (peut-être en site propre) pourraient encore être considérées dans l'intérêt d'une décision formelle par les gouvernements.

B. LE TRAIN RÉGIONAL ET LE MÉTRO VERS L'EST (4^{ème} et 12^{ème} chantiers)

Il suffit de constater l'achalandage automobile sur Notre-Dame et sur la 40, aux heures de pointe, pour se rendre compte que le secteur Est de la région montréalaise compte pour beaucoup dans la saturation du réseau routier (et subséquemment du réseau de rue de nos

quartiers). Cette situation est directement consécutive de l'absence d'alternatives valables de transport pour ces résidants de l'Est de Montréal.

Nul doute que l'amélioration de la desserte de métro vers l'Est et surtout la mise en place d'une ligne de train de banlieue aurait une incidence importante sur la diminution de la charge automobile dans nos rues. Nous pensons qu'il s'agit là d'interventions prioritaires.

C. FAVORISER LE COVOITURAGE (6^{ème} chantier)

Ce «mode» de transport n'est actuellement favorisé que sur certaines (et trop rares) voies rapides de la région. C'est pourtant la solution à un problème important de circulation de transit dans les quartiers centraux. 95% des voitures qui circulent sur notre rue à l'heure de pointe du matin sont des «autos-solo».

Il n'est pas interdit de penser que certaines voies de circulation urbaine puissent devenir des voies de covoiturage. Pourquoi ces usagers plus soucieux d'environnement ou d'efficacité, seraient pénalisés lorsqu'ils arrivent en ville ? On devrait leur permettre de poursuivre facilement leur déplacement jusqu'à destination et ainsi devenir autant «d'incitateurs» à utiliser ce mode déplacement. Nous proposons même que la rue Christophe-Colomb devienne la première rue à usage exclusif au covoiturage. Au moins, pendant quelques années, nous aurions une diminution importante d'achalandage.

D. LA QUALITÉ DE VIE DANS LES QUARTIERS (16^{ème} chantier)

Notre quartier correspond exactement à la situation décrite à ce volet du Plan quant à l'implantation de *quartiers verts*. Nous profitons de l'occasion pour en solliciter dès maintenant une implantation à titre expérimental dans notre quartier. Comme nous le soulignons ailleurs dans ce document, notre quartier et notre rue en particulier ont été sacrifiés à l'autel de l'automobile et à la fluidité de ses déplacements. Un plan de transport devrait davantage prendre en compte les effets que le transport «routier» a eus au fil des ans sur les milieux urbains et les quartiers centraux. Une amélioration, même légère, nécessitera des changements majeurs

Il est malheureux que le Plan de transport ne questionne pas davantage cet aspect «circulation automobile vs qualité de vie», dans ses pages, Nous joignons en annexe, pour illustrer ce point, un extrait du mémoire déposé par notre comité auprès de la Commission permanente du Conseil sur les transports, les infrastructures et l'environnement concernant la re-qualification du réseau routier de la ville, proposé par le Service des infrastructures, du transport et de l'environnement. Nous questionnons ce concept qui s'adresse à nouveau à la demande et à la fluidité. C'est une atteinte directe à la qualité de vie des résidants sur ces rues.

Notre document en annexe présente bien comment un milieu peut changer à cause de l'automobile.

Voir annexe A

E. COMPLÉTER LE RÉSEAU ROUTIER DE L'ÎLE (18^{ème} chantier)

Depuis trop longtemps, certaines villes de banlieue se sont refusées à raccorder des tronçons de voies à caractère régional afin de ne pas saturer leur propre réseau ; elles préféreraient refiler la charge véhiculaire (et la facture) aux montréalais.

Il est urgent de procéder à ces connections qui auront comme effet de diluer le flot véhiculaire sur l'île (et d'améliorer la sacro-sainte fluidité).

F. LE CAMIONNAGE (19^{ème} chantier)

Cette question est primordiale pour la santé économique de la région et aussi celle de la ville. L'évolution de la façon de faire du commerce «juste à temps» a amené sur nos routes et sur nos rues, des cohortes de camions de livraisons toujours de plus en plus gros et surtout, de plus en plus lourds. On associe aussi fréquemment cette réalité avec l'usure prématurée de nos infrastructures, conçues pour des gabarits de transport beaucoup plus restreints que ceux des trains routiers qui circulent sur nos artères.

Dans les rues des quartiers anciens, on assiste quotidiennement aux acrobaties de camions remorque de 50 pieds qui tentent de négocier leurs virages dans des rues et ruelles aménagées au siècle dernier, pour les chevaux et leurs voitures. Le transport commercial est pensé, et les flottes de camions sont équipées, pour le modèle de livraison utilisé en centre commercial de banlieue. Ces camions ne sont pas compatibles avec les milieux urbains densément peuplés, où leurs manœuvres laborieuses mettent non seulement en danger les piétons circulant sur les trottoirs, mais également la qualité de vie de ces quartiers avec le bruit de leurs moteurs, leurs unités de réfrigération et leur encombrement. De plus, notre société de consommation et son désir de variété infinie entraîne également la multiplication de ces livraisons. Par exemple, pour un point de vente donné, qui recevait il y a quelques années les camions de 2 ou 3 marques de bières locales, il est courant aujourd'hui d'y voir défiler une bonne douzaine de camions des grands brasseurs, micro-brasseurs et brasseries artisanales, d'importations, etc.

Cette réalité est importante dans la dégradation de la qualité de vie à Montréal et il est malheureux que le Plan de transport ne fasse pas référence par exemple à un effort de rationalisation des livraisons en ce qui a trait aux succursales des grandes chaînes, grandes consommatrices de camionnage.

G. LA GOUVERNANCE (20^{ème} chantier)

Avec les défusions, et je pense malgré la structure d'agglomération (à plus forte raison avec le projet de loi 22 qui est proposé), la gestion du dossier du transport relève de trop d'intervenants. Entre le ministère des transports, les services centraux, les services en arrondissements, les villes reconstituées, la question du transport manque d'une nécessaire coordination et même le plus grand optimisme ne parviendra pas à créer cette harmonie sans efforts (ou contraintes).

Un effort collectif doit être consenti à cet égard et une structure plus unifiée devrait être mise en place de telle sorte qu'arrondissements et services centraux travaillent en synergie et développent une vision capable d'opposer un certain poids au ministère des transports qui semble parfois ignorer les réalités d'une ville complexe comme Montréal.

EN CONCLUSION

Comme nous l'avons dit en introduction, ce Plan de transport mérite bien les félicitations qu'il reçoit de la part du milieu montréalais.

On peut malgré tout déplorer l'absence d'objectifs précis à l'égard, par exemple, de la diminution de l'apport véhiculaire en milieu urbain et de son suivi. À peine souligne t'on **le désir de ne pas voir augmenter le nombre de déplacements automobile d'ici 2021 et au mieux le voir diminuer** (page 95). Le Plan de déplacements de Paris quant à lui a vu une baisse de 20% de ses déplacements depuis 2001 (6% en 2006 seulement). Le Plan parisien préconise globalement un objectif de 40%. Le Plan montréalais devrait proposer des objectifs précis, mesurables et surtout, plus ambitieux. Il faudrait également assurer un suivi annuel du progrès obtenu.

Il faut aussi qu'il soit à la hauteur de ses souhaits et prendre les mesures nécessaires afin de les faire respecter. Sur notre rue, des affiches de 40km/h et d'interdiction de camionnage sont placées bien en vue, mais aucun geste n'est posé pour les faire respecter. Il faut que le Plan de transport soit plus que du placardage d'affiches.

Le Plan aurait pu aussi aller plus loin en utilisant d'autres expressions par exemple, que celle de «réseau routier». Le territoire de Montréal, même s'il est traversé de nombreuses routes et autoroutes, est avant tout un milieu humanisé, où l'on circule par des **rues**. Il aurait été plus approprié de parler de réseau de rues que de réseau routier.

De la même façon où l'on réfère souvent au Code de la route (judicieusement rebaptisé Code de la sécurité routière), au lieu de se référer au Code de la rue (comme cela existe en Belgique). Le court extrait qui suit nous montre bien la philosophie de ce dernier document :

L'agglomération comprend l'ensemble des voiries qui, outre leur fonction de passage et de circulation, ont également une importante fonction locale et de séjour. Elle est donc constituée, en principe, de rues plutôt que de routes. Lieu de rencontre de différents usages et usagers de l'espace public, l'agglomération est un lieu de partage et de respect mutuel.

<http://www.ibsr.be/dispatch.wcs?uri=715785153&action=viewStream&language=fr>

Bravo à ce Plan de transport montréalais; mais prudence quant à sa préoccupation plus prononcée pour les routes et pour la circulation dans la région ; en oubliant un peu comment tout cela se termine en bout de ligne dans les petites rues des quartiers centraux.

En 2007, à Montréal, nous sommes prêts pour un **Code de la rue**. Nous sommes aussi prêts pour **Notre rue, un milieu de vie**.

Gabriel Deschambault, architecte et urbaniste
pour

Le comité avenue Christophe-Colomb : Diane Barbeau, Christian Boulais (Rues pour Tous), Gabriel Deschambault, Marcel Dubé, Monique Lapointe, Normand Lapointe, Cécile Lemire

ANNEXE A

EXTRAIT DE NOTRE MÉMOIRE SUR LA RE-QUALIFICATION DU RÉSEAU ARTÉRIEL DE MONTRÉAL

Voici un **extrait** du mémoire que notre comité de résidants a présenté en avril 2007 dans le cadre du projet de re-qualification du réseau artériel montréalais proposé par le SITE. Cette démarche présente une situation très ponctuelle et bien sûr hors d'échelle par rapport aux préoccupations du Plan de transport présentement en consultation.

Par contre, le propos montre bien le type d'impacts que peut avoir la circulation urbaine sur un milieu résidentiel situé en quartier central. En ce sens il peut référer aux chantiers 9 (240 kilomètres «d'artères») et le chantier 16 (redonner la qualité de vie aux résidants)

Un Plan de transport devrait savoir intégrer dans sa réflexion les effets de la mise en place des interventions qu'il préconise.

LA RE-QUALIFICATION DU RÉSEAU ARTÉRIEL ENTREPRISE PAR LA VILLE DE MONTRÉAL

LA «COLLECTRICE» CHRISTOPHE-COLOMB

Comme nous l'avons souligné au début du présent mémoire, les résidants de l'avenue Christophe-Colomb considèrent toujours leur rue comme étant une voie locale, à caractère exclusivement résidentiel. Leurs revendications de 1990 en ce sens sont toujours d'actualité et cette réalité avait d'ailleurs été formellement reconnue par l'administration municipale dans son Plan de circulation du Plateau de 1991 et son Plan d'urbanisme de 1992.

La Ville a reconnu que le transit automobile était beaucoup trop important sur Christophe-Colomb ; que la vitesse véhiculaire était trop grande et que son Plan tenterait de régler ces problèmes. L'implantation du Plan ne fut que partielle et fut par la suite abandonnée.

Il y a un an ou deux, en catimini, malgré la reconnaissance du problème, la Ville a modifié le statut de l'avenue Christophe-Colomb pour lui conférer celui de rue collectrice. Cela s'est fait en cachette, sans consulter les citoyens et surtout, sans le publiciser.

Il est inadmissible qu'une volonté populaire aussi forte, exprimée par 500 résidants d'un tronçon de rue, soit à ce point reniée et ignorée par la Ville de Montréal.

Cela montre que la gestion de la circulation sur le *réseau routier montréalais* est réalisée sans tenir compte de la présence de l'humain dans l'équation. On parlera de fluidité, de gestion, de débit, de vitesse, mais jamais on ne soulèvera les nombreuses nuisances causées par la circulation en milieu fortement urbanisé. La pollution par les émanations, par le bruit, par les poussières ; les dangers de la trop forte vitesse, le stress, la dégradation du milieu de vie, etc. ne sont pas des considérations retenues. Les gestionnaires du réseau montréalais réfèrent toujours au *Code de la route* (judicieusement re-baptisé depuis *Code de sécurité routière*). Faut-il rappeler que nous sommes en ville et qu'il n'y a pas de «routes» ici ; il n'y a que des rues. Si l'être humain gêne l'automobiliste dans sa traversée de la ville ; eh bien ! c'est à l'auto de s'adapter ; pas aux enfants ou aux personnes âgées.

Ailleurs, dans le document du SITE, à l'égard des caractéristiques physiques, opérationnelles et d'utilisation des voies collectrices, on peut lire les données suivantes :

- Une collectrice présente de 4 à 6 voies de circulation (notre rue en a 1 + 2 stat).
- Les accès y sont partiellement limités (notre rue a des accès multiples).
- La vitesse affichée doit être de 50 Km/h (notre rue est affichée 40 Km/h)

Seule la caractéristique «d'utilisation» de notre rue ne cadre pas avec le statut de rue locale. On lit dans le document que l'utilisation d'une rue collectrice se situe dans la fourchette de 1 000 à 15 000 voitures par jour. C'est effectivement le ratio supporté par notre rue. Toutefois, cette sur-utilisation ne cadre pas du tout avec les autres caractéristiques de la rue et ne se réalise pas d'une façon «naturelle»; elle est plutôt le fait d'un flot de circulation expressément canalisé sur notre rue. On a arbitrairement dirigé les voitures sur une rue qui n'a pas les caractéristiques pour le supporter. On a transformé une rue locale en artère dont on ne peut plus se passer ! Les résidents disent non et exigent d'être pris en compte.

Le SITE mentionne également que ces futures «artères administratives» doivent se situer idéalement à plus de 800 mètres d'une véritable artère. Or, l'avenue Christophe-Colomb se situe à respectivement 525 et 640 mètres, des rues Saint-Denis et Papineau. Également, ce nouveau statut débiterait à la rue Laurier en laissant un vide entre Saint-Grégoire et Laurier. Le Plan de circulation préparé par la Ville en 1991 prévoyait justement que le statut de collectrice de Christophe-Colomb (pour la partie au nord de Saint-Grégoire), cessait à Saint-Grégoire et que la circulation venant du nord était alors re-dirigée vers les artères Saint-Denis ou Papineau, pour la poursuite de leur trajet vers le centre-ville.

Dans le contexte de l'arrondissement Plateau Mont-Royal, la proposition du SITE touche 7 rues ou tronçons de rue, qui sont considérées comme collectrices et qui possèdent un service de transport en commun (TC) :

- L'Avenue du Mont-Royal
- La rue Rachel
- La rue Laurier (jusqu'à Brébeuf à l'est)
- La rue Brébeuf (en bordure du parc Laurier)
- L'Avenue Christophe-Colomb
- La rue DeLaroche
- La rue Masson (de Papineau vers l'est)

Ces nouvelles «artères» s'ajoutent aux 8 artères nord-sud très importantes et aux 5 artères est-ouest que l'on retrouve déjà dans l'arrondissement. Pour une largeur moyenne totale de notre arrondissement de 2,9 Km, cela nous donne déjà un espacement moyen de 362 mètres entre les artères (une distance de 800 à 1600 mètres est recommandée). On ne peut pas dire que notre arrondissement soit dépourvu de voies de circulation à haut débit. Il faudrait peut-être commencer à songer à limiter les voitures dans notre quartier !

Notre comité ne croit pas que le vocable «artère administrative» soit inoffensif et sans conséquences à moyen et long terme. Nous pensons que le problème budgétaire, à la base de cette analyse par la Ville, doit être réfléchi et réglé d'une autre façon qu'en modifiant le statut des voies de circulation.

CONCLUSION

Notre comité, au nom des 500 résidentes et résidents qui ont signé notre pétition originale, considère que :

- L'avenue Christophe-Colomb est essentiellement une rue résidentielle ; qui devrait retrouver son caractère local, comme le préconisait d'ailleurs le Plan de transport préparé par la Ville de Montréal en 1991.
- L'avenue Christophe-Colomb ne rencontre pas les considérations mentionnées à l'étude du SITE (outre la ligne de TC) pour devenir une «artère administrative». Elle ne possède pas non plus, les caractéristiques physiques et opérationnelles pour maintenir la charge qu'on lui impose.
- Le Plan de déplacement urbain, actuellement en préparation dans l'arrondissement Plateau Mont-Royal, vise justement à ré-évaluer toute la question des déplacements et du partage équitable de l'espace public entre ses utilisateurs et qu'en ce sens, il est prématuré de modifier la nature du réseau avant d'en connaître les conclusions.
- l'approche préconisée pour régler un problème budgétaire ne devrait pas passer par une bonification «administrative» du statut de certaines rues ; modifications qui auront des conséquences sur la qualité de vie de ces milieux.
- La présence de la ligne d'autobus no. 14 devrait faire l'objet d'une évaluation de la part de la STM quant à la pertinence de maintenir ce service dans sa forme actuelle, qui utilise des véhicules standards, qui circulent à vide la très grande majorité du temps. C'est une situation idéale pour faire preuve d'innovation et de créativité et en profiter pour faire évoluer la prestation de transport en commun sur ce genre de rue.

Notre comité s'adresse donc à la Commission du Conseil sur les transports, les infrastructures et l'environnement pour lui faire la requête de retrancher l'avenue Christophe-Colomb de la proposition du SITE à l'effet d'en modifier son statut de rue «collectrice» à celui «d'artère administrative». La question de la révision du statut de rue collectrice à celui de rue locale sera discutée dans un autre forum.

Le comité avenue Christophe-Colomb : Diane Barbeau, Christian Boulais (Rues pour Tous), Gabriel Deschambault, Marcel Dubé, Monique Lapointe, Normand Lapointe, Cécile Lemire