

Montréal, le 02 septembre 2007

Association Habitat Montréal (AHMtl)

Objet : mémoire sur le Plan de transport de la Ville de Montréal 2007

Résumé

Association Habitat Montréal (AHMtl) supporte de manière générale les solutions proposées dans les mémoires d'autres groupes souhaitant que le Plan de Transport pose comme objectif une augmentation plus agressive des modes de transports actifs et collectifs au détriment de l'automobile. Dans ce mémoire, nous ne voulons donc pas en rajouter sur ce plan des solutions, en répétant les solutions que d'autres intervenants vous ont déjà soumises, si ce n'est qu'en réitérant notre appui à un moratoire sur tous les projets et les interventions visant à une augmentation des capacités routières et autoroutières. Nous croyons nous aussi que la Ville de Montréal devrait et pourrait rapidement mettre en œuvre plusieurs mesures peu coûteuses sans qu'il ne soit nécessaire pour elle d'attendre les résultats des négociations avec les ordres provincial et fédéral de gouvernement pour des interventions plus lourdes (comme des tramways, par exemple).

Par notre courte réflexion, nous voulons plutôt contribuer à une meilleure compréhension de la rationalité sous-tendant le Plan de Transport dans la définition même du problème auquel nous cherchons tous des solutions. Ce faisant, nous voulons montrer que ce Plan envisage et supporte une augmentation de la circulation automobile. Comme cet objectif est pour nous inacceptable, nous voulons mener cette réflexion en ouvrant la porte à un recadrage du problème. Dans nos termes, le problème devrait être conçu comme une nécessité de faire circuler des biens et des personnes, et non des automobiles et des camions.

Introduction

De manière générale, nous partageons les préoccupations et soutenons les mêmes solutions que celles qui ont été exprimées dans les mémoires de la Direction de santé publique de Montréal (DSP), du Conseil régional de l'environnement de Montréal, du Centre d'écologie urbaine et de Vélo-Québec, pour ne nommer que ceux-ci parmi tous ceux qui souhaitent une planification plus affirmative et ferme en faveur des modes actifs et collectifs de déplacements. Dans un premier temps, nous discutons brièvement la rationalité gouvernementale qui organise les objectifs et la stratégie du Plan de Transport examiné. Dans un second temps, nous émettons quelques propositions pour recadrer le problème et justifier une planification plus agressive au profit des actifs et collectifs de transport.

Considérations sur la rationalité du Plan : une augmentation de la circulation automobile planifiée au nom de la vitalité de Montréal

La volonté affichée dans ce Plan de Transport de « réduire la dépendance à l'automobile » consiste à agir sur des tendances futures d'utilisation de l'automobile, tendances que l'on prévoit être en forte hausse dans les années à venir. Ainsi, l'objectif du Plan de Transport soumis pour consultation n'est pas de réduire l'usage de l'automobile en fonction du nombre de voitures qui circulent aujourd'hui dans la ville. Conformément à une rationalité résolument libérale de gouvernement (qui conçoit l'accroissement de l'usage de l'automobile comme quelque chose de quasi naturel qu'il faut « laissez-faire » (Foucault, 2004¹)), ce Plan vise bien plutôt à une diminution de l'augmentation de l'usage de ce mode de déplacement dans la ville. L'augmentation des volumes de circulation automobile que l'on constatera dans quelques années n'aura donc pas été quelque chose de naturel ou d'inévitable, ni même le résultat de contradictions qui

¹ Foucault, M. (2004a) *Sécurité, territoire, population*, Cours au Collège de France, 1977-1978, Gallimard/Seuil, Paris.

se trouveraient dans le Plan, mais quelque chose de planifié et supporté par les diverses interventions que l'on y retrouve. La construction d'un pont sur l'autoroute 25, la « modernisation » de la rue Notre-Dame, les « réfections » de l'échangeur Turcot et de l'autoroute métropolitaine (dont on profitera pour en augmenter la capacité) ne sont que les éléments les plus visibles de cette stratégie. Une foule d'autres mesures moins spectaculaires, comme la meilleure synchronisation des feux de circulation déjà entreprise, pour ne donner que cet exemple, vont dans le même sens.

Il va sans dire que cette orientation du Plan est à notre sens inacceptable. Comme pour beaucoup d'autres et de plus en plus nombreux résidants de l'île de Montréal (et d'ex-résidants qui ont d'ailleurs quitté pour les espaces périphériques justement, si entre autres, pour cette raison), et comme pour la DSP et pour les autres organisations nommées ci-haut, la coupe est pleine. Il y a actuellement de trop grands volumes d'automobiles dans les rues de la ville. Cela nuit à la fois à la qualité de vie en général en générant bruits et polluants de l'air, mais aussi en posant des menaces perçues et réelles à ceux et celles qui souhaitent ou doivent se déplacer à pied ou en vélo dans cette ville.

Pourquoi continue-t-on à soutenir l'augmentation de la circulation automobile? Certains vous ont peut-être parlé de « culture de l'automobile ». Mises à part quelques réserves relativement peu importantes, nous croyons que cela est en partie vrai. En effet, la plupart des résidants de la région de Montréal ont grandi à une époque où le mode de déplacement « normal » était l'automobile. De plus, l'automobile est un point de différenciation sociale important, que ce soit entre ceux et celles qui possèdent une voiture et les autres, ou que ce soit entre ceux et celles qui ont des voitures luxueuses et les autres, ou encore, plus récemment, entre ceux et celles qui ont des voitures « vertes » et les autres. D'autres encore vous auront peut-être parlé de l'organisation fonctionnelle de la ville. Il est de plus en plus difficile d'accomplir les déplacements quotidiens ou utilitaires sans voiture. La garderie est souvent loin du lieu de travail, qui est lui-même souvent difficilement accessible en transport collectif, et les lieux de commerce, même sur l'île, sont de plus en plus pensés en fonction de ceux qui se déplacent en automobile. Tout cela est bien vrai. Mais il y a aussi une autre explication à tout cela. Elle se trouve, à

notre avis, dans la crainte que la réduction des volumes de circulation nuisent à la vitalité économique du centre-ville, le pôle économique encore le plus important de la région.

Or nous croyons que cette crainte est sans fondement. D'une part, les expériences d'autres villes qui ont effectivement réduit les volumes de circulation automobiles dans leurs secteurs centraux laissent voir que ce type de politique n'a aucun effet négatif sur la prospérité des villes. Les centres-villes (et les villes) de Vancouver, Portland (Oregon), San Francisco, Londres, Stockholm, et ainsi de suite, sont parmi les plus prospères de la planète. Contrairement à ce que l'on peut facilement penser, il n'y a aucun lien empirique entre la prospérité économique d'une ville et sa capacité routière/autoroutière. Si c'était le cas, de toute manière, Montréal serait sans doute l'une des villes les plus affluentes de la planète, car elle est au quatrième rang des villes possédant le plus de kilomètres autoroutiers par habitant en Amérique du Nord. La différence la plus marquante entre ces villes qui ont supporté et même encouragé les déplacements automobiles le plus agressivement et celles qui l'ont découragé ? La qualité de vie des résidents des quartiers centraux et, conséquemment, leur attrait résidentiel.

Vers un recadrage du problème

Le Plan de transport propose ainsi des solutions visant à la fois d'augmentation des capacités et de la fluidité des transports collectifs et actifs et pour celles de la circulation automobile. Loin d'y voir une contradiction, comme nous l'avons souligné plus haut, cela s'explique par l'objectif du Plan qui est soutenir l'augmentation prévue de l'usage de l'automobile, si ce n'est qu'en diminuant le plus possible cette augmentation. Cette façon de gouverner les déplacements dans la ville se veut à notre sens une façon de répondre aux volontés exprimées par les diverses « parties prenantes » des transactions en cours dans la réalisation de ce Plan : des représentants de l'industrie du camionnage et des automobilistes, des groupes environnementaux et organisation de santé publique réclamant des mesures d'amélioration des transports collectifs et actifs, et ainsi de suite. En clair, il nous semble que l'on cherche à répondre de manière assez brute aux

demandes exprimées par ces divers acteurs impliqués. Cela a une conséquence importante pour la formulation du problème auxquelles ces solutions veulent répondre : l'on perd de vue, dans la formulation de ce problème, certaines des demandes de ces organisations, et certains de leurs postulats sur les effets des solutions qu'elles préconisent.

Souvent, convenons-en, les groupes importants de camionnage et d'automobilistes réclament explicitement des interventions permettant l'augmentation de la capacité routière (telle la construction d'un tronçon autoroutier) pour régler un problème de fluidité. Ainsi reprises et admises par les auteurs du Plan de transport, ces formulations des demandes font souvent perdre de vue que ces demandes confondent à la fois l'objectif (la fluidité) et la solution (l'augmentation de la capacité). Cela est particulièrement troublant alors que les recherches sur les interventions visant l'augmentation de la capacité routière montrent de plus en plus clairement que celles-ci ont pour effet, paradoxal peut-être, d'augmenter à moyen et long terme la congestion, et non de la diminuer. Sans être le facteur unique déterminant l'usage accru de l'automobile, bien entendu, le principe de l'induction est un facteur explicatif parmi les plus significatifs :

One of the reasons that road-building shows disappointing results in easing congestion is that adding capacity to highways doesn't just meet current travel demand : it actually spurs additional driving. When a road is widened, more people will also choose to drive on it – either switching from another route, time of day, or mode, or taking additional trips. Transportation engineers and planners call this “induced travel”. While there is debate about how much capacity is lost to induced travel, some studies of induced travel estimate that, in the short-term, up to half of the new roadway capacity on a given road is consumed by induced travel. Over time, as land uses around the new roadway change, the road becomes even more clogged. New and wider roads encourage new development, often on the fringe of urban areas. These new developments generate new traffic. Several recent studies document the effect of induced traffic. (Surface Transportation Policy Project, 2001, p.4)

L'une de ces nombreuses études récentes qui confirment la théorie de l'induction est celle qui a été effectuée par Robert B. Noland (du *Centre for Transport Studies, Department of Civil and Environmental Engineering, du Imperial College of Science, Technology and*

Medicine à Londres) et Lewison L. Lem (du *US Environmental Protection Agency, Office of Transportation and Air Quality*, aux États-Unis). L'objectif de cette étude était de voir comment ces relativement nouveaux savoirs étaient intégrés dans les politiques en matière de transport aux États-Unis et en Angleterre. C'est dans ce cadre que ces deux auteurs ont tout d'abord fait une revue de la littérature qui supporte l'idée que l'augmentation de la capacité autoroutière est de moins en moins vue comme une solution viable et durable, à la fois par le public et ceux qui sont responsables de la planification des transports. D'ailleurs, le Ministère des transports du Québec, dans son plan de gestion des déplacements, et l'Agence métropolitaine des déplacements (AMT), dans son plan de développement, le reconnaissent. Ce faisant, ils montrent donc que la théorie de l'induction permet de comprendre pourquoi, malgré des efforts importants pour augmenter la capacité routière destinée à l'automobile, la congestion automobile n'a jamais semblé être un problème plus important qu'aujourd'hui :

The theory of induced travel is consistent with Downs (1992) theory of "triple convergence". Downs (1992) formulated this theory to explain the difficulty of removing peak-hour congestion from highways. In response to a capacity addition three immediate effects occur. Drivers using alternative routes begin to use the expanded highway, those previously traveling at off-peak times (either immediately before or after the peak) shift to the peak (rescheduling behavior as defined previously), and public transport users shift to driving their vehicles. Morigridge (1987) extends this idea to the Downs-Thomson paradox whereby road capacity increases can actually make overall congestion on the road worse. (Noland et Lem, 2000, p.6)

Ainsi, lorsque l'on veut satisfaire les demandes de certains groupes en adoptant leur solution, on leur fait peut-être plaisir à court terme, mais à long terme, on se garantit de nouvelles demandes pour l'accroissement de la capacité autoroutière car la situation de la congestion automobile sera encore moins bonne. Cela nuit à la fois à la circulation automobile et des camions et aux cyclistes, aux piétons et aux personnes se déplaçant via les transports collectifs. Il est temps de faire valoir que des efforts pour restreindre l'accès automobile au centre-ville, joints à d'autres pour supporter agressivement les transports collectifs et actifs, a au contraire des effets bénéfiques à la fois pour la circulation de ceux qui circulent en automobile que pour celles et ceux qui préfèrent les modes actifs et collectifs de déplacement. L'exemple de la ville de Londres le laisse voir - le système de

péage instauré en 2003 pour accéder au centre-ville a produit une diminution de la circulation d'environ 10% au centre-ville – et plusieurs autres grandes villes mettent également, de plus en plus, des mesures qui vont en ce sens.

En lieu et place d'une formulation du problème des déplacements des biens et des personnes à Montréal axée *a priori* sur une opposition et une hiérarchisation des modes de déplacements (avec à son sommet l'automobile), nous sommes convaincus que nous gagnerions tous et toutes à nous demander à quels « besoins » de déplacements des biens et des personnes nous devons répondre, pour envisager ENSUITE les modes qui permettraient le mieux de le faire. À notre sens, cela nous mènerait bien loin de l'objectif de soutenir, ne serait-ce qu'en la mitigeant, l'augmentation de la circulation automobile telle que le planifie le Plan de transport soumis pour consultation.

Patricia Clermont

Luc Ferrandez

François Gagnon

Co-fondateurs

Association Habitat Montréal (AHMtl)

L'Association Habitat Montréal (AHMtl) est une association de citoyens bénévoles formée en 2002 pour promouvoir et défendre les projets et les politiques qui favorisent la qualité de vie et l'équité sociale dans les quartiers centraux et anciens de Montréal. Nous croyons à des quartiers denses, diversifiés et animés, offrant une expérience urbaine enrichissante et garantissant la santé et la quiétude des résidents – notamment en limitant le bruit, la pollution et la violence causés par la circulation automobile. Parce que nous croyons à un mode de vie urbain respectueux de l'environnement et de l'équité sociale, nous croyons que les quartiers centraux de Montréal doivent être aménagés de manière à ce qu'ils favorisent le maintien et le retour des familles en ville.