



Mémoire sur le Plan de transport de Montréal

remis à la
Commission du conseil d'agglomération sur
l'environnement, le transport et les
infrastructures

4 septembre 2007

Interaction Peter-McGill

Interaction Peter-McGill est la table multisectorielle de la partie ouest de l'arrondissement de Ville-Marie. Elle fut créée en 2003. Son territoire couvre l'aire comprise entre les rues Atwater, des Pins, University et Notre-Dame. Sa mission consiste à favoriser le rassemblement et la concertation entre les personnes qui résident, commercent, travaillent, étudient ou vivent de façon marginale dans le quartier, de même que les institutions et les organismes communautaires qui les desservent. La table vise à promouvoir un sens d'appartenance au quartier et une participation active à la vie communautaire. Elle vise aussi à créer un lieu de parole où les acteurs peuvent exprimer leurs préoccupations et déterminer collectivement des priorités d'action afin de se donner le pouvoir d'améliorer la qualité de vie dans le quartier.

La table Interaction Peter-McGill désire également porter sa voix à l'extérieur de son territoire afin que l'on connaisse mieux l'existence et les réalités quotidiennes de ce quartier de 30 000 résidents qui passe un peu inaperçu, tant il est géographiquement intégré au centre des affaires de Montréal.

La question des transports est un de ces éléments qui affectent le quartier quotidiennement. En effet, une proportion d'environ 40% des déplacements des véhicules automobiles se font dans ou vers le centre-ville de Montréal. D'où la pertinence pour nous de ce court mémoire.

Les objectifs et les chantiers du Plan

Nous ne pouvons qu'endosser un plan qui vise essentiellement opérer une redistribution de la part modale de l'automobile vers les transports en commun. Il faut espérer que la hiérarchisation des 21 chantiers sera conséquente à cet objectif premier.

Il est à craindre, cependant que le Plan de transport, malgré les assurances indiquées dans le texte, se réalise en vase clos par rapport aux autres structures de l'administrations, des autres plans et grands chantiers proposés par l'administration et des arrondissements. C'est pourquoi il serait rassurant d'obtenir des précisions sur la nature des mécanismes d'interaction administrative envisagés.

En effet, si ce plan doit réussir, cela se fera seulement s'il percole à tous les échelons de l'administration municipale, avec tous les changements de structure et de mentalité que cela implique.

Si un lien de collaboration entre le Plan de transport et le Plan stratégique de développement durable de Montréal relève de l'évidence, la confluence avec le Plan d'urbanisme est toute aussi essentielle.

Nous pourrions citer notre quartier en exemple. En effet, environ 40% de nos concitoyens utilisent la marche pour se rendre à leurs occupations quotidiennes, y compris le travail. Est-ce nécessaire de dire que c'est le moyen de transport le moins exigeant en termes d'infrastructures ? C'est pourquoi tout investissement pour encourager ce moyen de transport est une aubaine. C'est aussi la façon de se déplacer qui affecte le moins les ressources naturelles et l'environnement.

Il faudrait donc que le **15^{ème} chantier** soit précisé et étendu pour encourager d'autres quartiers à emboîter le pas et à devenir plus complets, avec toute la gamme des fonctions dans une aire géographique restreinte : habitation, travail, éducation, commerce, loisirs, institutions, etc., Ainsi, cela réduira notre dépendance vis-à-vis les modes de transport dits « lourds »... et coûteux.

En continuité avec ce qui précède, il serait intéressant de sélectionner le quartier Peter–McGill pour l’implantation de l’un des premiers *quartiers verts*, tel qu’indiqué dans le **16^{ième} chantier**. En effet, Éco–quartier Peter–McGill vient de déposer à la Direction de l’environnement une proposition de Quartier 21 qui impliquerait une série d’interventions d’amélioration de l’environnement et de la qualité de vie, y compris l’intégration de la nouvelle piste cyclable du boulevard de Maisonneuve. De plus, le concept de sécurisation d’intersections proposé dans le **17^{ième} chantier** trouverait ici plusieurs candidats valables. La consolidation de toutes ces actions serait le meilleur moyen de montrer l’exemple.

Lors des séances de consultations qu’Interaction Peter–McGill a organisés pour le nouveau plan d’urbanisme, nous sommes allés tâter le pouls des parents d’enfants du quartier. Quand nous leur avons demandé quelle serait l’intervention la plus susceptible de bonifier leur qualité de vie, ils ont presque unanimement répondu : améliorer l’accès au métro et dans les autobus pour les parents avec des enfants en poussette. Cet élément du **5^{ième} chantier** doit être souligné. L’accessibilité universelle dans les transports en commun est une autre façon de favoriser la vie en ville avec des enfants.

Terminons avec un commentaire d’ordre général. Le Plan de transport de Montréal devrait apporter plus de précisions quant à ses objectifs. Ce serait la meilleure façon d’y trouver les moyens de ses ambitions.